



DB Mobility Logistics
Geschäftsbericht 2011

AUF EINEN BLICK

Ausgewählte Kennzahlen	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	prozentual
FINANZKENNZAHLEN – IN MIO. €				
Umsatz bereinigt	36.371	33.152	+ 3.219	+ 9,7
Umsatz vergleichbar	34.358	33.149	+ 1.209	+ 3,6
Ergebnis vor Ertragsteuern	821	544	+ 277	+ 50,9
Jahresergebnis	987	467	+ 520	+ 111
EBITDA bereinigt	3.204	2.803	+ 401	+ 14,3
EBIT bereinigt	1.466	1.130	+ 336	+ 29,7
Langfristige Vermögenswerte per 31.12.	18.450	18.714	- 264	- 1,4
Kurzfristige Vermögenswerte per 31.12.	6.107	6.328	- 221	- 3,5
Eigenkapital per 31.12.	3.720	3.582	+ 138	+ 3,9
Netto-Finanzschulden per 31.12.	8.863	9.101	- 238	- 2,6
Bilanzsumme per 31.12.	24.557	25.042	- 485	- 1,9
Capital Employed per 31.12.	13.650	13.771	- 121	- 0,9
ROCE in %	10,7	8,2	-	-
Tilgungsdeckung in %	21,1	17,8	-	-
Gearing in %	238	254	-	-
Netto-Finanzschulden/EBITDA	2,8	3,2	-	-
Brutto-Investitionen	1.621	1.266	+ 355	+ 28,0
Netto-Investitionen	1.587	1.228	+ 359	+ 29,2
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	2.305	2.202	+ 103	+ 4,7
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Reisende ¹⁾ in Mio.	1.978	1.946	+ 32	+ 1,6
Verkehrsleistung ²⁾ in Mio. Pkm	79.136	78.489	+ 647	+ 0,8
Betriebsleistung ²⁾ in Mio. Trkm	758,1	673,3	+ 84,8	+ 12,6
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	411,6	415,4	- 3,8	- 0,9
Verkehrsleistung in Mio. tkm	111.980	105.794	+ 6.186	+ 5,8
Auslastung in t pro Zug	513,6	502,4	+ 11,2	+ 2,2
BUSVERKEHR				
Reisende ¹⁾ in Mio.	756,3	784,2	- 27,9	- 3,6
Verkehrsleistung ²⁾ in Mio. Pkm	8.763	9.214	- 451	- 4,9
Betriebsleistung ²⁾ in Mio. Buskm	1.481	642,6	+ 838,4	+ 130
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	95.836	80.816	+ 15.020	+ 18,6
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.149	1.225	- 76	- 6,2
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.763	1.647	+ 116	+ 7,0
WEITERE KENNZAHLEN				
Mitarbeiter per 31.12.	222.653	216.091	+ 6.562	+ 3,0

¹⁾ Ohne Arriva.

²⁾ Vorjahr ohne Arriva.

GESCHÄFTSFELDER DES DB ML-KONZERNS

DB Bahn Fernverkehr

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr erbringt nationale und grenzüberschreitende Fernverkehrsleistungen auf der Schiene. Wir verbinden im Fernverkehr 150 deutsche Städte und Deutschland mit europäischen Städten wie Amsterdam, Brüssel, Paris oder Zürich. Der Tageslinienverkehr ist das Kerngeschäft im Fernverkehr. Mit dem Versprechen, schnelle und komfortable Verbindungen direkt in die Städte hinein zu attraktiven Preisen anzubieten, wollen wir Reisende von unseren Angeboten überzeugen.



DB Bahn Regio

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio sind unsere Schienen- und Busaktivitäten im deutschen Nah- und Regionalverkehr zusammengefasst. Über ein weit verzweigtes Verkehrsnetz bieten wir auf Straße und Schiene Anschluss in Ballungsräumen und in der Fläche. Unser Ziel ist ein integriertes, an die lokalen Verkehrsbedürfnisse unserer Kunden angepasstes Nahverkehrsangebot von Schiene und Bus. Unter den Gesichtspunkten Kundenorientierung und Wirtschaftlichkeit wurde dafür eine marktnahe Organisationsstruktur aufgebaut.



DB Arriva

Im Geschäftsfeld DB Arriva haben wir unsere Aktivitäten im Regionalverkehr außerhalb Deutschlands gebündelt. Das Kompetenzprofil von DB Arriva reicht von Busverkehren über Fähren bis zu umfangreichen Schienenverkehren. DB Arriva ist in zwölf europäischen Ländern aktiv: Dänemark, Großbritannien, Italien, Malta, den Niederlanden, Polen, Portugal, Schweden, der Slowakei, Spanien, der Tschechischen Republik und Ungarn.



DB Schenker Logistics

DB Schenker Logistics unterstützt Industrie und Handel beim globalen Güteraustausch: im Landverkehr, bei der weltweiten Luft- und Seefracht sowie in der Kontraktlogistik und dem Supply Chain Management. Mit einer Präsenz von rund 2.000 Standorten in über 130 Ländern behaupten wir uns als Global Player in Märkten, die von hohen Wachstumsraten, starkem Konkurrenzkampf und zunehmendem Konsolidierungstempo geprägt sind.



DB Schenker Rail

DB Schenker Rail ist die führende Güterbahn in Europa. Unser Produktspektrum reicht von einem offenen Netzwerksystem zum Transport von Einzelwagen oder Wagengruppen über Ganzzugverkehre als Punkt-zu-Punkt-Verbindungen bis hin zu logistischen Zusatzleistungen und Leistungen rund um den Kombinierten Verkehr. Besonderes Know-how hat DB Schenker Rail in den Branchen Montan, Chemie, Mineralöl, Agrar, Forstwirtschaft, Konsumgüter, Baustoffe und Entsorgung.



DB Dienstleistungen

Die Verfügbarkeit von zuverlässigen Dienstleistungen ist eine zentrale Voraussetzung für das reibungslose Erbringen von Mobilitäts- und Logistikleistungen und damit für die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene. Konzerninterne Kunden sind der Hauptabnehmer der überwiegend verkehrsbezogenen Infrastrukturmanagement- und infrastrukturnahen Dienstleistungen.



An aerial photograph of a lush green landscape. In the foreground, a high-speed train is traveling along a track that runs diagonally across the frame. Several large white wind turbines are scattered across the green fields. The sky is bright blue with scattered white clouds. A white rectangular box with a slight drop shadow is positioned in the upper left quadrant, containing German text.

KUNDEN- UND UMWELT-
FREUNDLICHKEIT IM FOKUS
UNSERES HANDELNS



Wir setzen im Schienenverkehr in Hamburg auf Strom aus erneuerbaren Energien. Die S-Bahn Hamburg fährt als erstes deutsches Eisenbahnverkehrsunternehmen seit Anfang 2010 ausschließlich mit CO₂-freiem Strom aus deutschen Wasserkraftwerken. Damit waren wir im Berichtsjahr der ideale Partner von Hamburg als »Umwelthauptstadt Europas 2011«.



LÖSUNGEN ENTWICKELN, DIE UNSEREN KUNDEN UND DER UMWELT HELFEN

GRÜNE PRODUKTE FÜR DIE ZUKUNFT

Wir wollen unseren Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen anbieten. Dafür arbeiten wir kontinuierlich an unserer Service- und Leistungsqualität. Neben unserer gezielten Kunden- und Qualitätsorientierung wollen wir dabei auch als Umwelt-Vorreiter Maßstäbe beim Umgang

mit den verfügbaren Ressourcen setzen. Wir haben daher im DB-Konzern frühzeitig ehrgeizige Klimaziele beschlossen. Unser Angebot an grünen Produkten werden wir systematisch weiter ausbauen. Davon profitieren auch unsere Kunden. ▶

Unser Leistungsversprechen im Personenverkehr erfüllen wir mit umfangreichen Investitionen – wie dem Redesign unserer ICE-2-Flotte – zur Verbesserung des Komforts und damit zum Wohle unserer Kunden.



KUNDENNUTZEN FEST IM BLICK

Unser Leistungsversprechen gilt übergreifend für alle Geschäftsfelder. Konzernweit liegt daher unser ganz besonderer Fokus auf der Verbesserung unserer Leistungsqualität, ob für Reisende und Besteller im Personenverkehr oder für Unternehmen im Güterverkehr.

Im Vorjahr haben wir unsere Kunden- und Qualitätsinitiative gestartet, um die Betriebsstabilität gerade bei schwierigen Wetterlagen deutlich zu erhöhen. Im Zusammenhang mit Großbaustellen haben wir die Kundeninformation spürbar verbessert. Zudem haben wir umfangreich in unsere Fahrzeugflotte mit neuen Lokomotiven, Zügen, Bussen und Wagen sowie in unsere Logistiknetzwerke investiert. Europaweite Ausschreibungserfolge zeigen, dass wir attraktive Angebote für die Besteller machen konnten. Die mobile Sendungsverfolgung haben wir für unsere Kunden noch komfortabler gemacht. Diesen Kurs werden wir in den nächsten Jahren konsequent weiterverfolgen. ▶

Mit unseren Eco Solutions können wir schon heute unseren Kunden überzeugende grüne Angebote für die Optimierung ihrer gesamten Logistikkette machen.



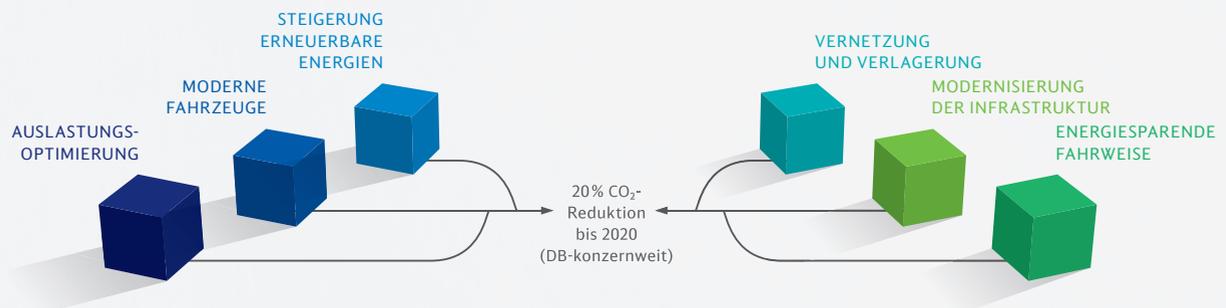
E-Mobilität ist bei uns keine Vision mehr, sondern ein konkretes Angebot an unsere Kunden – ob per Elektroauto oder per Elektrofahrrad.



KLARES KLIMASCHUTZZIEL

Wir haben uns im DB-Konzern ein klares Klimaschutzziel gesetzt: Bis zum Jahr 2020 wollen wir den spezifischen CO₂-Ausstoß DB-konzernweit im Vergleich zu 2006 um 20% senken. Dafür setzen wir konzernweit zahlreiche Initiativen um. Vom Ausbau des Anteils der erneuerbaren Energien im Bahn-

strommix über unsere Eco Solutions im Bereich Transport und Logistik bis hin zu Energieeinsparungen in der Infrastruktur. Daneben bemühen wir uns auch um die Förderung der E-Mobilität. Bei allem, was wir tun, haben wir immer auch die Umweltauswirkungen im Blick. ◀





ICE auf der Strecke von Berlin nach Hannover
bei der Fahrt durch einen Windpark.

A woman with blonde hair tied back is seated in a train cabin, looking down at a document she is holding. The train window behind her shows a landscape with several large wind turbines under a clear sky. The interior of the train is modern and bright.

DEN UMWELTVORTEIL DER SCHIENE WEITER AUSBAUEN

KONTINUIERLICHE CO₂-REDUKTION

Der Schienenverkehr ist das umweltfreundlichste Verkehrsmittel und soll auch in Zukunft seinen Umweltvorsprung weiter ausbauen. Neben der Modernisierung unserer Fahrzeugflotte zur Steigerung der Energieeffizienz ist der vermehrte Einsatz regenerativer Energien dafür ein ganz

wesentlicher Hebel. Schon heute können unsere Kunden komplett CO₂-freie Angebote im Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr nutzen. Für den Ausbau der erneuerbaren Energien und unserer CO₂-freien Produkte setzen wir vor allem auf Strom aus Wasser- und Windkraft. ▶



Bereits seit über 100 Jahren bezieht der DB-Konzern Strom aus verschiedenen Wasserkraftwerken in Deutschland – wie hier dem Wasserkraftwerk in Lehmen (an der Mosel), das den DB-Konzern ab dem Jahr 2014 mit Strom beliefern wird.



Im Oktober 2011 wurde in Prenzlau das weltweit erste Hybridkraftwerk in Betrieb genommen. Es kann Windstrom speichern und später wieder in das Stromnetz abgeben. Wir haben den Bau mit Erlösen aus unseren CO₂-freien Schienenverkehrsangeboten »Umwelt-Plus« und »Eco Plus« unterstützt.

AUSBAU ERNEUERBARER ENERGIEN FÖRDERN

Der Einsatz erneuerbarer Energien hat bei der Deutschen Bahn Tradition. Nicht erst seit den tragischen Ereignissen in Fukushima haben wir es uns zum Ziel gesetzt, den Anteil erneuerbarer Energien im Bahnstrommix kontinuierlich auszubauen, bis hin zu der Vision vom ausschließlichen Einsatz erneuerbarer Energien für den Schienenverkehr in Deutschland.

Das ist für uns als einen der größten Stromverbraucher in Deutschland, der eine vollständige Versorgungssicherheit rund um die Uhr und vor allem zu Stoßzeiten sicherstellen muss, eine ganz besondere Herausforderung. Daher unterstützt der DB-Konzern auch die Entwicklung neuer Stromerzeugungs- und -speichermöglichkeiten. Ein Beispiel dafür ist das weltweit erste Hybridkraftwerk. Zudem wird versucht, freie Flächen und Anlagen in der Infrastruktur für den Bau von Photovoltaikanlagen zu nutzen, zum Beispiel Dächer von Werkstätten, Lärmschutzwände oder Signale. Denn nur durch breit angelegte Maßnahmen kann der DB-Konzern sein Klimaziel erreichen. ▶

»Wir nutzen viele Möglichkeiten, um den Ausbau erneuerbarer Energien zu fördern – dazu gehören auch Photovoltaikanlagen auf bisher freien Flächen.«

Rüdiger Furch, Umweltkoordinator
der DB Regio AG, Region Hessen

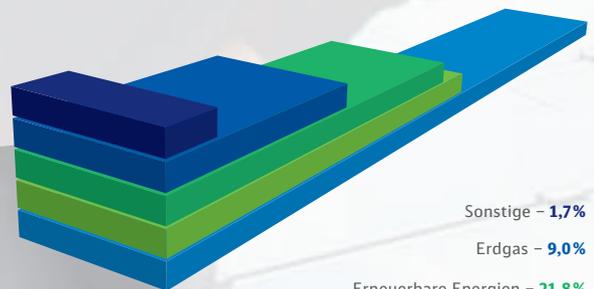
⋮
Auf dem Dach der S-Bahn-Werkstatt am Frankfurter Hauptbahnhof hat die juwi Holding AG, ein Projektentwickler im Bereich erneuerbare Energien, auf einer Fläche von 20.000 qm 14.330 Module montiert, die eine Gesamtleistung von über einem Megawatt haben. Die Photovoltaikanlage spart jährlich 668 t CO₂.
⋮

BAHNSTROMMIX WIRD GRÜNER

Unter Bahnstrom versteht man den für die Traction benötigten Strom in der bahnspezifischen Frequenz 16,7Hz für die deutschen Züge.

Im Jahr 2011 betrug der Anteil der erneuerbaren Energien am Bahnstrommix 21,8%. Diesen Anteil möchten wir bis zum Jahr 2020 auf mindestens 35% steigern. Darüber hinaus haben wir die Vision, die Bahnstromversorgung bis 2050 komplett auf regenerative Energien umzustellen.

Die Effekte aus unseren CO₂-freien Angeboten kommen dabei noch hinzu. Dafür beziehen wir zusätzlichen Strom aus erneuerbaren Energiequellen. ▶



Sonstige – 1,7%

Erdgas – 9,0%

Erneuerbare Energien – 21,8%

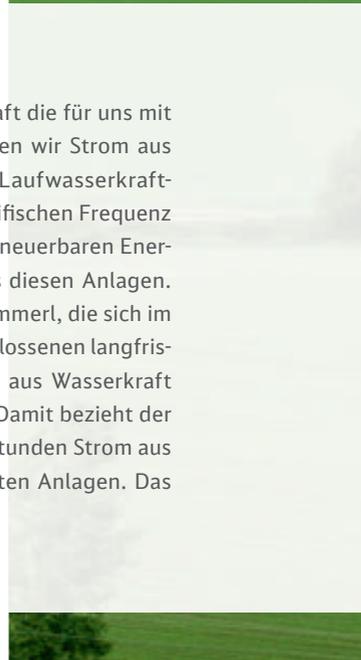
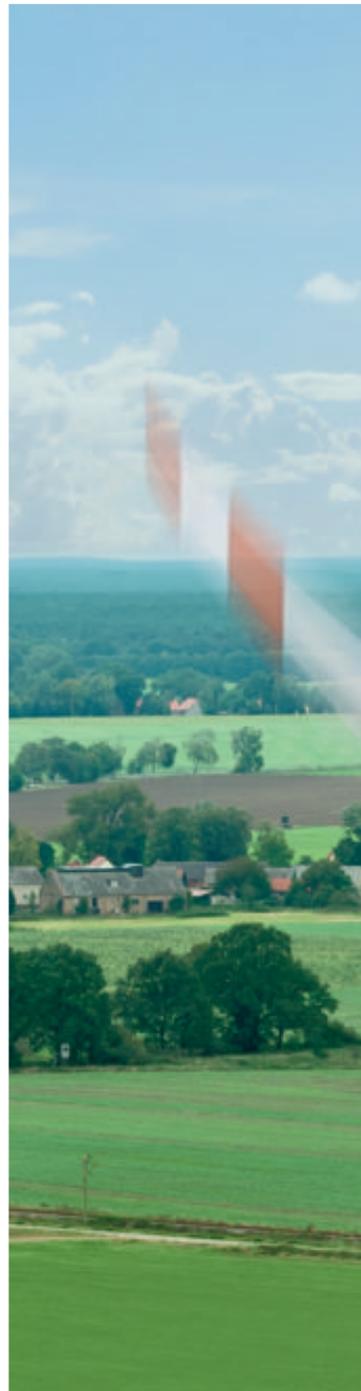
Kernenergie – 22,3%

Kohle – 45,2%

»Der Strom aus Wasserkraft, den wir der Deutschen Bahn zur Verfügung stellen, sichert und erweitert langfristig den Anteil regenerativer Energien im Bahnstrommix.«

Dr. Olaf Heil, Head of Hydro Power & New Technologies
bei der RWE Innogy GmbH

..
Zusätzliche 900 Millionen Kilowattstunden Ökostrom erhält der DB-Konzern ab 2014 jährlich vom Energieversorger RWE. 14 deutsche Wasserkraftwerke liefern Energie, die wir auch für den Ausbau unserer CO₂-freien Angebote einsetzen werden.
..



WASSERKRAFT FÜR DIE SCHIENE

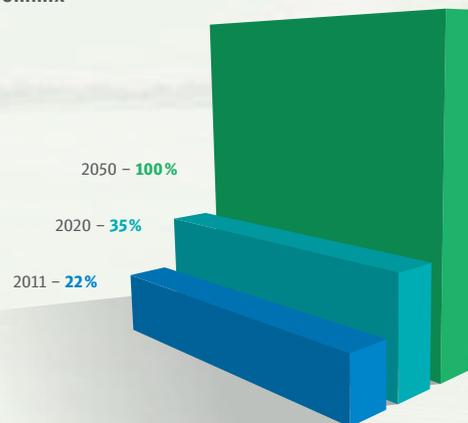
Unter den erneuerbaren Energiequellen ist die Wasserkraft die für uns mit Abstand wichtigste. Bereits seit über 100 Jahren beziehen wir Strom aus verschiedenen Wasserkraftwerken in Deutschland. Die Laufwasserkraftwerke produzieren Strom teilweise direkt in der bahnspezifischen Frequenz 16,7Hz. Diese Kraftwerke bilden für uns den Sockel der erneuerbaren Energien: Knapp 10% des Bahnstrommix stammen heute aus diesen Anlagen. Dazu zählen auch die Kraftwerke Bad Reichenhall und Kammerl, die sich im Eigentum der DB Energie befinden. Durch einen neu geschlossenen langfristigen Liefervertrag mit RWE über den Bezug von Strom aus Wasserkraft steigt deren Anteil im Bahnstrommix zukünftig deutlich. Damit bezieht der DB-Konzern ab 2014 jährlich rund 900 Millionen Kilowattstunden Strom aus Wasserkraft zusätzlich, teilweise aus jüngst modernisierten Anlagen. Das entspricht rund 8% des Bedarfs an Bahnstrom. ▶

Im Jahr 2011 hat DB Energie zwei neue Stromlieferverträge mit Windkraftbetreibern abgeschlossen. Insgesamt 33 Windkraftanlagen versorgen mittlerweile unsere Züge mit Strom.



Neben Wasser ist Wind eine der wichtigsten erneuerbaren Energiequellen. Um unsere Ziele erreichen zu können, kommt daher auch der Windenergie eine wichtige Rolle zu. DB Energie bezieht bisher Strom aus drei Windparks. Ziel ist es dabei auch, Erfahrung im Umgang mit der fluktuierenden Windkraft aufzubauen. Für eine sichere Energieversorgung ist es entscheidend, dass die Anlagen kontinuierlich und prognostizierbar Strom in das Netz einspeisen. Hierfür sind die Entwicklung und der Einsatz neuer Technologien erforderlich. Hybridtechnik zum Beispiel soll es ermöglichen, Energie für windschwache Zeiten zu speichern. Dadurch würde der Einsatz von Windenergie erheblich erleichtert. ▶

Anteil erneuerbarer Energien im Bahnstrommix



Mit unserem Angebot »Eco Plus« können unsere Kunden Güter auf der Schiene ganz ohne CO₂-Emission transportieren. Der Strom hierfür kommt zu 100% aus erneuerbaren Energien. Hier die Beladung eines Eco-Plus-Autotransportzugs unseres Pionierkunden Audi in Neckarsulm.



CO₂-FREIE ANGEBOTE AUSBAUEN

Zusätzlich zur Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im allgemeinen Bahnstrommix bieten wir Geschäftskunden und künftig auch Privatkunden die Möglichkeit, Bahnfahrten und -transporte vollständig mit erneuerbaren Energien durchzuführen. Mobilität, Logistik und Umweltschutz können sich so sehr gut ergänzen.

Das Prinzip unserer CO₂-freien Angebote ist einfach und transparent: Auf der Grundlage von Buchungen und Prognosen kaufen wir die benötigten Mengen an erneuerbarem Strom vorab und speisen diese in das Bahnstromnetz ein. Dort ersetzt die erneuerbare Energie den Strom aus anderen Quellen. Anders als bei Kompensationsmaßnahmen entstehen so erst gar keine CO₂-Emissionen. Die Kunden erhalten jährlich eine Bescheinigung über ihre Einsparungen mit dem Prüfsiegel des TÜV SÜD. Mit 10% der Mehreinnahmen aus den CO₂-freien Angeboten, dem »Neuanlagenbonus«, unterstützen wir den Neubau von Anlagen zur Produktion erneuerbarer Energien. ▶



»Unsere Mitarbeiter fahren sehr gern mit dem Zug, um einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.«

Stefan Seidel, Deputy Head PUMA.Safe Global und Team Head PUMA.Safe Ecology bei der PUMA SE

⋮ Puma ist das 100. Unternehmen, das unser Angebot für CO₂-freie Geschäftsreisen – **bahn.corporate »Umwelt-Plus«** – nutzt. Hier auf einer Geschäftsreise im ICE von Nürnberg nach Berlin. ⋮

Unsere Angebote an Geschäftskunden haben wir unter den Namen »Eco Plus« und »Umwelt-Plus« gebündelt. Seit zwei Jahren bieten wir unseren Kunden sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eine Vielzahl CO₂-freier Angebote auf der Schiene an. Mit »Eco Plus« können Güter auf der Schiene komplett CO₂-frei transportiert werden. »Eco Plus« ist auf allen Routen innerhalb Deutschlands verfügbar – sowohl für Bestands- als auch für Neurelationen, völlig unabhängig von Art und Menge der transportierten Güter. »Umwelt-Plus« ist unser Angebot für CO₂-freie Geschäftsreisen mit der Bahn. Dieses Angebot erfreut sich großer Beliebtheit: 2011 verzeichneten wir mit Puma den 100. Kunden.

Auch im Regionalverkehr setzen wir für die Besteller umweltfreundliche Konzepte um. So ist die S-Bahn Hamburg

seit Januar 2010 das erste Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland, dessen Züge ausschließlich mit Strom aus Wasserkraft fahren. Seit Juli 2010 rollen zudem auch sämtliche Züge des Nahverkehrs im Saarland mit erneuerbarer Energie aus Wasserkraft. Damit ist Mobilität für die mehr als zehn Millionen Fahrgäste im Saarland noch umweltfreundlicher: Rund 18.000t CO₂ werden so im Nahverkehr pro Jahr vermieden. Im Personenverkehr können auch Reisen mit Ameropa sowie Klassen- und Gruppenfahrten CO₂-frei umgesetzt werden. Zudem bieten wir Lösungen für eine CO₂-freie An- und Abreise bei Veranstaltungen. Auch alle unter dem Namen »Fahrtziel Natur« angebotenen Reisen in die schönsten Naturlandschaften Deutschlands, der Schweiz und Österreichs sind CO₂-frei. ◀



Mit unseren Eco Solutions können Kunden entlang der gesamten Transportkette CO₂-Emissionen reduzieren. Begleitet werden die Eco Solutions durch den neuen ECO₂PHANT. Er macht symbolisch deutlich, wie viel CO₂ Kunden bei ihren Transporten einsparen können. Jeder ECO₂PHANT steht für 5t gespartes CO₂ – etwa so viel, wie ein echter Elefant wiegt.



GRÜNE LÖSUNGEN ENTWICKELN, UM DIE UMWELTBILANZEN UNSERER KUNDEN ZU VERBESSERN

KLARE GRÜNE LOGISTIKKOMPETENZ

Als einer der weltweit führenden Transport- und Logistikdienstleister haben wir das Ziel, auch führender grüner Anbieter im Markt zu werden. Dafür setzen wir auf unser starkes Netzwerk, unser verkehrsmittelübergreifendes Know-how und natürlich unser starkes Rückgrat im Schienengüterverkehr.

Unseren Kunden bieten wir bereits heute eine umfangreiche Produktpalette aus CO₂-freien, CO₂-reduzierten und CO₂-neutralen Angeboten, die wir unsere Eco Solutions nennen. Die Eco Solutions umfassen Angebote für alle Verkehrsmittel und helfen unseren Kunden bei der Reduzierung ihrer CO₂-Emissionen. ▶

DB Schenker bietet kombinierten Verkehr von Straßen- und Schienentransporten aus einer Hand. Unsere Kunden können bei Verkehrsverlagerungen von der Straße auf die Schiene bis zu 60% der CO₂-Emissionen im Vergleich zum reinen Straßenverkehr einsparen.



Seit 2008 bilanzieren wir die jährlichen Treibhausgasemissionen der weltweiten Verkehre von Siemens, die wir in deren Auftrag abwickeln. Ein Team stellt die Sendungsdaten zusammen, um möglichst detaillierte Analysen vornehmen zu können und Minderungshebel zu identifizieren.



TRANSPARENZ ÜBER EMISSIONEN SCHAFFEN

Klimaschutz beginnt bei DB Schenker schon bei der Kundenberatung und der Planung neuer Transporte. Die Erfassung der CO₂-Emissionen entlang der Lieferkette gehört zu den großen Herausforderungen im Transport- und Logistikbereich. Und das nicht nur wegen des hohen Grads an Fragmentierung, sondern auch wegen der zunehmenden Bündelung von Transporten aus wirtschaftlichen und ökologischen Gründen. Hierfür haben wir rechtzeitig Maßnahmen eingeleitet, um zielgerichtete Analysen für uns und unsere Kunden zu ermöglichen: Mit »EcoTransIT World« haben wir zusammen mit externen Experten eine Software entwickelt, die eine sehr genaue Berechnung aller Emissionen erlaubt. Das Tool analysiert den CO₂-Ausstoß entlang der gesamten Transportkette. Unsere Kunden bekommen so Einsparempfehlungen, die durch eine Kombination mit energieeffizienten Verkehrsträgern oder eine alternative Routenführung erreichbar sind. ▶

»Wir liegen mit DB Schenker auf einer Wellenlänge: Ein schonender Umgang mit natürlichen Ressourcen sowie umweltbewusstes Handeln sind auch uns ein wichtiges Anliegen.«

Uwe Lindemann, Managing Director Global Markets/
Global Sales bei der Hapag-Lloyd AG

Auch in der Seefracht setzen wir auf langfristige Geschäftsbeziehungen mit den besten und zuverlässigsten Carriern wie Hapag-Lloyd. So können wir ein Höchstmaß an Qualität und Effektivität unserer Produkte und Dienstleistungen für unsere Kunden sicherstellen.

VERMEIDEN – REDUZIEREN – KOMPENSIEREN

Unser Drei-Stufen-Ansatz, um der CO₂-Problematik zu begegnen.

2. REDUZIEREN

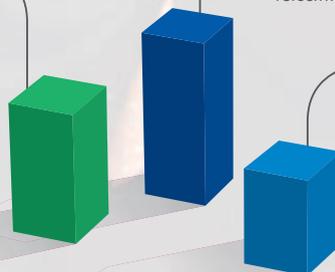
Bestmögliche Verkehrsverlagerung vorschlagen (zum Beispiel vom Lkw auf die Schiene, Eco OceanLane) und Einführung moderner (Flotten-)Technologie (zum Beispiel Eco Charter, energiesparendes Fahren, Eco Warehouse)

1. VERMEIDEN

Einführung von CO₂-armen Prozessen und größtmögliche Vermeidung von Emissionen (zum Beispiel Leerfahrten vermeiden, erneuerbare Energien nutzen, Ressourcenverschwendung vermeiden)

3. KOMPENSIEREN

Kompensation als Ergänzung zur Reduktion (zum Beispiel Unterstützung von Umweltprojekten mit Gold-Standard oder Initiierung eigener Projekte)



Beim Neubau unseres Airport Office in Melbourne, Australien, haben wir auch zahlreiche Umweltaspekte berücksichtigt. Neben der Versorgung mit Regenwasser sorgen eine Photovoltaikanlage und Gabelstapler mit Elektroantrieb für eine deutliche Senkung des Energieverbrauchs.



»DB Schenker liefert uns genaue Daten zur Erstellung unserer CO₂-Bilanz und damit die Basis zur Reduzierung der CO₂-Emissionen.«

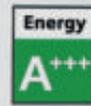
Birgit Heftrich, Corporate Supply Chain Management
bei der Siemens AG

STARKE LÖSUNGEN FÜR UNSERE KUNDEN

Die Erfassung der Emissionen ist erst der Anfang. Nach der Transparenz folgen die Optimierung mit »Eco Optimizer« und der Einsatz unserer grünen Lösungen, der Eco Solutions. »DB SCHENKERhangartner« und »DB SCHENKERRailog« sparen bis zu 60% CO₂, indem Transporte so weit wie möglich auf der Schiene abgewickelt werden. »Eco OceanLane« spart bei Seetransporten bis zu 50% CO₂, da auf nicht zeitkritischen Routen die Schiffe ihre Motoren drosseln und die Hinterlandverkehre nach Möglichkeit auf die Schiene verlagert werden. Mit »Eco Warehouse« haben wir ein Konzept entwickelt, mit dem durch energieeffiziente Lagergebäude bis zu 35% CO₂ gespart werden können. Mit »Eco Charter« können Kunden bei der Luftfracht CO₂ unter anderem durch den Einsatz energieeffizienterer Flugzeuge sparen. Als Ergänzung zum CO₂-Sparen bieten wir »Eco Neutral« an. Damit können nicht vermeidbare Emissionen durch Klimaschutzprojekte ausgeglichen werden. ◀

»Mit DB Schenker haben wir einen Partner gefunden, um anspruchsvolle Transporte auf der Schiene über Ländergrenzen hinweg umzusetzen.«

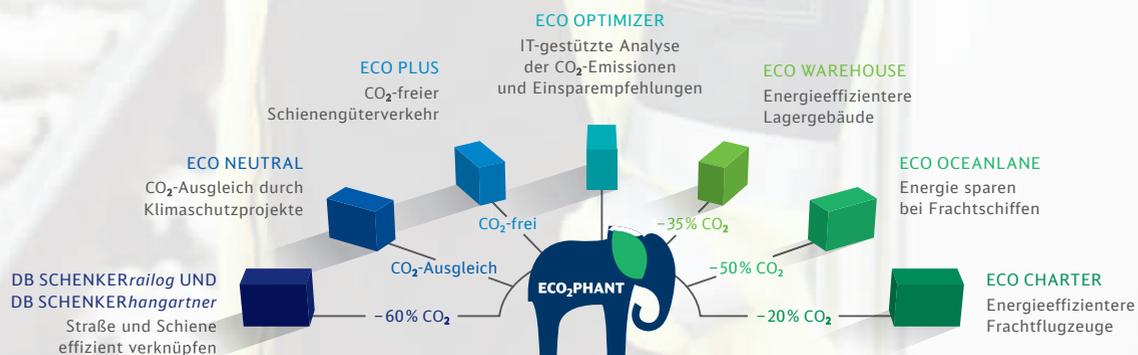
Manfred Brauckmann, Leiter des Lieferzentrums Giengen/Dillingen, Logistik, der BSH Bosch und Siemens Hausgeräte GmbH



SIEMENS

Im Jahr 2011 hat die BSH Bosch und Siemens Hausgeräte GmbH ihre Güter per Schiene von unterschiedlichen Versandstellen in Deutschland via Kornwestheim nach Tournaun bei Paris befördert. Weitere Verkehrsverlagerungen der BSH wurden von der Deutschen Emissionshandelsstelle offiziell als Klimaschutzprojekt anerkannt.

UNSERE ECO SOLUTIONS – UNSERE GRÜNEN LÖSUNGEN





In London setzt DB Arriva die weltweit ersten Doppeldeckerhybridbusse ein. Diese verwenden eine Kombination aus einem Elektro- und einem kleinen Dieselmotor. Hybridbusse setzen wir zudem in Dänemark, den Niederlanden und auf Malta ein.



ENERGIEEFFIZIENZ STEIGERN, UM WEITERE CO₂-EINSPARUNGEN ZU REALISIEREN

VERANTWORTUNGSVOLLER UMGANG MIT RESSOURCEN

Der zweite große Ansatzpunkt, sofern Emissionen nicht vollständig vermieden werden können, ist die Steigerung der Energieeffizienz in Betrieb und Produktion, um Emissionen reduzieren zu können. Dazu zählen unter anderem der Einsatz moderner Fahrzeuge (zum Beispiel mit Brems-

energieerückspeisung im Schienenverkehr), die Verbesserung der Auslastung im Personen- und Güterverkehr und der Einsatz unserer Mitarbeiter durch eine energiesparende Fahrweise auf der Straße und der Schiene. ▶

Frachtflugzeuge vom Typ Boeing 777 verfügen über verbrauchsärmere Triebwerke, aerodynamisch optimierte Winglets an den Tragflächen, eine ultraleichte Kohlenstofffaser-Konstruktion und ein deutlich höheres Ladevolumen.



Der neue ICx zeichnet sich dank seiner deutlich verbesserten aerodynamischen Form und einer leichteren Bauweise durch einen um bis zu 30% geringeren Energieverbrauch aus.



KONZERNWEIT MASSNAHMEN UMSETZEN

Um die Umweltfreundlichkeit des Schienenverkehrs weiter auszubauen, setzen wir darauf, die Energieeffizienz unserer Fahrzeuge kontinuierlich zu erhöhen. So sind alle modernen Triebfahrzeuge mit Drehstromtechnik ausgerüstet, die die Bewegungsenergie des Zuges beim Bremsen in Strom umwandelt und diesen wieder in die Oberleitung einspeist. Jede zehnte Kilowattstunde des Stroms, der durch unsere Oberleitungen fließt, nutzen wir so ein zweites Mal. Die Energie wird sozusagen recycelt und von anderen Fahrzeugen wieder als Antriebsenergie genutzt. ▶

A man in a dark blue suit and light blue shirt is smiling and leaning against a red electric car. The car is parked at a charging station with a sign that says "DB Energie. Mein Strom." and "e-Flinkster". The background shows a modern building with large windows and green trees.

»Elektrofahrzeuge sind perfekte Stadtautos: Sie ergänzen den ÖPNV, sind emissionsfrei, leise und für mittlere Strecken bestens geeignet.«

Dr. Frank Wolter, Projektkoordinator Forschungsprojekt BeMobility bei der Deutschen Bahn AG

BeMobility ist eine Kooperation aus Wissenschaft und Wirtschaft und untersucht die Integration von Elektrofahrzeugen mittels Carsharing-Systemen in den öffentlichen Verkehr.

Ein Paradebeispiel für Energieeffizienz im Personenverkehr ist der neue ICx: Er punktet mit niedrigem Energieverbrauch. Entscheidend dafür sind die deutlichen Gewichtseinsparungen. Auch mit dem 2011 begonnenen Redesign der ICE-2-Flotte sind positive Effekte für die Energieeffizienz verbunden.

Mit dem e-Flinkster können unsere Kunden schon heute Elektroautos nutzen, die ohne CO₂-Ausstoß, ohne Motorenlärm und ohne Abgase fahren. Zudem beteiligen wir uns an dem Projekt »BeMobility« zur Förderung der Verbindung

des öffentlichen Personennahverkehrs mit Elektromobilen. Darüber hinaus stehen unseren Kunden in Aachen und Stuttgart rund 100 Fahrräder mit Elektrounterstützung als »e-Call a Bike« zur Verfügung.

Im Regionalverkehr setzen wir europaweit vermehrt Hybridbusse ein, mittlerweile in vier Staaten. Bei vergleichbarer Leistung sparen wir so bis zu 30% Kraftstoff ein.

Auch im Bereich Transport und Logistik ist die Reduzierung von CO₂-Emissionen ein zentrales Thema im Rahmen unserer Eco Solutions. ◀



Mit Regionalen Zukunftsdialogen haben wir den Prozess zur Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur fortgesetzt. Hier der Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube im Gespräch während der Veranstaltung in Göttingen.



DAFÜR SETZEN SICH UNSERE 232.000 MITARBEITER JEDEN TAG EIN

ENGAGEMENT FÜR KUNDEN, UMWELT UND GESELLSCHAFT

Unsere Mitarbeiter sind das Gesicht zum Kunden – ihr Engagement entscheidet über unseren Erfolg auf den Mobilitäts- und Logistikmärkten in Deutschland, Europa und weltweit. Unsere Leistungen, die wir Tag für Tag erbringen und die uns bereits heute zu einem der weltweit führenden Mobilitäts- und Logistikunternehmen machen, sind nur durch

den Einsatz unserer Mitarbeiter möglich. Zufriedene Mitarbeiter sind daher für uns eine wesentliche Grundlage für zufriedene Kunden. Auch unser Ziel, Umwelt-Vorreiter zu sein, können wir nicht ohne das Engagement unserer Mitarbeiter erreichen. ▶



2011 wurden fast 2.000 Kundenbetreuer im Nahverkehr geschult. Unter anderem in unserem Trainingszentrum in Berlin.



Bis 2011 wurden rund 20.000 Fahrer von DB Schenker sowie von Subunternehmen in energiesparender Fahrweise geschult. Geschulte Fahrer verbrauchen im Durchschnitt bis zu 10% weniger Kraftstoff.



FÄHIGKEITEN NUTZEN, POTENZIALE AUSSCHÖPFEN

Die Weiterbildung und Förderung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist für uns von großer Bedeutung. Für uns als Dienstleistungskonzern steht dabei insbesondere der direkte Kundenkontakt zur Steigerung der Servicequalität im Fokus. Im Rahmen unserer Kunden- und Qualitätsinitiative haben wir daher 2011 viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geschult, um sie bei ihrer täglichen Arbeit zu unterstützen. So wird unseren Kundenbetreuern im Nahverkehr (KiN) in einem zweitägigen Seminar durch Verhaltens- und Fachtrainings kundenorientiertes und wirtschaftliches Handeln vermittelt. Dazu gehören auch ein selbstbewusstes und freundliches Auftreten sowie eine fahrgastorientierte Kommunikation. Die KiN werden somit zu aktiven Dienstleistern und kompetenten Ansprechpartnern für unsere Kunden.

Ein weiterer wichtiger Bereich unserer Schulungsmaßnahmen ist das energiesparende Fahren sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße. ▶

Seit 2004 bietet das Berufsvorbereitungsprogramm »Chance plus« jährlich rund 400 Jugendlichen, denen die nötige Ausbildungsreife fehlt, die Möglichkeit, sich gezielt auf einen Berufseinstieg vorzubereiten.



Im Jahr 2000 wurde das Projekt »Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt« ins Leben gerufen. Über 440 Azubis beteiligten sich 2011 mit mehr als 60 Projekten an dem Wettbewerb. Acht Projekte wurden im Rahmen der Abschlussveranstaltung in Berlin prämiert.



VERANTWORTUNG ÜBERNEHMEN

Um unserer gesellschaftlichen Verantwortung gerecht zu werden, setzen wir uns für eine nachhaltige Nachwuchsförderung ein. Als einer der größten und vielfältigsten Ausbilder in Deutschland bildet der DB-Konzern in mehr als 25 Berufen aus.

Unser Ausbildungsspektrum präsentieren wir zum Beispiel Schülerinnen der Klassen 5 bis 10 im Rahmen des jährlichen Girls' Day, um mögliche Zugangsbarrieren abzubauen und Interesse für die traditionell technisch geprägten Berufe im Eisenbahnsektor zu schaffen.

Darüber hinaus haben wir mit der Bundesagentur für Arbeit und der Industrie- und Handelskammer das Berufsvorbereitungsprogramm »Chance plus« entwickelt. Es richtet

sich an Jugendliche mit Schulabschluss, denen die nötige Ausbildungsreife fehlt, und gibt ihnen die Möglichkeit, sich so für eine Übernahme zu qualifizieren. Pro Jahr werden rund 75% der »Chance plus«-Absolventen in ein Ausbildungs- oder Arbeitsverhältnis übernommen.

Über ihren Arbeitsalltag hinaus sind Zivilcourage, soziale Kompetenz und Verantwortung auch für unsere Auszubildenden wichtige Themen. Bereits zum zwölften Mal engagierten sie sich 2011 bei »Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt« und führten eigenständig Projekte rund um das Thema soziale Verantwortung durch. ►

Bis Anfang Februar 2011 haben sich auf fünf Zukunftskonferenzen jeweils bis zu 1.000 Mitarbeiter mit dem Vorstand über die Weiterentwicklung der Unternehmenskultur ausgetauscht.



Der DB Award bietet eine spannende Plattform für Wissenstransfer und Begegnung im DB-Konzern. Als Zeichen der Anerkennung für die hervorragenden Beiträge überreichte der Konzernvorstand jedem nominierten Team eine Trophäe.



UNTERNEHMENSKULTUR GESTALTEN

Gerade in einem Dienstleistungsunternehmen ist eine starke Kultur entscheidend für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg. Denn zufriedene Mitarbeiter sind die Grundvoraussetzung für zufriedene Kunden. Neben der richtigen Strategie und der richtigen Organisation eines Unternehmens bedarf es daher einer entsprechenden Unternehmenskultur, um auch in Zukunft erfolgreich in allen Märkten bestehen zu können.

Daher arbeiten wir seit 2010 konsequent an der Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur. Unser Ziel sind zufriedene und engagierte Mitarbeiter und Führungskräfte, die mit Begeisterung für die Deutsche Bahn und ihre Kunden arbeiten.

Als Auftakt für einen langfristig angelegten Veränderungsprozess fanden zwischen 2010 und Anfang 2011 fünf Zukunftskonferenzen zur Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur auf Konzernebene statt. ►

»Eine gute Unternehmenskultur kommt nicht von allein. Wir müssen für sie sorgen und mit Ausdauer an ihr arbeiten. Die Vielzahl kleiner Schritte wird am Ende den großen Wandel bewirken. Den Wandel hin zu einer Kultur, die zu unserem Unternehmen, zu unseren Mitarbeitern und unseren Kunden passt.«

Ulrich Weber, Vorstand Personal der Deutschen Bahn AG und der DB Mobility Logistics AG

Im Jahr 2010 fanden fünf Zukunftskonferenzen mit Mitarbeitern zur Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur statt. Der Veränderungsprozess wurde mit 15 Regionalen Zukunftsdialogen unter Beteiligung von Mitgliedern des Konzernvorstands fortgesetzt.

Der gesamte Vorstand diskutierte jeweils zwei Tage mit insgesamt über 3.500 Mitarbeitern und Führungskräften über die notwendigen Veränderungen auf dem Weg zu einer von Offenheit und Vertrauen geprägten und an den Konzernwerten orientierten Unternehmenskultur. Aus den über 1.300 Anliegen und Ideen der Mitarbeiter und Führungskräfte haben sich vier zentrale Handlungsfelder für den Kulturwandel herauskristallisiert: Entscheidungs- und Handlungsspielraum, Führung, Kommunikation und Stärkung der bereichsübergreifenden Zusammenarbeit. An konkreten Veränderungen in diesen Bereichen wird intensiv gearbeitet, einige Ideen konnten auch bereits umgesetzt werden.

Im nächsten Schritt haben wir, um den Kulturentwicklungsprozess in die Regionen zu tragen und konkrete Veränderungen vor Ort anzustoßen, den Dialog mit jeweils rund 300 Mitarbeitern und Führungskräften in 15 hierarchie- und geschäftsfeldübergreifenden Regionalen Zukunftsdialogen bis März 2012 fortgesetzt. Neben der Diskussion der Schwächen und Stärken der heutigen DB-Kultur und der Entwicklung weiterer Veränderungsideen ist es das Ziel der Zukunftsdialoge, die Verantwortung für den kulturellen Wandel auf die regionalen Führungsebenen zu übertragen. Wir wollen möglichst viele Mitarbeiter und Führungskräfte aktiv einbinden und dadurch den Entwicklungsprozess auch lokal verankern. ◀

INHALT

32 VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

32 Vorwort

36 Der Vorstand

38 Bericht des Aufsichtsrats

41 Corporate Governance Bericht

47 KONZERNTHEMEN

49 Compliance Bericht

51 20 Jahre Hochgeschwindigkeitsverkehr
in Deutschland

53 15 Jahre Regionalisierung

55 Jahreschronik

57 Unsere Flotte und Netzwerke

63 KONZERNLAGEBERICHT

- 65 Überblick
- 66 Unternehmensstrategie
- 71 Wertmanagement
- 77 Geschäfts- und Rahmenbedingungen
- 94 Ertragslage
- 100 Entwicklung der Geschäftsfelder
- 114 Finanz- und Vermögenslage
- 118 Nachhaltigkeit
- 126 Weitere Informationen
- 130 Risikobericht
- 135 Nachtragsbericht
- 136 Prognosebericht

143 KONZERNABSCHLUSS

- 145 Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers
- 146 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 147 Konzern-Bilanz
- 148 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 149 Konzern-Eigenkapitalspiegel
- 150 Konzern-Anhang

239 WEITERE INFORMATIONEN

- 241 Abkürzungsverzeichnis
- 242 Glossar
- 244 Kontaktinformationen

WASSERKRAFT

Wasserkraft ist die weltweit am meisten genutzte erneuerbare Energiequelle. Sie ist rund um die Uhr verfügbar und kann sogar als Energiespeicher genutzt werden. In Deutschland erzeugten im Jahr 2010 rund 7.500 Anlagen 20.956 Gigawattstunden Strom durch Wasserkraft. Das entspricht Angaben des Bundesministeriums für Umwelt zufolge einem Anteil am bundesweiten Stromverbrauch von 3,4%.

:: Vorwort 32

Der Vorstand 36

Bericht des Aufsichtsrats 38

Corporate Governance Bericht 41

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2011 war für den DB ML-Konzern ein sehr gutes Jahr. Wir haben gemeinsam einen Rekordumsatz von 36,4 Milliarden Euro erwirtschaftet und liegen damit knapp 10 Prozent über dem Vorjahr. Wir haben unseren Kunden Tag für Tag bewiesen, dass wir bei Service und Qualität in die Offensive gehen. Wir haben sowohl im Regionalverkehr als auch im Schienengüterverkehr neue Märkte erschlossen. Und wir haben nicht zuletzt rund 6.000 neue Kollegen und rund 2.600 neue Auszubildende begrüßt und in unsere Familie integriert.

Dies alles ist eine enorme Teamleistung. Dafür gebührt all unseren über 232.000 Mitarbeitern der Dank des gesamten Konzernvorstands. Unser Dank gilt ebenso unseren Kunden und Partnern, die uns auch im Jahr 2011 auf unserem Weg, das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu werden, ihr Vertrauen geschenkt haben.

Dieses Vertrauen ist die Basis für eine erfolgreiche Bilanz 2011. Zu unserem Umsatzrekord hat unser neues Geschäftsfeld DB Arriva akquisitionsbedingt rund 2 Milliarden Euro beigetragen. Aber auch auf vergleichbarer Basis liegen wir mit einem Umsatz von 34,4 Milliarden Euro deutlich über dem Vorkrisenjahr 2008 und 3,6 Prozent über dem Vorjahreswert. Mit einem bereinigten EBIT in Höhe von 1,5 Milliarden Euro haben wir unser operatives Ergebnis gegenüber 2010 um fast 30 Prozent verbessert.

Der Treiber dieses Wachstums ist vor allem DB Schenker. Der Schienengüterverkehr und die Logistik haben im zurückliegenden Jahr von der guten Konjunktorentwicklung profitiert. Der Personenverkehr, der fast die Hälfte unseres bereinigten EBIT erbracht hat, war auf hohem Niveau stabil, denn alle Geschäftsfelder des Personenverkehrs konnten beim bereinigten EBIT zulegen.

Für uns bedeutet dieses Ergebnis, dass wir die Folgen der Weltwirtschaftskrise 2008/2009 überwunden haben und sehr gut aufgestellt sind. Gleichzeitig haben wir bereits im Jahr 2011 eine konjunkturelle Abkühlung gespürt. Am deutlichsten zeigt sich die abnehmende Dynamik beim Luftfrachtgeschäft, das zum Jahresende deutlich zurückgegangen ist. Während Experten für das Jahr 2012 derzeit mit einem Weltwirtschaftswachstum von bis zu 2,5 Prozent rechnen, wird für die Euro-Zone kein Wachstum erwartet. Die Unsicherheiten und Risiken bleiben in jedem Fall hoch, und wir müssen uns weiterhin auf eine volatile Entwicklung einstellen.



DR. RÜDIGER GRUBE
Vorstandsvorsitzender der
DB Mobility Logistics AG

:: Vorwort 32

Der Vorstand 36

Bericht des Aufsichtsrats 38

Corporate Governance Bericht 41

Im Mittelpunkt unserer Arbeit stehen jedoch der Kunde und unsere Service- und Betriebsqualität. In der Kommunikation mit dem Kunden haben wir ein neues Maß an Offenheit und Transparenz erreicht: Seit September 2011 veröffentlichen wir jeden Monat detailliert die Pünktlichkeitswerte unserer Fern- und Regionalzüge im Internet. Und seit Ende des Jahres nutzen wir Facebook und Twitter, um in kürzester Zeit zu informieren und auf Kundenanliegen reagieren zu können.

Was die Betriebsqualität betrifft, so haben wir allein zur Wintervorbereitung im vergangenen Jahr DB-konzernweit 70 Millionen Euro investiert und damit zum Beispiel zusätzliche Enteisungsanlagen, Weichenheizungen und Schneeräumfahrzeuge angeschafft. Wir haben neue Züge für den Regionalverkehr bestellt und mit dem Vertrag über den ICx, der ab 2016 im Fernverkehr eine neue Ära einläuten wird, die größte Einzelinvestition in unserer Geschichte beschlossen. Gleichzeitig haben wir mit der Modernisierung unserer ICE-2-Flotte begonnen.

Das Jahr 2011 hat uns auch bei der Erschließung neuer Märkte vorgebracht. So haben wir neue Bus- und Regionalzugverkehre auf Malta und in Schweden aufgenommen. In Stockholm haben wir die bislang größte Nahverkehrsausschreibung Schwedens gewonnen. Die Betriebsaufnahme beginnt in zwei Stufen im August 2012 und im Januar 2013. In Großbritannien haben wir die »Grand Central Railway« gekauft und sind damit nun auch im Bereich der eigenwirtschaftlichen Schienenverkehre (»Open Access Operations«) aktiv.

Im Schienengüterverkehr bieten wir erstmals zwischen London und dem europäischen Festland Verkehre mit kontinentaleuropäischen Lademaßen an, zum Beispiel nach Breslau. Die Nachfrage ist sehr groß und wir planen weitere Direktverbindungen von London aus.

Wir haben im Jahr 2011 wichtige Entscheidungen getroffen, um unsere gute Wettbewerbsposition im Markt zu verteidigen. Dabei werden neben der Kundenorientierung und der Wirtschaftlichkeit auch soziale und ökologische Aspekte immer wichtiger, um den Erfolg des Unternehmens nachhaltig zu sichern. So hat der DB-Konzern einen Vertrag über die Lieferung von jährlich rund 900 Millionen Kilowattstunden Strom aus Wasserkraft abgeschlossen, bezieht Strom aus inzwischen drei Windparks und hat den Bau des ersten Hybridkraftwerks unterstützt. Wir werden dieses Engagement für erneuerbare Energien und die Reduzierung unserer spezifischen CO₂-Emissionen in den nächsten Jahren DB-konzernweit konsequent ausbauen.

Unser Ziel ist es, Vorreiter beim Thema Umwelt zu sein. So haben wir zum Beispiel beschlossen, dass wir bis 2020 mindestens 35 Prozent erneuerbare Energien einsetzen wollen.

Genauso konsequent werden wir unser Arbeitgeberimage verbessern. Die Ansatzpunkte sind vielfältig; erste Schritte im Jahr 2011 waren zum Beispiel die Einführung einer befristeten Auszeit für Führungskräfte oder die Entscheidung zur Erhöhung des Frauenanteils bei Mitarbeitern und Führungskräften. Wir brauchen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die mit Begeisterung für die DB und unsere Kunden arbeiten. Denn nur mit begeisterten Mitarbeitern gewinnen wir zufriedene Kunden.

Unser Anspruch ist es, Ökonomie, Soziales und Ökologie in Einklang zu bringen. Dies ist unternehmerisch eine große Herausforderung, aber wir sind überzeugt, dass es der richtige Weg ist, um einen nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Anerkennung zu sichern.

Herzlichst

Ihr

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

Dr. Rüdiger Grube

Vorstandsvorsitzender der
DB Mobility Logistics AG

Vorwort 32

:: Der Vorstand 36

Bericht des Aufsichtsrats 38

Corporate Governance Bericht 41



DER VORSTAND

GERD BECHT
Compliance, Datenschutz,
Recht und Konzernsicherheit
Jahrgang 1952
Bestellt bis 2014

DR. RICHARD LUTZ
Finanzen/Controlling
Jahrgang 1964
Bestellt bis 2013

ULRICH HOMBURG
Personenverkehr
Jahrgang 1955
Bestellt bis 2014

DR. KARL-FRIEDRICH RAUSCH
Transport und Logistik
Jahrgang 1951
Bestellt bis 2013



DR. RÜDIGER GRUBE
Vorsitzender des Vorstands
Jahrgang 1951
Bestellt bis 2014

DR. VOLKER KEFER
Technik, Systemverbund
und Dienstleistungen
Jahrgang 1956
Bestellt bis 2017

ULRICH WEBER
Personal
Jahrgang 1950
Bestellt bis 2014

BERICHT DES AUFSICHTSRATS



PROFESSOR DR. DR.
UTZ-HELLMUTH FELCHT
Aufsichtsratsvorsitzender
der DB Mobility Logistics AG

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr alle ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Er hat den Vorstand bei der Unternehmensleitung sowie der Führung der Geschäfte umfassend beraten und überwacht. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und ausführlich über die Unternehmensplanung und die wirtschaftliche, strategische und finanzielle Entwicklung der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) und ihrer Tochtergesellschaften. Alle wesentlichen Geschäftsvorgänge wurden anhand der Berichte des Vorstands im Plenum und in den zuständigen Ausschüssen erörtert. Erhebliche Abweichungen des Geschäftsverlaufs wurden vom Vorstand erläutert und vom Aufsichtsrat geprüft. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand stets in engem Kontakt mit dem Vorsitzenden des Vorstands und wurde von diesem regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung der DB ML AG, die anstehenden unternehmerischen Entscheidungen und das Risikomanagement informiert. Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für die DB ML AG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen Sitzungen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. Ein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen. In einem Fall wurde ein Beschluss auf Grundlage eines schriftlichen Verfahrens gefasst. Die Sitzungen des Aufsichtsrats wurden durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses vorbereitet.

Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Unternehmens sowie die wesentlichen Investitions-, Beteiligungs- und Desinvestitionsprojekte. Ebenso hat der Aufsichtsrat in seinen Sitzungen die Strategie des DB ML-Konzerns sowie einzelner Unternehmensbereiche beraten. Der Aufsichtsrat ließ sich mehrfach über im Berichtsjahr aufgetretene witterungsbedingte Störungen im Bahnbetrieb und die vom Konzern eingeleiteten Maßnahmen zu deren Vermeidung sowie über den Fortschritt der Integration der 2010 erworbenen Arriva Plc in den DB-Konzern unterrichten. Schwerpunkt der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats im April war die Beratung des

Beschaffungsvorhabens für die ICx-Züge, dem der Aufsichtsrat seine Zustimmung erteilt hat. Des Weiteren befasste sich der Aufsichtsrat intensiv mit dem Lieferverzug bereits früher bestellter Schienenfahrzeuge für den Regional- wie auch für den Fernverkehr und den daraus resultierenden betrieblichen und finanziellen Auswirkungen auf den Schienenpersonenverkehr und mit etwaigen Regressansprüchen gegenüber den Fahrzeugherstellern sowie mit Schäden aus möglichen Kartellabsprachen von Schienenlieferanten. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat im Dezember die Mittelfristplanung 2012 bis 2016 für den DB ML-Konzern beraten und dem Budget des DB ML-Konzerns für das Geschäftsjahr 2012 und der Investitionsplanung zugestimmt.

Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat im Berichtsjahr fünf Sitzungen und eine Telefonkonferenz durchgeführt und befasste sich insbesondere mit den Quartalsabschlüssen, dem Halbjahresabschluss und den diesbezüglichen Review-Ergebnissen. Weitere Schwerpunkte bildeten die Vorschau 2011 und die Mittelfristplanung 2012 bis 2016 für den DB ML-Konzern. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss ließ sich über die Strategie von DB Schenker sowie über die weitere Entwicklung von Akquisitionen unter besonderer Berücksichtigung von DB Arriva unterrichten. In einer seiner Sitzungen hat der Ausschuss ausführlich die Situation des konzerninternen Arbeitsmarkts erörtert. Ferner befasste er sich mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance durch die Anforderungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes, der Fortentwicklung der Bilanzierungsgrundsätze und des internen Kontrollsystems sowie der Vorbereitung und Auswertung der im Berichtsjahr turnusmäßig durchgeführten Effizienzprüfung des Aufsichtsrats. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss ließ sich zudem über die Erteilung des Prüfauftrags an den Abschlussprüfer und die Ergebnisse der internen Revision sowie Untersuchungen im Bereich Compliance unterrichten.

Der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Finanzvorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in sechs Sitzungen Vorstandsangelegenheiten des Aufsichtsrats vorbereitet. Insbesondere hat er die Ausgestaltung eines Peer-Group-Vergleichs für das Long-term-Incentive-Programm für den Vorstand erarbeitet, die vom Aufsichtsrat im März 2011 verabschiedet wurde. Ferner hat sich der Personalausschuss vorbereitend mit der Zielerreichung der Vorstandsmitglieder sowie den Zielvereinbarungen des Vorstands für das Berichtsjahr befasst.

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

Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im Berichtsjahr mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance befasst. Mit Kabinettsbeschluss vom 1. Juli 2009 hat die Bundesregierung den Public Corporate Governance Kodex des Bundes verabschiedet. Der Public Corporate Governance Kodex des Bundes enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Der Aufsichtsrat hat sich intensiv mit der Umsetzung des Public Corporate Governance Kodex im DB ML-Konzern befasst und die dazu notwendigen Entscheidungen getroffen. Ferner hat er im Berichtsjahr turnusmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit überprüft und die Ergebnisse der Überprüfung in seiner Sitzung am 14. Dezember 2011 beraten.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB ML AG sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2011 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 26. März 2012 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 28. März 2012 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB ML AG sowie den Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB ML AG für das Geschäftsjahr 2011 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

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

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

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Im Berichtsjahr hat es keine Veränderungen im Vorstand sowie im Aufsichtsrat gegeben.

In seiner Sitzung am 14. Dezember 2011 hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. Volker Kefer mit Wirkung vom 9. September 2012 für weitere fünf Jahre als Mitglied des Vorstands der DB ML AG wiederbestellt. Herr Dr. Kefer wird weiterhin bei der DB AG und der DB ML AG das Vorstandsressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen sowie bei der DB AG das Vorstandsressort Infrastruktur verantworten.

Der Aufsichtsrat spricht den Mitgliedern von Vorstand und Aufsichtsrat seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Unterstützung zum Wohl des Unternehmens aus.

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

Berlin, im März 2012

Für den Aufsichtsrat



Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht
Aufsichtsratsvorsitzender
der DB Mobility Logistics AG

CORPORATE GOVERNANCE BERICHT

::: CORPORATE GOVERNANCE BERICHT IST BESTANDTEIL DES KONZERNLAGEBERICHTS

::: GUTE CORPORATE GOVERNANCE IST EINE WESENTLICHE GRUNDLAGE FÜR DEN UNTERNEHMENSERFOLG

::: EMPFEHLUNGEN ZUM PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX MIT EINER AUSNAHME ENTSPROCHEN

Corporate-Governance-Regelungen sollen eine gute, verantwortungsvolle und wertorientierte Unternehmensführung sicherstellen. Die Bundesregierung (Bund) hat am 1. Juli 2009 den Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) zu Grundsätzen guter Unternehmens- und Beteiligungsführung beschlossen. Der PCGK enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Ziel des PCGK ist es, die Unternehmensführung und -überwachung transparenter und nachvollziehbarer zu machen und die Rolle des Bundes als Anteilseigner klarer zu fassen. Zugleich soll das Bewusstsein für eine gute Corporate Governance erhöht werden.

Wir sind davon überzeugt, dass eine gute Corporate Governance eine wesentliche Grundlage für den Erfolg des DB ML Konzerns ist. Es ist unser Ziel, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern und dabei die Interessen von Kunden, Geschäftspartnern, Investoren, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit zu fördern sowie das Vertrauen in den DB ML-Konzern zu bewahren und auszubauen.

Entsprechenserklärung

Vorstand und Aufsichtsrat der DB ML AG erklären gemeinsam: »Seit der letzten Entsprechenserklärung vom 30. März 2011 hat die DB ML AG den von der Bundesregierung am 1. Juli 2009 verabschiedeten Empfehlungen zum PCGK mit der folgenden Ausnahme entsprochen: Die von der DB AG für die Aufsichtsratsmitglieder der Konzernunternehmen abgeschlossene D&O-Versicherung enthielt im Geschäftsjahr 2011 abweichend von der Empfehlung der Ziffer 3.3.2 PCGK keinen Selbstbehalt. Die Einführung eines angemessenen Selbstbehalts ist unverändert beabsichtigt. Der Willensbildungsprozess über die Ausgestaltung eines angemessenen Selbstbehalts ist im Jahr 2011 noch nicht abgeschlossen worden. Im Jahr 2012 wird über die Vereinbarung eines angemessenen Selbstbehalts für die Mitglieder des Aufsichtsrats entschieden werden. Die DB ML AG beabsichtigt, den übrigen Empfehlungen des PCGK auch künftig zu entsprechen.«

Zusammenwirken von Vorstand und Aufsichtsrat

Als deutsche Aktiengesellschaft unterliegt die DB ML AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Überwachungsstruktur. Diese beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig.

Im Interesse einer bestmöglichen Unternehmensleitung legen wir großen Wert darauf, dass Vorstand und Aufsichtsrat in einem kontinuierlichen Dialog miteinander stehen und zum Wohl des Unternehmens vertrauensvoll und effizient zusammenarbeiten. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen, insbesondere der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements sowie des internen Kontrollsystems.

Eine Übersicht über die *Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat*¹ einschließlich der von ihnen wahrgenommenen Mandate ist im Konzern-Anhang enthalten.

VORSTAND

Der Vorstand leitet die Gesellschaft in eigener Verantwortung. Er ist an das Unternehmensinteresse gebunden und der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet. Er konkretisiert die Unternehmensziele und legt die Strategien fest, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen. Der Vorstand entscheidet über alle Angelegenheiten von grundsätzlicher und wesentlicher Bedeutung für das Unternehmen.

Der Vorstand der DB ML AG besteht aus sieben Ressorts. Neben dem Ressort des Vorsitzenden umfasst der Vorstand die Ressorts Finanzen/Controlling, Personal, Personenverkehr, Transport und Logistik, Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit sowie Technik, Systemverbund und Dienstleistungen. Die Vorstandsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und ihre Vorstandskollegen darüber informieren. Im Berichtsjahr ist kein derartiger Fall aufgetreten. Zur Sicherstel-

¹... Seite 237f.

lung einer integrierten Konzernführung werden die Sitzungen des Vorstands der DB ML AG in der Regel gemeinsam mit den Sitzungen des Vorstands der DB AG durchgeführt.

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. Dem Aufsichtsrat der DB ML AG gehören entsprechend den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes zwölf Mitglieder an, wovon sechs Mitglieder Anteilseignervertreter und sechs Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehört gegenwärtig eine Frau an. Vorsitzender des Aufsichtsrats ist Professor Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht. *Persönliche oder geschäftliche Beziehungen* ¹ einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur Gesellschaft werden im Konzern-Anhang ausgewiesen.

Die Aufsichtsratsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und den Aufsichtsrat darüber informieren. Im Berichtsjahr ist kein derartiger Fall aufgetreten.

Geschäfte von grundlegender Bedeutung sowie andere Vorstandsentscheidungen mit wesentlichem Einfluss auf die Geschäftstätigkeit und die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage des Unternehmens bedürfen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat wird vom Vorstand mindestens vierteljährlich über die Geschäftsentwicklung und über die Lage des DB ML-Konzerns informiert. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auch regelmäßig über die im DB ML-Konzern ergriffenen Maßnahmen zur Einhaltung von Gesetzen und den unternehmensinternen Regularien (Compliance). In den Aufgabenbereich des Aufsichtsrats fallen außerdem die Prüfung und Billigung des Jahresabschlusses der DB ML AG sowie die Prüfung des Lageberichts der DB ML AG, des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts der DB ML AG. Der Aufsichtsrat befasst sich darüber hinaus mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionsystems sowie der Abschlussprüfung.

Darüber hinaus steht der Aufsichtsratsvorsitzende mit dem Vorstand und insbesondere mit dem Vorstandsvorsitzenden in regelmäßigem Kontakt und berät mit diesem die Strategie, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des DB ML-Konzerns. Über wichtige Ereignisse, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung sowie für die Leitung des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung sind, wird der Aufsichtsratsvorsitzende regelmäßig durch den Vorstandsvorsitzenden informiert.

Zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der DB ML AG bestanden im Geschäftsjahr 2011 keine Beraterverträge und sonstigen vergleichbaren Dienstleistungs- und Werkverträge.

GEMEINSAME AUFSICHTSRATSSITZUNGEN

Zur Steigerung der Beratungseffizienz tagen der Aufsichtsrat der DB ML AG und der Aufsichtsrat der DB AG regelmäßig gemeinsam. Die Beschlussfassung des jeweiligen Aufsichtsrats erfolgt durch dessen Mitglieder. Die Möglichkeit von separaten Aufsichtsratsitzungen bleibt grundsätzlich bestehen.

AUFSICHTSRATSAUSSCHÜSSE

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, neben dem nach Mitbestimmungsgesetz einzurichtenden Vermittlungsausschuss weitere Ausschüsse zu bilden und einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss sowie einen Personalausschuss gebildet. Eine Übersicht über die *Mitglieder der Ausschüsse* ² finden Sie im Konzern-Anhang. Über die *Arbeit der Ausschüsse* ³ im Berichtsjahr informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht. Eine *Funktionsbeschreibung der einzelnen Ausschüsse* ⁴ finden Sie auf unserer Internetseite.

Transparenz

Auf *unserer Internetseite* ⁵ stellen wir alle wichtigen Informationen zum Konzern- und Jahresabschluss, den Halbjahresbericht, den Finanzkalender sowie Informationen zu meldepflichtigen Wertpapiergeschäften zur Verfügung. Darüber hinaus informieren wir im Rahmen unserer Investor-Relations-Aktivitäten und Unternehmenskommunikation regelmäßig über aktuelle Entwicklungen.

Risikomanagement

Gute Unternehmensführung beinhaltet auch den verantwortungsbewussten Umgang mit Chancen und Risiken, die im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit entstehen. Für Vorstand und Aufsichtsrat ist deshalb die frühzeitige Identifizierung und Begrenzung von geschäftlichen Risiken von hoher Bedeutung.

Es ist Aufgabe des Vorstands, ein angemessenes Risikomanagement und dessen Überwachung im Unternehmen sicherzustellen und beides kontinuierlich weiterzuentwickeln. Durch das Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts (BilMoG)

¹ Seite 221, ² Seite 238, ³ Seite 39, ⁴ www.db.de/ausschuesse-dbml, ⁵ www.db.de/ir-dbml

wurden die Aufgaben des Aufsichtsrats im Hinblick auf die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems präzisiert. Damit der Aufsichtsrat diese Aufgabe erfüllen kann, müssen ihm geeignete Informationen zur Verfügung gestellt werden, anhand derer er sich ein Urteil über die Angemessenheit und Funktionsfähigkeit der Systeme bilden kann. Zum internen Kontrollsystem erfolgt eine regelmäßige Berichterstattung an den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über seine Angemessenheit und Wirksamkeit. Daneben berichtet der Vorstand dem Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über Risiken von wesentlicher Bedeutung für die DB ML AG und den DB ML-Konzern sowie deren Behandlung durch den Vorstand. Er kontrolliert auch, ob das Risikofrüherkennungssystem den Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG entspricht.

Compliance

Das Compliance-Management im DB ML-Konzern trägt Sorge für die konzernweite Einhaltung von Gesetzen und Regeln und ist ein wesentlicher Baustein unserer Unternehmenskultur. Die Aktivitäten der DB ML AG unterliegen national und international wirkenden rechtlichen Vorgaben sowie selbst gesetzten Werten und Regeln. Die Unternehmenswerte des DB ML-Konzerns sind in einem konzernweit gültigen Verhaltenskodex zusammengefasst. Ziel des Verhaltenskodex ist es, die Organe und Mitarbeiter des DB ML-Konzerns bei der Einhaltung und Umsetzung der Regeln gegenüber der Gesellschaft, den Wettbewerbern, Amtsträgern und Geschäftspartnern, gegenüber dem Eigentümer sowie im Umgang untereinander zu unterstützen. Unsere Mitarbeiter und Führungskräfte werden im Hinblick auf den Inhalt des Verhaltenskodex sowie hinsichtlich der maßgeblichen Gesetze und Regeln im Rahmen unserer diversen Schulungsprogramme unter Verfolgung eines risikobasierten Ansatzes geschult. Die Führungskräfte der Ressorts und zuständigen Organisationseinheiten sind verantwortlich dafür, dass sie selbst und ihre Mitarbeiter sich regelkonform verhalten.

Zur Sicherstellung einer regelkonformen Unternehmensorganisation wurde das Compliance-Management-System mit einer eindeutig präventiven Ausrichtung weiterentwickelt, insbesondere hinsichtlich der dezentralen Strukturen in den Geschäftsfeldern und Tochtergesellschaften. Weitere Informationen zum Thema Compliance finden Sie im [Compliance Bericht](#)¹.

¹ Seite 49f.

Rechnungslegung und Abschlussprüfung

Die Hauptversammlung hat am 30. März 2011 die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2011 bestellt. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat den Vorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers vorbereitet und nach dessen Wahl durch die Hauptversammlung mit dem Abschlussprüfer die Prüfungsschwerpunkte festgelegt. Mit dem Abschlussprüfer wurde auch in diesem Geschäftsjahr vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird, soweit diese nicht umgehend beseitigt werden. Es wurde zudem vereinbart, dass der Ausschussvorsitzende vom Abschlussprüfer über gesonderte Feststellungen und etwaige Unrichtigkeiten der Entsprechenserklärung unverzüglich informiert wird.

Effizienzprüfung Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Die Effizienzprüfung erfolgt im Zweijahresrhythmus. Die Ergebnisse der im Jahr 2011 turnusgemäß durchgeführten Effizienzprüfung wurden im Prüfungs- und Compliance-Ausschuss und im Aufsichtsrat erörtert.

Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht beschreibt die Vergütungssystematik und stellt die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats dar.

DAS VERGÜTUNGSSYSTEM DES VORSTANDS

Das Vergütungssystem für den Vorstand der DB ML AG zielt darauf ab, die Vorstandsmitglieder entsprechend ihren Aufgaben- und Verantwortungsbereichen angemessen zu vergüten und dabei die Leistung eines jeden Vorstandsmitglieds sowie den Erfolg des Unternehmens unmittelbar zu berücksichtigen.

Die Angemessenheit der Vergütung wird regelmäßig in einem Vergütungsvergleich überprüft. Im Rahmen dieser Überprüfung wird die Höhe der Vorstandsvergütung sowohl im Vergleich zum externen Markt (horizontale Angemessenheit) als auch zu den sonstigen Vergütungen im Unternehmen (vertikale Angemessenheit) gewürdigt. Sollte sich hieraus die Not-

wendigkeit einer Veränderung des Vergütungssystems oder der Vergütungshöhe ergeben, macht der Personalausschuss des Aufsichtsrats dem Aufsichtsrat entsprechende Vorschläge zur Beschlussfassung. Die letzte Überprüfung der Angemessenheit der Vergütung erfolgte im ersten Halbjahr 2011.

Vergütungsbestandteile

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder besteht aus einer fixen Grundvergütung, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtvergütung umfasst daneben auch die Versorgungszusagen, die sonstigen Zusagen sowie die Nebenleistungen.

Die fixe Grundvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich an dem Verantwortungsumfang und der Erfahrung des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert. Das individuell festgelegte Fixeinkommen wird in zwölf gleichen Teilen ausgezahlt.

Die erfolgsabhängige Jahrestantieme errechnet sich aus dem Erreichen kennzahlenbezogener betriebswirtschaftlicher Ziele (Tantiemefaktor) und der Erfüllung individueller Ziele (Leistungsfaktor). Zwischen Tantiemefaktor und Leistungsfaktor besteht eine multiplikative Verknüpfung. Die Höhe des Tantiemefaktors ist abhängig vom Grad des Erreichens der aus der Unternehmensplanung abgeleiteten wirtschaftlichen Ziele. Die Bezugsparameter sind zu gleichen Teilen der operative Erfolg (operatives Ergebnis nach Zinsen) und die erzielte Kapitalrendite (ROCE).

Der Leistungsfaktor würdigt die Erfüllung der persönlichen Ziele. Die Zieltantieme entspricht der Jahrestantieme, die das Vorstandsmitglied in einem »normalen Geschäftsjahr« (Einhaltung der Planziele) bei 100-prozentiger Erfüllung der Leistungsziele erhält. Unterschreitet das Unternehmensergebnis die vorgegebenen Planwerte, kann sich der Tantiemefaktor – unabhängig von der persönlichen Zielerreichung – im Extremfall auf null reduzieren. Somit ist ein vollständiger Ausfall der Jahrestantieme möglich. Bei einer entsprechenden Überschreitung der Planwerte kann die Jahrestantieme unter der Voraussetzung, dass auch der maximale Leistungsfaktor erreicht wird, das 2,6-Fache der Zieltantieme betragen.

Die wirtschaftlichen und persönlichen Ziele der Vorstandsmitglieder werden jährlich auf Basis einer Empfehlung des Personalausschusses vom Aufsichtsrat beschlossen und mit den Vorstandsmitgliedern schriftlich vereinbart.

Gemeinsam mit der vom Aufsichtsrat verabschiedeten Planung bilden die persönlichen Ziele die Bemessungsgrundlage für die Jahrestantieme. Damit stehen zu Beginn des Geschäftsjahres alle wesentlichen Parameter für die Gesamtvergütung fest.

Nach Abschluss eines Geschäftsjahres werden auf Basis der Konzernergebnisse für jedes Vorstandsmitglied der Tantiemefaktor und der persönliche Leistungsfaktor ermittelt. Das Zieleinkommen wird erreicht, wenn sowohl die Unternehmensziele als auch die individuellen Ziele zu 100 % erfüllt sind. Die abschließende Festlegung dazu erfolgt durch den Aufsichtsrat und wird vom Personalausschuss vorbereitet.

Bemessungsgrundlage für das langfristige Vergütungselement ist die nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Diese Bemessungsgrundlage honoriert das Erreichen beziehungsweise Übertreffen der in der Mittelfristplanung gesetzten operativen Ergebnisziele und deren Auswirkung auf den Unternehmenswert. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit werden die im Vergleich zur Unternehmensplanung erzielte Wertsteigerung und der Auszahlungsgrad ermittelt. Durch einen Peer-Group-Vergleich wird der Ausschüttungsgrad des Long-term Incentive entsprechend dem Ergebnis des Vergleichs der Außenperformance des Unternehmens gegenüber einer Vergleichsgruppe modifiziert. Die Planlaufzeit beträgt jeweils vier Jahre.

Der Auszahlungsgrad des Long-term Incentive Plan ist nach oben begrenzt und kann zwischen 0 und 300 % liegen. Der Anspruch aus der Long-term-Incentive-Zusage ist vererblich.

Die Vorstandsmitglieder haben einen Anspruch auf eine angemessene Abfindung bei Beendigung der organschaftlichen Bestellung vor dem vertraglich festgelegten Zeitpunkt, ohne dass ein von ihnen zu vertretender wichtiger Grund vorliegt. Die Abfindung orientiert sich an der Restlaufzeit des Vertrags, dem vereinbarten Zielgehalt und gegebenenfalls den bereits in der Restlaufzeit des Vertrags von der DB ML AG zu erfüllenden Ruhegeldansprüchen.

Entsprechend den Empfehlungen des PCGK ist in allen Dienstverträgen der Vorstandsmitglieder der DB ML AG ein Abfindungscap enthalten. Danach dürfen Zahlungen an ein Vorstandsmitglied aufgrund vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund i. S. d. § 626 BGB den Wert von zwei Jahresgehältern einschließlich variabler Gehaltsbestandteile nicht überschreiten und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten.

Für die Wahrnehmung von Mandaten in Kontrollgremien von Konzern- und Beteiligungsgesellschaften wird den Mitgliedern des Vorstands keine zusätzliche Vergütung gezahlt.

Ruhegeldansprüche

Der Aufsichtsrat hat für die Vorstandsmitglieder eine grundsätzliche Altersgrenze von 65 Jahren festgelegt. Die Mitglieder des Vorstands haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen. Ein Vorstandsmitglied hat Anspruch auf ein lebenslanges Ruhegeld, wenn das Dienstverhältnis wegen dauernder Dienstunfähigkeit endet oder der Vertrag vor dem vereinbarten Beendigungstermin endet oder nicht verlängert wird, ohne dass ein wichtiger Grund vorliegt, oder das Vorstandsmitglied die Fortsetzung des Dienstvertrags zu gleichen oder für ihn günstigeren Bedingungen ablehnt.

Die betrieblichen Versorgungszusagen belaufen sich auf einen Prozentsatz des Grundgehalts, der sich nach der Dauer der Zugehörigkeit des Vorstandsmitglieds zum Unternehmen richtet. Die Versorgungszusagen sehen lebenslange Alters- und Hinterbliebenenrenten vor. Ein Kapitalwahlrecht besteht nicht.

Außerdem hat die DB ML AG für vor dem 1. Januar 2009 abgeschlossene Vorstandsverträge eine Rückdeckungsversicherung für die betriebliche Altersvorsorge abgeschlossen.

Vertragliche Nebenleistungen

Als vertragliche Nebenleistungen haben die Vorstandsmitglieder unter anderem Anspruch auf einen Dienstwagen mit Fahrer zur dienstlichen und privaten Nutzung, eine persönliche BahnCard 100 First sowie den üblichen Versicherungsschutz. Für dienstlich veranlasste Zweitwohnungen wird ein Mietzuschuss gewährt. Diese Sachbezüge unterliegen, soweit sie nicht steuerfrei gewährt werden können, als geldwerter Vorteil der Versteuerung durch die Vorstandsmitglieder. Den Vorstandsmitgliedern ist es wie allen Führungskräften freigestellt, am Deferred-Compensation-Programm des Unternehmens teilzunehmen.

Für die Mitglieder des Vorstands besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB ML AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Versicherung war im Geschäftsjahr 2011 als Gruppenversicherung mit dem gesetzlich vorgesehenen Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Vorstände entstehen können. Der Versicherungsschutz der bestehenden D&O-Versicherung gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren nach Beendigung der Vorstandstätigkeit weiter.

Vergütung des Vorstands für das Geschäftsjahr 2011

Die Tantieme für das abgelaufene Geschäftsjahr wird mit dem Ende des Monats, in dem die ordentliche Hauptversammlung der Gesellschaft stattfindet, fällig.

Für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr erhalten die Mitglieder des Vorstands der DB ML AG folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Vorstands — in T €	VARIABLE VERGÜTUNG			Sons- tiges ⁴⁾	Insgesamt
	Feste Vergütung	kurz- fristig ²⁾	lang- fristig ³⁾		
AM 31. 12. 2011 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER					
Dr. Rüdiger Grube ¹⁾	-	-	-	-	-
Gerd Becht ¹⁾	-	-	-	-	-
Ulrich Homburg	400	538	150	29	1.117
Dr. Volker Kefer ¹⁾	-	-	-	-	-
Dr. Richard Lutz ¹⁾	-	-	-	-	-
Dr. Karl-Friedrich Rausch	650	754	210	18	1.632
Ulrich Weber ¹⁾	-	-	-	-	-
Insgesamt	1.050	1.292	360	47	2.749

¹⁾ Die Herren Dr. Grube, Becht, Dr. Kefer, Dr. Lutz und Weber erhielten keine gesonderten Bezüge für ihre Tätigkeit bei der DB ML AG.

²⁾ Vorbehaltlich des Aufsichtsratsbeschlusses.

³⁾ Die langfristige variable Vergütung betrifft die Rückstellungszuführung für Long-term Incentives.

⁴⁾ Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen, aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen und Mieten.

Kein Mitglied des Vorstands hat im Berichtsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten.

Versorgungsansprüche des Vorstands für das Geschäftsjahr 2011

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag in Höhe von 507 T € zugeführt.

Zuführung zu den Pensionsrückstellungen (Dienstzeitaufwand) — in T €	2011
IM GESCHÄFTSJAHRE 2011 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER	
Dr. Rüdiger Grube ¹⁾	-
Gerd Becht ¹⁾	-
Ulrich Homburg	139
Dr. Volker Kefer ¹⁾	-
Dr. Richard Lutz ¹⁾	-
Dr. Karl-Friedrich Rausch	368
Ulrich Weber ¹⁾	-
Insgesamt	507

¹⁾ Die Herren Dr. Grube, Becht, Dr. Kefer, Dr. Lutz und Weber erhielten keine gesonderten Pensionszusagen für ihre Tätigkeit bei der DB ML AG.

Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder¹⁾ sind als Gesamtsumme im Konzern-Anhang ausgewiesen.

VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2011

Die Vergütung des Aufsichtsrats ist in §15 der Satzung festgelegt und wurde zuletzt durch den Hauptversammlungsbeschluss vom 21. September 2010 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung von 5.000 €.

Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Diese Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel und für jeden Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss um die Hälfte der Vergütung, wobei die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach §27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss unberücksichtigt bleiben.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 250 €.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB ML AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Versicherung ist als Gruppenversicherung ohne Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Aufsichtsräte entstehen können. Ferner besteht für die Mitglieder des Aufsichtsrats eine Gruppenunfallversicherung. Die Prämie für die genannten Versicherungen entrichtet die Gesellschaft.

Die Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat nur während eines Teils des jeweiligen Geschäftsjahres angehören, erhalten für jeden angefangenen Monat ihrer Mitgliedschaft ein Zwölftel der Vergütung. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden und seinen Stellvertreter sowie für die Erhöhung der Vergütung für Mitgliedschaft und Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

Die Zahlung der Vergütung erfolgt nach Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder für das vorangegangene Geschäftsjahr beschließt.

Die Vergütung ist von den Aufsichtsratsmitgliedern eigenständig zu versteuern.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats halten derzeit weder Aktien der Gesellschaft noch Optionsrechte, die zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft berechtigen.

Nach Beschlussfassung der Hauptversammlung am 28. März 2012 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats — in T €	JAHRESEINKOMMEN 2011				insgesamt ¹⁾
	fixe Vergütung	variable Vergütung	Sitzungs- geld	Neben- leistungen	
AM 31. 12. 2011 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER					
Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht	15,0	0,0	2,8	0,0	17,8
Alexander Kirchner	7,5	0,0	2,5	0,0	10,0
Dr. Hans Bernhard Beus	5,0	0,0	2,0	0,0	7,0
Wolfgang Erler	6,3	0,0	2,5	0,0	8,8
Horst Hartkorn	5,0	0,0	1,3	0,0	6,3
Dr. Bernhard Heitzer	5,0	0,0	2,3	0,0	7,3
Margarita Kiefer	6,3	0,0	2,3	0,0	8,5
Dr. Jürgen Krumnow	7,5	0,0	2,5	0,0	10,0
Helmut Polzer	5,0	0,0	1,3	0,0	6,3
Prof. Klaus-Dieter Scheurle	8,8	0,0	3,8	0,0	12,5
Dr. Heinrich Weiss	5,0	0,0	0,5	0,0	5,5
Wolfgang Zell	10,0	0,0	2,3	0,0	12,3
Summe¹⁾	86,3	0,0	25,8	0,0	112,0
Aufsichtsratsvergütung für weitere Mandate in DB-Tochtergesellschaften					1,5
Insgesamt					113,5

¹⁾ Etwaige Abweichungen zu den Einzelbezügen sind rundungsbedingt.

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats bestehen nicht.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen erhalten.

Die Arbeitnehmervertreter führen die erhaltene Aufsichtsratsvergütung weitestgehend an die Hans-Böckler-Stiftung ab.

KONZERNTHEMEN

WINDKRAFT

Die Windenergie ist mittlerweile eine tragende Säule der Energieversorgung in Deutschland geworden. Im Jahr 2010 wurden mit Anlagen zwischen Flensburg und dem Bodensee knapp 37.800 Gigawattstunden Windenergie produziert. Der Anteil der Windenergie am bundesweiten Stromverbrauch liegt damit bei 6,2% – mit steigender Tendenz. Binnen 20 Jahren hat sich die Leistung von Windkraftanlagen in Deutschland verzehnfacht.



49 COMPLIANCE BERICHT

- 49 Compliance-Verständnis und Grundsätze
- 50 Datenschutz im DB-Konzern neu aufgestellt

53 15 JAHRE REGIONALISIERUNG**55 JAHRESCHRONIK**

COMPLIANCE BERICHT

- ::: COMPLIANCE BERICHT IST BESTANDTEIL DES KONZERNLAGEBERICHTS
- ::: COMPLIANCE-ORGANISATION UM DEZENTRALE EINHEITEN ERGÄNZT
- ::: NEUE DATENSCHUTZORGANISATION ETABLIERT

Compliance-Verständnis und Grundsätze

Compliance ist ein integraler Bestandteil der Unternehmens- und Führungskultur des DB ML-Konzerns. Für uns bedeutet Compliance die Übereinstimmung unserer Aktivitäten mit allen für die Geschäftstätigkeit maßgeblichen Gesetzen und Regelungen.

Ein Schwerpunkt unserer Compliance-Arbeit ist die konsequente Bekämpfung von Korruption und Wirtschaftskriminalität. Die verbindlichen Richtlinien hierzu dienen vor allem dem Schutz des Unternehmens, unserer Mitarbeiter, Führungskräfte und der verantwortlichen Gremien. Sie schaffen einen sicheren Handlungsrahmen für richtige Entscheidungen bei schwierigen Fragen im Geschäftsalltag.

Von großer Bedeutung bleibt weiterhin die Aufklärung und Sensibilisierung unserer Mitarbeiter und Führungskräfte. Denn nur sensibilisierte und risikobewusste Beschäftigte können Risiken erkennen und diese auch erfolgreich vermeiden.

AUFBAU DER DEZENTRALEN COMPLIANCE-ORGANISATION

Ein Schwerpunkt im Berichtsjahr war der Aufbau der dezentralen Compliance-Organisation. Mit ihr soll sichergestellt werden, dass Compliance stärker dort verankert ist, wo das Geschäft verantwortet und betrieben wird. Wir rücken damit noch näher an unsere Mandanten und die Geschäftsbereiche heran.

Mit den regionalen Ansprechpartnern wird den lokalen Verhältnissen und geschäftsspezifischen Anforderungen vor Ort optimal Rechnung getragen. Sie ermöglichen eine intensive und vor allem individuellere Betreuung, zum Beispiel bei unseren Tochterunternehmen in Deutschland oder im Rahmen von Beratungsprojekten im Ausland. Potenzielle Risiken in Regionen, Unternehmen oder Geschäftsfeldern werden so zeitnah identifiziert und zielgerichtete Maßnahmen zur Risikosenkung gemeinsam entwickelt. Damit sind die Weichen für ein modernes Compliance-Risikomanagement mit globaler Ausrichtung gestellt.

Im Berichtsjahr wurden dafür die organisatorischen und personellen Voraussetzungen geschaffen. Es wurden Compliance-Schwachstellenanalysen durchgeführt, das Hinweismanagement auf für den DB ML-Konzern erhebliche Verstöße fokussiert, Schulungskonzepte weiterentwickelt und neue Richtlinien in Kraft gesetzt.

COMPLIANCE-RISIKOANALYSE VERSION 2.0 EINGEFÜHRT

Im Berichtsjahr haben wir unsere Compliance-Risikoanalyse durch eine systematische IT-gestützte Version auf Gesellschaftsbasis ergänzt. Diese ermöglicht nun eine zielgenaue Analyse unserer Compliance-Risiken auch auf Basis einzelner DB-Gesellschaften. Das Ergebnis ist eine umfassende Risikoübersicht für alle Geschäftsfelder und einzelne Tochtergesellschaften. Am Ende dieses Prozesses wurden entsprechende Gegensteuerungsmaßnahmen mit den Geschäftsfeldern vereinbart mit dem Ziel, weiterhin unter anderem Wirtschaftskriminalität, Interessenkonflikte oder Wettbewerbsverzerrungen zu verhindern.

COMPLIANCE-TRAININGS WEITER AUSGEBAUT

Im Rahmen unserer Präventionsarbeit haben wir unser umfassendes Sensibilisierungs- und Schulungsprogramm für unsere Mitarbeiter im In- und Ausland weiterentwickelt. In für die Gesellschaften und Geschäftstätigkeiten maßgeschneiderten Präsenzveranstaltungen, Workshops und mittels mehrerer E-Learning-Module werden dabei maßgebliche gesetzliche Bestimmungen und interne Richtlinien praxisgerecht vermittelt. Im Berichtsjahr wurden in über 160 Präsenzveranstaltungen mehr als 3.000 Führungskräfte und Mitarbeiter im In- und Ausland geschult. Damit stellen wir sicher, dass wir unsere konzernweiten Standards im geschäftlichen Verhalten verankern.

Handlungssicherheit bot im Berichtsjahr auch weiterhin das Beratungsangebot des zentralen Compliance-Bereichs, unter anderem über den Helpdesk.

SCHWERPUNKT KARTELLRECHTS-COMPLIANCE

Für die Kartellrechts-Compliance gibt es eine eigene Einheit mit spezialisierten Juristen. Eine in 23 Sprachen übersetzte Richtlinie legt die Grundregeln für das Verhalten gegenüber Wettbewerbern konzerneinheitlich fest. Darüber hinaus erläutern spezifische Leitfäden die besonderen Anforderungen an kartellrechtskonformes Verhalten für die verschiedenen Märkte und Tätigkeitsbereiche, in denen wir aktiv sind.

Im Rahmen von konzernweiten Präsenzs Schulungen werden Führungskräfte und Mitarbeiter für das Thema Kartellrecht sensibilisiert und ausgebildet. Die Trainingsformate werden dabei ganz individuell auf die Anforderungen der jeweiligen Geschäftsfelder zugeschnitten.

Zwischen den Jahren 2008 und 2011 haben unsere Kartelljuristen über 5.000 Mitarbeiter in mehr als 40 Ländern zum Kartellrecht geschult. Zielgruppe sind alle Führungskräfte und Mitarbeiter, die Kontakt mit Wettbewerbern haben oder aus sonstigen Gründen in wettbewerblich sensiblen Funktionen tätig sind.

Über 15.000 Mitarbeiter haben zudem im Berichtsjahr an einem E-Learning-Programm teilgenommen, das in webbasierter Form die wesentlichen Regeln des Kartellrechts geschäftsfeldspezifisch veranschaulicht.

Unsere Experten für Kartellrechts-Compliance beraten Mitarbeiter aus allen Konzernunternehmen laufend bei konkreten kartellrechtlichen Fragestellungen, etwa in der Kooperationsentwicklung oder bei der Gestaltung kommerzieller Bedingungen. Im Rahmen der Compliance-Risikoanalysen überprüft unser Compliance-Team in kartellrechtlich sensiblen Unternehmensbereichen Geschäftspraktiken und die Wettbewerbssituation auf den jeweiligen Märkten. So kann auf mögliche Schwachstellen frühzeitig und effektiv reagiert werden.

Datenschutz im DB-Konzern neu aufgestellt

Die im Jahr 2010 begonnene Anpassung der Datenschutzorganisation im DB ML-Konzern an die aktuellen Erfordernisse des Kunden- und Beschäftigtendatenschutzes ist weitestgehend abgeschlossen.

In der Zentrale wurden fünf Abteilungen etabliert, zuständig für Kundendatenschutz, Beschäftigtendatenschutz, Audit, Datenschutzschulungen sowie für den Aufbau und die fachliche Führung der dezentralen Datenschutzorganisation.

In den Geschäftsfeldern und Konzernunternehmen wird der Datenschutz durch Fachkräfte und Vertrauenspersonen bei der Um- und Durchsetzung der Datenschutzregeln in den jeweiligen Betriebs- und Organisationseinheiten verstärkt.

Im Rahmen von sechs zentralen Fachkonferenzen zum Beschäftigtendatenschutz für Führungskräfte und 35 regionalen Datenschutz-Workshops wurden 2011 insgesamt rund 4.000 Mitarbeiter und Führungskräfte des DB-Konzerns im Umgang mit Mitarbeiter- und Kundendaten geschult. Für 2012 sind weitere Workshops geplant; die flächendeckende Schulung der Beschäftigten sowie der weitere Aufbau des Datenschutzes in der internationalen Organisation der DB stehen weiterhin im Fokus.

DATENSCHUTZBEIRAT ALS WICHTIGER BESTANDTEIL DES DATENSCHUTZES

Der als unabhängiges Gremium gegründete Datenschutzbeirat des DB-Konzerns berät den Vorstand seit zwei Jahren in datenschutzrelevanten Fragen. Darüber hinaus unterbreitet der Datenschutzbeirat Vorschläge zur zukunftsfähigen Weiterentwicklung des Datenschutzes.

20 JAHRE HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR IN DEUTSCHLAND



1991 hat die Ära des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Deutschland begonnen. Heute nutzen täglich über 340.000 Fahrgäste das engmaschige bundesweite ICE-Netz und fahren dabei eine Strecke von durchschnittlich 284 Kilometern. Die ICE-Flotte hat bis heute rund 1,2 Mrd. Zugkilometer (Zugkm) zurückgelegt und bildet mit ihren vier Generationen das Rückgrat des Fernverkehrs in Deutschland.

DER BEGINN

Am 29. Mai 1991 wurde mit einer Sternfahrt von Hamburg, München, Stuttgart, Mainz und Bonn nach Kassel-Wilhelmshöhe der Beginn des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Deutschland eingeläutet.

Nach der symbolischen Sternfahrt in fünf ICEs gab der damalige Bundespräsident Richard von Weizsäcker das Startsignal für den Hochgeschwindigkeitsverkehr in Deutschland. Der damalige Vorstandsvorsitzende der Bundesbahn Heinz Dürr begrüßte die Ehrengäste und Besucher beim Aufbruch in eine neue Bahn-Ära.

Ein paar Tage später, am 2. Juni 1991, pünktlich um 5.53 Uhr, setzte sich der erste fahrplanmäßige ICE von Hamburg-Altona Richtung Frankfurt am Main in Bewegung. Damit hatte die Ära des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Deutschland begonnen und der ICE wurde zu einem unverwechselbaren Markenzeichen.



Sternfahrt nach Kassel im Jahr 1991.

DIE ICE-FAMILIE

Der ICE1 ist der Urvater unserer ICE-Flotte. Er war 1991 eine technische Revolution. Mit Drehstromtechnik, digitaler Antriebssteuerung, Hochgeschwindigkeits-Stromabnehmern und neuem Bremssystem setzte er neue Maßstäbe für den modernen Bahnverkehr. Mit seinen zwei Triebköpfen und in der Regel zwölf Mittelwagen erreicht er mit 280 km/h eine Höchstgeschwindigkeit, die vorher für undenkbar gehalten worden war. Gleichzeitig markiert er den Ausgangspunkt zum modernen Triebwagenkonzept, weg von lokbespannten Zügen. Dank großer Zuverlässigkeit setzt der ICE1 mit durchschnittlichen jährlichen Laufleistungen von über 500.000 Kilometern nach wie vor Maßstäbe. Alle ICE-1-Züge wurden bis zum Jahr 2008 komplett modernisiert.

Die zweite Generation des ICE, der ICE2, ging 1996 in den Betrieb. Beim ICE2 wurde das Konzept der Doppeltraktion verfolgt: Zwei Züge können miteinander gekuppelt werden, was einen nachfragegerechten Einsatz auch auf weniger stark befahrenen Strecken ermöglicht.

Seit 1999 ergänzt der ICET unsere ICE-Flotte. Der ICET kann sich bis zu acht Grad in die Kurve legen und ist damit auf kurvenreichen Strecken bis zu 20% schneller als herkömmliche Züge.

Der ICE3 setzte im Jahr 2000 mit seiner Spitzengeschwindigkeit von 300 km/h und seiner verschleißfreien Wirbelstrombremse neue technische Maßstäbe. Deutschlands schnellster Zug ist ein echter Triebzug, hat also keine herkömmlichen Lokomotiven (Triebköpfe) mehr wie seine Vorgänger. Auch Steigungen von bis zu 40 Promille sind für den ICE3 kein Problem.

AUSBAU DES HOCHGESCHWINDIGKEITSNETZES

Bundesweit stehen den ICE-Zügen inzwischen 1.200 Kilometer Neu- oder Ausbaustrecke zur Verfügung. Meilensteine der Entwicklung waren die Eröffnung der Schnellfahrstrecke Berlin–Hannover 1998, die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, der Ausbau der Strecke Berlin–Hamburg für Tempo 230 bis Ende 2004 und die Neubaustrecke zwischen Nürnberg und Ingolstadt, auf der die Züge seit 2006 fahren. Auf den Neubaustrecken Köln–Rhein/Main und Nürnberg–Ingolstadt können die ICE 3 300 km/h erreichen. Da die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main mit ihrer zentralen Lage für internationale Verbindungen nach Österreich, in die Schweiz, nach Belgien, Frankreich und in die Niederlande prädestiniert ist, wurden 13 mehrsystemfähige ICE 3 beschafft. Diese Züge der Baureihe 406 fahren unter allen vier europäischen Stromsystemen.



ICE 3 auf der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main.



Der ICE 3 im Londoner Bahnhof St. Pancras International.

ICE WIRD INTERNATIONAL

Der ICE ist nicht nur auf dem deutschen Hochgeschwindigkeitsnetz unterwegs. Bereits im September 1992 wurden die Verkehre in die Schweiz aufgenommen. Heute fährt der ICE in Kooperation mit anderen europäischen Bahnen in sechs europäischen Nachbarländern: Schweiz, Frankreich, Belgien, Niederlande, Dänemark und Österreich. Und 2010 hat er zum ersten Mal das europäische Festland verlassen und wurde in Anwesenheit zahlreicher prominenter Vertreter in London vorgestellt.

Rund 80 europäische Städte sind über 250 Verbindungen von Deutschland aus erreichbar. Auf diesen Strecken verkehren rund 60 ICE-Züge, die täglich von mehr als 40.000 Reisenden genutzt werden.

Im grenzüberschreitenden Fernverkehr können wir erfreuliche Zuwachsraten bei den Fahrgastzahlen verzeichnen.

DIE ZUKUNFT

Bis zu 15 Jahre sind die 44 Halbzüge der ICE-2-Flotte bereits im Dienst. Bis Mitte 2013 werden sämtliche Triebköpfe, Steuer- und Mittelwagen sowie Speisewagen einer umfassenden Modernisierung unterzogen. Rund 100 Mio.€ investieren wir hierfür.

Das Rückgrat unseres zukünftigen Fernverkehrs heißt ICx. Bis zu 300 der neuen Fernverkehrszüge sollen zunächst unsere bisherige Intercity- und Eurocity-Flotte ablösen. Ab 2016 sollen die neuen Züge ihren Dienst antreten und schrittweise die alte Flotte erneuern.



Der neue ICx im Berliner Hauptbahnhof (Montage).

15 JAHRE REGIONALISIERUNG



Seit 15 Jahren herrscht Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland. 1996 übertrug der Bund den Ländern die Verantwortung für den SPNV und stellt ihnen seitdem Finanzmittel zur Verfügung, um bei Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) den Nahverkehr auf der Schiene zu bestellen. Seither hat sich der Wettbewerb dynamisch entwickelt.

BEWÄHRTES SYSTEM IM DEUTSCHEN SPNV

Nach dem »Gesetz zur Regionalisierung des Personen-nahverkehrs« hat der Bund den Ländern im Jahr 2011 rund 7 Mrd. € für den Nahverkehr auf der Schiene überwiesen. Welches Bundesland welchen Anteil dieser Summe erhält, ist ebenfalls im Regionalisierungsgesetz festgeschrieben. Ausgegeben wird das Geld von den sogenannten Aufgabenträgern. Derzeit planen und bestellen 27 Aufgabenträger den SPNV in den Bundesländern. Je nach Landesgesetzgebung sind sie unterschiedlich organisiert. Von Anfang an war die Förderung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsunternehmen das erklärte Ziel der Aufgabenträger.



Die Reisendenzahlen sind seit 1996 deutlich gestiegen.

WETTBEWERB NIMMT KONTINUIERLICH ZU

Insgesamt wurden seit 1996 in rund 175 Verfahren rund 370 Mio. Zugkm auf den Markt gebracht und vergeben. Die Intensität des Wettbewerbs ist dabei nach und nach gestiegen, da zu Beginn der Regionalisierung noch Wettbewerber fehlten und sich viele neue Bahngesellschaften gerade erst gründeten.

Die Wettbewerbslandschaft im deutschen SPNV hat sich in den vergangenen Jahren stark gewandelt. Neben uns sind derzeit mehr als 50 EVU im deutschen SPNV tätig. Allerdings wurden viele lokale Bahnen von internationalen Verkehrskonzernen verdrängt oder übernommen. Mittlerweile sind die Staatsbahnen vieler Nachbarländer, wie zum Beispiel die französische SNCF mit Keolis, die niederländische NS mit Abellio, die Schweizer Bahnen SBB, die dänische DSB und die Italienische Staatsbahn FS mit Netinera, im Wettbewerb um Nahverkehrsaufträge in Deutschland aktiv. Der SPNV in Deutschland ist daher heute ein internationales Geschäft. Während in vielen Ländern Europas die Liberalisierung gerade erst am Anfang steht, ist der deutsche SPNV-Markt für jeden Anbieter offen.

Vergaben¹⁾ im deutschen SPNV-Markt 1996-2011 — in %



54,9 – DB-Konzern

45,1 – Wettbewerber

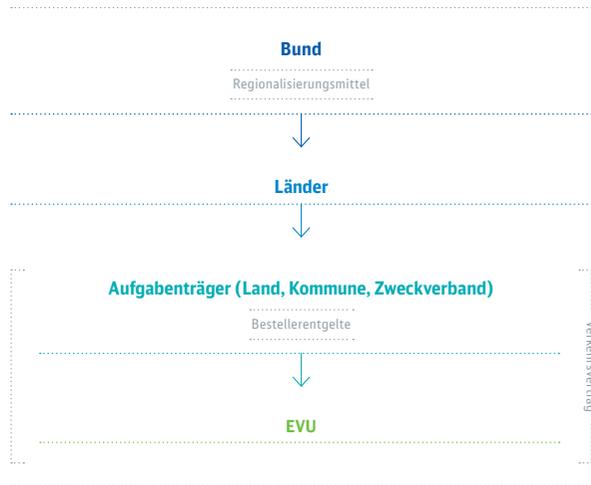
Gesamtvolumen: 373 Mio. Zugkm

¹⁾ Ausschreibungen und Verhandlungsverfahren.

FINANZIERUNG DES SPNV

Die Aufgabenträger sind je nach Landesgesetzgebung unterschiedlich organisiert – zum Beispiel als Verkehrsverbünde, als Zweckverbände oder Gebietskörperschaften, als privatrechtliche Gesellschaften des Landes oder als Teil der Landesverwaltung. Sie bestellen bei den EVU die Erbringung von SPNV-Leistungen und zahlen den EVU dafür ein Bestellerentgelt. Die Einzelheiten zwischen den beiden Parteien werden in einem Verkehrsvertrag geregelt. Bei einer Laufzeit der Verkehrsverträge von zumeist zwölf Jahren sind inzwischen viele Netze bereits zum zweiten Mal auf den Markt gebracht worden oder stehen kurz davor. Dabei wird in den kommenden Jahren die Wettbewerbsintensität noch einmal deutlich zunehmen.

System der SPNV-Finanzierung in Deutschland



STETIG STEIGENDE FAHRGASTZAHLEN

Insgesamt hat der Wettbewerb den Nahverkehr auf der Schiene deutlich verbessert. Wie das Nahverkehrsangebot auf der Schiene dabei genau gestaltet wird, welche Züge wann auf welchen Strecken unterwegs sind, wie viele Sitzplätze sie haben, ob Zugbegleiter an Bord sind – all dies wird jedoch nicht von den EVU bestimmt, sondern überwiegend von den Aufgabenträgern. Durch Effizienzsteigerungen bei der Erstellung der Verkehrsleistungen konnten die Aufgabenträger das Fahrplanangebot (Zugkm) seit 1996 um rund 18% ausweiten. Die Reisenden wissen die deutlichen Verbesserungen im Schienennahverkehr infolge der Regionalisierung zu schätzen. Wurden im Jahr 1996 noch 36 Mrd. Personenkilometer (Pkm) in den Zügen des Nahverkehrs zurückgelegt, so waren es 2011 bereits über 46 Mrd. Pkm – ein Wachstum von über 25%. Mit etwa 24.000 Zugfahrten täglich ist DB Bahn Regio in ganz Deutschland präsent und befördert Tag für Tag etwa fünf Millionen Fahrgäste.

Entwicklung Verkehrsleistung SPNV in Deutschland — in Mrd. Pkm



AUSBLICK

Unsere Nahverkehrszüge und die unserer Wettbewerber legten im Jahr 2011 über 640 Mio. Zugkm zurück, 1996 waren es noch 536 Mio. Zugkm. Mit einem Marktanteil von rund 76% ist DB Bahn Regio nach wie vor das größte SPNV-Unternehmen in Deutschland.

In den kommenden Jahren wird die Wettbewerbsintensität noch einmal deutlich zunehmen. Die Bundesarbeitsgemeinschaft der Aufgabenträger erwartet, dass bis 2015 rund 325 Mio. Zugkm neu vergeben werden. Branchenexperten erwarten eine Belastungsprobe sowohl für die EVU, die an den Ausschreibungen teilnehmen sollen, als auch für die Aufgabenträger, die die Vergaben betreuen müssen, und die Eisenbahnindustrie, die für viele Netze neue Fahrzeuge liefern soll.



Das Angebot im SPNV für die Fahrgäste hat sich spürbar verbessert.

JAHRESCHRONIK



DB Schenker bietet mit dem »DB Schenker North Rail Express« Schienengüterverkehre zwischen Oslo und Narvik an.



Der Innenraum der ICE 2 wird modernisiert. Unter anderem sorgen neue Sitze und Informationsdisplays für höheren Reisekomfort.



Den Betrieb des Kölner Dieselnetzes können wir uns für weitere 20 Jahre sichern.

JANUAR

- :: Wir erzielen mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft eine Einigung in der aktuellen Tarifrunde ¹.
- :: DB Schenker bietet Schienengüterverkehre zwischen Oslo und Narvik am Polarkreis an. Der »DB Schenker North Rail Express« benötigt für die 1.960 km lange Strecke rund 28 Stunden und ist damit wesentlich schneller als der Lkw.

FEBRUAR

- :: Start der umfassenden Modernisierung (Redesign ²) unserer 44 ICE-2-Züge.
- :: Wir schließen den Verkauf von Arriva Deutschland ³ an ein Konsortium aus Ferrovie dello Stato und Cube Infrastructure ab.

MÄRZ

- :: Arriva Danmark ⁴ gewinnt zwei Drittel der Verkehre aus der bisher größten Regionalbusausschreibung in der Geschichte Dänemarks.
- :: DB Regio Rheinland gewinnt die Ausschreibung des Kölner Dieselnetzes ⁵. Der Vertrag hat ein Volumen von mehr als 7 Mio. Zugkm jährlich und eine Laufzeit von 20 Jahren.

APRIL

- :: Wir unterzeichnen mit Bombardier einen Rahmenabrufvertrag im Wert von bis zu 600 Mio. € über die Lieferung von 200 Dieselstreckenlokomotiven für den Personen- und Güterverkehr bis zum Jahr 2020.

MAI

- :: Wir unterzeichnen mit Siemens einen Vertrag über den Abruf von bis zu 300 ICx-Zügen ⁶ für den Fernverkehr. Dies ist die bislang größte Investition in unserer Geschichte.
- :: DB Schenker stellt mit den Eco Solutions ⁷ sein neues grünes Leistungsportfolio vor.

JUNI

- :: Wir feiern 20 Jahre Hochgeschwindigkeitsverkehr ⁸ in Deutschland.
- :: Mit Alstom unterzeichnen wir einen Vertrag über 56 Dieseltriebwagen ⁹ im Wert von 325 Mio.€. Die Züge sollen ab Dezember 2013 auf den überwiegend nichtelektrifizierten Strecken des Kölner Dieselnetzes fahren.
- :: Wir verbessern die Fahrplanauskunft weiter: Auf m.bahn.de können Reisende über ihre mobilen Endgeräte Fahrplanauskünfte minutengenau abrufen.

¹... Seite 121f., ²... Seite 101, ³... Seite 77, ⁴... Seite 102, ⁵... Seite 101f., ⁶... Seite 101, ⁷... Seite 108, ⁸... Seite 51f., ⁹... Seite 128

JULI

- ::: Im Rahmen eines Zehnjahresvertrags beginnt DB Arriva mit dem Betrieb eines neuen Nahverkehrsbussystems auf Malta und der Nachbarinsel Gozo.
- ::: DB Regio erhält den Zuschlag für das RE-Netz Südwest ¹ in Rheinland-Pfalz mit Verbindungen nach Luxemburg über Trier. Die Laufzeit des Vertrags beträgt 15 Jahre mit einem Volumen von knapp 6 Mio. Zugkm pro Jahr.

SEPTEMBER

- ::: 1,4 Millionen schwerbehinderte Menschen in Deutschland können von nun an bundesweit unsere Nahverkehrszüge kostenlos nutzen.
- ::: Mit unserer neuen Online-Statistik zu Pünktlichkeitswerten ² weisen wir künftig monatlich drei Pünktlichkeitskategorien aus: für den Nahverkehr, für den Fernverkehr sowie in der Summe für den gesamten Personenverkehr.
- ::: Wir begrüßen Puma als 100. Kunden unseres Angebots für CO₂-freie Geschäftsreisen.
- ::: Zum Papstbesuch in Freiburg im Breisgau organisiert unsere Tochter Südbadenbus den größten Sonderbuseinsatz ihrer Geschichte.

OKTOBER

- ::: Mit den »Regionalen Zukunftsdialogen« ³ wird der im vergangenen Jahr angestoßene Prozess des Kulturwandels im DB-Konzern fortgesetzt.
- ::: Wir übernehmen den belgischen Logistikdienstleister Jean Heck ⁴, der insbesondere im Landverkehr und in der Kontraktlogistik aktiv ist.

NOVEMBER

- ::: Wir übernehmen das britische Schienenpersonenverkehrsunternehmen Grand Central Railway ⁵.
- ::: DB Arriva gewinnt die bislang größte Nahverkehrsausschreibung in Schweden ⁶ mit einer Vertragslaufzeit von zwölf Jahren.

DEZEMBER

- ::: In Frankfurt-Griesheim nehmen wir ein neues ICE-Werk für die Wartung und Instandhaltung von mehrsystemfähigen ICEs in Betrieb. Die Investitionssumme beläuft sich auf rund 40 Mio.€.
- ::: Eine neue direkte Expressbusverbindung verbindet München und Prag. Die Busse verkehren in beide Richtungen viermal täglich mit einer Reisezeit von rund vier Stunden und 45 Minuten.



200 Busse sind am 24. und 25. September anlässlich des Papstbesuchs in Freiburg im Breisgau unterwegs.



In dem neuen ICE-Werk in Frankfurt-Griesheim werden überwiegend mehrsystemfähige ICE-3-Züge gewartet.



Wir verbinden München und Prag mit einer Expressbusverbindung.

¹... Seite 101f., ²... Seite 118, ³... Seite 122, ⁴... Seite 78, ⁵... Seite 77, ⁶... Seite 102

UNSERE FLOTTE UND NETZWERKE



DB BAHN FERNVERKEHR

ICE-FLOTTE: 253 Züge - 59 ICE1, 44 ICE2, 67 ICE T, 19 ICE TD und 64 ICE3 | LOKOMOTIVEN: 276 | REISEZUGWAGEN: 2.005
SITZPLÄTZE: 208.749 - 43.761 (1. Klasse) und 164.988 (2. Klasse) | ZÜGE PRO TAG: 1.404



ICE 2 (ELEKTROTRIEBZUG)

Der ICE 2 ist ein achteiliger Hochgeschwindigkeitstriebzug, bestehend aus sechs Mittelwagen, einem Triebkopf und einem Steuerzug. Bis 2013 werden alle ICE 2 einem umfangreichen Redesign unterzogen. Das Redesign wird von der DB Fahrzeuginstandhaltung durchgeführt.

HERSTELLER:
Konsortialführer Siemens,
Adtranz
INDIENSTELLUNG: 1996
LEISTUNG: 4.800 kW

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:
280 km/h
SITZPLÄTZE: 368
(381 nach Redesign)
ANZAHL 31.12.2011: 44



ICx (ELEKTROTRIEBZUG)

Wir modernisieren unsere Fernverkehrsflotte und bestellen dafür bis zu 300 neue ICx-Züge bei Siemens. Das modulare Antriebskonzept basiert auf unabhängigen Powercars mit identischer Traktionstechnik und ermöglicht so die Bildung unterschiedlicher Zugkonfigurationen.

HERSTELLER: Siemens
INDIENSTELLUNG: ab 2016
LEISTUNG: 8.250 kW
(5 Powercars)

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:
249 km/h
SITZPLÄTZE: 724 (zehnteilig)
ANZAHL 31.12.2011: 0



ICE 3 (ELEKTROTRIEBZUG)

Der ICE 3 ist ein achteiliger Hochgeschwindigkeitstriebzug. Der unterflurig angebrachte Einzelachsantrieb treibt 50 % der Achsen an, was eine hohe Beschleunigung ermöglicht. Die 14 Züge der Mehrstromsystem-Version können sich mühelos an ausländische Stromsysteme anpassen. Dies ermöglicht einen grenzüberschreitenden Einsatz im Fernverkehr.

HERSTELLER:
Konsortialführer Siemens,
Bombardier Transportation
INDIENSTELLUNG: ab 2000
LEISTUNG: 8.000 kW

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:
330 km/h
SITZPLÄTZE: 429/432 (BR 403),
419/413 (BR 406)
ANZAHL 31.12.2011: 64 (50/14)

**DB BAHN REGIO**

LOKOMOTIVEN: 1.197 - 1.014 elektrische und 183 Diesel | **TRIEBZÜGE:** 3.472 - 1.583 S-Bahnen, 1.485 Dieseltriebwagen und 404 sonstige
REISEZUGWAGEN: 4.739 | **SITZPLÄTZE:** 1.004.028 - 76.658 (1. Klasse) und 927.370 (2. Klasse) | **ZÜGE PRO TAG:** 24.021

**ELEKTROTRIEBZUG ET 440**

Die vierteiligen Züge zeichnen sich durch eine attraktive und behindertenfreundliche Ausstattung sowie durch modernste Technik und eine umweltfreundliche Konstruktion aus. Im Jahr 2011 haben wir mit der Umrüstung der ET 440 mit Schiebetritten begonnen.

HERSTELLER: Alstom LHB
INDIENSTELLUNG: 2009 - 2010
LEISTUNG: 2.120 kW (dreiteilig),
 2.880 kW (vier- und fünfteilig)

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:
 160 km/h
SITZPLÄTZE: 171/245/288
ANZAHL 31.12.2011: 26/48/6

**LOKOMOTIVE BR 146**

Die BR 146.2 ist eine der neuesten und leistungsfähigsten Lokomotiven im Nahverkehr. Sie basiert auf der Baureihe 185.2 und wurde mit nahverkehrsspezifischen Features ausgerüstet und ergänzt. Es wurden Einbau-räume für Mehrsystemfähigkeit und dieselektrische Antriebsfähigkeit berücksichtigt.

HERSTELLER: Bombardier
 Transportation
INDIENSTELLUNG: 2001 - 2006
LEISTUNG: 5.600 kW

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:
 160 km/h
ANZAHL 31.12.2011: 31 (BR 146.0),
 32 (BR 146.1), 47 (BR 146.2)

NIEDERFLUR-ÜBERLANDLINIENBUS

Diese Busse werden von Dieselmotoren des neuesten Emissionsstandards EEV schadstoff- und geräuscharm angetrieben. Das Niederflurkonzept ermöglicht einen stufenlosen Einstieg. Leistungsstarke Heizungs- und Lüftungsgeräte sorgen für angenehme Temperaturen.

HERSTELLER:
 MAN Truck & Bus AG
INDIENSTELLUNG: ab 2010
LEISTUNG: 235 kW
ZUGÄNGE 2011: 197

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:
 80 km/h
SITZPLÄTZE: 45/36
 (je nach Ausstattung)
ANZAHL 31.12.2011: über 300





DB ARRIVA
LOKOMOTIVEN: 24 | TRIEBZÜGE: 544 - 45 S-Bahnen, 412 Dieseltriebwagen und 87 elektrische | TRIEBWAGEN: 1.494
REISEZUGWAGEN: 97 | SITZPLÄTZE: 99.094 - 3.367 (1. Klasse) und 95.727 (2. Klasse) | BUSSE: 12.571



VDL/WRIGHTBUS SB200

Dieser einstöckige Bus verfügt über ein großzügiges Platzangebot. Er verfügt über einen Cummins-ISBe-Motor und ein vollautomatisches Getriebe von Allison. Damit ist er einer der kraftstoffeffizientesten Busse in unserer Flotte in Großbritannien und ein echter Maßstab für andere Modelle.

HERSTELLER:
VDL/Wrightbus
INDIENSTELLUNG: ab 2002
LEISTUNG: 165 kW - 2.500 rpm

SITZPLÄTZE: 44/28
ANZAHL 31.12.2011: 531
ZUGÄNGE 2011: 157



SCANIA OMNILINK

Dieser Niederflur-Stadtbus verfügt über einen besonders umweltfreundlichen Dieselmotor und wird im dichten Stadtverkehr eingesetzt. Das Niederflurkonzept ermöglicht einen stufenlosen Einstieg. Eine Klimaanlage und hohe Sitzlehnen sorgen für einen guten Komfort.

HERSTELLER:
Scania AB Sweden
INDIENSTELLUNG: ab 2003
LEISTUNG: 206 kW

SITZPLÄTZE: 43/70
ANZAHL 31.12.2011: 145
ZUGÄNGE 2011: 35



DIESEL-GELENKTRIEBWAGEN SA 134

Diese Diesel-Gelenktriebwagen werden im Regionalverkehr in den Provinzen Groningen und Friesland in den Niederlanden eingesetzt. Acht von unseren insgesamt 51 Triebwagen können auch im grenzüberschreitenden Verkehr nach Deutschland genutzt werden. Dieser Fahrzeugtyp wird auch von DB Bahn Regio in Deutschland als BR 646 eingesetzt.

HERSTELLER: Stadler Bussnang AG
INDIENSTELLUNG: 2006 - 2007
HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT:
140 km/h

LEISTUNG: 600 kW
SITZPLÄTZE: 186 (GTW 2/8)
und 119 (GTW 2/6)
ANZAHL 31.12.2011: 51
(29 GTW 2/8, 22 GTW 2/6)



DB SCHENKER RAIL

LOKOMOTIVEN: 3.587 -1.507 elektrische und 2.080 Diesel | **WAGEN:** 106.727 (davon 95.245 Eigentumsbestand - 40.395 Flachwagen, 33.907 offene Wagen, 19.149 gedeckte Wagen und 1.794 Behälterwagen) | **LADEKAPAZITÄT:** 6.158 t | **ZÜGE PRO TAG:** 5.261



LOKOMOTIVE BR 186

Die BR 186 basiert auf einem Plattformkonzept, das aus der BR 145 und 185 abgeleitet wurde. Im Gegensatz zur Zweifrequenzlokomotive der BR 185 verfügt die BR 186 über eine Mehrsystemausrüstung, die den Einsatz in Gleichspannungsnetzen gestattet. Dies bildet die Basis für einen europaweiten Einsatz.

HERSTELLER: Bombardier Transportation

INDIENSTELLUNG: 2010 - 2012

LEISTUNG: 5.600 kW

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 140 km/h

ANZAHL 31.12.2011: 55

ZUGÄNGE 2011: 40



LOKOMOTIVE BR 261

Die BR 261 wird für den Einsatz im schweren Rangierdienst beschafft. Die Fahrzeuge sind unter anderem mit Funkfernsteuerung und Rangierkupplung ausgerüstet. Zusätzlich sind sie besonders umweltfreundlich, da ein Rußpartikelfilter eingebaut wird. Insgesamt werden 130 Fahrzeuge beschafft.

HERSTELLER: Voith Turbo Lokomotivtechnik GmbH

INDIENSTELLUNG: 2010 - 2013

LEISTUNG: 1.000 kW

HÖCHSTGESCHWINDIGKEIT: 100 km/h

ANZAHL 31.12.2011: 53

ZUGÄNGE 2011: 43

LAAERS 560 (AUTOTRANSPORTWAGEN)

Die vierachsigen, kurzgekuppelten Autotransportwagen der Bauart Laaers 560 werden für den internationalen Transport von Pkw, Geländewagen und Vans eingesetzt. Aufgrund der hohen Lastgrenze des Wagens (34 t) ist der Transport von besonders schweren Fahrzeugen der genannten Typen möglich. Die obere Ladeebene ist stufenlos verstellbar.

LÄNGE ÜBER PUFFER: 31 m

LADELÄNGE UNTEN/OBEN: 30,07 m/30,55 m

LADEBREITE UNTEN/OBEN: 2,95 m/2,75 m

EIGENGEWICHT: Ø 29,6 t

WAGENHÖHE: 3,578 m

ANZAHL 31.12.2011: 463

ZUGÄNGE 2011: 205





DB SCHENKER LOGISTICS
PROFIL: DB Schenker Logistics ist einer der führenden global agierenden Logistikdienstleister. **MARKTPPOSITIONEN:** Nr. 1 im europäischen Landverkehr, Nr. 2 in der weltweiten Luftfracht, Nr. 3 in der weltweiten Seefracht, Nr. 5 in der weltweiten Kontraktlogistik



EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

Fast 96 Millionen Sendungen haben wir 2011 in unserem europäischen Landverkehrsnetzwerk transportiert. Mit über 720 Standorten in 36 Ländern bietet DB Schenker rund 32.000 Linienverkehre nach Fahrplan in ganz Europa an und verbindet so alle wesentlichen Wirtschaftsregionen.



LUFTFRACHT

DB Schenker ist führend in der Luftfracht mit einem Netzwerk von rund 700 Standorten in 130 Ländern und einem Luftfrachtvolumen von über 1,1 Mio. t pro Jahr. Etwa 1.200 Charterflüge pro Jahr sichern uns zusätzlichen Frachtraum zu den täglich genutzten Linienverbindungen.



SEEFACHT

Unser weltweit führendes, globales Seefrachtnetzwerk deckt 130 Länder weltweit mit rund 600 DB Schenker-Standorten ab. Im Sammelgutbereich werden 700 Relationen bedient. Wir bewegen für unsere Kunden über 3.800 Container am Tag mit einem Gesamtvolumen von über 1,7 Mio. TEU pro Jahr.



KONTRAKTLOGISTIK

In der Kontraktlogistik haben wir eine weltweite Präsenz in über 50 Ländern mit rund 500 Standorten und einem Angebot von über 5 Mio. qm modernster Logistikfläche. Wir bieten unseren Kunden integrierte und umfassende Logistiklösungen entlang der gesamten Lieferkette (Supply Chain).



DB DIENSTLEISTUNGEN

DB Fuhrpark ist unser Mobilitäts- und Flottenmanager und deutschlandweit einer der führenden Anbieter. Mit »Flinkster – Mein Carsharing« bieten wir europaweit ein umfassendes Mobilitätsnetz an. Das Fahrradmietsystem Call a Bike rundet unser Angebot ab.



FLINKSTER

Unsere Aktivitäten im Bereich Carsharing haben wir 2011 unter der Marke »Flinkster – Mein Carsharing« gebündelt. In Deutschland stehen den Kunden in über 170 Städten an 800 Stationen rund 2.700 Autos zu günstigen Mietpreisen zur Verfügung. Rund 100 Elektroautos können schon jetzt unter anderem in Berlin, Hamburg, Frankfurt am Main und Stuttgart gemietet werden. Mehr als 170.000 Kunden haben sich bereits bei Flinkster registriert. Damit sind wir Marktführer in Deutschland. Aufgrund von zahlreichen Kooperationen können nicht nur in den Nachbarländern Schweiz und Niederlande, sondern weltweit von Spanien über Südafrika bis Australien insgesamt weitere 2.000 Autos gebucht werden.



CALL A BIKE

Call a Bike bietet den Kunden in den Innenstädten von Frankfurt am Main, Berlin, München, Karlsruhe, Köln, Stuttgart und Hamburg sowie an vielen ICE-Bahnhofsstationen eine flexible, gesunde und umweltfreundliche Art der Fortbewegung. Mit über zwei Millionen Fahrten im Jahr 2011, rund 435.000 registrierten Kunden und mehr als 8.500 Rädern haben wir uns im Bereich der Fahrradverleihsysteme als deutscher Marktführer etabliert. In Aachen und Stuttgart können an allen Stationen auch rund 100 rot-silberne Fahrräder mit Elektrounterstützung – sogenannte Pedelecs – ausgeliehen werden.

FLOTTENMANAGEMENT

DB Fuhrpark entwickelt maßgeschneiderte Fuhrparkkonzepte nach den individuellen Bedürfnissen der jeweiligen Unternehmen und bietet verschiedenste Mobilitätsmodule des Fuhrparks an. Egal ob es organisatorische, verwaltende oder Instandsetzungsaufgaben rund um den Fuhrpark sind. Im Rahmen der Fuhrparkberatung werden die Bedürfnisse anhand der Abläufe im Unternehmen auf Wirtschaftlichkeit, Sicherheit und Qualität ermittelt. Ob Pkw, Transporter, Van oder Sonderfahrzeuge – DB Fuhrpark stellt die Fahrzeuge je nach Einsatzzweck und Nutzungsdauer bereit.



KONZERNLAGEBERICHT

PHOTOVOLTAIK

Der Ausbau der Solarenergie als erneuerbare Energie hat vor allem durch die Fortschritte in der Klimapolitik an Fahrt gewonnen. Bereits 20% aller deutschen Eigenheimbesitzer erzeugen mittels Solaranlage Solarstrom oder heizen ihr Haus mit Wärme aus Sonnenenergie. Im Jahr 2010 wurden mit 11.683 Gigawattstunden Leistung etwa 1,9% des insgesamt in Deutschland verbrauchten Stroms aus Sonnenenergie mit Photovoltaikanlagen gewonnen.



65 ÜBERBLICK	118 NACHHALTIGKEIT
66 UNTERNEHMENSSTRATEGIE	118 Kunden und Qualität
66 Struktur des DB ML-Konzerns	119 Mitarbeiter
67 Stärkung und Ausbau unserer Marktpositionen im Fokus	123 Umwelt
67 Nachhaltigkeit als Basis für langfristigen Erfolg	125 Gesellschaftliches Engagement
69 Klare strategische Ausrichtung in den operativen Bereichen	126 WEITERE INFORMATIONEN
71 WERTMANAGEMENT	126 Auftragsentwicklung weiter positiv
71 Wertorientierte Unternehmensführung	126 Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen neu ausgerichtet
74 Unternehmensspezifische Frühindikatoren und operative Werttreiber	127 Einkaufsvolumen deutlich angestiegen
77 GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN	129 Strategische Partnerschaft in Katar neu aufgestellt
77 Veränderungen im DB ML-Konzern	129 Weitere rechtliche Themen
78 Corporate Governance und Compliance Bericht	130 RISIKOBERICHT
78 Wirtschaftliches Umfeld	130 Risikomanagement im DB ML-Konzern
81 Politisches Umfeld	131 Wesentliche Risikokategorien und Einzelrisiken
83 Weiterentwicklung des relevanten ordnungspolitischen Rechtsrahmens	134 Beurteilung der Risikosituation durch die Unternehmensleitung
85 Entwicklungen auf den relevanten Märkten	135 NACHTRAGSBERICHT
94 ERTRAGSLAGE	136 PROGNOSEBERICHT
94 Wesentliche Änderungen im Vorjahresvergleich	136 Konjunkturelle Aussichten
94 Umsatzentwicklung	137 Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte
96 Ergebnisentwicklung	138 Voraussichtliche Entwicklung der Beschaffungsmärkte
100 ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER	139 Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen
100 Personenverkehr	139 Voraussichtliche Ertragslage
108 Transport und Logistik	140 Erwartete Investitionen
113 Dienstleistungen	140 Erwartete Finanzlage
114 FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE	140 Chancenbericht
114 Finanzmanagement	
114 Kapitalflussrechnung	
114 Netto-Finanzschulden	
115 Investitionen	
117 Bilanz	

ÜBERBLICK

- ::: POSITIVE UMFELDBEDINGUNGEN SCHWÄCHEN SICH IM JAHRESVERLAUF AB
- ::: ANHALTEND POSITIVE VOLUMENENTWICKLUNG TREIBT UMSATZ- UND ERGEBNISVERBESSERUNGEN
- ::: AUSBLICK FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2012 POSITIV BEI HOHEN UNSICHERHEITEN

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Reisende Personenverkehr (Schiene und Bus) in Mio. ¹⁾	2.734	2.731	+3	+0,1
Verkehrsleistung Personen- verkehr (Schiene) in Mio. Pkm ¹⁾	79.136	78.489	+647	+0,8
Verkehrsleistung Personen- verkehr (Bus) in Mio. Pkm ¹⁾	8.763	9.214	-451	-4,9
Verkehrsleistung Güterverkehr in Mio. tkm	111.980	105.794	+6.186	+5,8
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	95.836	80.816	+15.020	+18,6
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.149	1.225	-76	-6,2
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.763	1.647	+116	+7,0
Umsatz bereinigt	36.371	33.152	+3.219	+9,7
Umsatz vergleichbar	34.358	33.149	+1.209	+3,6
EBITDA bereinigt	3.204	2.803	+401	+14,3
EBIT bereinigt	1.466	1.130	+336	+29,7
Jahresergebnis	987	467	+520	+111
ROCE in %	10,7	8,2	-	-
Netto-Finanzschulden per 31.12.	8.863	9.101	-238	-2,6
Brutto-Investitionen	1.621	1.266	+355	+28,0
Netto-Investitionen	1.587	1.228	+359	+29,2

¹⁾ Ohne Arriva.

In einem anhaltend dynamischen, wenn auch sich im Jahresverlauf abschwächenden *wirtschaftlichen Umfeld* ¹ konnte der DB Mobility Logistics Konzern (DB ML-Konzern) im Geschäftsjahr 2011 erneut teils deutliche Volumenzuwächse erzielen und damit seinen Wachstumskurs fortsetzen. Dies gilt insbesondere für den Europäischen Landverkehr, den Schienengüterverkehr und die Seefracht.

Die Leistungsentwicklung der Geschäftsfelder DB Bahn Regio und DB Bahn Fernverkehr war in Summe leicht positiv. Zuwächse waren im Schienenpersonennahverkehr zu verzeichnen, während die Entwicklungen im Fernverkehr durch zahlreiche negative Einmaleffekte belastet waren.

Die teilweise starken Volumenzuwächse in den Geschäftsfeldern *DB Schenker Rail* ² und *DB Schenker Logistics* ³ spiegeln sich auch in dem deutlichen Umsatzwachstum auf vergleichbarer Basis wider.

Wesentliche Auswirkungen auf die *Ertragslage* ⁴ resultierten im Berichtsjahr zudem aus konsolidierungskreisbedingten Veränderungen. Hier wirkte sich im Berichtsjahr die erstmalig ganzjährige Einbeziehung der seit dem 1. September 2010 vollkonsolidierten Arriva mit einem zusätzlichen Umsatzeffekt von 2,0 Mrd. € maßgeblich aus. Nach dieser Akquisition haben sich zudem *Änderungen in der Organisationsstruktur* ⁵ des DB ML-Konzerns ergeben, die ab dem 1. Januar 2011 wirksam geworden sind.

Die *operative Ergebnisentwicklung* ⁶ war im Berichtsjahr insgesamt weiter erfreulich. Infolge der positiven *Entwicklung der Geschäftsfelder* ⁷ zeigte sich auch das *Jahresergebnis* ⁸ deutlich verbessert.

Alle unsere *Wertmanagementkennziffern* ⁹ haben sich im Berichtsjahr weiter in Richtung der jeweiligen Zielgrößen verbessert.

Die *Investitionstätigkeit* ¹⁰ haben wir im Berichtsjahr weiter gesteigert. Dies resultierte im Wesentlichen aus der Beschaffung von Fahrzeugen für den Regionalverkehr.

Die *Netto-Finanzschulden* ¹¹ sind per 31. Dezember 2011 leicht zurückgegangen. Diese weitere Verschuldungsreduzierung konnte trotz einer deutlichen Ausweitung der Investitionen erreicht werden.

Als Teil des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) verfügte der DB ML-Konzern auch im Berichtsjahr im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung unverändert über die Möglichkeit einer günstigen Refinanzierung und konnte sich zu guten Konditionen Fremdkapital zur Refinanzierung auslaufender Finanzschulden beschaffen.

¹ Seite 78 ff., ² Seite 109 ff., ³ Seite 111 f., ⁴ Seite 94 ff., ⁵ Seite 77, ⁶ Seite 96 ff., ⁷ Seite 100 ff., ⁸ Seite 98, ⁹ Seite 71 ff.

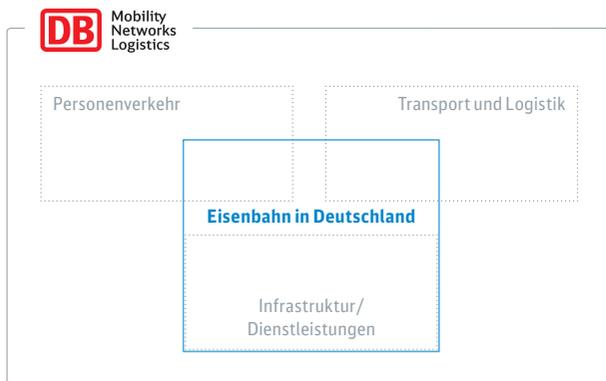
¹⁰ Seite 115 f., ¹¹ Seite 114 f.

UNTERNEHMENSSTRATEGIE

- ::: STÄRKUNG UND AUSBAU UNSERER MARKTPPOSITIONEN IM FOKUS
- ::: NACHHALTIGKEIT ALS BASIS FÜR LANGFRISTIGEN ERFOLG
- ::: KLARE STRATEGISCHE AUSRICHTUNG IN DEN OPERATIVEN BEREICHEN

Struktur des DB ML-Konzerns

Die DB ML AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht und hat entsprechend eine duale Führungs- und Kontrollstruktur mit Vorstand und Aufsichtsrat.



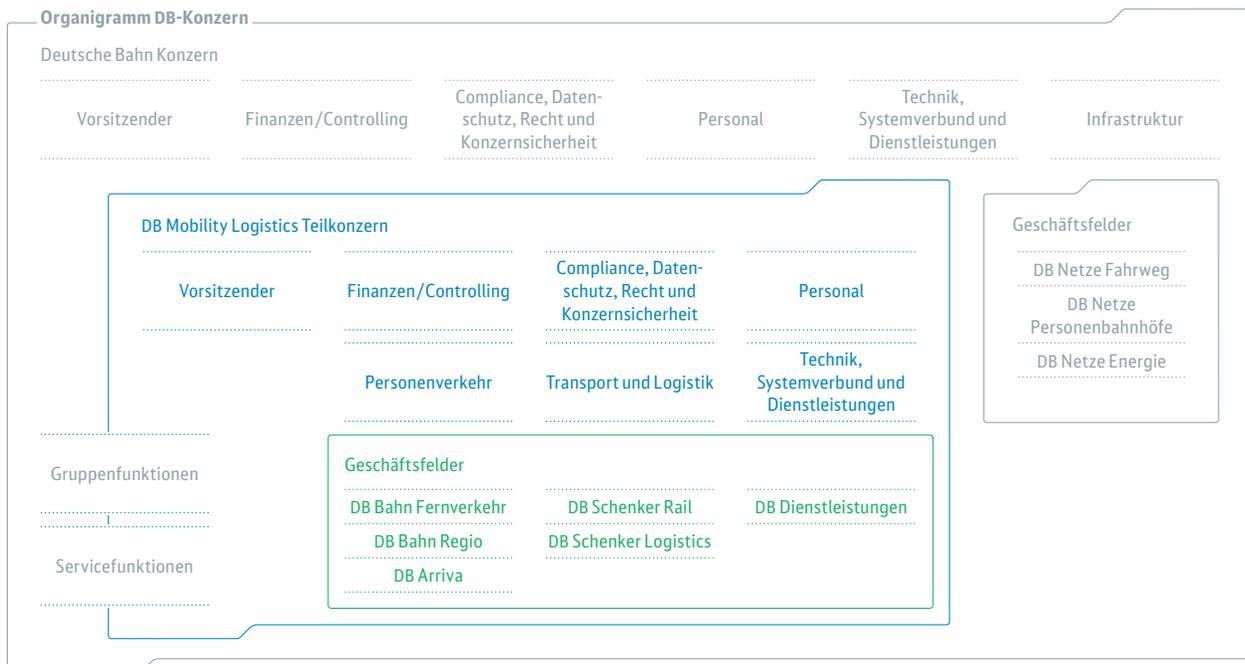
Das Geschäftsportfolio des DB-Konzerns umfasst neun Geschäftsfelder. Seit der im Jahr 2008 erfolgten Umstrukturierung führt die DB AG die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg,

DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie direkt. Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind unter der Führung der DB ML AG im DB ML-Konzern gebündelt.

Historisch waren die Vorgängerorganisationen der DB AG auf Schienenverkehr in Deutschland konzentriert. Auch heute noch stellt die »Eisenbahn in Deutschland« einen wesentlichen Kern der Geschäftsaktivitäten dar. Um Kundenbedürfnisse besser zu befriedigen und neuen Markterfordernissen gerecht zu werden, wurde das Geschäftsportfolio insbesondere seit der Jahrtausendwende sukzessive erweitert.

Die Geschäftsaktivitäten im Personenverkehr sind heute breiter aufgestellt, sie umfassen neben Busverkehren auch intelligente Vernetzungen mit anderen Verkehrsträgern sowie einen grundsätzlich europaweiten Auftritt, um an den Marktchancen aus sich öffnenden Bus- und Schienenverkehrsmärkten partizipieren zu können.

Die Geschäftsaktivitäten im Bereich Transport und Logistik wurden frühzeitig auf eine internationale Plattform gestellt und umfassen grundsätzlich alle Verkehrsträger: Schienengüterverkehr und Landverkehr sind dabei europäisch ausgerichtet, See- und Luftfracht sowie Kontraktlogistik weltweit. Mit dieser Aufstellung gelingt es uns, global agierenden Unternehmen



qualitätsgerechte Logistiklösungen anzubieten und Synergien zwischen den Verkehrsnetzwerken im Interesse unserer Kunden zu entwickeln.

DB AG und DB ML AG haben im DB-Konzern beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding. Zur Sicherstellung einer integrierten Konzernführung werden die Sitzungen des Vorstands der DB AG in der Regel gemeinsam mit den Sitzungen des Vorstands der DB ML AG durchgeführt. Details hierzu finden Sie im *Corporate Governance Bericht* ¹.

Die operativen Geschäftsaufgaben werden von den Geschäftsfeldern wahrgenommen. Vervollständigt wird unsere Struktur durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen, die teilweise von der DB AG und teilweise von der DB ML AG erbracht werden.

Eine *Übersicht der Beteiligungen* ² befindet sich im Konzern-Anhang.

Stärkung und Ausbau unserer Marktpositionen im Fokus

Für die Aufrechterhaltung der Wettbewerbsfähigkeit ist es unser Ziel, die gute Ausgangsbasis in allen unseren relevanten Märkten weiter zu stärken und auszubauen.

Der DB ML-Konzern ist im Verkehrsmarkt in den Segmenten Personenverkehr sowie Transport und Logistik erfolgreich tätig und erbringt dabei nationale und internationale Dienstleistungen. Wir agieren weltweit und sind in über 130 Ländern vertreten. Unser Ziel ist es, mit der Qualität unserer Leistungen Kunden zu überzeugen und unsere Ertrags- und Finanzkraft weiter zu verbessern.

Im Personenverkehr wollen wir unsere starke Marktstellung in Deutschland langfristig aufrechterhalten und in Europa dauerhaft stärken. Mit der Übernahme von Arriva im Jahr 2010 hat der europäische Personenverkehrsmarkt für uns noch stärker an Bedeutung gewonnen.

Eine wichtige strategische Perspektive für die Schiene ergibt sich aus der sukzessiven Marktöffnung in Europa: Im Schienenpersonenfernverkehr ist der Markt für grenzüberschreitende Verkehre seit dem Jahr 2010 grundsätzlich geöffnet. Die sich daraus ergebenden Wachstumschancen wollen wir durch eigene wettbewerbsfähige Angebote sowie in Partnerschaften mit anderen Bahnen ausschöpfen. Gemeinsam mit anderen Bahnen und der Industrie wollen wir zudem die technische Standardisierung weiter vorantreiben, um damit insbesondere eine europaweite Vereinheitlichung von Schnittstellen und Prozessen zwischen Infrastruktur und Transporten zu erreichen.

Im Regional- und Stadtverkehr werden europaweit zunehmend Verkehre ausgeschrieben. Davon wollen wir künftig weiterhin profitieren. Seit der Übernahme von Arriva sind wir im Regionalverkehr in zwölf europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren erfolgreich vertreten und verfügen damit über gute Ausgangspositionen für weiteres Wachstum.

Auch im Bereich Transport und Logistik haben wir uns auf aktuelle und zukünftige Marktanforderungen frühzeitig strategisch eingestellt. DB Schenker Logistics steht hier für unsere internationale logistische Leistungsfähigkeit. Durch ein umfassendes, international ausgerichtetes Angebotsportfolio in der weltweiten Luft- und Seefracht und der Kontraktlogistik sowie durch ein dichtes Netzwerk im europäischen Landverkehr nutzen wir die Chancen in wachstumsstarken Märkten. Indem wir im Landverkehr leistungsstarke und internationale Logistiknetzwerke ausbauen, sichern wir den Kundenkontakt und eröffnen neue Wachstumschancen. Hiervon profitiert auch der Schienengüterverkehr – etwa über resultierende intermodale Transportketten und Synergieeffekte.

Infolge weiter zunehmender Internationalisierung sowie grenzüberschreitender Ausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen in den Märkten unserer Kunden steigt die Nachfrage nach internationalen Logistikangeboten. Diesen Herausforderungen stellen wir uns mit intermodalen Transportketten und integrierten Angebots- und Branchenlösungen. Der europäische Markt im Schienengüterverkehr ist seit dem Jahr 2007 liberalisiert. Hier bedienen wir alle relevanten Achsen und sind mit eigenen Tochtergesellschaften oder Partnerschaften in allen wesentlichen Ländern Europas aktiv.

Unser Know-how ist weltweit zunehmend bei der Realisierung von Schienenprojekten gefragt. Mit unserem Tochterunternehmen DB International beteiligen wir uns in verschiedenen Funktionen an Bahnprojekten und exportieren unser Wissen über den Aufbau und Betrieb von leistungsstarken und hochvernetzten Verkehrssystemen in alle Welt.

Nachhaltigkeit als Basis für langfristigen Erfolg

Sowohl während als auch nach der Wirtschafts- und Finanzkrise der Jahre 2008 und 2009 konnten wir uns besser behaupten als die meisten unserer Wettbewerber. Die erfolgreiche Krisenbewältigung hat jedoch nur für eine temporäre Entlastung gesorgt: Wir stehen unverändert vor vielfältigen Herausforderungen. Auf den Finanzmärkten herrschen weiterhin starke Volatilität und Unsicherheit. Der deutliche Anstieg der Verschuldung europäischer Staaten wird den Konsolidierungsdruck weiter erhöhen und dadurch zu potenziellen Engpässen bei der

¹... Seite 41 ff., ²... Seite 223 ff.

Bereitstellung öffentlicher Gelder für den Verkehr führen. Die für uns relevanten Megatrends – Globalisierung, Liberalisierung, Klimawandel und Ressourcenverknappung sowie demografischer Wandel – haben dabei nach wie vor uneingeschränkte Gültigkeit und nehmen an Dynamik teilweise noch zu.

Zunehmende Globalisierung und Liberalisierung steigern die Nachfrage insbesondere nach intelligent vernetzten, grenzüberschreitenden und ressourcenoptimalen Verkehrskonzepten. Damit verknüpfte positive Wachstums- und Renditeaussichten machen einen weiteren Anstieg der Wettbewerbsintensität wahrscheinlich. Diesen Entwicklungen werden wir gut gerüstet begegnen.

Der Klimawandel und die Verknappung natürlicher Ressourcen setzen sich in erhöhtem Tempo fort. Für einen Beitrag zum Klimaschutz gerät dabei der Verkehrssektor zunehmend ins Blickfeld der Öffentlichkeit. Begleitend ist sowohl bei Unternehmen als auch bei Verbrauchern ein gestiegenes Umweltbewusstsein feststellbar und damit ein erhöhter Bedarf an umweltfreundlichen Produkten. Hier sehen wir in Zukunft ein wesentliches Handlungsfeld.

Der demografische Wandel führt zu erheblichen Veränderungen in der Bevölkerungs- und Altersstruktur der Gesellschaft. Auf der einen Seite ist eine starke Zunahme der Weltbevölkerung in den Entwicklungs- und Schwellenländern zu beobachten, die – insbesondere in Städten – nach zukunftsweisenden Mobilitätslösungen verlangt. Auf der anderen Seite muss sich die westliche Welt auf eine alternde Bevölkerung einstellen, womit ein bereits heute stark spürbarer Mangel an qualifizierten Arbeitskräften einhergeht. Allein in Deutschland benötigt der DB-Konzern beispielsweise künftig jährlich rund 5.000 bis 7.000 neue qualifizierte Mitarbeiter. Die zunehmende Verknappung an Arbeitskräften mit einer Entwicklung hin zu einem Arbeitnehmermarkt erfordert nicht nur Anstrengungen bei der Personalgewinnung, sondern rückt auch die Bindung der Mitarbeiter an das Unternehmen stärker in den Fokus. Die Erreichung einer hohen Arbeitgeberattraktivität ist maßgeblich für den Erfolg auf beiden Feldern.

Schließlich sehen wir uns nach wie vor mit Herausforderungen bei der Leistungsqualität unserer Produkte und Fahrzeuge konfrontiert, die entscheidenden Einfluss auf die Zufriedenheit unserer Kunden und unser Image hat. Eine hohe Kundenzufriedenheit und ein positives Image sind Schlüsselfaktoren für unseren dauerhaften wirtschaftlichen Erfolg.

Diese vielfältigen Entwicklungen und Herausforderungen erfordern einen Ansatz, der einen umweltschonenden Umgang mit Ressourcen und eine hohe Akzeptanz in der Gesellschaft und als Arbeitgeber als Basis für den langfristigen Erfolg betrachtet. Nur wenn wir nachhaltig erfolgreich sind, werden

wir die Zukunftsfähigkeit und damit den erfolgreichen Fortbestand unseres Unternehmens langfristig sicherstellen. Daher ist uns eine gesamthafte Betrachtung des Dreiklangs Ökonomie, Soziales und Ökologie wichtig.

VISION UND ZIELE AUF NACHHALTIGKEIT AUSGERICHTET

Unsere Vision gilt unverändert: Wir werden das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen. Um dies zu erreichen, müssen wir unsere Führungsposition entlang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie ausgestalten und diese miteinander in Einklang bringen. Nur wenn wir in allen drei Dimensionen Spitzenplätze erreichen, werden wir nachhaltigen Unternehmenserfolg erzielen und gesellschaftliche Akzeptanz sicherstellen. In den drei Nachhaltigkeitsdimensionen haben wir uns daher folgende Führungsansprüche gesetzt: Wir wollen profitabler Marktführer, Top-Arbeitgeber und Umwelt-Vorreiter sein.



Profitabler Marktführer

Als profitabler Marktführer bieten wir unseren Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen. Zur Erreichung dieses Führungsanspruchs sind für uns zwei Zielsetzungen von entscheidender Bedeutung: die Verbesserung unserer Kunden- und Qualitätsorientierung sowie die Fortsetzung unseres profitablen Wachstumspfad.

Zur Verbesserung der Kunden- und Qualitätsorientierung haben wir bereits eine Vielzahl von Maßnahmen angestoßen. Insbesondere mit unserer *Kunden- und Qualitätsinitiative*¹ haben wir auf vielen Feldern (zum Beispiel bei der Fahrzeugverfügbarkeit und der Kundeninformation) deutliche Fortschritte erzielt, sodass wir unsere Qualität im deutschen Schienenverkehr stabilisieren und verbessern konnten. Durch

¹... Seite 118

Investitionen in Modernisierung (beispielsweise *Redesign ICE2*¹) und Erweiterung (beispielsweise *Beschaffung neuer ICE-3-Züge*²) tragen wir zu einer Stärkung unserer Fahrzeugflotte bei. Die Zufriedenheit unserer Kunden steht auch zukünftig weiter im Mittelpunkt unserer Aktivitäten. Wir werden unsere Geschäftsprozesse stärker an den Bedürfnissen und Erfordernissen unserer Kunden ausrichten und Kundenorientierung bezogen auf Produkt- und Leistungsqualität fest im Unternehmen verankern. Hierzu werden wir bestehende Qualitätsmaßnahmen aufgreifen, bündeln und erweitern sowie kontinuierliche Leistungsverbesserungen vorantreiben.

Wir haben die Wirtschafts- und Finanzkrise erfolgreich bewältigt und unsere führenden Marktpositionen verteidigt oder weiter ausgebaut. Diesen Wachstumskurs werden wir weiter fortführen. Hierzu werden wir die Synergien, die der integrierte Konzern ermöglicht, konsequent ausschöpfen. Zudem werden wir sich ergebende Marktchancen nutzen, unter anderem mit neuen Angeboten wie beispielsweise intelligenten, integrierten Mobilitäts- und Logistiklösungen aus einer Hand. Hierfür müssen wir unser Netzwerk entlang der Verkehrsströme weiter verdichten und verknüpfen sowie dort, wo noch Lücken bestehen, national wie international erweitern.

Top-Arbeitgeber

Als Top-Arbeitgeber gewinnen und binden wir qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für uns und unsere Kunden arbeiten. Um dieses Ziel zu erreichen, werden wir unseren angestoßenen Kulturwandel weiter vorantreiben. Maßgeblich sind dabei die Förderung unserer Mitarbeiter und die Erreichung einer hohen Mitarbeiterzufriedenheit.

Insbesondere mit Blick auf den steigenden Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften müssen wir unsere Anstrengungen zur Bindung und Entwicklung unserer Mitarbeiter sowie bei der Schaffung von attraktiven Beschäftigungsbedingungen intensivieren. Dies allein reicht jedoch nicht aus. Der zunehmende Fachkräftebedarf erfordert die Ausrichtung unseres Unternehmens auf eine Rekrutierungsorganisation. Wir haben daher zusätzliche Aktivitäten bei der Personalgewinnung ergriffen und werden diesen Bereich weiter stärken. Nicht zuletzt aus Gründen empirisch nachgewiesener besserer Ergebnisse gemischter Teams wollen wir auch Frauen in unserem Unternehmen stärker fördern. So haben wir uns intern Ziele zur deutlichen Steigerung des Frauenanteils auf 25% sowie in Führungspositionen auf 20% bis zum Jahr 2015 gesetzt.

Neben einem verantwortungsvollen und attraktiven Arbeitgeber wollen wir auch anerkanntes Mitglied der Gesellschaft sein und dabei unser *gesellschaftliches Engagement*³ weiter ausbauen.

Umwelt-Vorreiter

Als Umwelt-Vorreiter setzen wir mit unseren Produkten Maßstäbe beim effizienten Umgang mit den verfügbaren Ressourcen. Umweltfreundlichkeit ist Teil unseres Marken- und Leistungsversprechens. Die Schiene hat bereits heute einen deutlichen Vorsprung bei der Klimafreundlichkeit. Im Personenfernverkehr ist im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr beziehungsweise Luftverkehr der CO₂-Ausstoß der Schiene um Faktor 3 beziehungsweise 4 geringer. Im Güterverkehr liegt der CO₂-Ausstoß der Schiene im Vergleich zum Landverkehr 4-mal beziehungsweise zum Luftverkehr 34-mal niedriger. Diese führende Umweltposition wollen wir weiter ausbauen.

Unser Ziel ist es, den Anteil regenerativer Energien zunächst bis zum Jahr 2020 auf 35% zu erhöhen. Unsere Vision ist, bis zum Jahr 2050 sämtlichen Bahnstrom aus regenerativen Quellen zu beziehen.

Mit unseren grünen Produkten und Angeboten *Umwelt-Plus*⁴ im Personenverkehr und unseren Eco Solutions im Bereich Transport und Logistik haben wir zusätzliche Kunden gewinnen können und gleichzeitig dazu beigetragen, CO₂-Einsparungen zu realisieren. Wir wollen grüne Produkte durch intensive Vermarktung weiter etablieren und hierfür aktiv Nachfrage erzeugen. Zudem steigern wir kontinuierlich die Energieeffizienz in Betrieb und Produktion sowie durch die Erneuerung unserer Fahrzeugflotten (beispielsweise die *Beschaffung des ICx*⁵). Unser Ziel ist es, die spezifischen CO₂-Emissionen bis zum Jahr 2020 weltweit und über alle Verkehrsträger um 20% gegenüber dem Jahr 2006 zu senken.

Klare strategische Ausrichtung in den operativen Bereichen

ÜBERZEUGENDE MOBILITÄTSANGEBOTE EUROPAWEIT ANBIETEN

Im deutschen Personenverkehr steigern wir die Leistungsfähigkeit unserer Schienenprodukte weiter und integrieren Einzelleistungen zu ganzheitlichen Mobilitätslösungen. Um unseren Kunden integrierte Tür-zu-Tür-Lösungen aus einer Hand anbieten zu können, verknüpfen wir unsere Verkehrsmittel zu übergreifenden Reiseketten. Dadurch bieten wir unseren Kunden eine konkurrenzfähige und zugleich ökologisch vorteilhafte Alternative zum motorisierten Individualverkehr. Wir verfügen über effiziente und integrierte Verkehrsnetzwerke im Nah- und Fernverkehr, deren Verknüpfung kontinuierlich entlang der Kundenbedürfnisse verbessert wird und dank optimierter Anschlussmöglichkeiten zeitsparendes Reisen

¹ Seite 101, ² Seite 101, ³ Seite 125, ⁴ Seite 123, ⁵ Seite 101

ermöglicht. Dazu stehen wir bei der Weiterentwicklung unserer Mobilitätsangebote im engen Austausch mit unseren Endkunden, anderen Unternehmen und der Politik.

Den zukünftigen Kundenbedürfnissen nach transparenten Reiseinformationen und integrierten Verkehrsleistungen begegnen wir mit neuen Angeboten. So unterstützt der neue Verkehrsträgervergleich auf www.bahn.de die Kunden bei der Wahl des geeigneten Verkehrsmittels und vergleicht verschiedene Transportmittel hinsichtlich Preis, Reisezeit, Nutzzeit und Umweltbelastung. Über unseren Twitter-Kanal und unsere Facebook-Präsenz wollen wir aktiver mit unseren Kunden in den Dialog treten, sodass sie bei Fragen oder Problemen direkt mit uns in Kontakt treten können. Mithilfe der Integration verschiedener Einzelsysteme wollen wir unseren Kunden alle wünschenswerten Informationen rund um die Reise anbieten und die Buchbarkeit aus einer Hand erleichtern.

Die erfolgreiche Einführung von *Touch & Travel*¹ im deutschlandweiten Fernverkehr sowie in den Nahverkehrsbereichen Berlin, Potsdam und Frankfurt am Main ermöglicht es unseren Kunden, das Mobiltelefon als Ticket für verschiedene Verkehrsmittel zu nutzen. Durch diese Verknüpfung und unsere übergreifende Aufstellung können Kunden ihre Mobilitätskosten senken und von einem umfangreichen Angebot profitieren.

Daneben wollen wir die Vorteile der Schiene als umweltfreundlicher und energiesparender Verkehrsträger durch innovative Lösungen und grüne Produkte stärker nutzen. So unterstützen wir über unser Flinkster-Angebot aktiv das *Projekt BeMobility*², das die CO₂-freie Vernetzung von Elektrofahrzeugen und öffentlichem Verkehr zum Ziel hat.

Der freie Zugang zum deutschen Verkehrsmarkt und der daraus resultierende intensive Wettbewerb stellen unseren Schienenverkehr in Deutschland vor Herausforderungen. Gleichzeitig bietet die Liberalisierung des europäischen Personenverkehrs große Wachstumschancen, die wir mit neuengrenzüberschreitenden Fernverkehrsangeboten, wie zum Beispiel unserer geplanten Direktanbindung nach London, nutzen wollen.

Unsere Regionalverkehrsaktivitäten haben wir im Berichtsjahr neu aufgestellt: Das Geschäftsfeld DB Arriva bündelt unsere Aktivitäten im Personenverkehr außerhalb Deutschlands. Unsere Aktivitäten im deutschen Regionalverkehrsmarkt werden seit dem Berichtsjahr vollständig im Geschäftsfeld DB Bahn Regio gesteuert.

Basierend auf unserer Position im Heimatmarkt und den internationalen Verkehrsleistungen von DB Arriva sind wir heute einer der führenden Mobilitätsanbieter in Europa. Von hier aus verfolgen wir das Ziel, unsere Position als führender Mobilitätsanbieter in Deutschland zu festigen und in Europa weiter auszubauen.

LEISTUNGSFÄHIGE, GLOBALE NETZWERKE MIT EINER STARKEN LOGISTIKKOMPETENZ KOMBINIEREN

Unter der Marke DB Schenker haben wir uns als einer der weltweit führenden Transport- und Logistikdienstleister positioniert. Dabei verfügen wir über dichte Netzwerke im europäischen Schienengüterverkehr, im europäischen Landverkehr, in der weltweiten Luft- und Seefracht sowie über industriespezifisches Know-how in der weltweiten Kontraktlogistik. Diese Aufstellung ermöglicht es uns, zunehmende Erwartungen von Kunden hinsichtlich der Abwicklung globaler Transporte und integrierter Angebote zu erfüllen.

Die Strategie von DB Schenker basiert auf drei Stoßrichtungen, die sich auch während der Wirtschafts- und Finanzkrise als stabil und erfolgreich erwiesen haben. Dies sind:

- ::: die stetige Optimierung unseres Kerngeschäfts,
 - ::: die Weiterentwicklung unserer Transportnetzwerke und
 - ::: der Ausbau integrierter Leistungen und Branchenlösungen.
- In Anbetracht der zunehmenden Bedeutung des Klimawandels kommt dem Transportsektor eine Schlüsselrolle zu. DB Schenker hat das Ziel, zum führenden grünen Logistikdienstleister zu werden und das Transportwachstum vom CO₂-Ausstoß zu entkoppeln.

HOCHWERTIGE DIENSTLEISTUNGEN AUS EINER HAND ANBIETEN

Das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen erbringt primär für die Gesellschaften des DB-Konzerns Dienstleistungen in den Bereichen Fahrzeuginstandhaltung, Informationstechnologie, Telekommunikationsservices, Facility-Management, Sicherheitsservices und Fuhrparkmanagement. Durch nachhaltige Senkung der konzerninternen Kosten für Dienstleistungen bei gleichzeitiger Sicherung eines marktfähigen Qualitäts- und Leistungsniveaus leistet das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen einen wesentlichen Beitrag für die Zukunft des DB-Konzerns. Dies erfolgt insbesondere durch die weitere Integration in die Wertschöpfungsketten der Kunden, durch das Heben von Synergien im Verbund und durch die Nutzung des konzernexternen Geschäfts zur Sicherung der Kapazitätsauslastung sowie zum Benchmarking von Qualität und Preis.

Zur Beschäftigungssicherung im DB-Konzern leistet das Geschäftsfeld einen aktiven Beitrag. So stellt DB Dienstleistungen eine Vielzahl an Arbeitsplätzen für Mitarbeiter aus dem konzernweiten Arbeitsmarkt zur Verfügung.

¹... www.touchandtravel.de, ²... www.bemobility.de

Ertragslage 94
 Entwicklung der Geschäftsfelder 100
 Finanz- und Vermögenslage 114
 Nachhaltigkeit 118

Weitere Informationen 126
 Risikobericht 130
 Nachtragsbericht 135
 Prognosebericht 136

WERTMANAGEMENT

- ::: ETABLIERTES WERTMANAGEMENTSYSTEM
- ::: ROCE IM BERICHTSJAHR SPÜRBAR GESTIEGEN
- ::: VERSCHULDUNGSKENNZAHLEN VERBESSERN SICH DEUTLICH

Wertorientierte Unternehmensführung

Wertmanagementziele und Kapitalkosten — in %	DB ML-Konzern
Mindestrenditewert (ROCE-Zielwert vor Steuern)	14,0
Kapitalkosten vor Steuern	9,9
Tilgungsdeckung	50
Gearing	100
Netto-Finanzschulden/EBITDA (Multiplikator)	1,5

Die Unternehmensstrategie des DB ML-Konzerns zielt auf profitables Wachstum bei langfristiger Steigerung des Unternehmenswerts. Ziel ist dabei insbesondere, dass die Investitionen in das Kerngeschäft nachhaltig sichergestellt und finanziert werden können. Die finanzwirtschaftliche Führung und Steuerung des DB ML-Konzerns erfolgt über ein kennzahlenbasiertes wertorientiertes Managementsystem. Unsere Wertmanagementziele sind dabei ein wesentlicher Faktor für die strategische Ausrichtung, Investitionsentscheidungen und erfolgsabhängige Mitarbeiter- und Managementvergütungen. Das Steuerungskonzept orientiert sich im Wesentlichen an den beiden Dimensionen Rentabilität und Bonität.

- ::: Dimension Rentabilität: Die Wirtschaftlichkeit als übergeordnetes Ziel des Wertmanagements stellt sicher, über Konjunkturzyklen hinweg den Kapitalgebern langfristig eine angemessene Verzinsung zu bieten. Hierfür ermitteln wir jährlich auf Basis von Marktwerten die Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital; WACC) als gewichteten Durchschnittswert aus risikoadäquaten Marktrenditen für Eigen- und Fremdkapital. Die tatsächliche Rendite, den ROCE, messen wir als Verhältnis des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Steuern (EBIT bereinigt) zum operativ gebundenen Vermögen (Capital Employed). Der Ziel-ROCE für den DB ML-Konzern als langfristig orientierte Zielgröße ist oberhalb der Kapitalkosten gesetzt. Die Steuerung des operativen Geschäfts erfolgt grundsätzlich vor Steuern, entsprechend der Ausweis der Kennzahlen überwiegend als Vor-Steuer-Größen.
- ::: Dimension Bonität: Für uns als anlageintensives Unternehmen ist der jederzeitige Zugang zu günstigen Finanzierungskonditionen essenziell. Folglich ist ein weiteres wesentliches Ziel unseres Wertmanagements, angemessene Verschuldungskennzahlen aus Sicht der Fremdkapitalgeber zu erreichen. Die Kennzahlen zur Steuerung der Verschul-

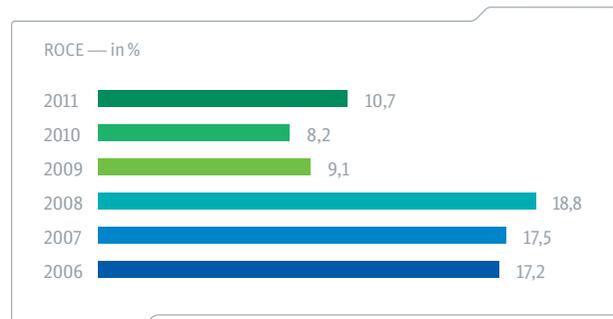
dung sind die Tilgungsdeckung (Verhältnis von operativem Cashflow zu adjustierten Netto-Finanzschulden), das Gearing (Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital) und das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu bereinigtem EBITDA. Die Zielwerte für die Verschuldungskennzahlen leiten wir aus Rating-Kennzahlen sowie aus dem jährlichen Benchmarking mit bonitätsstarken Vergleichsunternehmen ab.

ROCE WEITER GESTIEGEN

ROCE — in Mio. € bzw. %	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
EBIT bereinigt	1.466	1.130	+ 336	+ 29,7
+ Capital Employed per 31.12.	13.650	13.771	- 121	- 0,9
ROCE	10,7	8,2	-	-

Für die Berechnung des ROCE verwenden wir zur besseren Vergleichbarkeit im Zeitablauf das um Sondereffekte des Geschäftsjahres bereinigte EBIT. Das Capital Employed stellt das aus der Bilanz abgeleitete betriebsnotwendige kapitalkostenpflichtige Vermögen dar.

Der ROCE ist im Berichtsjahr um 2,5 Prozentpunkte gestiegen. Der Anstieg geht dabei auf eine deutliche *Steigerung des bereinigten EBIT*¹ aufgrund einer verbesserten operativen Leistungsfähigkeit und ein leicht rückläufiges Capital Employed zurück.



¹ ... Seite 96 ff.

Capital Employed rückläufig

— in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
AKTIVISCHE ERMITTLUNG				
Sachanlagen	13.799	14.126	-327	-2,3
+ Immaterielle Vermögenswerte / Goodwill	3.880	3.858	+22	+0,6
+ Vorräte	750	679	+71	+10,5
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.792	3.616	+176	+4,9
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	752	1.140	-388	-34,0
- Forderungen aus Finanzierung	-54	-313	+259	-82,7
+ Forderungen aus Ertragsteuern	34	55	-21	-38,2
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	11	169	-158	-93,5
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-3.932	-3.925	-7	+0,2
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-2.446	-2.446	-	-
- Ertragsteuerschulden	-199	-138	-61	+44,2
- Sonstige Rückstellungen	-2.219	-2.510	+291	-11,6
- Passive Abgrenzungen	-518	-540	+22	-4,1
Capital Employed	13.650	13.771	-121	-0,9

Der leichte Rückgang des Capital Employed geht überwiegend auf den Rückgang der Sachanlagen und der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte zurück.

Kapitalkosten leicht gesunken

Die Kapitalkosten werden jährlich aktualisiert, um den Änderungen von Marktparametern Rechnung zu tragen. Dabei berücksichtigen wir die langfristige Ausrichtung des Steuerungskonzepts und glätten kurzfristige Schwankungen.

Für das Geschäftsjahr 2012 ergibt sich ein Rückgang der Kapitalkosten vor Steuern von 10,2 auf 9,9%. Grund ist der anhaltende Rückgang des Zinsniveaus, der sich in einem Rückgang von 3,5 auf 3,0% widerspiegelt. Die Eigenkapitalrendite und der aus einem geschäftsfeldgewichteten Peer-Group-Vergleich abgeleitete Betafaktor lagen in etwa auf Vorjahresniveau. Nach Steuern ergibt sich ein Kapitalkostensatz von 6,9% (im Vorjahr: 7,1%).

Ableitung Kapitalkosten per 31.12.2011	Eigenkapital	Netto-Finanzschulden	Pensionsverpflichtungen
Zinssatz für risikofreie Anlagen ¹⁾	3,0	3,0	3,0
Markttrisikoprämie	5,5	-	-
x Betafaktor	1,24	-	-
+ Risikoaufschlag ²⁾	6,8	1,0	0,9
Kapitalkosten nach Steuern	9,8	4,0	3,9
x Steuerfaktor ³⁾	1,44	1,04	1,00
Kapitalkosten vor Steuern	14,2	4,1	3,9
Gewichtung	57	38	5
Kapitalkosten vor Steuern (WACC)			9,9

¹⁾ Auf Basis Renditetrend zehnjähriger Bundesanleihen unter Berücksichtigung der Langfristorientierung des Kapitalkostenkonzepts.

²⁾ Risikoaufschlag für Netto-Finanzschulden und Pensionsverpflichtungen auf Basis aktueller Emissionsspreads für Benchmark-Anleihen des DB-Konzerns gegenüber laufzeitgleichen Bundesanleihen; Anpassung für Laufzeitübereinstimmung mit risikofreier Anlage auf Basis eigener Berechnungen.

³⁾ Errechnet auf Basis eines Steuersatzes von insgesamt 30,5%; der Steuerfaktor für Netto-Finanzschulden reflektiert die anfallende Gewerbesteuer auf hinzuzurechnende Finanzierungskosten, die verbleibenden Steuern werden den Eigenkapitalkosten zugeordnet.

ROCE liegt über den Kapitalkosten

Renditedifferenz — in %	2011	2010	2009	2008	2007
ROCE	10,7	8,2	9,1	18,8	17,5
WACC vor Steuern ¹⁾	9,6	10,2	10,2	10,5	-
Differenz	+1,1	-2,0	-1,1	+8,3	-

¹⁾ Wert jeweils vom Jahresbeginn.

Die Entwicklung der Renditedifferenz zeigt, dass der ROCE die Kapitalkosten im Berichtsjahr wie auch schon im Jahr 2008 erreicht hat. Im Berichtsjahr konnte die Differenz zwischen ROCE und Kapitalkosten um 3,1 Prozentpunkte verbessert werden (im Vorjahr: -2,0 Prozentpunkte).

VERSCHULDUNGSKENNZAHLEN VERBESSERT

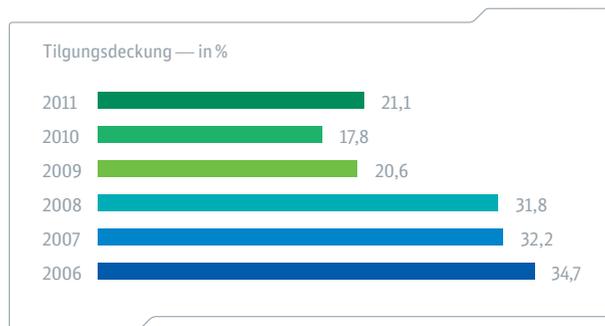
Tilgungsdeckung

— in Mio. € bzw. %	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
EBITDA bereinigt	3.204	2.803	+401	+14,3
+ Operativer Zinssaldo ^{1), 2)}	-395	-423	+28	-6,6
Operativer Cashflow	2.809	2.380	+429	+18,0
Netto-Finanzschulden	8.863	9.101	-238	-2,6
+ Barwert Operate Leases	4.449	4.268	+181	+4,2
÷ Adjustierte Netto-Finanzschulden	13.312	13.369	-57	-0,4
Tilgungsdeckung	21,1	17,8	-	-

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

²⁾ Bereinigt um Sondereffekte.

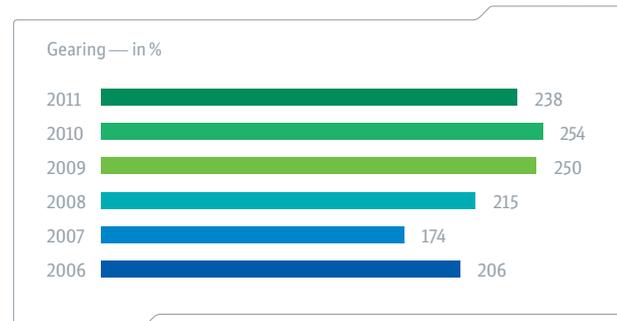
Die Tilgungsdeckung lag per 31. Dezember 2011 über dem Vorjahreswert. Dies ist auf eine deutliche Verbesserung des operativen Cashflows sowie auf einen leichten Rückgang der adjustierten Netto-Finanzschulden zurückzuführen. Der Rückgang der Netto-Finanzschulden konnte den Anstieg des Barwerts Operate Leases überkompensieren. Analog zum bereinigten EBIT geht der Anstieg des operativen Cashflows auf die Verbesserung der operativen Ergebnisgrößen zurück.



Gearing

— in Mio. € bzw. %	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Finanzschulden	9.737	10.167	-430	-4,2
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	874	1.066	-192	-18,0
Netto-Finanzschulden	8.863	9.101	-238	-2,6
÷ Eigenkapital	3.720	3.582	+138	+3,9
Gearing	238	254	-	-

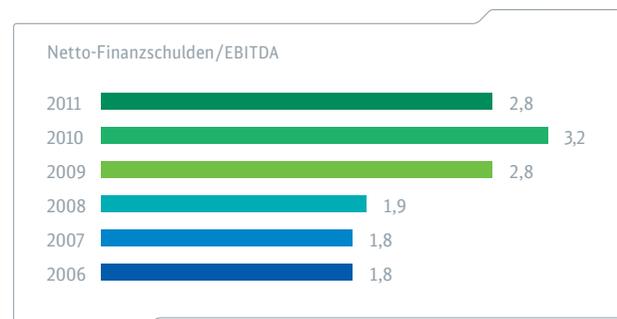
Das Gearing hat sich im Berichtsjahr ebenfalls verbessert. Ursächlich hierfür waren sowohl die gesunkenen Netto-Finanzschulden als auch gestiegenes Eigenkapital.



Netto-Finanzschulden/EBITDA

— in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Netto-Finanzschulden	8.863	9.101	-238	-2,6
÷ EBITDA bereinigt	3.204	2.803	+401	+14,3
Netto-Finanzschulden/ EBITDA (Multiplikator)	2,8	3,2	-	-

Auch die Kennzahl Netto-Finanzschulden/EBITDA hat sich sowohl infolge der gesunkenen *Netto-Finanzschulden*¹ als auch des gestiegenen *bereinigten EBITDA*² verbessert.



¹... Seite 115, ²... Seite 99f.

Unternehmensspezifische Frühindikatoren und operative Werttreiber

Unsere wertorientierte Steuerung basiert auf einem System von Konjunkturindikatoren und operativen Werttreibern. Da wir große und flächendeckende Verkehrsnetzwerke im Personen- und Güterverkehr betreiben, wird unser wirtschaftlicher Erfolg in besonderem Maße durch das allgemeine konjunkturelle Umfeld und die spezifische Entwicklung auf den verschiedenen Verkehrsmärkten beeinflusst.

In den Geschäftsfeldern des Personenverkehrs ist die Nachfrage nach Mobilität vor allem von der Bevölkerungszahl, der Zahl der Erwerbstätigen sowie dem real verfügbaren Einkommen abhängig. Die relative Wettbewerbssituation zur Straße wird durch die Entwicklung der Kraftstoffpreise maßgeblich beeinflusst, da die »Out-of-Pocket«-Kosten des Pkw eine wichtige Einflussgröße für die individuelle Verkehrsmittelwahl darstellen.

In unseren Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Arriva kommt auch die finanzielle Ausstattung der bestellenden Gebietskörperschaften als Einflussgröße hinzu. Sowohl im Schienen- als auch im Busverkehr wird die Versorgung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen über längerfristige Verkehrsverträge sichergestellt, die zwischen öffentlichen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen geschlossen werden. Sparmaßnahmen in den öffentlichen Haushalten können Marktvolumen und Vergütungsniveaus für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) beeinträchtigen. Andererseits ergeben sich im europäischen Kontext auch Chancen, da Erfahrungen in liberalisierten Märkten gezeigt haben, dass nicht nur Kunden, sondern auch Steuerzahler von einer zunehmenden Öffnung der Märkte profitieren. Diese zusätzlichen Marktchancen wollen wir insbesondere mit unserem Geschäftsfeld DB Arriva aktiv nutzen.

In den Geschäftsfeldern des Bereichs Transport und Logistik hängen wir in besonderem Maße von der konjunkturellen Entwicklung der Wirtschaft ab. Aufgrund der weltweiten Aufstellung unserer Verkehrsnetzwerke beobachten wir neben der Entwicklung des Welt-BIP und des Welthandels vor allem das Wirtschaftswachstum in jenen Regionen, Ländern und Handelsrelationen, wo wir über hohe Marktanteile verfügen beziehungsweise wo mit hohen Wachstumsraten im Warenaustausch zu rechnen ist. Darauf richten wir unsere Marktaktivitäten aus.

Marktübliche Frühwarnindikatoren zu Geschäftsklima und Erwartungen von Einkaufsmanagern sind fester Bestandteil unseres Monitoringsystems.

Das spezifische Marktumfeld von DB Schenker Rail wird dabei in besonderem Maße durch die Produktion des verarbeitenden Gewerbes und die Entwicklung der Schlüsselindustrien Montan (Rohstahlproduktion), Chemie, Automotive und Maschinenbau beeinflusst. Im grenzüberschreitenden Verkehr sind die Export- und Importtätigkeit der einzelnen Länder und der Warenverkehr innerhalb Europas von besonderer Bedeutung.

Unser Geschäftsfeld DB Schenker Logistics ist ganz überwiegend im »Business-to-Business«-Geschäft tätig; das von Privatkunden dominierte Marktsegment Kurier- und Expressgeschäft spielt eine eher untergeordnete Rolle. Die Kundenbasis ist im Gegensatz zu DB Schenker Rail breit gestreut und deckt überwiegend folgende Industrien ab: Automotive, Chemie, Industrie- und Kaufmannsgüter, Hightech/Elektronik, Konsumgüter, Gesundheitswesen. In Marktbearbeitung und Produktentwicklung legen wir besonderes Augenmerk auf industriespezifische Lösungskompetenz für umfassende Logistikdienstleistungen und verkehrsträgerübergreifende Produktbilder. Damit stärken wir auch Synergien zwischen unseren Netzwerken im Interesse unserer Geschäftskunden.

Das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen deckt mit seinen Leistungen wichtige Bestandteile der Wertschöpfungskette von EVU ab, die in Deutschland Personen- und Güterverkehrsleistungen auf der Schiene erbringen. Insoweit ist die Nachfrageentwicklung in diesen Geschäftsfeldern eine weitgehend abgeleitete Größe aus den vorgelagerten Verkehrsmärkten im Personen- und Güterverkehr, auf die bereits ausführlich eingegangen wurde.

Die Entwicklung der aufgeführten Konjunktur- und Frühwarnindikatoren beeinflusst die Steuerung unserer Marktaktivitäten und unseren Ressourceneinsatz. Chancen und Risiken werden dadurch frühzeitig erkannt, sodass kurzfristige Steuerungsaktivitäten und langfristige Positionierungen darauf ausgerichtet werden können. Daneben arbeiten wir systematisch an der Optimierung unserer operativen Werttreiber.

Das Betreiben von Verkehrsnetzwerken zeichnet sich in der Regel durch hohe Kapitalbindung, lange Investitionszyklen und ausgeprägte Fixkostenstrukturen aus. Insoweit sind die optimale Auslastung unserer Verkehrsnetzwerke, das systematische Entwickeln und das Integrieren und ressourceneffiziente und kostenoptimale Betreiben dieser Netzwerke von herausragender Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung des DB ML-Konzerns. Steigende Volumina in unseren Netzwerken führen nicht nur zu Skaleneffekten in der Kostenposition, sondern verbessern in der Regel auch die Servicequalität für den Kunden durch steigende Frequenzen und kürzere Reise- und Transportzeiten. Die führenden Marktpositionen, über die wir in den relevanten Verkehrsmärkten verfügen, sind ein wesentlicher Erfolgsfaktor für Kundenzufriedenheit und Profitabilität und sollen daher gehalten beziehungsweise weiter verbessert und ausgebaut werden.

Die marktbezogene Auslastung unserer Netzwerke und die relativen Marktanteile in den Verkehrsmärkten messen wir in der Regel anhand von operativen Leistungsdaten. Zur Ermittlung einer relativen Erlösergiebigkeit werden diese Leistungsdaten auch ins Verhältnis zu den erwirtschafteten Umsätzen gesetzt (spezifische Erlössätze).

In den Geschäftsfeldern des Personenverkehrs ist die führende marktbezogene Leistungskennzahl die in Personenkilometern gemessene Verkehrsleistung. Dies gilt insbesondere für den eigenwirtschaftlich betriebenen Fernverkehr. Die relative Auslastung der Fahrzeuge wird hier zusätzlich durch die Kennzahlen Personen pro Zug sowie prozentuale Sitzplatzauslastung gemessen. Die Kostenseite korreliert weitestgehend mit der in Zug- beziehungsweise Trassenkilometern gemessenen Betriebsleistung, die wiederum von dem auf Jahressicht weitgehend stabilen Fahrplanangebot abhängt. Auf diesen Jahresfahrplan werden Ressourceneinsätze von Personal und Anlagen ausgerichtet, um die Stückkosten je gefahrenen Zugkilometer zu optimieren.

Das Geschäftsmodell bei DB Bahn Regio und DB Arriva ist im Prinzip vergleichbar mit DB Bahn Fernverkehr. Allerdings spielt die in Zug- beziehungsweise Buskilometern gemessene Betriebsleistung eine größere Rolle, weil die zugrunde liegenden Verkehrsverträge in der Regel auf diese Leistungsgröße referenzieren. Hinzu kommt, dass es Vertragsgestaltungen mit Aufgabenträgern gibt, wo der Markterfolg aus Fahrgelderlösen direkt dem Besteller zugutekommt und das Verkehrsunternehmen für das gesamte Leistungsangebot direkt und vollständig vom Aufgabenträger entschädigt wird (Bruttoverträge). Marktbezogene Leistungsdaten und Auslastungskennziffern treten bei solchen Vertragsmodellen in den Hintergrund, auch wenn Markterfolge im Fahrgastmarkt natürlich mittelbar für die Effizienz des Gesamtverkehrsmarkts relevant sind. Aufgrund der mehrjährigen Verkehrsverträge spielen funktionierende Preisgleitmechanismen, mit denen unerwartete Kostentwicklungen an die Aufgabenträger weitergegeben werden können, eine große Rolle im Management von Beschaffungsmarktrisiken bei Energie, Personal und Infrastrukturnutzung. Ein wichtiger Baustein des Risikomanagements ist auch der Umgang mit dem Wiederverwendungsrisiko, falls die Nutzungsdauer von Fahrzeugen über die konkrete Vertragsdauer eines Verkehrsvertrags hinausreicht. Das ist insbesondere im Schienenpersonennahverkehr relevant. Ein betrieblich flexibel einsetzbarer Fahrzeugpark und ein breites und ausgewogenes Verkehrsvertragsportfolio reduzieren dieses Risiko erheblich.

Bei DB Schenker Rail ist die führende marktbezogene Leistungskennzahl die in Tonnenkilometern gemessene Verkehrsleistung, errechnet aus den beförderten Tonnen und der durchschnittlichen Transportweite. Die relevante Auslastungskennzahl wird in Tonnen je Zug gemessen. Vergleichbar zum Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr wird die Kostenstruktur hauptsächlich durch die in Zug- beziehungsweise Trassenkilometern gemessene Betriebsleistung beeinflusst. Aufgrund der höheren Volatilität der Marktnachfrage gibt es aber in viel stärkerem Ausmaß Bedarfzüge, die nicht mit langem zeitlichem Vorlauf disponiert werden können. Dies stellt erhöhte Anforderungen an die Abstimmung zwischen Vertrieb und Produktion und den darauf ausgerichteten optimalen Ressourceneinsatz.

Bei DB Schenker Logistics wird das Leistungsvolumen in Abhängigkeit vom Segment gemessen: Beim Europäischen Landverkehr spielt die Anzahl an Sendungen die entscheidende Rolle, in der Luftfracht sind es die beförderten Tonnen und in der Seefracht ist es das in TEU gemessene Frachtvolumen. In der Kontraktlogistik existiert keine vergleichbare Volumengröße, sodass Marktvergleiche in der Regel auf Umsatzbasis durchgeführt werden. Bei der Analyse von Werttreibern ist zu beachten, dass das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics eine sehr viel geringere Kapitalintensität und Wertschöpfungstiefe hat als die bislang besprochenen Geschäftsfelder. Rund 70% des Umsatzes dieses Geschäftsfelds werden über Vorleistungen zugekauft. Die Optimierung dieser Einkaufsbeziehungen und das Ausbalancieren über verschiedene Einflussfaktoren wie Transportrelationen, Volumen, Gewichte und Verkehrsmodus stellen daher einen wichtigen Erfolgsfaktor und Werttreiber für die Geschäftsentwicklung dar. Eine effektive IT-Unterstützung

ist hier von besonderer Wichtigkeit. Gleiches gilt für das Management von Schwankungen bei Frachtraten und den spezifischen Zuschlägen auf diese Frachtraten. Unterhalb des Rohertrags ist vor allem ein effektiver und effizienter Personaleinsatz essenziell. Dies gilt in besonderem Maße für das Segment Kontraktlogistik, wo industriebezogenes Know-how und Erfahrung in der optimalen Gestaltung innerbetrieblicher Logistikprozesse einen wesentlichen Erfolgsfaktor darstellen.

GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

- ::: KEINE WESENTLICHEN ÄNDERUNGEN IM KONZERNPORTFOLIO
- ::: WIRTSCHAFTLICHES UMFELD POSITIV MIT SICH ABSCHWÄCHENDEN IMPULSEN
- ::: RELEVANTE MÄRKTE ENTWICKELN SICH WEITGEHEND POSITIV

Veränderungen im DB ML-Konzern

KEINE VERÄNDERUNGEN IN ORGANEN DER DB ML AG

Im Berichtsjahr haben sich weder im Vorstand noch im Aufsichtsrat der DB ML AG Änderungen ergeben.

Mit Wirkung vom 21. September 2011 wurde das Vorstandsressort Compliance, Datenschutz und Recht in Compliance, Datenschutz, Recht und Konzernsicherheit umbenannt.

In seiner Sitzung am 14. Dezember 2011 hat der Aufsichtsrat die Bestellung für das Vorstandsmitglied für das Vorstandsressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen, Dr. Volker Kefer, um fünf Jahre bis zum Jahr 2017 verlängert. Die bisherige Bestellung lief bis September 2012.

ÄNDERUNGEN IN DER GESCHÄFTSFELDSTRUKTUR

Nach der Akquisition von Arriva haben wir eine Anpassung in der Führungsstruktur im Personenverkehr vorgenommen. Im Vorstandsressort Personenverkehr wurde das Geschäftsfeld DB Arriva neu eingerichtet. In diesem Geschäftsfeld sind seit dem 1. Januar 2011 alle Regionalverkehrsaktivitäten außerhalb Deutschlands gebündelt. Dazu werden sämtliche Verkehre mit internationalem Bezug, ausgenommen sind grenzüberschreitende Verkehre von und nach Deutschland, dem Geschäftsfeld DB Arriva zugeordnet.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio werden dementsprechend seit dem 1. Januar 2011 ausschließlich Regionalverkehrsaktivitäten in Deutschland geführt. Das bisherige Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr ist im Geschäftsfeld DB Bahn Regio aufgegangen.

ARRIVA DEUTSCHLAND VERKAUFT

Für die Aktivitäten von Arriva in Deutschland musste der DB-Konzern gemäß den Zusagen gegenüber der EU-Kommission bis zum 11. Dezember 2010 einen rechtlich bindenden Kaufvertrag mit einem geeigneten Käufer unterzeichnen. Der Aufsichtsrat der DB AG hat am 8. Dezember 2010 dem Abschluss eines Vertrags für den Verkauf der Arriva Deutschland-Gruppe an ein Konsortium zugestimmt. Das Konsortium besteht aus der italienischen Eisenbahngesellschaft Ferrovie dello Stato als

Konsortialführerin und dem Infrastrukturfonds Cube Transport SCA, Luxemburg/Luxemburg. Mit der Freigabe der Europäischen Kommission am 16. Februar 2011 zum ausgewählten Erwerber und zur kartellrechtlichen Unbedenklichkeit des Kaufs durch das Konsortium wurde der Verkauf mit Closing am 25. Februar 2011 vollzogen.

Der DB-Konzern hat damit alle Auflagen der Europäischen Kommission erfüllt, die mit dem Erwerb aller Anteile an der Arriva Plc verbunden waren.

ÜBERNAHME DER GRAND CENTRAL RAILWAY

Anfang November 2011 haben wir mit der Übernahme von 100 % der Anteile an der GCRC Holdings Limited, Bristol/Großbritannien, den britischen Schienenverkehrsbetreiber Grand Central Railway Company Limited, Bristol/Großbritannien (Grand Central Railway), übernommen. Der damit im Berichtsjahr verbundene Zahlungsmittelabfluss betrug 10 Mio. €.

Mit der Akquisition erweitern wir das Portfolio von DB Arriva um sogenannte Open-Access-Verkehre. Analog zum deutschen Fernverkehrsgeschäft betreiben Open-Access-Anbieter in Großbritannien Schienenpersonenverkehr eigenwirtschaftlich und nicht auf Basis von Verkehrsverträgen mit Bestellerentgelten.

Grand Central Railway bietet Verbindungen zwischen London und den nordenglischen Städten Bradford/Halifax und Sunderland an. Rund 700.000 Fahrgäste jährlich nutzen die Züge von Grand Central Railway. Die Akquisition ergänzt unser Portfolio in der Sparte UK Trains, das bislang aus den Franchises CrossCountry, Arriva Trains Wales und Chiltern Railways sowie den beiden Konzessionsverkehren Tyne and Wear Metro und London Overground Operations besteht.

Wir gehen davon aus, Synergien mit den bisherigen Schienenaktivitäten von DB Arriva nutzen und unser Angebot an der Ostküste Englands ausweiten zu können. Grand Central Railway wird seit dem 31. Dezember 2011 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Arriva geführt.

WEITERE PORTFOLIOANPASSUNGEN

Im Rahmen weiterer kleinerer Transaktionen haben wir unter anderem Anteile an dem belgischen Logistikdienstleister Jean Heck Eupen, Transports et Logistique (Jean Heck) erworben. Jean Heck wird seit dem 30. November 2011 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt. Der damit im Berichtsjahr verbundene Zahlungsmittelabfluss betrug 6 Mio. €.

INLÄNDISCHE DISTRIBUTION IN NORDAMERIKA RESTRUKTURIERT

DB Schenker Logistics hat im Berichtsjahr die Restrukturierung des inländischen Distributionsgeschäfts in den USA, Kanada und Mexiko beschlossen. Das US-Domestic-Geschäft wurde 2006 mit der Akquisition von BAX Global erworben. Es umfasste ein Luftfrachtnetzwerk, mit bisher 20 Flugzeugen im Einsatz, sowie ein umfangreiches Landverkehrsnetzwerk. Das Luftfrachtgeschäft wurde bis zum Ende des Berichtsjahres eingestellt. Das Landverkehrsgeschäft soll bis Anfang 2012 abgewickelt werden. Grund für die Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts war die nachhaltig schlechte Ergebnissituation infolge der schwachen konjunkturellen Entwicklung in den USA bei gleichzeitig gestiegenen Treibstoffkosten. Diese Entscheidung bedeutet keinen Rückzug aus dem nordamerikanischen Markt, auf dem DB Schenker Logistics bisher rund 3 Mrd. USD Umsatz im Jahr generiert hat. Die von der Entscheidung betroffenen Aktivitäten stehen in Summe für weniger als 10 % des amerikanischen Geschäfts von DB Schenker Logistics.

Corporate Governance und Compliance Bericht

Der *Corporate Governance Bericht* ¹ und der *Compliance Bericht* ² sind Bestandteile des Konzernlageberichts.

Wirtschaftliches Umfeld

BEURTEILUNG DES WIRTSCHAFTLICHEN UMFELDS DURCH DEN VORSTAND

Die anhaltende Erholung der Weltwirtschaft im Berichtsjahr sorgte für Wachstumsimpulse in unseren Kernmärkten und wirkte sich damit auch positiv auf unsere wirtschaftliche Entwicklung aus. Allerdings hat sich die wirtschaftliche Dynamik zum Jahresende 2011 hin deutlich abgeschwächt.

Getrieben vom wirtschaftlichen Wachstum war im Berichtsjahr ein unterjähriger Preisanstieg der für unsere Entwicklung wichtigen Rohstoffe Erdöl und Kohle zu beobachten. Während des Gesamtjahres waren hier genauso wie auf den Finanzmärkten deutlich erhöhte Volatilitäten zu beobachten.

Infolge der Refinanzierungsschwierigkeiten einzelner Staaten der Euro-Zone ging der Wechselkurs des Euro zum US-Dollar im Jahresverlauf leicht zurück. Im Jahresdurchschnitt hingegen stieg der Euro gegenüber dem US-Dollar an.

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten im Personenverkehr ist in hohem Maße abhängig von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Diese wurde im Berichtsjahr 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 EuroZone uneinheitlich entwickelt.

Im Schienengüterverkehr führte die positive gesamtwirtschaftliche Entwicklung zu Jahresanfang zu hohen Wachstumsraten, die im Jahresverlauf spürbar nachgelassen haben.

Eine vergleichbare Entwicklung – mit Ausnahme der Luftfracht – zeigte sich auch bei unseren global ausgerichteten Speditions- und Logistikaktivitäten.

BIP-ENTWICKLUNG MIT SCHWÄCHERER WACHSTUMSDYNAMIK

Bruttoinlandsprodukt-(BIP-)Zuwachs — in %	2011	2010	2009
Welt ¹⁾	+2,5	+4,1	-2,5
USA	+1,7	+3,0	-3,4
China	+9,2	+10,4	+9,2
Japan	-0,9	+4,5	-5,5
Europa	+1,5	+2,3	-4,2
Großbritannien	+0,9	+2,1	-4,4
Euro-Raum	+1,5	+1,8	-4,2
Deutschland	+3,0	+3,7	-5,1
Frankreich	+1,7	+1,4	-2,6

¹⁾ Summe ausgewählter Industrie- und Schwellenländer.

Die Daten für die Jahre 2009 bis 2011 entsprechen den per 15.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Consensus Forecasts, FER1, Statistisches Bundesamt

¹... Seite 41ff., ²... Seite 49f.

Welt

Trotz der Auswirkungen der Natur- und Nuklearkatastrophe in Japan zeigte sich das Wachstum der Weltwirtschaft zu Jahresbeginn 2011 sehr dynamisch, verlangsamte sich dann aber im weiteren Jahresverlauf kontinuierlich. Die weltwirtschaftliche Lage wurde durch die schwache Konjunktur und die Staatsschuldenkrisen in den USA und in der Euro-Zone sowie die Wachstumsabschwächung in Asien belastet. Notwendige Sparmaßnahmen zur Konsolidierung der Haushalte dämpften die Konjunktur in den USA und Europa. In den Schwellenländern schwächte sich das Wachstum infolge staatlicher Maßnahmen zur Vermeidung einer konjunkturellen Überhitzung zwar ab, blieb aber deutlich stärker als in den Industrieländern. Insgesamt wuchs die Weltwirtschaft im Jahr 2011 um etwa 2,5%. Die Entwicklung des Welthandels hat nach der starken Erholung bis Ende der ersten Jahreshälfte 2011 an Schwung verloren und wies im weiteren Verlauf einen moderateren Wachstumskurs auf. Im Gesamtjahr 2011 legte der Welthandel um etwa 5,5% zu (im Vorjahr: +13,5%).

USA

Das Wirtschaftswachstum in den USA hat sich im Vergleich zum Vorjahr annähernd halbiert. Eine hohe Arbeitslosigkeit, nur moderate Einkommenszuwächse und stark gestiegene Energiepreise belasteten den privaten Konsum. Die Staatsausgaben wurden aufgrund des hohen Schuldenstands deutlich eingeschränkt. Anhaltend stagnierende Immobilienpreise verhinderten eine Erholung der Bauwirtschaft. Die mit der Verlangsamung der Konjunktur eingetrübten Absatz- und Ertragserwartungen der Unternehmen drosselten die Investitionsdynamik. Vom Außenhandel kamen keine starken Impulse für die Konjunktur. Die verhaltenen Konjunkturaussichten in wichtigen Handelspartnerländern bremsten die Exportdynamik. Positive Impulse für die Konjunktur gingen dagegen von der Geldpolitik aus.

China

Wachstumsstärkste Region blieb weiterhin Asien. In China hat sich die Konjunktur nur leicht abgeschwächt. Die gesamtwirtschaftliche Produktion nahm gestützt auf eine anhaltend starke Inlandsnachfrage deutlich zu. Die Maßnahmen der Regierung zur Vermeidung einer konjunkturellen Überhitzung und der Bildung von Preisblasen am Immobilienmarkt haben das Wachstum gedämpft, die Geld- und Kreditvergabepolitik wirkten restriktiv. Die schwächere Nachfrage insbesondere aus den USA beeinträchtigte den Export. Trotz der nachlassenden Wachstumsdynamik blieb das BIP-Wachstum mit 9,2% auf einem sehr hohen Niveau.

Japan

Die Auswirkungen des Erdbebens und der Atomkatastrophe belasteten die wirtschaftliche Aktivität in Japan deutlich. Industrieproduktion und Warenexporte gingen bis zum Jahresende 2011 zurück. Der private Konsum stagnierte angesichts der hohen Arbeitslosigkeit, einer anhaltend schwachen Lohnentwicklung und zunehmender Sorgen um bevorstehende Steuererhöhungen. Der Export wurde durch die verhaltene Konjunktur im Ausland und die Aufwertung des Yen belastet. Trotz der Impulse durch den Wiederaufbau stiegen die Investitionen nur moderat an. Im Gesamtjahr sank das BIP um rund 0,9% gegenüber dem Vorjahr.

Europa

Die konjunkturelle Entwicklung in Europa hat nach einem kräftigen Jahresauftakt im weiteren Verlauf spürbar an Schwung verloren. Im Jahr 2011 stieg die gesamtwirtschaftliche Produktion um etwa 1,5% an. In Osteuropa hat sich die Dynamik im Jahresverlauf zwar ebenfalls verlangsamt, das wirtschaftliche Wachstum lag im Gesamtjahr aber mit etwa 3,5% um fast 2 Prozentpunkte höher als in Westeuropa. Während die wirtschaftliche Expansion in Russland (+4,3%) von den infolge höherer Rohstoffpreise stark gestiegenen Exporterlösen gestützt wurde, trugen in Polen vor allem der private Konsum und die Investitionen zum überdurchschnittlichen BIP-Anstieg um 4,0% bei. In den meisten mittel- und osteuropäischen Mitgliedsländern der Europäischen Union (EU) wurde die gesamtwirtschaftliche Nachfrage jedoch durch staatliche Konsolidierungsmaßnahmen gedämpft. Die stark von der westeuropäischen Konjunktur abhängige Exportnachfrage expandierte zu Jahresbeginn 2011 noch kräftig, verlor aber im weiteren Jahresverlauf an Tempo. Die Arbeitslosigkeit ging in fast allen Ländern zurück.

Großbritannien

In Großbritannien wurde der private Konsum durch eine angespannte Arbeitsmarktlage sowie sinkende Realeinkommen belastet. Die Exportdynamik schwächte sich ab. Die gesamtwirtschaftliche Produktion stieg angesichts einer nur schwach steigenden Auslandsnachfrage, der ausgeprägten Sparpolitik der Regierung und des fortbestehenden Konsolidierungsbedarfs bei den privaten Haushalten im Gesamtjahr nur um 0,9% an.

Euro-Raum

Die europäische Wirtschaft hat im Verlauf des Jahres 2011 deutlich an Fahrt verloren. Im Euro-Raum nahm das BIP im Durchschnitt um etwa 1,5% zu. Der Zuwachs ist maßgeblich auf die starke Entwicklung in Deutschland zurückzuführen. Belastet wurde die Erholung europaweit vor allem durch die Sparmaßnahmen zur Konsolidierung der Staatsfinanzen und die anhaltende Unsicherheit über die Euro-Politik. Der private Konsum wurde durch den inflationsbedingten Kaufkraftentzug, die eingetrübten Einkommenserwartungen infolge der hohen Arbeitslosigkeit und die in vielen Ländern zu erwartenden Maßnahmen zur Konsolidierung der Staatshaushalte gedämpft. Die Investitionen verloren spürbar an Schwung, blieben aber angesichts niedriger Zinsen und steigender Gewinne insgesamt aufwärtsgerichtet. Die Exportdynamik ließ infolge der allgemeinen weltwirtschaftlichen Abkühlung nach.

Deutschland

In Deutschland hat sich die konjunkturelle Erholung nach dem schwungvollen Jahresauftakt spürbar abgekühlt. Im Gesamtjahr verzeichnete das BIP mit 3,0% jedoch einen deutlichen – im Euro-Raum überdurchschnittlichen – Anstieg. Die Wachstumsimpulse kamen vor allem von der Nachfrage aus dem Inland; die Konsumausgaben und die Unternehmensinvestitionen legten spürbar zu. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe stieg trotz nachlassender Dynamik der Auftrageingänge im Gesamtjahr 2011 um 9% an.

Insbesondere der Automobil- und Maschinenbau verzeichneten im Jahresdurchschnitt noch deutliche, zweistellige Produktionszuwächse. Die Chemieindustrie legte nach einem starken Jahresauftakt im Gesamtjahr nur noch um knapp 1,5% zu. Auch die Stahlkonjunktur hat sich infolge von Nachfragerückgängen in den Abnehmerbranchen im Jahresverlauf eingetrübt. Im Gesamtjahr 2011 stieg die Rohstahlproduktion zwar um 1% auf rund 44,3 Mio. t an, ging dabei im Schlussquartal jedoch bereits spürbar zurück.

Die Lage auf dem Arbeitsmarkt zeigte sich trotz der Konjunkturabschwächung im Jahresverlauf anhaltend positiv. Erwerbstätigkeit und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung lagen über dem Vorjahresniveau. Die Beschäftigung stieg im Jahresdurchschnitt um fast 1,5% an. Die gute Arbeitsmarkt- und Einkommenssituation stützte den privaten Konsum, der in gleicher Größenordnung anzog. Die Lebenshaltungskosten lagen, bedingt durch stark gestiegene Preise für Mineralölprodukte, um 2,3% über dem Vorjahr. Die Kraftstoffpreise stiegen gegenüber dem Vorjahr um 11% an, wobei sich die Preise für Dieseldieselmotorkraftstoff mit einem Plus von 15,6% überdurchschnittlich erhöhten.

Frankreich

In Frankreich nahm die Wirtschaftsleistung mit 1,7% im Vergleich der Euro-Länder leicht überdurchschnittlich zu. Zum Wachstum trug die Nachfrage im Inland bei. Die Anlageninvestitionen und insbesondere die Investitionen in Ausrüstungen verzeichneten einen hohen Zuwachs, die Bauinvestitionen konnten hingegen kaum zulegen. Der private Konsum und die Staatsausgaben stiegen nur moderat. Da die Importe stärker als die Exporte zunahmen, kamen vom Außenhandel keine Konjunkturimpulse.

ENERGIEMÄRKTE MIT HOHEN PREISAUSSCHLÄGEN

Die Energiemärkte zeigten im Berichtsjahr eine hohe Volatilität. Die Effekte einer robusten physischen Nachfrage überlagerten sich mit der Eintrübung der Konjunkturaussichten im Laufe des Jahres.

Haupttreiber am Ölmarkt waren die Unruhen in Nordafrika und im Nahen Osten. Der Wegfall der Ölförderung in Libyen und Probleme bei Ölfeldern in der Nordsee waren mitverantwortlich für eine spürbare Verknappung des Angebots, der die Internationale Energieagentur durch eine Freigabe der strategischen Reserven der Industriestaaten entgegenzutreten versuchte. Das Nachfragewachstum wurde hauptsächlich von den Schwellenländern getragen, die einen tendenziell schwächeren Bedarf in den Ländern der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) überkompensierten. Folgerichtig war global gesehen ein Rückgang der Lagerbestände zu beobachten. Insbesondere die Destillatbestände (speziell Diesel) entwickelten sich rückläufig, nachdem China vom Nettoexporteur zum -importeur wurde. Dies führte trotz gestiegener Kapazitäten in Asien zu einem deutlichen Dieselpreisanstieg infolge gestiegener Raffineriemargen zum Jahresende 2011.

Getrieben durch gegenläufige Impulse aus Fundamentaldaten und Wirtschaftsaussichten zeigten sich selbst im Tagesverlauf starke Preisausschläge. Während der Preis für Brent zu Jahresbeginn 2011 bei rund 95 USD/Barrel (bbl) lag, stieg er in der Spitze über 127 USD/bbl und notierte am Jahresende bei rund 108 USD/bbl.

Die Preisentwicklung an den Terminmärkten für deutschen Grundlaststrom war geprägt durch den von der Bundesregierung beschlossenen Atomausstieg. Der Kontrakt zur Lieferung im Jahr 2012 erreichte in der Spitze Werte über 60 €/Megawattstunde (MWh). Dieses hohe Preisniveau ging unter dem Einfluss der sich eintrübenden Wirtschaftsaussichten im weiteren Verlauf wieder auf 52 €/MWh zurück, was in etwa den Werten zu Jahresbeginn 2011 entsprach. Die befürchteten Engpässe in der deutschen Stromversorgung infolge der Abschaltung der Atomkraftwerke materialisierten sich im Jahr 2011 nicht, da Deutschland seine Stromexporte an Nachbarländer reduzierte.

Die Preise für CO₂-Emissionsrechte erlebten zum Jahresende 2011 einen regelrechten Einbruch. Stark korrigierte Preisprognosen wichtiger Marktteilnehmer führten zu sehr hohen Verkäufen. Emissionszertifikate fielen zeitweilig bis auf 7 €/t, während zu Jahresbeginn noch 15 €/t gezahlt wurden.

Die Kohlepreise zeigten sich weiterhin durch die Nachfrage aus Asien unterstützt und erreichten am Rotterdamer Spotmarkt in der Spitze 130 USD/t. Die Ungewissheit über die Wirtschaftsentwicklung hingegen wirkte preisdämpfend und ließ die Preise zum Jahresende wieder auf 112 USD/t zurückgehen.

LEICHTER RÜCKGANG DES EURO GEGENÜBER US-DOLLAR

Im Laufe des Berichtsjahres zeichnete sich eine unterschiedliche Konjunkturentwicklung beiderseits des Atlantiks ab. Während sich zu Beginn des Jahres die Realwirtschaft in Europa mit Deutschland als Konjunkturlokomotive zusehends von den Folgen der Wirtschafts- und Finanzkrise erholen konnte, blieb die wirtschaftliche Entwicklung der USA aufgrund der weiterhin hohen Arbeitslosigkeit gedämpft.

Infolge dieser unterschiedlichen Entwicklungen spielten zu Beginn des Berichtsjahres die geldpolitischen Impulse der Notenbanken eine wesentliche Rolle in der Entwicklung des Wechselkurses von Euro zu US-Dollar. Während die Europäische Zentralbank (EZB) bereits mit Zinserhöhungen versuchte, der über dem Zielwert liegenden Inflation entgegenzuwirken, setzte die US-Notenbank die geldpolitische Lockerung zunächst fort, die schließlich gegen Ende des Berichtsjahres nicht weiter

ausgeweitet wurde. Gleichzeitig verschlechterte sich zum Ende des Berichtsjahres der wirtschaftliche Ausblick in der Euro-Zone. Nachdem Griechenland, Irland und Portugal bereits Kredithilfen der EU durch die Europäische Finanzstabilisierungsfazilität (EFSF) und den Europäischen Finanzstabilisierungsmechanismus (EFSM) sowie des Internationalen Währungsfonds (IWF) in Anspruch genommen hatten, verschlechterte sich infolge der Staatsschuldenkrise für weitere Staaten in der Euro-Zone der gesamtwirtschaftliche Ausblick. Die Perspektive, dass die EZB nach einer ersten Zinssenkung im November 2011 mit weiteren geldpolitischen Maßnahmen die Wirtschaft unterstützen würde, führte zu Rückgängen des Euro gegenüber dem US-Dollar (per 31. Dezember 2011: 1,29 €).

Politisches Umfeld

Über Regulierungsthemen und die Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens im Eisenbahnsektor berichten wir auch in unserem jährlichen *Wettbewerbsbericht* ¹.

REGULATORISCHE THEMEN IN DEUTSCHLAND

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

BGH weist Revision in Sachen Stornierungsentgelte zurück

Gegenstand des Verfahrens war eine Klage eines Eisenbahnverkehrsunternehmens (EVU), mit der die Erhöhung der Stornierungsentgelte als Bestandteil des Trassenpreissystems (TPS) 2008 für unbillig i.S.v. §315 BGB erklärt werden sollte. Mit seinem Urteil vom 18. Oktober 2011 hat der BGH die Revision der DB Netz AG gegen ein Urteil des OLG Düsseldorf zurückgewiesen und die grundsätzliche Anwendbarkeit der zivilrechtlichen Billigkeitskontrolle im Bereich des Eisenbahnregulierungsrechts bejaht.

¹ www.db.de/wettbewerbsbericht

Auslastungsfaktor entfällt Ende 2012

Der Auslastungsfaktor ist ein Bestandteil des TPS und dient der Steuerung von Engpässen. Mit Bescheid vom 1. Juli 2011 hatte die BNetzA das Preiselement zunächst mit sofortiger Wirkung für ungültig erklärt, da die DB Netz AG aus Sicht der Behörde im Verfahren keine sachliche Rechtfertigung für die entgeltliche Differenzierung vortragen konnte. Die DB Netz AG legte gegen die Entscheidung Widerspruch ein und wies dabei auf die Bedeutung von kapazitätsorientierten Steuerungsfaktoren in Preissystemen hin. Im November 2011 einigte sich die BNetzA mit der DB Netz AG auf einen Vergleich zur Beendigung des Verwaltungsverfahrens. Demnach entfällt der Auslastungsfaktor zum Fahrplanjahr 2013 ab Dezember 2012.

Neues Stationspreissystem eingeführt

Die DB Station&Service AG (DB S&S AG) hat zum 1. Januar 2011 ein neues Stationspreissystem eingeführt. Die BNetzA hatte das neue System unter dem Vorbehalt genehmigt, dass bezüglich einzelner Elemente, vor allem des Zuglängenfaktors, zusätzliche Erläuterungen nachgeliefert und gegebenenfalls Anpassungen vorgenommen werden.

REGULATORISCHE THEMEN IN EUROPA

Britische Regierung plant Reform des Franchisesystems im Schienenverkehr

Das britische Ministerium für Transport (Department for Transport; DfT) arbeitet derzeit an einer Reform des nationalen Franchisesystems im Schienenverkehr. Die Reform soll insbesondere zu längeren und weniger einschränkenden Franchiselizenzen führen. Dadurch sollen die Franchisenehmer größere Anreize für Maßnahmen zur Steigerung von Kundenzufriedenheit und Investitionen bekommen.

In diesem Rahmen wurde vom DfT und von der britischen Regulierungsbehörde (Office of Rail Regulation; ORR) ein unabhängiges Gutachten unter Federführung von Sir Roy McNulty in Auftrag gegeben (»Rail Value for Money Study«). Das im Mai 2011 veröffentlichte Gutachten enthält die folgenden wesentlichen Feststellungen:

- ::: Franchisenehmer sollen zukünftig die Ausgestaltung ihres Angebots (Fahrpläne und Dienstleistungen) zu einem bestimmten Budget selbst festlegen können.
- ::: Die Prüfung der Angemessenheit, Verteilung und Höhe von staatlichen Mitteln soll für bestimmte Linien verstärkt durchgeführt werden.

- ::: Die finanzielle Beziehung zwischen Franchisenehmer und Regierung soll angepasst werden. Während die Regierung derzeit bis zu 80 % des Umsatzausfalls deckt, wenn ein Betreiber seine Ziele innerhalb der ersten vier Jahre verfehlt, sollen in Zukunft Zahlungen an die Entwicklung des BIP geknüpft werden, um das Risiko für Unternehmen, während Rezessionen ihre Verträge nicht erfüllen zu können, zu vermindern.

- ::: Die Verantwortlichkeit der staatlichen Infrastrukturgesellschaft Network Rail soll reduziert werden. Das neue Konzept sieht vor, dass die Zugbetreiber teilweise subventioniert werden und sich dann eigenständig um die Instandhaltung der Schienen und Bahnhöfe kümmern. Das würde das Ende der Trennung zwischen Netz und Betrieb in Großbritannien bedeuten, die in der Vergangenheit für viele Unzulänglichkeiten, Ausfälle und hohe Kosten gesorgt hatte.

Während auf der einen Seite durch die geplanten Änderungen den Betreibern mehr Verantwortung und Kontrolle über Fahrpläne und die notwendige Infrastruktur gegeben werden soll, soll auf der anderen Seite der Staat bis 2019 rund 30 % der Gesamtkosten im Schienenverkehr pro Jahr einsparen können. Dies entspräche rund 1 Mrd. GBP im Jahr.

Die britische Regierung wird zu dieser Thematik voraussichtlich im März 2012 ein sogenanntes Government Command Paper veröffentlichen, in dem die Ergebnisse des Gutachtens mit verarbeitet werden.

Wie ebenfalls im Gutachten empfohlen und um eine zielgerichtete Diskussion über das Government Command Paper mit der Regierung führen zu können, wurde im Mai 2011 die Rail Delivery Group (RDG) gegründet. Die RDG besteht aus den Geschäftsführern Großbritanniens führender Eisenbahnunternehmen und von Network Rail. Sie hat das Ziel, langfristig Schienenverkehrsangebote im Sinne des Fahrgasts und des Steuerzahlers leistungsstärker, kosteneffizienter und nachhaltiger zu gestalten. Der DB-Konzern beteiligt sich an der RDG mit je einem Vertreter von DB Arriva und DB Schenker Rail UK.

Wettbewerbskommission schlägt Maßnahmen zur weiteren Liberalisierung des UK-Busmarkts vor

Die britische Regierung beauftragte die Wettbewerbskommission (Competition Commission; CC) mit einer Untersuchung, ob die derzeitige Ausgestaltung des Busmarkts in Großbritannien (ohne London und Nordirland) Nachteile für die Verbraucher durch fehlenden Wettbewerb bringt. Im Dezember 2011 wurde der Abschlussbericht veröffentlicht und ein entsprechender Maßnahmenkatalog vorgeschlagen. Darin kommt die CC zu dem Ergebnis, dass kein ausreichender Wettbewerb im Busmarkt herrsche. Die vorgeschlagenen Maßnahmen zielen daher insbesondere auf eine Beseitigung von Markteintrittsbarrieren und eine weitere Liberalisierung des Busmarkts. Aus unserer Sicht wurden bei der Untersuchung allerdings insbesondere der zunehmende Wettbewerb mit dem Pkw und die Auswirkungen auf den Busmarkt vernachlässigt.

Zusätzlich hat die CC empfohlen, dass die Ausgleichszahlungen an Transportunternehmen für Treibstoffkosten, die sogenannten Bus Service Operator Grants (BSOG), zukünftig an die Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen gekoppelt sein sollen, um Anreize zu schaffen, die Neuerungen schnellstmöglich umzusetzen.

Bereits im Oktober 2010 hatte die britische Regierung basierend auf den Ergebnissen einer Untersuchung (Comprehensive Spending Review) entschieden, dass die BSOG ab April 2012 um 20 % gekürzt werden. Zudem sollen das geltende System für Konzessionszahlungen einem Review unterzogen und die verfügbaren Finanzmittel gekürzt werden.

Weiterentwicklung des relevanten ordnungspolitischen Rechtsrahmens

BGH-ENTSCHEIDUNG SCHAFFT KLARHEIT FÜR DEUTSCHEN REGIONALVERKEHRSMARKT

Der BGH hat am 8. Februar 2011 dem Nachprüfungsantrag von Abellio Rail NRW stattgegeben und die vertragliche Einigung zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der DB Regio NRW für unwirksam erklärt. Während Direktvergaben im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach EU-Recht ausdrücklich zugelassen und europaweit gängige Praxis sind, waren sie in der deutschen Rechtsprechung bislang umstritten. Der BGH stellte nun fest, dass das deutsche Kartellvergaberecht über das europäische Recht hinausgehend grundsätzlich eine Pflicht zur Ausschreibung vorsehe.

Wir sehen uns für die Vielzahl von SPNV-Vergaben in den kommenden Jahren gut gerüstet.

LIBERALISIERUNG DES FERNBUSVERKEHRS IN DEUTSCHLAND EINGELEITET

Das Bundeskabinett hat im August 2011 den Gesetzesentwurf zur Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) verabschiedet und in das Gesetzgebungsverfahren eingebracht. Das Gesetzgebungsverfahren wird voraussichtlich im Jahr 2012 abgeschlossen sein. Gemäß den Regelungen des Kabinettsentwurfs sollen Nahverkehrsverbindungen bis 50 km vor Fernbusangeboten geschützt werden, sofern ein ausreichendes Verkehrsangebot besteht. Allerdings sollen Parallelverkehre zugelassen und diverse Regelungen zu Betriebspflicht und Tarifen beschnitten werden.

Nach einer umfassenden Prüfung haben wir uns aufgrund der zu erwartenden Volatilität im diesem Markt vorerst gegen einen offensiven Ausbau unseres bestehenden Fernbusgeschäfts entschieden. Wir bereiten uns auf einen zunehmenden Wettbewerb vor und werden die weiteren Entwicklungen beobachten, um daran unsere Geschäftsaktivitäten flexibel auszurichten.

NEUFASSUNG (RECAST) DES ERSTEN EISENBAHNPAKETS

Die EU-Kommission hat am 17. September 2010 einen Vorschlag für den Recast des ersten europäischen Eisenbahnpakets vorgelegt. Derzeit läuft das Gesetzgebungsverfahren in Rat und Europäischem Parlament. Am 16. November 2011 hat das Europäische Parlament über seine Position in erster Lesung entschieden. Der Rat hat am 12. Dezember 2011 eine politische Einigung zum Recast beschlossen. Rat und Parlament versuchen nun, Kompromisse zwischen den jeweils angenommenen Textfassungen zu finden. Eine Verabschiedung der Richtlinie könnte im ersten Halbjahr 2012 erfolgen.

Aus unserer Sicht ist der Recast grundsätzlich zu begrüßen, da er zur Schaffung einheitlicher europäischer Rahmenbedingungen für den Schienenverkehr beiträgt. Es ist allerdings darauf zu achten, dass keine unverhältnismäßigen Eingriffe in die unternehmerische Ausrichtung und Unabhängigkeit der Eisenbahnen und die Haushaltshoheit der Mitgliedsstaaten erfolgen.

VERKEHRSPOLITISCHE STRATEGIE

DER EU-KOMMISSION BIS 2020

Die EU-Kommission hat am 28. März 2011 das neue »Weißbuch für einen wettbewerbsorientierten und ressourcenschonenden Verkehrssektor« mit den Zielen und Arbeitsschwerpunkten bis 2020 veröffentlicht, aus dem in der Folge konkrete (Gesetzgebungs-)Maßnahmen abgeleitet werden sollen (siehe hierzu den folgenden Abschnitt zum vierten Eisenbahnpaket). Ziel ist es unter anderem, den einheitlichen europäischen Eisenbahnraum durch die Beseitigung technischer, administrativer und rechtlicher Hindernisse beim Marktzugang zu vollenden. Durch den Fokus auf nachhaltige Mobilität und ambitionierte Klimaschutzziele (Reduzierung des CO₂-Ausstoßes im Verkehrssektor bis 2050 um 60 % gegenüber dem Jahr 1990) sollen umweltverträgliche Alternativen zur Straße gestärkt, die Effizienzvorteile der Schiene besser entfaltet und so die Verkehrsverlagerung auf die Schiene unterstützt werden.

Das Ziel, bis zum Jahr 2030 rund 30 % des Straßengüterverkehrs über 300 km auf Schiene oder Wasserstraße zu verlagern, ist zu begrüßen – bis zum Jahr 2050 wird eine Steigerung der Verlagerung auf über 50 % angestrebt. Im Personenverkehr soll der Großteil der Fahrten über mittlere Entfernungen auf die Schiene entfallen.

Dem dafür notwendigen bedarfsgerechten Ausbau der Infrastruktur und der gezielten Beseitigung von Engpässen wird hohe Priorität eingeräumt. Zur Finanzierung will die Kommission Gelder aus internationalen, EU- sowie nationalen und privaten Quellen mobilisieren und auch die Nutzer der Infrastruktur durch die Internalisierung der externen Kosten für alle Verkehrsträger stärker beteiligen. Auch sollen den Schienenverkehr benachteiligende Wettbewerbsverzerrungen, etwa die Steuerbefreiung für Flugbenzin, abgebaut und die Verkehrsträger besser miteinander verknüpft werden.

VIERTES EISENBAHNPAKET ANGEKÜNDIGT

Die EU-Kommission hat angekündigt, im Rahmen des vierten Eisenbahnpakets bis Ende 2012 Gesetzesinitiativen vorzulegen zur:

- ::: vollständigen Liberalisierung der nationalen Schienenpersonenverkehrsmärkte in Europa,
- ::: weiteren Trennung von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb,
- ::: Stärkung der Europäischen Eisenbahnagentur (ERA) und
- ::: zur Stärkung der Eisenbahnregulierung in Europa.

Die vollständige Liberalisierung der nationalen Schienenpersonenverkehrsmärkte ist eine Grundvoraussetzung für den fairen und vergleichbaren Marktzugang und damit für die Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums. Die geplante Stärkung der Kompetenzen der ERA kann einen wichtigen Bei-

trag zum Abbau technischer Barrieren sowie zur Beschleunigung der Zulassungsverfahren und damit zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Verkehrs leisten. Kritisch zu bewerten sind die von der Kommission angekündigten zusätzlichen Vorschläge zur Trennung von Infrastruktur und Verkehrsbetrieb. Die Modeltoffenheit des europäischen Rechts muss erhalten bleiben, um leistungsstarke und effiziente Bahnstrukturmodelle auch in Zukunft zu ermöglichen.

WEITERENTWICKLUNG DES TRANSEUROPÄISCHEN VERKEHRSNETZES

Die EU-Kommission hat eine grundlegende Neuausrichtung ihrer bisherigen Politik zur Entwicklung eines Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) eingeleitet. Hierzu hat sie am 19. Oktober 2011 Verordnungsvorschläge für neue Leitlinien zum Aufbau der Transeuropäischen Netze sowie einen Vorschlag für die Einrichtung einer Fazilität zur Finanzierung von Projekten im Bereich der Verkehrs-, Energie- und digitalen Netze vorgelegt. Die vorrangigen, nationalen TEN-V-Vorhaben sollen bis zum Jahr 2030 durch ein Kernnetz ersetzt werden. Dieses soll die europäischen Hauptstädte, die wichtigsten Knotenpunkte und Ballungszentren sowie Wirtschafts- und Industriezentren miteinander verbinden.

Dazu sollen zehn multimodale Korridore errichtet werden, die mindestens drei Verkehrsträger umfassen, durch mindestens drei Mitgliedsstaaten verlaufen und jeweils eine Hafenhinterlandanbindung haben. Zudem sollen auf dem Kernnetz durchgängige Infrastrukturanforderungen gelten (unter anderem European Rail Traffic Management System (ERTMS), 750 m Zuglänge, Elektrifizierung und 22,5 t Achslast für konventionellen Güterverkehr).

Für die Modernisierung der Infrastruktur, die Schaffung fehlender Verkehrsverbindungen und die Beseitigung von Engpässen auf dem Kernnetz sollen rund 32 Mrd. € bereitgestellt werden. Die EU-Kommission sieht erstmalig auch die Möglichkeit einer EU-Förderung für die Umrüstung von Güterwagen als Maßnahme des Lärmschutzes vor.

EINFÜHRUNG EINER LÄRMABHÄNGIGEN ENTGELTKOMPONENTE IM TRASSEPREISSYSTEM

Im Dezember 2012 wird die DB Netz AG für den Güterverkehr eine Entgeltkomponente einführen, die den lärmbezogenen Auswirkungen des Zugbetriebs Rechnung trägt. Voraussetzung für die Erhebung ist die Verfügbarkeit lärmarmere Bremssohlentechnologie, der sogenannten LL-Sohle (leise Bremstechnologie aus Kompositwerkstoffen).

Mit dem Finanzierungsbeitrag aus den Entgelten der lärmabhängigen Trassenbepreisung und den Zuwendungen des Bundes steht damit ein Bonussystem zur Refinanzierung der Umrüstkosten der Bestands Güterwagen auf lärmminimierende Bremstechnologien zur Verfügung. Eine Refinanzierung der mit der Umrüstung verbundenen erhöhten Betriebskosten ist demgegenüber bisher nicht vorgesehen. Die Kostenbelastung für den Schienengüterverkehr steigt somit im Umfang der Entgeltkomponente zusätzlich dieser Betriebskosten an.

AUSGESTALTUNG DES EMISSIONSHANDELS AB 2013

Im Mai 2009 traten die Änderungen der Emissionshandels-Richtlinie 2003/87/EG in Kraft (RL 2009/29/EG). Demnach muss die Stromwirtschaft ihre Zertifikate ab dem Jahr 2013 in vollem Umfang ersteigern. Neben der heute schon bestehenden Belastung wird sich dadurch der Traktionsstrom für den Schienenverkehr nochmals erheblich verteuern.

Andere Verkehrsträger sind vom CO₂-Emissionshandel nicht oder nur in weitaus geringerem Maße betroffen: Der Straßenverkehr und die Schifffahrt unterliegen nach wie vor nicht dem CO₂-Emissionshandel, obwohl auch sie CO₂ emittieren. Nur der Flugverkehr innerhalb der EU sowie von und nach Europa wird ab dem Jahr 2012 aufgrund der Richtlinie 2008/101/EG in den CO₂-Emissionshandel einbezogen, allerdings müssen nur 15% der CO₂-Zertifikate bezogen auf die CO₂-Emissionen ersteigert werden.

VORBEREITUNG EINES

EISENBAHNREGULIERUNGSGESETZES

Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung sieht zahlreiche Weiterentwicklungen des Regulierungsrechts vor. Die konkrete Umsetzung soll durch ein neues Eisenbahnregulierungsgesetz erfolgen. Der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erarbeitete Entwurf des Gesetzes wurde den beteiligten Ministerien Ende November 2011 zur Ressortabstimmung vorgelegt.

Der Gesetzentwurf sieht unter anderem die Einführung einer effizienzbasierter Anreizregulierung für die Trassen- und Stationsentgelte und eine Verschärfung der Regulierung von Serviceeinrichtungen vor. Auch eine Ausdehnung der Regulierung auf Rangierdienstleistungen in Serviceeinrichtungen ist vorgesehen. Nicht zuletzt soll die BNetzA durch eine Ausdehnung ihrer Kompetenzen und Befugnisse weiter gestärkt werden. Mit einem Abschluss des Gesetzgebungsprozesses ist nicht vor Ende 2012 zu rechnen.

Aus unserer Sicht sind einige Vorschläge des Entwurfs zu weitgehend. So ist die geplante Ausdehnung der Regulierung auf wettbewerbliche Bereiche wie Rangierleistungen ebenso

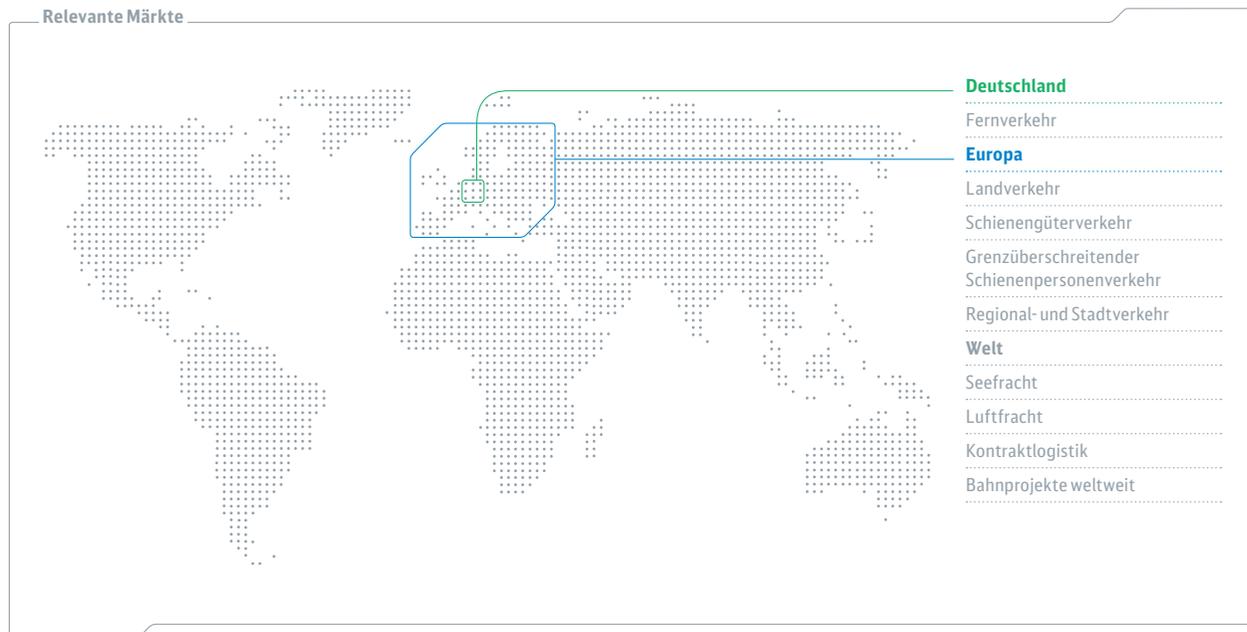
kritisch zu hinterfragen wie eine effizienzbasierte Regulierung der Infrastrukturentgelte, die den besonderen Finanzierungsvoraussetzungen des Eisenbahnsektors nicht ausreichend Rechnung trägt.

Entwicklungen auf den relevanten Märkten

Der DB ML-Konzern erbringt nationale und internationale Dienstleistungen, deren Zielmärkte sich in unserem Konzernmarkenauftritt unter »Mobility–Networks–Logistics« widerspiegeln. Wir agieren weltweit und sind in über 130 Ländern vertreten.

Im Personenverkehr ist es unser vorrangiges Ziel, unsere starke Marktstellung in Deutschland langfristig aufrechtzuerhalten und in Europa nachhaltig zu stärken. Mit der Übernahme von Arriva im Vorjahr hat der europäische Personenverkehrsmarkt noch stärker an Bedeutung für uns gewonnen. Im Regional- und Stadtverkehr werden in ganz Europa vermehrt Verkehre ausgeschrieben. Davon wollen wir zunehmend profitieren. DB Arriva ist im Regionalverkehr in zwölf europäischen Ländern mit Bus- und/oder Schienenverkehren aktiv. Die Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte ist allerdings europaweit unterschiedlich weit fortgeschritten. Im Schienenpersonenfernverkehr nimmt Deutschland hinsichtlich des Marktzugangs eine Vorreiterrolle ein. Nationale Fernverkehrsmärkte in anderen Ländern sind häufig noch nicht liberalisiert.

Genauso wie im Personenverkehr haben wir uns auch im Bereich Transport und Logistik auf die aktuellen und zukünftigen Marktanforderungen frühzeitig strategisch eingestellt. So steht DB Schenker für unsere internationale logistische Leistungsfähigkeit in der weltweiten Luft- und Seefracht und der Kontraktlogistik sowie im Transportbereich für ein dichtes Netzwerk im europäischen Schienengüter- und Landverkehr. Damit wollen wir die Chancen auf wachstumsstarken Märkten nutzen. Wir sorgen auch für die Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in Deutschland, indem wir ihn in leistungsstarke und internationale Logistiknetzwerke einbinden und so neue Wachstumschancen eröffnen. Der europäische Markt im Schienengüterverkehr ist seit dem Jahr 2007 vollständig geöffnet. Hier bedienen wir alle relevanten Achsen und sind mit eigenen Tochtergesellschaften oder Partnerschaften in allen wesentlichen Ländern aktiv.



PERSONENVERKEHR

Deutscher Personenverkehrsmarkt

Personenverkehrsmarkt in Deutschland — in % auf Basis der Verkehrsleistung	WACHSTUMSRATE		MARKTANTEIL	
	2011	2010 ¹⁾	2011	2010 ¹⁾
Motorisierter Individualverkehr	+1,5	+0,7	84,2	84,0
Schienepersonenverkehr	+0,8	+2,2	7,8	7,8
DB-Konzern	+0,5	+2,2	7,1	7,2
DB-konzernexterne Bahnen	+5,5	+2,7	0,6	0,6
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	-0,5	-1,8	7,1	7,2
DB-Konzern	-3,4	-0,5	0,8	0,9
Luftverkehr (innerdeutsch)	+0,0	+2,2	1,0	1,0
Gesamtmarkt	+1,3	+0,6	100,0	100,0

¹⁾ Die Vorjahreswerte wurden an die umgestellte Verkehrsstatistik für den motorisierten Individualverkehr angepasst.

Die Daten für die Jahre 2010 und 2011 entsprechen den per 15.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

Die Nachfrage im gesamten deutschen Personenverkehrsmarkt ist im Berichtsjahr um etwa 1,3% gestiegen. Trotz eines positiven konjunkturellen Umfelds konnten nicht alle Verkehrsträger ihre Verkehrsleistung ausweiten.

Das Leistungsvolumen im Personenverkehrsmarkt wird zu gut 84% durch den motorisierten Individualverkehr (MIV) bestimmt. Nach einem starken Zuwachs zu Beginn des Berichtsjahres infolge witterungsbedingter statistischer Sondereffekte

hat die Entwicklung beim MIV im Jahresverlauf 2011 zwar spürbar an Dynamik verloren. Im Gesamtjahr 2011 konnte aufgrund der starken Konjunkturimpulse – trotz der erneut zweistellig gestiegenen Kraftstoffpreise – mit gut 1,5% aber ein kräftigerer Leistungsanstieg als im Vorjahr erzielt werden. Dementsprechend war auch eine leichte Ausweitung des Marktanteils zu verzeichnen.

Nach dem starken Vorjahresanstieg um 2,2% hat sich die Entwicklung im Schienenpersonenverkehr in Deutschland im Berichtsjahr zwar abgeschwächt, es konnte aber noch ein Zuwachs von knapp 1% verzeichnet werden. Hierbei standen den positiven Konjunkturimpulsen eine Reihe von Belastungen gegenüber. Dazu gehörten der Wegfall von positiven Einmal-effekten aus dem Vorjahr (starke Winterwitterung im Jahr 2010, Einschränkungen im Flugverkehr durch einen Pilotenstreik und die Vulkanaschewolken), die erhöhte Bautätigkeit im Netz mit zum Teil spürbaren Einschränkungen für die Fahrgäste, das Aussetzen der Wehrpflicht und die Ankündigung und Durchführung von Streiks bei den DB-konzernexternen Bahnen.

Die Verkehrsleistung der Gesellschaften des DB-Konzerns lag im Berichtsjahr leicht über dem Vorjahresniveau, wobei die Entwicklung im Schienenpersonennah- und -fernverkehr deutliche Unterschiede aufwies. Während im Geschäftsfeld DB Bahn Regio ein Nachfragezuwachs von etwa 2,2% zu verzeichnen war, ging die Verkehrsleistung im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr zurück, da der Fernverkehr deutlich stärker von den genannten Belastungen betroffen war.

Die DB-konzernexternen Bahnen konnten nach dem streikbedingt schwachen ersten Halbjahr 2011 in der zweiten Jahreshälfte wieder kräftiger expandieren. Nach weiteren Streckenübernahmen zum Fahrplanwechsel Mitte Dezember 2010 stieg ihre Verkehrsleistung nach ersten Erkenntnissen um gut 5,5% an. Ihr Marktanteil im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland nahm damit weiter zu.

Mit Blick auf den Modal Split konnte der Schienenpersonenverkehr in Deutschland seine Vorjahresposition behaupten und weist auch weiterhin einen Marktanteil von 7,8% auf. Hierbei gilt es zu berücksichtigen, dass wir im Berichtsjahr den Ausweis der Verkehrsleistung für den MIV nach eingehender Analyse rückwirkend bis 1994 an das auch beim BMVBS geführte höhere Niveau angepasst haben. Diese Anpassung dient der Vereinheitlichung und Vergleichbarkeit der Verkehrsstatistiken. Das Volumen des Gesamtmarkts fällt dadurch deutlich höher aus. Da sich die Werte der anderen Verkehrsträger nicht geändert haben, kam es zu Verschiebungen der Marktanteile. Für den Verkehrsträger Schiene bestätigt sich aber dennoch der seit einigen Jahren zu verzeichnende positive Entwicklungstrend.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) hat sich der bereits in den letzten Jahren gezeigte Abwärtstrend im Jahr 2011 fortgesetzt. Dabei wirkten sich die verbesserten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowohl auf den Linien- als auch auf den Gelegenheitsverkehr zwar stützend aus, konnten die negativen Effekte aus den zurückgehenden Schüler- und Auszubildendenzahlen aber nicht vollständig kompensieren. Insgesamt fiel der Rückgang mit rund 0,5% allerdings schwächer aus als im Vorjahr (1,8%). Trotzdem ging der Marktanteil des ÖSPV leicht um 0,1 Prozentpunkte zurück.

Im innerdeutschen Luftverkehr war eine ähnliche Entwicklung wie beim MIV zu beobachten. Nach einem starken Wachstum von knapp 5% im ersten Jahresdrittel 2011, gestützt auf die positiven Basiseffekte nach dem Pilotenstreik und den Einschränkungen durch die Vulkanaschewolken im Vorjahr, schwächte sich die Entwicklung im weiteren Jahresverlauf spürbar ab. Hierbei standen den kräftigen Konjunkturimpulsen dämpfende Effekte aus den hohen Kerosinpreisen und der neu eingeführten Luftverkehrssteuer gegenüber, da diese zumindest teilweise an die Kunden weitergegeben wurden. Im Gesamtjahr 2011 verzeichnete der Luftverkehr daher nur noch eine Verkehrsleistung auf Vorjahresniveau. Der Marktanteil blieb gegenüber dem Vorjahr stabil.

Europäischer Personenverkehrsmarkt

Die Staatsschuldenkrise in Europa hat zu einer angespannten Situation der öffentlichen Haushalte geführt und wirkte sich dadurch auch auf den europäischen Personenverkehrsmarkt aus. Insbesondere erhöhte sich der Druck auf die Bestellerorganisationen, Kosteneinsparungen zu realisieren, zum Beispiel durch mehr Privatisierung und Outsourcing sowie eine höhere Anzahl an Ausschreibungen.

Insgesamt ist die Nachfrage im Schienenpersonenverkehr in Europa nach ersten Erkenntnissen auf Basis der bisher vom Internationalen Eisenbahnverband (UIC) veröffentlichten unternehmensbezogenen Daten leicht angestiegen. Dabei waren jedoch durchaus Unterschiede zwischen den Bahnen zu verzeichnen. Allein unter den führenden europäischen Marktteilnehmern im Schienenpersonenverkehr reichte die Bandbreite von einem starken Zuwachs der unter dem Dach der Association of Train Operating Companies (ATOC) organisierten britischen Bahnen mit rund 5% über ein durchschnittliches Wachstum bei der französischen SNCF, unseren Gesellschaften und der polnischen PKP bis zu einem deutlichen Rückgang bei der italienischen FS.

Der Markt für grenzüberschreitende Verkehre hat sich im Berichtsjahr vor dem Hintergrund der bestehenden Eintrittsbarrieren eher verhalten entwickelt. Hohe Investitionen und Netzzugangsgebühren, staatliche Protektion sowie technische Hürden und langwierige, teure Zulassungsverfahren behinderten auch weiterhin die Einführung neuer Angebote. Die differierenden regionalen Entwicklungen sind aber auch auf die unterschiedlich weit fortgeschrittene Liberalisierung des Schienenpersonenverkehrs¹ in den einzelnen europäischen Ländern zurückzuführen.

In den für unsere Aktivitäten wichtigsten Ländern stellte sich die Marktentwicklung im Berichtsjahr – in alphabetischer Reihenfolge – wie folgt dar.

Dänemark

Bei einer insgesamt im europäischen Vergleich leicht unterdurchschnittlichen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung fielen auch die Konjunkturreffekte für den Personenverkehrsmarkt in Dänemark mit Blick auf die schwache Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen und des Privatkonsums nur verhalten aus. Nach ersten Einschätzungen konnte der Schienenpersonenverkehr aber dennoch einen Leistungsanstieg verzeichnen.

Gekennzeichnet war der Schienenmarkt auch weiterhin von einer hohen Wettbewerbsintensität und einer anhaltend angespannten Marktlage. Zusätzliche Unsicherheiten entstanden dadurch, dass angekündigte Ausschreibungen von Schienenverkehren zurückgezogen wurden.

¹... www.db.de/liberalisierungsindex

Das DSB-Tochterunternehmen DSBFirst hat im Jahresverlauf 2011 die Fernverkehrsaktivitäten im Öresundverkehr zwischen Dänemark und Schweden reduziert und die Verkehre zum Fahrplanwechsel im Dezember 2011 gänzlich eingestellt, was wiederum Einstiegschancen für neue Anbieter erhöhen könnte.

DB Arriva ist sowohl im Schienenpersonen- als auch im Busverkehrsmarkt als einer der führenden Anbieter in Dänemark tätig. Im April 2011 konnte Arriva zwei Drittel der größten in Dänemark jemals durchgeführten Busausschreibung gewinnen. Hierbei wurden 217 von insgesamt 337 ausgeschriebenen Linien von der Bestellerorganisation Movia an DB Arriva vergeben. Infolge der Koppelung der Verkehrsverträge an die Zinsentwicklung hat der Kostendruck auf die Busbetreiber durch stark gesunkene Zinsen zugenommen. Auch im Busmarkt blieb die Wettbewerbsintensität weiterhin hoch.

Großbritannien

Trotz der im europäischen Vergleich nur unterdurchschnittlichen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Großbritannien stieg die Nachfrage im Schienenpersonenverkehrsmarkt mit rund 5% stark an. Laut der ATOC sind die Passagierzahlen auf das höchste Niveau seit den 1920er-Jahren geklettert, was vor allem auf die zweistellig gestiegenen Kraftstoffpreise und spürbare Angebotsverbesserungen bei den Bahnen zurückzuführen ist. Darüber hinaus konnte auch die Pünktlichkeit deutlich verbessert werden.

DB Arriva ist im Berichtsjahr über die *Akquisition von Grand Central Railway*¹ in den Open-Access-Markt eingestiegen. Wir erwarten, dass zukünftig Open-Access-Verkehre in Großbritannien an Bedeutung gewinnen werden.

Auch die Niederländischen Bahnen (NS) werden nach dem Gewinn des Greater-Anglia-Franchisevertrags im Berichtsjahr über ihre Tochtergesellschaft Abellio ab Anfang 2012 ihre Wettbewerbsposition im britischen Schienenpersonenverkehr ausbauen.

Für Busbetreiber werden die Rahmenbedingungen in Großbritannien zunehmend schwieriger, da aus der schwachen wirtschaftlichen Entwicklung spürbare dämpfende Effekte resultieren. Es ist davon auszugehen, dass die staatlichen Subventionskürzungen (zum Beispiel bezogen auf Kraftstoffe) ausgeweitet werden.

Italien

In Italien hatten neben den schwachen Konjunkturreffekten die Budgetkürzungen infolge der Schuldenkrise einen starken Einfluss auf die Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs. So sind zum Beispiel aufgrund der bestehenden Verunsicherung über die Verfügbarkeit von Mitteln für den öffentlichen Nahverkehr Ausschreibungen weiter verzögert worden. Bei der staatlichen Ferrovie dello Stato (FS) hat sich der Rückgang der Verkehrsleistung nach 2% im Jahr 2010 im Berichtsjahr weiter verstärkt. Positiv entwickelte sich hingegen die Kooperation von DB Bahn Italia und den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB). Im Berichtsjahr verkehrten täglich zehn Züge auf der Relation von München über Innsbruck und Bozen nach Verona, Mailand, Bologna und Venedig.

Niederlande

In den Niederlanden fielen die Konjunkturreffekte für den Personenverkehrsmarkt vor dem Hintergrund stagnierender Erwerbstätigenzahlen und eines leicht rückläufigen Privatkonsums zwar schwach aus, im Schienenpersonenverkehr konnte aber dennoch nach ersten Einschätzungen ein deutliches Nachfrageplus erzielt werden.

Den größten Anteil am Schienenmarkt hält auch weiterhin die NS. Per Gesetz ist ihr bis zum Jahr 2015 das Bedienungsmonopol auf den am stärksten frequentierten Hauptstrecken, dem »Hoofdrailnet«, gesichert. Auch im Nahverkehr sind die NS (inklusive Syntus, eines Joint Ventures mit Keolis) der mit Abstand größte Akteur, gefolgt von DB Arriva, Veolia, Transdev und Connexion.

Marktpositionen Personenverkehr 2010

Nr. 2 im Schienenpersonenfernverkehr in Europa
— auf Umsatzbasis

1. SNCF
2. DB
3. FS
4. NS + Abellio
5. SBB

Nr. 1 im Schienenpersonennahverkehr in Europa
— auf Umsatzbasis

1. DB
2. SNCF + Keolis
3. FS
4. First Group
5. Go Ahead

Nr. 3 im öffentlichen Straßenpersonenverkehr
in Europa — auf Umsatzbasis

1. Veolia Transdev
2. RATP
3. DB
4. SNCF + Keolis
5. Transport for London (TfL)

Angaben für Wettbewerber basieren auf Geschäfts-/Research-Berichten und eigenen Berechnungen.

¹... Seite 77

Ertragslage 94
Entwicklung der Geschäftsfelder 100
Finanz- und Vermögenslage 114
Nachhaltigkeit 118

Weitere Informationen 126
Risikobericht 130
Nachtragsbericht 135
Prognosebericht 136

Der niederländische Busmarkt ist durch eine hohe Wettbewerbsintensität gekennzeichnet. Neu in diesen Markt eingestiegen ist im Berichtsjahr das israelische Transportunternehmen Egged, das seit Dezember 2011 den Busverkehr in der Region Waterland betreibt. DB Arriva ist auf dem niederländischen Markt sowohl mit Schienen- als auch mit Busverkehren stark vertreten. Im Busverkehr haben wir durch den Verlust der Waterland-Verkehre gegen Ende des Berichtsjahres Marktanteile verloren, die nicht durch die Betriebsaufnahme der auf zehn Jahre angelegten Stadtbusverkehre in Leystad, Provinz Flevoland, kompensiert werden konnten.

Schweden

In Schweden ist die Wirtschaft im Berichtsjahr mit rund 4,5% im europäischen Vergleich stark gewachsen. Dies hat sich auch positiv auf die Erwerbstätigkeit und den Privatkonsum ausgewirkt, die deutlich zulegen konnten, was wiederum zu einer Steigerung der Verkehrsnachfrage führte.

Während DB Arriva nach Ausschreibungsverlusten und daraus resultierenden Linienverlusten im Berichtsjahr im Busverkehr Marktanteilsverluste hinnehmen musste, haben wir unsere Marktposition im Schienenverkehr mit der Aufnahme des Betriebs unseres Joint Ventures mit der schwedischen Staatsbahn SJ, Botniatag, auf der Linie zwischen Umea und Lulea in der Region Norrland ausgebaut.

GÜTERVERKEHR

Deutscher Güterverkehrsmarkt

Güterverkehrsmarkt in Deutschland — in % auf Basis der Verkehrsleistung	WACHSTUMSRATE		MARKTANTEIL	
	2011	2010	2011	2010
Schienengüterverkehr	+5,3	+12,0	17,7	17,3
DB-Konzern	+4,3	+11,2	13,1	13,0
DB-konzernexterne Bahnen	+8,5	+14,3	4,6	4,3
Straßengüterverkehr	+5,0	+4,7	71,2	70,0
Binnenschiff	-10,6	+12,2	8,7	10,0
Rohrfernleitungen	-4,6	+1,9	2,4	2,6
Gesamtmarkt	+3,2	+6,6	100,0	100,0

Die Daten für das Jahr 2010/2011 entsprechen den per 15.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Die Marktanteile je Verkehrsträger sind gerundet und können daher in Summe von 100 abweichen.

Die sehr dynamische Entwicklung des deutschen Güterverkehrsmarkts (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) aus dem Jahr 2010 hat sich in den ersten Monaten des Berichtsjahres fortgesetzt. Dabei wurden die kräftigen Impulse aus dem wirtschaftlichen Umfeld im ersten Quartal 2011 durch vor allem in der Baubranche wirkende Basiseffekte

nach dem witterungsbedingt schwachen Vorjahresstart verstärkt. Nachdem sich die Wachstumsraten bis zum Spätsommer normalisiert hatten, verlor die Entwicklung im letzten Jahresdrittel 2011 mit der einsetzenden Konjunkturabkühlung unerwartet stark an Dynamik. Der Verkehrsleistungsanstieg auf dem deutschen Transportmarkt schwächte sich entsprechend nach rund 8,5% zu Beginn des Jahres 2011 auf gut 3% im Gesamtjahr ab.

Während sich der Schienen- und der Straßengüterverkehr überdurchschnittlich entwickelt haben und ihre Marktanteile ausbauen konnten, verzeichnete die Binnenschifffahrt vor allem witterungsbedingt einen starken Rückgang und dämpfte damit auch das Gesamtmarktwachstum. Ihr Marktanteil erreichte bei einem Verlust von über 1 Prozentpunkt einen neuen Tiefstwert.

Gekennzeichnet war der Markt, trotz der vor allem in der ersten Jahreshälfte aufgetretenen Laderaumengpässe, von einer anhaltend hohen Wettbewerbsintensität, die wiederum den Spielraum für die infolge stark gestiegener Kosten erforderlich gewordene Anhebung der Frachtraten begrenzt hat.

Für den Schienengüterverkehr verlief das Jahr 2011 bis zum Spätsommer mit einem Nachfrageplus von knapp 9% sehr positiv. Starke Impulse aus dem dynamischen Außenhandel und der expansiven Produktion im verarbeitenden Gewerbe und beim Rohstahl stützten vor allem die Nachfrage in den Bereichen Montan, Automotive und Chemie sowie im Kombinierten Verkehr. Im letzten Jahresdrittel 2011 hat sich das Bild unerwartet deutlich verändert. Die Abkühlung der Konjunktur hinterließ vor allem in der Stahl- und Chemiebranche deutliche Spuren, was sich entsprechend in der Transportnachfrage widerspiegelte. Auch im Kombinierten Verkehr schwächte sich das Wachstum ab, die Entwicklung zeigte sich insgesamt aber weiterhin überdurchschnittlich. Im Automotive-Bereich blieb die Nachfrage, gestützt auf die starken Exporte, hoch. Im Gesamtjahr 2011 stieg die Verkehrsleistung im deutschen Schienengüterverkehr zwar weniger stark als erwartet an, mit einem kräftigen Plus von 5,3% legten die Güterbahnen aber dennoch überdurchschnittlich zu. Der Marktanteil konnte weiter ausgebaut werden.

Der Verkehrsleistungsanstieg unserer Gesellschaften fiel unter Berücksichtigung der dynamischen Erholung im Vorjahr und der deutlichen Abkühlung zum Jahresende 2011 mit über 4% kräftig aus. Während der Anteil unserer Gesellschaften am Schienengüterverkehr in Deutschland um knapp 1 Prozentpunkt auf 74,1% (intramodal) zurückging, entwickelte sich der Anteil am gesamten Güterverkehrsmarkt (intermodal) leicht positiv.

Bei den DB-konzernexternen Bahnen hat sich die überdurchschnittliche Entwicklung der letzten Jahre fortgesetzt. Nach einem Anstieg um 14,3 % im Vorjahr konnte die Verkehrsleistung im Berichtsjahr erneut stark um etwa 8,5 % zulegen. Neben den insbesondere aus dem Außenhandel resultierenden kräftigen Konjunkturimpulsen, die zu einem sehr dynamischen Anstieg im bei den konzernexternen Bahnen mit knapp 45 % dominierenden Bereich der Containerverkehre führten, wurde das Nachfrageplus auch durch inter- und intramodale Verkehrsverlagerungen gestützt. Fortgesetzt hat sich die überdurchschnittliche Entwicklung der Montan- und Baustofftransporte sowie der Pkw-Verkehre. Im Gesamtjahr konnte der intramodale Marktanteil um fast 1 Prozentpunkt auf 25,9 % ausgebaut werden.

Nachdem die Entwicklung im Straßengüterverkehr (deutsche und ausländische Lkw – inklusive Kabotageverkehren in Deutschland) im Vorjahr nur unterdurchschnittlich ausfiel, stieg die Verkehrsleistung im ersten Quartal 2011 stark um fast 10 % an. Gestützt wurde das Wachstum vor allem infolge des milden Winters von Nachhol- und Basiseffekten aus dem für die Straße bedeutenden Baubereich. Im Jahresverlauf verlor die Entwicklung jedoch spürbar an Dynamik und in einzelnen Monaten waren sogar Rückgänge zu verzeichnen. Auch die ansonsten saisonübliche Herbstspitze fiel vergleichsweise moderat aus. Trotz der insgesamt schwächer als erwartet verlaufenden Gesamtentwicklung stieg die Verkehrsleistung im Gesamtjahr deutlich um etwa 5 % an. Der Marktanteil konnte um gut 1 Prozentpunkt auf 71,2 % ausgebaut werden.

Während die deutschen Lastkraftwagen einen Leistungsanstieg um etwa 4 % verzeichneten, entwickelten sich die grenzüberschreitenden Verkehre dominierenden ausländischen Lkw erneut deutlich dynamischer. Gestützt auf die starken Außenhandelsimpulse fiel ihr Leistungsanstieg mit etwa 7 % fast doppelt so stark aus. Dabei waren es wie bereits im Vorjahr vor allem Lkw aus dem südosteuropäischen Raum, die gemäß der Mautstatistik des Bundesamtes für Güterverkehr ihre Leistung mit Wachstumsraten von mehr als 20 % überdurchschnittlich steigern konnten. Gekennzeichnet war der Markt auch weiterhin von einer hohen Wettbewerbsintensität und starken Kostensteigerungen, die neben Mehraufwendungen für Personal und Laderaumbeschaffung vor allem aus den gegenüber dem Vorjahr nochmals deutlich um fast 16 % gestiegenen Dieselpreisen resultierten.

Nach der dynamischen Erholung im Vorjahr konnte die Binnenschifffahrt im Berichtsjahr kaum von den starken Konjunkturimpulsen profitieren. Nach der mehrwöchigen Rheinsperrung zu Jahresbeginn 2011 infolge eines Tankerunfalls waren es in den Folgemonaten witterungsbedingte Einschränkungen in Form von Hoch- und vor allem Niedrigwasser, die die Entwicklung stark belastet haben. Abgesehen vom Februar 2011 konnte in keinem Monat das Vorjahresniveau überschritten werden. Im November fielen die Pegel auf dem Rhein als der mit Abstand wichtigsten Wasserstraße auf einen historischen Tiefstand und verursachten einen Einbruch von knapp 35 % in der Tank- und Trockenschifffahrt. Im Gesamtjahr ging die Verkehrsleistung entsprechend deutlich um über 10 % zurück. Der Marktanteil fiel ebenso deutlich um mehr als 1 Prozentpunkt auf unter 9 % und erreichte damit einen neuen Tiefstwert.

Europäischer Schienengüterverkehr

Nach der starken Erholung des europäischen Schienengüterverkehrs im Vorjahr mit einem Anstieg der Verkehrsleistung um über 7 % hat sich die dynamische Entwicklung zu Jahresanfang 2011 zunächst weiter fortgesetzt, dann in der zweiten Jahreshälfte jedoch deutlich verlangsamt. Im Gesamtjahr 2011 stieg die Verkehrsleistung der Güterbahnen in Europa nach unseren Berechnungen um rund 5,5 % gegenüber dem Vorjahr an. Das Wachstum wurde vor allem von einer hohen Nachfrage in den dominierenden Bereichen Kombiniertes Verkehr und Montan getragen. Mit einem Anstieg um 5,8 % legte der Schienengüterverkehr von DB Schenker Rail leicht überdurchschnittlich zu.

Mit Blick auf die einzelnen Länder zeigte sich wie bereits in den letzten Jahren eine sehr heterogene Entwicklung. Analog der unterschiedlichen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und Vorjahresentwicklungen (Basiseffekte) wiesen auch die Ergebnisse des Schienengüterverkehrs eine große Bandbreite auf. Während zum Beispiel der nach Deutschland zweitgrößte Markt in Polen erneut zweistellig zulegen konnte, schrumpfte der italienische Schienengüterverkehrsmarkt weiter. In den für unsere Aktivitäten wichtigsten Ländern stellte sich die Entwicklung wie folgt dar:

Großbritannien

Trotz der im europäischen Vergleich nur unterdurchschnittlichen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung konnte der Schienengüterverkehr in Großbritannien im Jahr 2011 einen kräftigen Verkehrsleistungsanstieg verzeichnen. Die positive Entwicklung der Transportvolumina wurde vor allem durch die verstärkte Nachfrage nach Kohle gestützt. Ursächlich hierfür war die relative Verteuerung von Gas im Vergleich zu Kohle. Nach dem signifikanten Einbruch in den letzten Jahren sind die Kohletransporte damit wieder der dominierende Güterbereich. Während auch bei den Exportverkehren, zum Beispiel im Bereich Intermodal, eine robuste Steigerung zu verzeichnen war, fiel die Entwicklung im Bereich Bau vergleichsweise moderat aus. Inländische Automobilverkehre konnten ebenfalls einen Anstieg verzeichnen.

Im europäischen Vergleich legte die Gesamtverkehrsleistung der Güterbahnen überdurchschnittlich zu. DB Schenker Rail UK verzeichnete dabei einen Leistungsanstieg um 7,5%. Der intermodale Marktanteil der Schiene verbesserte sich leicht und lag im Berichtsjahr bei etwa 12%.

Polen

Der Schienengüterverkehrsmarkt in Polen konnte im Berichtsjahr mit einem Wachstum von rund 11% erneut zweistellig zulegen. Gestützt wurde die Nachfrage von starken Konjunkturergebnissen, vor allem aus den Schlüsselindustrien Automotive, Metall, Baustoffe und Papier. Im Bereich Kohle entwickelt sich Polen weiterhin von einem klassischen Exporteur zu einem Importeur. Seit dem Jahr 2008 übersteigt der jährliche Kohleimport infolge von Minenschließungen die Ausfuhr. Obwohl der Kohleexport seit dem Jahr 2009 wieder einen leichten Anstieg zu verzeichnen hat, erhöht sich die Differenz zwischen Kohleimport- und -ausfuhr zunehmend.

Dominiert wird der Schienengüterverkehrsmarkt nach wie vor von der staatlichen PKP Cargo, die ihre Verkehrsleistung, nicht zuletzt über entsprechende Preismaßnahmen, weiter ausbauen und ihre mit einem Anteil von etwa 70% führende Marktposition behaupten konnte. Die DB Schenker Rail Polska hat ihre Fokussierung auf rentable Verkehre fortgesetzt, konnte infolgedessen das Leistungsniveau des Vorjahres allerdings nicht halten und verzeichnete einen leichten Rückgang des intermodalen Marktanteils um etwa 1 Prozentpunkt auf 6,4%.

Frankreich

Nach einem starken ersten Halbjahr 2011 hat auch in Frankreich die Entwicklung auf dem Schienengüterverkehrsmarkt im weiteren Jahresverlauf spürbar an Dynamik verloren. Geringere Transportvolumina waren insbesondere in der Stahl- und der Automobilindustrie sowie im intermodalen Verkehr zu verzeichnen. Darüber hinaus war branchenübergreifend mit der steigenden Unsicherheit über die weitere Entwicklung ein Trend zur Reduzierung der Lagerbestände erkennbar. Durch den Anstieg des BIP sowie eine anhaltende Expansion des Außenhandels und der Industrieproduktion blieben die Konjunkturergebnisse im Gesamtjahr jedoch kräftig. Positiv wirkte sich auch die im Vorjahresvergleich deutlich geringere Anzahl von Streiktagen aus, die die Entwicklung im Vorjahr noch spürbar belastet hatten. Während der Modal Split für die Schiene insgesamt im Berichtsjahr mit rund 9% deutlich unter dem europäischen Durchschnitt konstant geblieben ist, ging der intramodale Anteil der Fret SNCF weiter zurück. Trotz der auch weiterhin noch bestehenden operativen und informativen Barrieren verzeichneten die Wettbewerber der Fret SNCF eine überdurchschnittliche Entwicklung und bauten ihren Anteil auf rund 25% aus. Der größte intramodale Wettbewerber für die Fret SNCF ist unsere Tochtergesellschaft Euro Cargo Rail (ECR), die mit einem Verkehrsleistungsanstieg um 49% ihren Marktanteil deutlich ausbauen konnte.

Spanien

Der Schienengüterverkehr in Spanien konnte in einem insgesamt schwachen gesamtwirtschaftlichen Umfeld erneut einen kräftigen Verkehrsleistungszuwachs von gut 7% verzeichnen und blieb damit nur knapp unter dem Vorjahresanstieg, aber insgesamt noch deutlich hinter dem Vorkrisenniveau aus dem Jahr 2008 zurück. Marktführer in Spanien ist die staatliche Renfe Mercancías mit einem Anteil von etwa 94%. Der Modal Split der Schiene liegt mit nur etwa 3% deutlich unter dem europäischen Durchschnitt.

Unsere Tochtergesellschaft Transfesa erbringt überwiegend Speditionsleistungen mit Fokus auf die Automobilindustrie. Seit Frühjahr 2011 werden die Schienenverkehre teilweise von unserer Tochtergesellschaft Activa Rail durchgeführt.

Rumänien

Der Schienengüterverkehrsmarkt in Rumänien hat sich im Jahr 2011 überdurchschnittlich stark entwickelt. Trotz eines im osteuropäischen Vergleich nur unterdurchschnittlichen Wirtschaftswachstums wurde die Transportnachfrage durch starke Impulse aus einer dynamischen Entwicklung der Industrieproduktion und einem kräftigen Außenhandel gestützt. Mit einem Verkehrsleistungsanstieg um über 15% konnten sich die Güterbahnen im Berichtsjahr gegenüber dem dominierenden Transportträger Straße durchsetzen.

Der rumänische Schienengüterverkehrsmarkt wird mit einem Anteil von knapp 50% von der Staatsbahn CFR Marfa dominiert. Die größte private Güterbahn ist Grup Feroviar Roman (GFR), die ihren Marktanteil auf knapp 30% ausbauen konnte. Die DB Schenker Rail Romania konnte die Verkehrsleistung im Berichtsjahr verdoppeln und ihren Marktanteil auf knapp 5% steigern.

Bulgarien

Mit einem Wirtschaftswachstum von gut 1,5% fiel die Entwicklung in Bulgarien im Vergleich zu anderen osteuropäischen Ländern ebenfalls unterdurchschnittlich aus. Die Verkehrsleistung auf dem Schienengüterverkehrsmarkt legte mit einem Plus von etwa 6% aber deutlich zu. Der Schienengüterverkehr wird von der Bulgarischen Staatsbahn (BDZ) dominiert, die sich im Berichtsjahr mit dem Markt entwickelt hat. Der größte private Anbieter ist die Bulgarian Railway Company (BRC) mit einem Marktanteil von mehr als 10%. Mehrheitlicher Eigentümer der BRC ist die rumänische Güterbahn GFR. Die DB Schenker Rail Bulgaria konnte die Verkehrsleistung nach dem Markteintritt im Vorjahr deutlich steigern und somit ihren Marktanteil im Berichtsjahr auf knapp 8% annähernd verdoppeln.

Europäischer Landverkehr

Die im ersten Halbjahr 2011 noch angestiegene Nachfrage im europäischen Landverkehrsmarkt hat sich durch die Schuldenkrise und die damit einhergehende Konjunkturabkühlung im weiteren Jahresverlauf abgeschwächt. Nach einem saisonbedingten Rückgang im Spätsommer legte die Nachfrage zur Hauptsaison im Herbst 2011 nur unerwartet leicht zu und schwächte sich in den letzten beiden Monaten des Jahres bereits wieder ab.

Die im Jahresverlauf vergleichsweise konstant hohen Frachtführerpreise sorgten für einen starken Margendruck bei den Netzwerkespediteuren, der Preiserhöhungen zwingend erforderlich machte. Durch den intensiven Wettbewerb zwischen den Speditionsnetzwerken blieb der Spielraum für entsprechende Erhöhungen jedoch eingeschränkt.

Auch wenn die Dynamik der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in der zweiten Jahreshälfte 2011 deutlich nachgelassen hat, konnte im europäischen Landverkehrsmarkt für das Gesamtjahr 2011 gemessen am Umsatz ein Wachstum von rund 7% im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet werden. Aufgrund der überdurchschnittlichen Entwicklung konnte DB Schenker dabei seine Position als Marktführer im europäischen Landverkehr behaupten.

Luftfracht

Nachdem die Verluste des Luftfrachtmarkts aus dem Krisenjahr 2009 mit der dynamischen Erholung im Jahr 2010 bereits wieder mehr als ausgeglichen werden konnten, wurde für das Jahr 2011 erwartet, dass der Markt zu seinen üblichen Wachstumsraten von 4 bis 6% zurückkehren würde. Während diese Erwartung zu Beginn des Jahres 2011 noch erfüllt wurde, entwickelte sich der Markt jedoch ab dem späten Frühjahr negativ.

Die Ursachen für diese schwache Entwicklung sind vor allem in der Nuklearkatastrophe in Japan, in den Unruhen in Nordafrika und im Nahen Osten sowie in den auf der Schuldenkrise basierenden Unsicherheiten zu sehen. Insbesondere in dem für die Luftfracht wichtigsten Markt Asien/Pazifik war die Entwicklung schwach, dort sank das Volumen um etwa 5%.

Die schwache Nachfrage traf auf deutliche Kapazitätswachse bei den Fluggesellschaften, was zu Laderaumüberschüssen und einem entsprechenden Druck auf die Frachtraten führte. Belastend wirkte sich zusätzlich der hohe Kerosinpreis im Berichtsjahr aus, der etwa ein Drittel über dem Vorjahresniveau und damit deutlich über den Erwartungen lag. Darüber hinaus war bereits zur Jahresmitte hin eine Verlagerung von der Luft- zur Seefracht zu beobachten. Im Gesamtjahr verzeichnete der Luftfrachtmarkt einen leichten Rückgang um 0,6%.

Die schwierigen Marktbedingungen führten im Berichtsjahr bei DB Schenker Logistics zu einem überdurchschnittlichen Volumenrückgang von 6%, da DB Schenker Logistics auf den vom Rückgang besonders betroffenen Verbindungen hohe Marktanteile hat und sein inneramerikanisches Luftfrachtgeschäft im Berichtsjahr eingestellt hat. DB Schenker Logistics konnte dennoch seine Marktposition behaupten.

Seefracht

Trotz des teilweise volatilen politischen und wirtschaftlichen Marktumfelds im Berichtsjahr verlief die Entwicklung in der globalen Seefracht positiv. Im Gesamtjahr haben die Seefrachtvolumina um rund 5,5% gegenüber dem Vorjahr zugelegt. Wachstumstreiber waren erneut die aus Asien kommenden Verkehre, beispielsweise Asien – Nordeuropa (+12%) und der innerasiatische Verkehr (+9%). Darüber hinaus trugen auch die Volumina von Europa nach Asien mit einem Anstieg um etwa 15% zur positiven Entwicklung bei.

Dieses Wachstum traf auf den volumenstarken Handelsrouten auf deutlich stärker steigende Kapazitäten. Die von den Reedern dort neu eingebrachte Tonnage betrug etwa 17%, wodurch die Seefrachtraten im Jahresverlauf stark unter Druck gerieten. Überkapazitäten waren in weiten Teilen des Berichtsjahres das bestimmende Thema im Markt.

Mit einem Wachstum von 7% gegenüber dem Vorjahr fiel die Volumenzunahme bei DB Schenker Logistics im Berichtsjahr erneut stärker aus als im Gesamtmarkt. DB Schenker Logistics konnte damit seine Marktposition sichern.

Kontraktlogistik

Nachdem der Markt im Bereich Kontraktlogistik/Supply Chain Management (CL/SCM) im Vorjahr bereits um 7% gestiegen war, konnte er im Berichtsjahr mit einem Anstieg um etwa 6% erneut stark wachsen. Dies ist unter anderem auf steigende Outsourcing-Raten und die anhaltend positive Entwicklung in den Kernindustrien der Kontraktlogistik zurückzuführen.

Insgesamt waren bei Industrie und Handel weiter gute Kapazitätsauslastungen und Auftragslagen zu beobachten, mit zuletzt jedoch geringerem Wachstum. Die Produktionsmengen in unseren Kernindustrien (Automotive, Consumer, Electronics, Industrial) lagen, vor allem für Electronics, über den Vorjahreswerten. In allen Schwellenländern und Regionen – vor allem in den Schwellenländern – konnte eine positive Entwicklung verzeichnet werden.

DB Schenker Logistics verzeichnete in diesem wettbewerbsintensiven Umfeld ein Umsatzwachstum von 13% und konnte seine Marktposition damit behaupten.

Marktpositionen Transport und Logistik 2010

Nr. 1 im Schienengüterverkehr in Europa
 — auf Basis tkm

1. DB Schenker
2. PKP Cargo
3. SNCF
4. Rail Cargo Austria
5. Trenitalia

Nr. 1 im europäischen Landverkehr
 — auf Umsatzbasis

1. DB Schenker
2. DHL
3. DSV
4. Dachser
5. Geodis

Nr. 2 in der weltweiten Luftfracht
 — auf Basis t

1. DHL
2. DB Schenker
3. Kuehne + Nagel
4. Panalpina

Nr. 3 in der weltweiten Seefracht
 — auf Basis TEU

1. Kuehne + Nagel
2. DHL
3. DB Schenker
4. Panalpina

Nr. 5 in der globalen Kontraktlogistik
 — auf Umsatzbasis

1. DHL
2. CEVA Logistics
3. Kuehne + Nagel
4. Wincanton
5. DB Schenker

Angaben für Wettbewerber basieren auf
 Geschäfts-/Research-Berichten und eigenen
 Berechnungen.

ERTRAGSLAGE

- ::: POSITIVE EFFEKTE AUS DER LEISTUNGSENTWICKLUNG
- ::: SPÜRBARE ERHÖHUNG VON UMSATZ UND BEREINIGTEM EBIT
- ::: ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER POSITIV

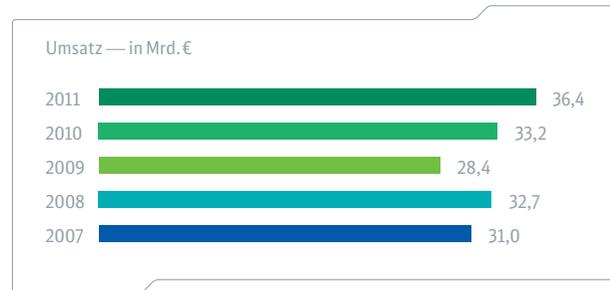
Wesentliche Änderungen im Vorjahresvergleich

Die Aufwands- und Ertragsentwicklung wurde im Berichtsjahr auch durch *Veränderungen im Konsolidierungskreis* ¹ beeinflusst.

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

- ::: Die britische Arriva wird seit dem 1. September 2010 mit Ausnahme der im Februar 2011 veräußerten Aktivitäten von *Arriva Deutschland* ² vollkonsolidiert und im neuen Geschäftsfeld DB Arriva geführt. Im Berichtsjahr wurde DB Arriva erstmalig ganzjährig in den Konzernabschluss einbezogen.
- ::: Bestandteil des Geschäftsfelds DB Arriva sind seit dem 1. Januar 2011 neben den übernommenen Aktivitäten von Arriva außerhalb Deutschlands auch die europäischen Aktivitäten im Schienenpersonennah- sowie im Busverkehr, die vormals Bestandteil der Geschäftsfelder DB Bahn Regio beziehungsweise DB Bahn Stadtverkehr waren. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.
- ::: Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio werden seit dem 1. Januar 2011 ausschließlich die Regionalverkehrsaktivitäten (Bus und Schiene) des DB-Konzerns in Deutschland geführt. Das bisherige Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr ist zum 1. Januar 2011 im Geschäftsfeld DB Bahn Regio aufgegangen. Die Zahlen für das Jahr 2010 wurden entsprechend angepasst.
- ::: Infolge der im Rahmen der Tarifabschlüsse getroffenen Festlegung zur *Reduzierung der Sollarbeitszeit* ³ stiegen die Mitarbeiterzahlen und Arbeitsentgelte rechnerisch an. Die Geschäftsfelder DB Arriva und DB Schenker Logistics sind davon nicht betroffen.
- ::: Eine *Erläuterung der rechnungslegungsbezogenen Veränderungen* ⁴ für den Vorjahresvergleich finden Sie im Anhang.

Umsatzentwicklung



Umsatzerlöse — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB ML-Konzern	36.449	33.152	+ 3.297	+ 9,9
± Sondereffekte	- 78	-	- 78	-
DB ML-Konzern bereinigt	36.371	33.152	+ 3.219	+ 9,7
± Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen	- 2.025	- 3	- 2.022	-
± Effekte aus Währungskursänderungen	12	-	+ 12	-
DB ML-Konzern - vergleichbar	34.358	33.149	+ 1.209	+ 3,6

Der Umsatz ist im Berichtsjahr mit einem Plus von 9,9% im Vergleich zum Vorjahr weiter spürbar gestiegen. Dies resultierte zum einen aus der anhaltend positiven wirtschaftlichen Entwicklung und den damit verbundenen Leistungszuwächsen. Zum anderen machten sich auch Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen infolge der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung von Arriva bemerkbar.

Positive Effekte aus Leistungszuwächsen waren im Regionalverkehr, im Schienengüterverkehr, im Europäischen Landverkehr und in der Seefracht zu verzeichnen.

Auf den Umsatz wirkten sich im Berichtsjahr erstmals auch Sondereffekte infolge der *Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts* ⁵ aus. Seit der Entscheidung zur Neuausrichtung wurden die Umsatzerlöse der betroffenen Aktivitäten in Höhe von 78 Mio. € als Sondereffekte behandelt. Die Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen betreffen fast ausschließlich Arriva mit einem Beitrag in Höhe von 2.001 Mio. €. Aus Währungsänderungen resultierten im Vorjahresvergleich in Summe nur geringfügige Effekte auf die Umsatzentwicklung.

Bereinigt um Sondereffekte, Währungskurs- und Konsolidierungskreisänderungen lag das Umsatzwachstum bei 3,6%.

¹ Seite 156, ² Seite 77, ³ Seite 120, ⁴ Seite 156, ⁵ Seite 78

Ertragslage 94
Entwicklung der Geschäftsfelder 100
Finanz- und Vermögenslage 114
Nachhaltigkeit 118

Weitere Informationen 126
Risikobericht 130
Nachtragsbericht 135
Prognosebericht 136

Gesamtumsatz nach Geschäftsfeldern — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	3.794	3.729	+ 65	+1,7
DB Bahn Regio	8.718	8.603	+115	+1,3
DB Arriva	3.367	1.236	+2.131	+172
DB Schenker Rail	4.924	4.584	+340	+7,4
DB Schenker Logistics	14.867	14.310	+557	+3,9
DB Dienstleistungen	1.413	1.274	+139	+10,9
Sonstige	280	288	- 8	-2,8
Konsolidierung	-992	-872	-120	+13,8
DB ML-Konzern	36.371	33.152	+3.219	+9,7

Die Umsatzentwicklung verlief im Berichtsjahr in allen Geschäftsfeldern positiv.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr profitierte von höheren spezifischen Erlösen, sodass der Gesamtumsatz trotz einer leicht gesunkenen Verkehrsleistung etwas zulegen konnte.

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

Durch die erstmalig ganzjährige Einbeziehung ist der Umsatz des Geschäftsfelds DB Arriva deutlich angestiegen. Aber auch auf vergleichbarer Basis (Zeitraum September bis Dezember) hat sich DB Arriva gut entwickelt.

Starke Anstiege des Gesamtumsatzes waren leistungsgetrieben in den Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail zu verzeichnen.

Detaillierte Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel *Entwicklung der Geschäftsfelder*¹.

Die Umsätze im Bereich Sonstige lagen unterhalb des Vorjahreswerts.

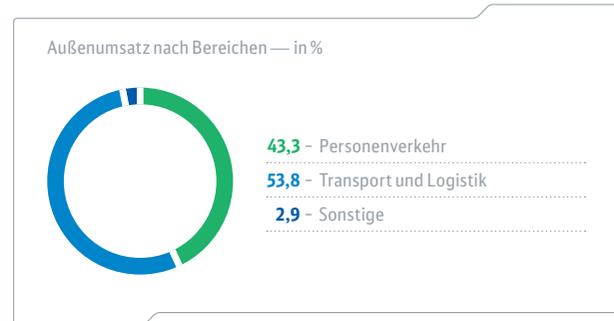
Höhere Innenumsätze im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen führten zu gestiegenen Konsolidierungseffekten.

Außenumsatz nach Geschäftsfeldern — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	3.705	3.641	+ 64	+1,8
DB Bahn Regio	8.653	8.543	+110	+1,3
DB Arriva	3.365	1.235	+2.130	+172
DB Schenker Rail	4.713	4.393	+320	+7,3
DB Schenker Logistics	14.835	14.287	+548	+3,8
DB Dienstleistungen	836	773	+63	+8,2
Sonstige	264	280	-16	-5,7
DB ML-Konzern	36.371	33.152	+3.219	+9,7

Die Entwicklung der Außenumsatzerlöse folgt mit Ausnahme des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen der Entwicklung der Gesamtumsätze.

In der Struktur der externen Umsatzerlöse stiegen im Berichtsjahr die Anteile der Geschäftsfelder im Personenverkehr auf 43,3%, während der Anteil des Bereichs Transport und Logistik auf 53,8% zurückging.

Außenumsatz nach Geschäftsfeldern — in %	2011	2010
DB Bahn Fernverkehr	10,2	11,0
DB Bahn Regio	23,8	25,8
DB Arriva	9,3	3,7
DB Schenker Rail	13,0	13,3
DB Schenker Logistics	40,8	43,1
DB Dienstleistungen	2,3	2,3
Sonstige	0,6	0,8



Außenumsatz nach Regionen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Deutschland	20.683	20.136	+ 547	+2,7
Übriges Europa	11.155	8.663	+2.492	+28,8
Asien/Pazifik	2.392	2.099	+293	+14,0
Nordamerika	1.626	1.780	-154	-8,7
Übrige Welt	515	474	+41	+8,6
DB ML-Konzern	36.371	33.152	+3.219	+9,7

Auch in der regionalen Umsatzverteilung spiegeln sich die Effekte aus den Leistungszuwächsen, die in allen Regionen bis auf in Nordamerika zu Umsatzsteigerungen führten, und der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung von Arriva wider. Der Anteil des in Europa außerhalb Deutschlands erzielten Umsatzes legte deshalb deutlich zu.

In der Region Asien/Pazifik ist die Entwicklung anhaltend dynamisch, aber im Vergleich zum Vorjahresanstieg spürbar abgeschwächt.

¹ ... Seite 100 ff.

Der Rückgang in Nordamerika resultierte aus der schwachen Geschäftsentwicklung sowie der *Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts*¹ bei DB Schenker Logistics in dieser Region.

In Deutschland zeigte sich die Umsatzentwicklung, bedingt durch die vergleichsweise stabile Entwicklung im Personenverkehr, mit einem Anstieg um 2,7% weniger stark als in den Regionen Übriges Europa und Asien/Pazifik.

Der Anteil des außerhalb Deutschlands erzielten Umsatzes stieg dementsprechend von 39% im Vorjahr auf 43% im Berichtsjahr an.

Außenumsatz nach Regionen — in %



56,9 - Deutschland
30,7 - Übriges Europa
6,6 - Asien/Pazifik
4,5 - Nordamerika
1,3 - Übrige Welt

Ergebnisentwicklung

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung — in Mio. €	2011	Umgliederungen	Sondereffekte	2011 bereinigt	2010 bereinigt	Veränderung absolut	davon Konsolidierungseffekte	davon Währungskurseffekte
Umsatz	36.449	-	-78	36.371	33.152	+3.219	+2.022	-12
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.024	-	-	1.024	879	+145	+4	-
Sonstige betriebliche Erträge	2.225	-	-101	2.124	1.952	+172	+55	-11
Materialaufwand	-22.521	-	131	-22.390	-20.987	-1.403	-683	+9
Personalaufwand	-9.911	-	28	-9.883	-8.515	-1.368	-943	+6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.170	-	128	-4.042	-3.678	-364	-281	+13
Abschreibungen	-1.870	75	57	-1.738	-1.673	-65	-96	+1
Operatives Ergebnis (EBIT) Bereinigtes EBIT	1.226	75	165	1.466	1.130	+336	+78	+6
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	-418	23	-	-395	-423	+28	-8	-2
Operatives Ergebnis nach Zinsen	-	-	-	1.071	707	+364	+70	+4
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen Beteiligungsergebnis	12	-	-	12	11	+1	+2	-
Übriges Finanzergebnis	1	-23	-	-22	-67	+45	+2	-14
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-75	-	-75	-	-75	-50	-
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-165	-165	-107	-58	-	-
Ergebnis vor Steuern	821	-	-	821	544	+277	+24	-10

Die im Folgenden dargestellte Entwicklung beschreibt die um Sondereffekte bereinigten Veränderungen der wesentlichen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung im Berichtsjahr.

Die Auswirkungen der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung von Arriva sind in der vorhergehenden Tabelle dargestellt und werden im Folgenden nicht mehr erläutert. In der Entwicklung der sonstigen Erträge spiegeln sich die höheren Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen (unter anderem für einen ICE-Unfall) wider.

Der Materialaufwand lag im Berichtsjahr spürbar höher als im Vorjahr. Ursächlich hierfür waren mengenbedingt gestiegene bezogene Vorleistungen im Geschäftsfeld DB Schenker

Logistics sowie deutlich höhere Energie- und Instandhaltungsaufwendungen. Der prozentuale Zuwachs des Materialaufwands lag dabei leicht unterhalb des Ertragswachstums.

Der Personalaufwand lag deutlich oberhalb des Vorjahreswerts. Hier machten sich Tariferhöhungen und die höhere Mitarbeiterzahl bemerkbar.

Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen deutlich an. Hier machten sich gestiegene Aufwendungen für Mieten und Leasing sowie höhere Aufwendungen für sonstige Serviceleistungen im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics bemerkbar.

¹ ... Seite 78

Ertragslage 94
Entwicklung der Geschäftsfelder 100
Finanz- und Vermögenslage 114
Nachhaltigkeit 118

Weitere Informationen 126
Risikobericht 130
Nachtragsbericht 135
Prognosebericht 136

Im Saldo war die Entwicklung des bereinigten EBITDA im Berichtsjahr mit einem Anstieg um 401 Mio. € beziehungsweise 14,3% auf 3.204 Mio. € deutlich positiv (im Vorjahr: 2.803 Mio. €).

Die Abschreibungen lagen akquisitionsbedingt oberhalb des Vorjahreswerts.

Insgesamt haben sich das bereinigte EBIT und das operative Ergebnis nach Zinsen im Berichtsjahr deutlich verbessert.

Der operative Zinssaldo lag dabei auf Vorjahresniveau. Die bereinigte EBITDA- und EBIT-Marge stiegen im Berichtsjahr wieder an (8,5% auf 8,8% beziehungsweise von 3,4% auf 4,0%). Ursächlich dafür war die Entwicklung in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Schenker Logistics, die ihre EBIT-Margen spürbar verbessern konnten.

Das deutlich verbesserte übrige Finanzergebnis ergab sich aus einem im Vorjahreswert enthaltenen negativen Einmaleffekt infolge von Änderungen im Diskontierungszinssatz. Der Anstieg konnte aber nicht die negativen Effekte aus der PPA-Amortisation von Kundenverträgen und dem Rückgang des außerordentlichen Ergebnisses kompensieren, sodass sich das Ergebnis vor Steuern in einer vergleichbaren Größenordnung wie das operative Ergebnis nach Zinsen verbesserte.

ÜBERLEITUNG AUF DIE BEREINIGTE ERGEBNISRECHNUNG

Die Überleitung auf die bereinigte Ergebnisdarstellung erfolgt in zwei Schritten: Erst werden standardmäßige Umgliederungen vorgenommen und dann einzelfallbezogene Sondereffekte bereinigt.

	2011	UMGLIEDERUNGEN			BEREINIGUNG SONDEREFFEKTE			2011 bereinigt
		Auf/ Abzinsung IFRS	Beteili- gungs- ergebnis	PPA- Amorti- sation	personal- bezogene Rückstel- lungen	Umstruk- turierung US Domestic	Sonstige	
Überleitung auf die bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung — in Mio. €	2011							2011 bereinigt
Umsatz	36.449	-	-	-	-	-78	-	36.371
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.024	-	-	-	-	-	-	1.024
Sonstige betriebliche Erträge	2.225	-	-	-	-4	-22	-75	2.124
Materialaufwand	-22.521	-	-	-	-	107	24	-22.390
Personalaufwand	-9.911	-	-	-	-	28	-	-9.883
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.170	-	-	-	-	70	58	-4.042
Abschreibungen	-1.870	-	-	75	-	13	44	-1.738
Operatives Ergebnis (EBIT) Bereinigtes EBIT	1.226	-	-	75	-4	118	51	1.466
Zinsergebnis Operativer Zinssaldo	-418	23	-	-	-	-	-	-395
Operatives Ergebnis nach Zinsen	-	23	-	75	-4	118	51	1.071
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen								
Beteiligungsergebnis	12	-	-	-	-	-	-	12
Übriges Finanzergebnis	1	-23	-	-	-	-	-	-22
PPA-Amortisation Kundenverträge	-	-	-	-75	-	-	-	-75
Außerordentliches Ergebnis	-	-	-	-	4	-118	-51	-165
Ergebnis vor Steuern	821	-	-	-	-	-	-	821

Die im ersten Schritt vorgenommenen Umgliederungen umfassen im Wesentlichen zwei Sachverhalte. Aus dem Zinsergebnis werden zunächst solche Bestandteile umgegliedert, die nicht mit den Netto-Finanzschulden und Pensionsrückstellungen zusammenhängen. Dabei handelt es sich vorwiegend um Auf- und Abzinsungseffekte von langfristigen Rückstellungen (ohne Pensionsverpflichtungen) und langfristigen Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden). Der nichtoperative Charakter dieser Bestandteile zeigt sich auch daran, dass der Einfluss auf das Zinsergebnis sehr stark vom jeweiligen Zinssatz am Abschlussstichtag abhängt. Nach diesen Bereinigungen

ergibt sich der operative Zinssaldo, der in seinen Bestandteilen mit den Netto-Finanzschulden (inklusive Verbindlichkeiten aus Finance Lease) sowie den Pensionsrückstellungen korreliert.

Die zweite wesentliche Umgliederung betrifft Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte, die im Zuge der Kaufpreisallokation von Akquisitionen (Purchase Price Allocation; PPA) bei der Bewertung langfristiger Kundenverträge aktiviert wurden. Dieser Sachverhalt spielt insbesondere bei Akquisitionen im Personenverkehr eine Rolle, weil ein wesentlicher Bestandteil der Kaufpreisbewertung die bestehenden Verträge mit Bestellerorganisationen sind. Um eine operative

Beurteilung dieser bei Akquisitionen miterworbenen Verkehrsverträge sicherzustellen und eine Ungleichbehandlung mit anderen Verkehrsverträgen zu verhindern, werden diese Abschreibungsbestandteile aus dem operativen Ergebnis eliminiert. Der im Berichtsjahr umgegliederte Betrag entfällt fast vollständig auf die Akquisition von Arriva.

Im zweiten Schritt der Überleitung werden die Sondereffekte bereinigt. Dabei handelt es sich um Sachverhalte, die dem Grunde und/oder der Höhe nach als außerordentlich gelten und deren Ausweis im bereinigten Ergebnis die operative Entwicklung im Zeitablauf wesentlich beeinträchtigen würde. Unabhängig von der Höhe werden Buchgewinne und -verluste aus Transaktionen mit Beteiligungen/Finanzanlagen bereinigt. Darüber hinaus werden Einzelsachverhalte bereinigt, sofern sie außerordentlichen Charakter haben, buchhalterisch sauber abgegrenzt und bewertet werden können und ihrer Höhe nach wesentlich sind. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Höhe des außerordentlichen Ergebnisses im Vorjahresvergleich sowie im Aufriss nach Geschäftsfeldern. Der aus dem operativen Ergebnis umgegliederte Betrag wird jeweils gesondert ausgewiesen.

AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS NACH GESCHÄFTSFELDERN

Außerordentliches Ergebnis nach Geschäftsfeldern — in Mio. €	davon EBIT- wirksam		davon EBIT- wirksam	
	2011	2010	2011	2010
DB Bahn Fernverkehr	-	-	43	43
DB Bahn Regio	38	38	-112	-112
DB Arriva	-50	-50	-	-
DB Schenker Rail	-22	-22	-83	-83
DB Schenker Logistics	-135	-135	-56	-56
DB Dienstleistungen	-	-	-	-
Sonstige/Konsolidierung	4	4	101	101
DBML-Konzern	-165	-165	-107	-107

Das außerordentliche Ergebnis setzt sich aus den bereits beschriebenen Sondereffekten zusammen. Auf Ebene der Geschäftsfelder besteht es im Wesentlichen aus:

- ::: der Anpassung der Rückstellung für Technikrisiken im Geschäftsfeld DB Bahn Regio,
- ::: der Bildung einer Rückstellung für Drohverluste im Regionalverkehr in England im Geschäftsfeld DB Arriva,
- ::: Sonderabschreibungen auf Lokomotiven bei DB Schenker Rail UK im Geschäftsfeld DB Schenker Rail,
- ::: Restrukturierungsaufwendungen für das *US-Domestic-Geschäft*¹ im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics.

Im Vorjahr resultierten Sondereffekte im Wesentlichen aus Rückstellungsaufösungen beziehungsweise -anpassungen für personalbezogene Maßnahmen und Technikrisiken bei Fahrzeugen.

JAHRESERGEBNIS SPÜRBAR VERBESSERT

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Ergebnis vor Ertragsteuern	821	544	+277	+50,9
Ertragsteuern	166	-77	+243	-
tatsächliche Ertragsteuern	88	-100	+188	-
latenter Steuerertrag	78	23	+55	-
Jahresergebnis	987	467	+520	+111
davon Aktionäre der DB ML AG	976	449	+527	+117
davon andere Gesellschafter	11	18	-7	-38,9
ERGEBNIS JE AKTIE				
unverwässert	0,98	0,45	+0,53	+118
verwässert	0,98	0,45	+0,53	+118

Die positive Entwicklung des Ergebnisses vor Ertragsteuern (+277 Mio. €) ist durch die deutliche Verbesserung der Ertragsteuerposition verstärkt worden. Hier wirkte sich ein Einmaleffekt aus einer periodenfremden Steuerrückerstattung von Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer im Berichtsjahr aus. Das Jahresergebnis stieg infolgedessen etwas stärker um 520 Mio. € auf 987 Mio. € an.

Das anderen Gesellschaftern zustehende Ergebnis lag bei 11 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €). Aus der beschriebenen Entwicklung resultierte daher insgesamt ein ebenfalls deutlich gestiegenes Jahresergebnis für die Aktionäre der DB ML AG in Höhe von 976 Mio. € (im Vorjahr: 449 Mio. €). Hieraus ergab sich auch ein Anstieg im Ergebnis je Aktie, das im Berichtsjahr bei 0,98 € lag (im Vorjahr: 0,45 €).

¹ ... Seite 78

Ertragslage 94
Entwicklung der Geschäftsfelder 100
Finanz- und Vermögenslage 114
Nachhaltigkeit 118

Weitere Informationen 126
Risikobericht 130
Nachtragsbericht 135
Prognosebericht 136

OPERATIVE ERGEBNISENTWICKLUNG NACH GESCHÄFTSFELDERN

— in Mio. €	EBIT BEREINIGT		VERÄNDERUNG		EBITDA BEREINIGT		VERÄNDERUNG	
	2011	2010	absolut	prozentual	2011	2010	absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	157	117	+40	+34,2	504	481	+23	+4,8
DB Bahn Regio	801	794	+7	+0,9	1.361	1.351	+10	+0,7
DB Arriva	160	52	+108	-	325	142	+183	+129
DB Schenker Rail	32	12	+20	+167	336	302	+34	+11,3
DB Schenker Logistics	403	304	+99	+32,6	572	478	+94	+19,7
DB Dienstleistungen	123	129	-6	-4,7	278	287	-9	-3,1
Sonstige/Konsolidierung	-210	-278	+68	-24,5	-172	-238	+66	-27,7
DB ML-Konzern	1.466	1.130	+336	+29,7	3.204	2.803	+401	+14,3
Marge in %	4,0	3,4	-	-	8,8	8,5	-	-

Auf Ebene der Geschäftsfelder war die Entwicklung der bereinigten Ergebnisgrößen verglichen mit dem Vorjahreszeitraum insgesamt positiv. Zuwächse beim bereinigten EBITDA und bereinigten EBIT konnten in allen Geschäftsfeldern mit Ausnahme des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen erzielt werden.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr konnte infolge höherer Umsatzerlöse Steigerungen in den bereinigten Ergebnisgrößen ausweisen.

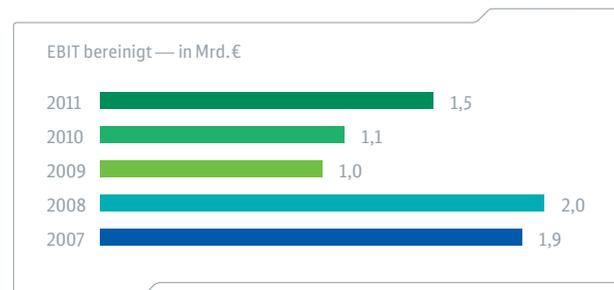
Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio war die Entwicklung der bereinigten Ergebnisgrößen in den Sparten uneinheitlich. Im Bereich Schiene verbesserten sich die bereinigten Ergebnisgrößen durch eine Leistungszunahme bei unterproportional gestiegenen Aufwendungen. Der Bereich Bus wies bei einer rückläufigen Verkehrsleistung und leicht gestiegenen Umsatzerlösen rückläufige bereinigte Ergebnisgrößen aus. Ursächlich hierfür waren Kostensteigerungen.

Die Zuwächse der bereinigten Ergebnisgrößen im Geschäftsfeld DB Arriva sind auf die erstmalig ganzjährige Einbeziehung von Arriva zurückzuführen.

Aufgrund des Umsatzanstiegs im Berichtsjahr, verbunden mit einer nur unterproportionalen Aufwandssteigerung, verbesserten sich die bereinigten Ergebnisgrößen der Geschäftsfelder DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics.

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

Der Bereich Sonstige/Konsolidierung wird geprägt durch die Holdinggesellschaft DB ML AG. Zudem werden hier weitere Gesellschaften, die sich nicht einem Geschäftsfeld zuordnen lassen, zusammengefasst. Die Veränderung in den bereinigten Ergebnisgrößen wurde im Berichtsjahr maßgeblich von der Neubewertung von personalbezogenen Rückstellungen getrieben. Weitere Ausführungen zur operativen Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel *Entwicklung der Geschäftsfelder*¹.



¹ ... Seite 100 ff.

ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

- ::: POSITIVE ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER
- ::: ZUWÄCHSE IM PERSONENVERKEHR
- ::: DEUTLICHE STEIGERUNGEN IM BEREICH TRANSPORT UND LOGISTIK

Personenverkehr

HIGHLIGHTS 2011

- ::: Im März hat die DB Regio Rheinland GmbH die Ausschreibung des Kölner Dieselnetzes gewonnen.
- ::: Ebenfalls im März konnte DB Arriva den Großteil des Ausschreibungsvolumens der bisher größten öffentlichen Ausschreibung im Busverkehr in Dänemark gewinnen.
- ::: Im Juni haben wir das 20-jährige Jubiläum des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Deutschland begangen. Die ICE-Flotte hat bis heute rund 1,4 Mrd. km zurückgelegt.
- ::: Anfang Juli hat DB Arriva auf Malta als zwölftem europäischen Land und der Nachbarinsel Gozo den Betrieb mit 264 Bussen (darunter zehn Hybridbusse) aufgenommen. Der Vertrag läuft über zehn Jahre.
- ::: Mitte Juli haben wir die grundsätzliche Zulassung unserer ICE-Züge für den Kanaltunnel bei der zuständigen Behörde beantragt und erwarten die Freigabe voraussichtlich im ersten Halbjahr 2012.
- ::: Unsere CO₂-freien Angebote sind weiter auf Erfolgskurs: Im September haben wir Puma als 100. Kunden begrüßt.
- ::: Seit September veröffentlichen wir die Pünktlichkeitswerte ¹ für den Schienenpersonen- und -fernverkehr in Deutschland im Internet.
- ::: Im November haben wir das britische Schienenpersonenverkehrsunternehmen Grand Central Railway ² übernommen.
- ::: DB Arriva hat im November eine Ausschreibung der Stockholmer Nahverkehrsgesellschaft Storstockholms Lokaltrafik (SL) ³ gewonnen. DB Arriva sichert sich damit einen Rekordertrag: Der Vertrag hat eine Laufzeit von zwölf Jahren und ist der größte Nahverkehrsauftrag in der Geschichte Schwedens. Er umfasst die Beförderung von voraussichtlich rund 65 Mio. Fahrgästen im Jahr und den Einsatz von 550 Bussen, 45 Zügen sowie 37 Straßen- und Stadtbahnen.
- ::: Ende November haben wir den Zuschlag für die drei Teilnetze der Ausschreibung S-Bahn Rhein-Main erhalten.
- ::: Anfang Dezember haben wir ein neues Instandhaltungswerk in Frankfurt-Griesheim für unsere mehrsystemfähigen ICE-3-Züge in Betrieb genommen. Insgesamt haben wir hierfür rund 40 Mio. € investiert.

- ::: Mit dem Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 haben wir auf verschiedenen Fernverkehrslinien Verbesserungen mit zusätzlichen Halten, optimierten Anschlüssen und neuen Direktverbindungen umgesetzt.
- ::: Ende Dezember besaßen 4,6 Millionen Kunden eine Bahn-Card. Das waren rund 8 % mehr als am Vorjahresende.

WEITERE INFORMATIONEN

Anhaltende Einschränkungen in der Verfügbarkeit der ICE-Flotte

Aus Einschränkungen in der Verfügbarkeit unserer ICE-Flotte infolge der deutlichen Verkürzung von Wartungs- und Ultraschallintervallen resultierten auch im Berichtsjahr durch das Fehlen einer Fahrzeugreserve teils erhebliche Einschränkungen im Betrieb.

Weitere Belastungen ergaben sich, weil die DB Fernverkehr AG mit Schreiben vom 16. Februar 2011 dem Wunsch des EBA, im Wege einer Selbstverpflichtung auch die Ultraschallprüfintervalle der Triebzüge ICE1 und 2 zu reduzieren, nachgekommen ist. Seit Februar 2011 überprüfen wir daher auch die Achsen der ICE-1- und ICE-2-Flotte in kürzeren Abständen: je nach Bauart alle 144.000, 200.000 beziehungsweise 288.000 km. Dies bedeutet eine Halbierung der bereits verkürzten Intervalle, die wir im Juli 2010 eingeführt hatten.

In Abstimmung mit Behörden und Industrie wurde ein Projekt initiiert, dessen Ziel es ist, ein tragfähiges Modell für die technisch-wissenschaftliche Untermauerung der Bestimmung von Ultraschallprüfintervallen für Radsatzwellen zu entwickeln.

Durch die Lieferung der ersten neu konstruierten und vom EBA zugelassenen Radsätze für die ICE-3-Züge und den Zugang neuer ICE-3-Züge erwarten wir ab dem Jahr 2012 wieder Verbesserungen in der Fahrzeugverfügbarkeit.

Austausch der Achsen von ICE3 und ICET bis 2015

Im Oktober 2009 hatten wir uns mit Siemens und Bombardier auf eine einvernehmliche Lösung zum Tausch der ICE-3-Treibradsätze verständigt. Ende Februar 2010 konnte auch eine Einigung mit Alstom auf eine gemeinsame Lösung zum Tausch aller Radsätze des ICE T erzielt werden.

¹ Seite 118, ² Seite 77, ³ Seite 102

Ertragslage 94
Entwicklung der Geschäftsfelder 100
Finanz- und Vermögenslage 114
Nachhaltigkeit 118

Weitere Informationen 126
Risikobericht 130
Nachtragsbericht 135
Prognosebericht 136

Die Industrie hat die Neuentwicklung und Erprobung der Treibradsätze des ICE 3 weitgehend abgeschlossen. Das Zulassungsverfahren beim EBA dauert aber noch an. Der Abschluss der Neuentwicklung und Erprobung der Treib- und Laufradsätze des ICET durch die Industrie steht dagegen noch aus. Auch hier müssen die Radsätze anschließend noch durch das EBA zugelassen werden.

Nach erfolgter Zulassung wird zwischen uns und der Industrie gemeinsam die Umsetzung mit einem dazugehörigen Zeitplan zum Austausch erfolgen. Insgesamt sind vom Austausch rund 1.200 Treibradsätze des ICE 3 und rund 2.100 Lauf- und Treibradsätze des ICE T betroffen. Die Ausrüstung aller ICE-3- und ICE-T-Fahrzeuge mit den neuen Achsen soll im Jahr 2014 beziehungsweise 2015 abgeschlossen sein.

Verzögerungen bei der Auslieferung neuer ICE-Züge

Für den grenzüberschreitenden Personenverkehr haben wir bei Siemens 16 ICE 3 der Baureihe 407 bestellt. Diese sollen die bestehende ICE-3-Flotte verstärken und in Deutschland, Frankreich und Belgien eingesetzt werden. Ihr Einsatz könnte auf ganz Westeuropa erweitert werden.

Die Auslieferung der Fahrzeuge sollte im Oktober 2011 beginnen, um eine Aufnahme des Betriebs auf der Strecke Rhein-Rhône im Dezember 2011 zu gewährleisten. Siemens konnte allerdings die Fahrzeuge nicht rechtzeitig ausliefern. Wann die Fahrzeuge geliefert werden können, ist derzeit noch mit Unsicherheiten behaftet. Nach Angaben von Siemens sollen die ersten Züge ab Ende des Jahres 2012 in Betrieb genommen werden können.

Beginn der Modernisierung der ICE-2-Flotte

Bis zu 15 Jahre sind die 44 Halbzüge der ICE-2-Flotte bereits im Einsatz. Bis zum Jahr 2013 werden alle ICE-2-Züge einer umfassenden Modernisierung unterzogen. 17 Züge wurden im Berichtsjahr fertiggestellt. Rund 100 Mio. € investieren wir insgesamt in das Redesign der Züge.

Neben technischen Komponenten wie einer verbesserten Kupplungstechnik beinhaltet das umfangreiche Maßnahmenpaket vor allem Modernisierungsarbeiten im Innenraum der Züge. Auch in Sachen Barrierefreiheit gibt es zahlreiche Verbesserungen, die mobilitätseingeschränkten Fahrgästen ihre Reise erleichtern.

Neue Ära im Fernverkehr ab 2016 mit dem ICx

Anfang Mai 2011 haben wir mit der Unterzeichnung eines Rahmenvertrags für bis zu 300 ICx-Triebzüge den Generationenwechsel in unserer Fernverkehrsflotte eingeleitet. Der ICx setzt neue Maßstäbe hinsichtlich der Flexibilität zur Anpassung an

zukünftige Marktentwicklungen, der Innenraumvariabilität und der Energieeffizienz. Der Vertrag mit Siemens ist die größte Einzelinvestition in der Geschichte des DB-Konzerns. Der erste Abruf umfasst 130 Triebzüge im Wert von 4,2 Mrd. €, die ab Dezember 2016 sukzessive eingesetzt werden sollen.

Umfangreiche Modernisierung der IC-Flotte

Für den Einsatz bis zur Verfügbarkeit der neuen ICx-Züge modernisieren wir bis Ende des Jahres 2014 unsere IC-Flotte, die rund 800 IC-Reisezugwagen umfasst. Dabei werden zahlreiche komfortsteigernde Maßnahmen für ein modernes Erscheinungsbild mit neuen Sitzen, Tischen, Wandverkleidungen und Teppichen umgesetzt. Darüber hinaus werden technische Maßnahmen zur Steigerung der Fahrzeugverfügbarkeit initiiert. Diese konzentrieren sich auf die Schwerpunktbereiche Laufwerk, Bremsen, Türen, Energieversorgung und Klimaanlage.

Europaweite Erfolge bei Vergaben

Vergaben in Deutschland

Gewonnene Vergaben im Schienenverkehr 2011 — in Mio. Zugkm	Laufzeit	Umfang (p.a.)
MWVK Teilnetz Niddertal, Taunus	12/2012 - 12/2027	0,7
RB 71 und einzelne Leistungen RB 73 RP, Rheinland-Pfalz	12/2014 - 12/2018	1,6
S-Bahn Rostock	12/2010 - 12/2012	1,6
Leistungen ZV NVR (S-Bahn-Linien), Nahverkehr Rheinland	12/2014 - 12/2019-23	5,9
Leistungen ZV NVR (RE/RB), Nahverkehr Rheinland	01/2011 - max. 12/2019	4,4
Köln-Dieselnetz	12/2013 - 12/2033	7,2
RE-Netz Südwest E-Traktion	12/2014 - 12/2029	5,9
RE-Kreuz Bremen	12/2013 - 12/2022	5,2
Dieselnetz Nordthüringen	12/2013 - 12/2025	2,6
Flügelkonzept RE 6 und RB 55 RP, Rhein-Neckar	12/2014 - 12/2023	1,8
Verkehrsvertrag Thüringen	01/2012 - 12/2021	6,2
2015 S-Bahn Teilnetz Gallus, Frankfurt am Main	12/2014 - 12/2029	5,4
2015 S-Bahn Teilnetz S2, Frankfurt am Main	12/2014 - 12/2029	2,0
2015 S-Bahn Teilnetz Kleyer, Frankfurt am Main	12/2014 - 12/2036	7,6
Insgesamt		58,0¹⁾

¹⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

Im Schienenverkehr in Deutschland wurden von den Bestellerorganisationen im Berichtsjahr 24 Vergabeverfahren abgeschlossen (im Vorjahr: 19) und insgesamt 81 Mio. Zugkm p.a. vergeben (im Vorjahr: 62 Mio. Zugkm). Von den im Berichtsjahr neu vergebenen Zugkilometern wurden 80 % (im Vorjahr: 79 %) vorher von Unternehmen des DB ML-Konzerns erbracht.

Wir konnten 14 Verfahren (im Vorjahr: 8 Verfahren) beziehungsweise 72 % der vergebenen Zugkilometer gewinnen (im Vorjahr: 62 %).

Im Busverkehr wurden in Deutschland im Berichtsjahr Leistungen mit einem Gesamtvolumen von rund 41 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) (im Vorjahr: 33 Mio. Nkm) in 55 Verfahren (im Vorjahr: 62 Verfahren) vergeben. Von den neu vergebenen Nutzwagenkilometern wurden 37 % (im Vorjahr: 14 %) vorher von Unternehmen des DB ML-Konzerns erbracht.

Im Berichtsjahr haben wir an 25 Ausschreibungen (im Vorjahr: 24 Ausschreibungen) mit einem Volumen von 27 Mio. Nkm (im Vorjahr: 13 Mio. Nkm) teilgenommen. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 45 % (im Vorjahr: 34 %) erzielen.

Ausschreibungen in Europa (ohne Deutschland)

Wesentliche gewonnene Ausschreibungen 2011	Laufzeit	Umfang in Mio. Zugkm/ Buskm p. a.	Land
BUSVERKEHR			
Stockholm (integriertes Angebot mit Schienenverkehr)	08/2012 – 08/2024	29,6	Schweden
London (19 Teilstrecken)	jeweils 5 Jahre	15,2	Großbritannien
Dänemark (217 Teilstrecken)	09/2011 – 02/2018	19,6	Dänemark
SCHIENENVERKEHR			
Stockholm (integriertes Angebot mit Busverkehr)	08/2012 – 01/2024	5,1	Schweden

DB Arriva hat sich im Berichtsjahr selektiv europaweit an Ausschreibungen beteiligt und wesentliche Ausschreibungserfolge in Großbritannien, Dänemark und Schweden erzielt.

Im Schienenverkehr werden wir insbesondere in Schweden durch einen Erfolg bei einer Großausschreibung unseren Marktanteil erhöhen können.

Im Busverkehr war die Entwicklung uneinheitlich. Während wir in Großbritannien, Dänemark und Schweden unsere Marktposition durch zusätzliche Gewinne ausbauen können, wurde in den Niederlanden eine wichtige Ausschreibung an einen Wettbewerber vergeben, sodass unser Marktanteil ab dem Jahr 2012 zurückgeht.

Verbesserungen im Betrieb der S-Bahn Berlin

Die betriebliche Lage bei der S-Bahn Berlin hat sich im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr stabilisiert. Zum Fahrplanwechsel 2011/2012 ist ein Fahrplanangebot mit rund 500 Viertelzügen im Fahrgastbetrieb umgesetzt worden.

Da allerdings auch im Winter 2010 erhebliche Leistungseinschränkungen zu verzeichnen waren, haben wir unseren Kunden im Berliner öffentlichen Nahverkehr im Berichtsjahr zusätzliche Entschädigungsleistungen angeboten. Zu den bis zum Jahr 2010 gewährten Freifahrten und Rückzahlungen im Wert von rund 105 Mio. € sind im Berichtsjahr damit weitere Leistungen in Höhe von 50 Mio. € hinzugekommen.

Verzögerungen bei der Auslieferung neuer Regio-Züge

Die DB Regio AG (DB Regio) und Bombardier haben im Jahr 2007 einen Rahmenvertrag über die Entwicklung, Herstellung und Lieferung von bis zu 321 elektrischen Triebzügen (ET) der BR 442 (Talent 2) auf Plattform-Basis geschlossen. Insgesamt haben wir seitdem 295 Fahrzeuge bestellt.

Die ersten Fahrzeuge hätten gemäß Vereinbarung Mitte 2009 geliefert werden sollen. Erst Ende November 2011 konnten nach umfangreichen Testfahrten, Abnahmeprüfungen und Nachbesserungen die ersten Fahrzeuge für die S-Bahn Nürnberg abgenommen werden. Aufgrund fehlender Zulassungen und technischer Probleme verzögert sich die Auslieferung von Fahrzeugen für andere Regionen allerdings weiter. Bombardier war Ende des Berichtsjahres mit 163 Fahrzeugen in Lieferverzug.

Wegen des Nichteinsatzes der Fahrzeuge drohen DB Regio aus den Verkehrsverträgen Kürzungen der Bestellerentgelte und Vertragsstrafen. Die bisher entstandenen Schäden belaufen sich auf einen Betrag in einer Größenordnung von 45 Mio. €.

Anpassung des Verkehrsvertrags mit dem VRR

Ende des Jahres 2009 hatten wir mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) eine Anpassung des bestehenden Verkehrsvertrags vereinbart. In einem gegen den VRR eingeleiteten Nachprüfungsverfahren hat der BGH diese Vertragsanpassung aus vergaberechtlichen Gründen für unwirksam erklärt.

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

Der Interessenverband Mofair e.V. hat in mehreren Schreiben gegenüber der EU-Kommission behauptet, Verkehrsverträge zwischen dem VRR und Gesellschaften des DB-Konzerns enthielten unzulässige Beihilfen. Auskunftersuchen der Europäischen Kommission hat die Bundesrepublik Deutschland beantwortet. Aus unserer Sicht liegen keine unzulässigen Beihilfen vor.

GESCHÄFTSFELD DB BAHN FERNVERKEHR

Märkte und Strategie

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr erbringt nationale und grenzüberschreitende Fernverkehrsleistungen auf der Schiene. Der Tageslinienverkehr ist das Kerngeschäft im Fernverkehr. Mit dem Versprechen, schnelle und komfortable Verbindungen direkt in die Städte hinein zu attraktiven Preisen anzubieten, wollen wir Reisende von unseren Angeboten überzeugen. Daneben bietet DB Autozug Autoreise- und Nachtzugverkehre an.

Das Hauptaugenmerk unserer Aktivitäten liegt auf der Steigerung der Service- und Produktqualität, um einen effizienten und zuverlässigen Betrieb im Sinne unserer Kunden zu gewährleisten. Zur Erreichung dieser Ziele spielen die Kundenorientierung und die Optimierung des Fahrzeugparks eine zentrale Rolle.

Ein wesentlicher Schwerpunkt liegt daher weiterhin auf der Stabilisierung und dem Ausbau der Flottenverfügbarkeit. Mit Blick auf unseren grenzüberschreitenden Verkehr werden wir auch in Zukunft unser internationales Geschäft gezielt weiterentwickeln. Dafür rüsten wir vorhandene ICE-Züge um

und haben neue mehrsystemfähige *ICE-3-Züge*¹ bestellt. Diese Aktivitäten werden uns zudem helfen, unsere starke Stellung im Heimatmarkt zu verteidigen.

Als neue Plattform für den Fernverkehr haben wir die Beschaffung der *ICx-Züge*² eingeleitet. Ab dem Jahr 2016 sollen die ersten ICx in Betrieb gehen.

Darüber hinaus haben wir im Vorjahr 135 Doppelstockwagen und 27 Lokomotiven im Gesamtwert von rund 360 Mio. € bestellt. Damit wollen wir zum einen die Modernisierung der Fahrzeugflotte fortsetzen und zum anderen unsere Fahrzeugreserve durch frei werdende IC-Wagen stärken. Die Fahrzeuge sollen ab dem Jahr 2013 zum Einsatz kommen. Durch den vorrangigen Einsatz im Ergänzungsnetz sichern wir auch zukünftig ein umfassendes flächendeckendes Fernverkehrsangebot.

Um unserem Anspruch als Umwelt-Vorreiter gerecht zu werden, bieten wir zusätzlich zu den CO₂-freien Geschäftsreisen seit einiger Zeit auch CO₂-freie Reisen für Privatkunden an, unter anderem im Rahmen der Kooperation *Fahrtziel Natur*³.

Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	VERÄNDERUNG			
	2011	2010	absolut	%
Reisende Schiene in Mio.	125,2	125,7	- 0,5	- 0,4
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	35.565	36.026	- 461	- 1,3
Auslastung in %	46,8	48,0	-	-
Gesamtumsatz	3.794	3.729	+ 65	+ 1,7
Außenumsatz	3.705	3.641	+ 64	+ 1,8
EBITDA bereinigt	504	481	+ 23	+ 4,8
EBIT bereinigt	157	117	+ 40	+ 34,2
Brutto-Investitionen	139	48	+ 91	-
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	15.976	15.270	+ 706	+ 4,6

Die Leistungsentwicklung im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr war im Berichtsjahr geprägt durch zahlreiche Belastungen. Dazu gehörten der Wegfall positiver Einmaleffekte aus dem Vorjahr (starke Winterwitterung im Jahr 2010, Einschränkungen im Flugverkehr durch einen Pilotenstreik und die isländische Vulkanaschewolke), die erhöhte Bautätigkeit im Netz mit zum Teil spürbaren Einschränkungen für die Fahrgäste und das Aussetzen der Wehrpflicht. Die Zahl der Reisenden (-0,4%), die Verkehrsleistung (-1,3%) und die Auslastung (-1,2 Prozentpunkte) gingen dementsprechend im Berichtsjahr leicht zurück.

¹... Seite 101, ²... Seite 101, ³... Seite 124

In der Umsatzentwicklung konnten die negativen Effekte aus der Leistungsentwicklung im Wesentlichen durch Steigerungen im spezifischen Erlössatz überkompensiert werden. Zudem ergab sich ein positiver Einmaleffekt aus der Ausweisänderung der Erlöse aus grenzüberschreitenden Verkehren. Gesamt- und Außenumsatz legten daher um 65 Mio. € beziehungsweise 64 Mio. € zu. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen infolge von Versicherungsleistungen im Zusammenhang mit einem durch einen Unfall bei Lambrecht/Pfalz beschädigten ICE-Zug an.

Der Materialaufwand ging leicht um 10 Mio. € beziehungsweise 0,4% zurück. Erhöhte Aufwendungen für Energie infolge höherer Energiepreise wurden unter anderem durch geringere Provisionsaufwendungen überkompensiert. Der Personalaufwand stieg infolge der Tarifierhöhungen und einer erhöhten Mitarbeiterzahl spürbar um 6,3% beziehungsweise 46 Mio. € an. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen lagen mit +6 Mio. € beziehungsweise +1,5% leicht oberhalb des Vorjahresniveaus infolge eines erhöhten Aufwands für gemietete Fahrzeuge. Die Abschreibungen sind im Berichtsjahr infolge des Auslaufens von Abschreibungen auf Züge der ICE-2-Flotte spürbar um 17 Mio. € beziehungsweise 4,7% zurückgegangen.

Im Ergebnis führten die höheren Umsatzerlöse und die nur geringer gestiegenen Aufwendungen zu einem Zuwachs im bereinigten EBITDA um 23 Mio. € auf 504 Mio. € und im bereinigten EBIT um 40 Mio. € auf 157 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich oberhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Ursächlich für den Anstieg waren der Beginn der Umsetzung der Redesignmaßnahmen für die ICE-2-Flotte sowie die Modernisierung von Reisezugwagen. Weitere Details finden Sie im Kapitel *Investitionen* ¹.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 31. Dezember 2010 deutlich angestiegen. Die erhöhte Mitarbeiterzahl ergab sich knapp zur Hälfte aus der *Änderung der Referenzarbeitszeit* ² sowie aus konzerninternen Mitarbeiterwechseln und einem höheren Personaleinsatz in der Instandhaltung infolge der verkürzten Ultraschallprüfintervalle bei den Radsatzwellen.

GESCHÄFTSFELD DB BAHN REGIO

Märkte und Strategie

Seit dem 1. Januar 2011 beinhaltet das Geschäftsfeld DB Bahn Regio alle Aktivitäten des DB-Konzerns im deutschen Regionalverkehrsmarkt (Bus und Schiene).

Der deutsche SPNV-Markt wird in den nächsten Jahren im europäischen Vergleich einer der interessantesten Märkte sein. In den nächsten fünf Jahren ist mit der Veröffentlichung von über 80 Verfahren zu rechnen, die voraussichtlich ein Volumen von über 300 Mio. Zugkm umfassen. Das entspricht rund der Hälfte des gesamten deutschen SPNV-Markts. Unser Ziel ist es, im intensiven Wettbewerbsumfeld unsere starke Marktstellung langfristig zu sichern. Dabei stehen Kunden- und Bestellerzufriedenheit an erster Stelle. Im Rahmen der konzernweiten Kunden- und Qualitätsinitiative setzen wir dazu konkrete Maßnahmen zur Verbesserung unserer Leistungen um. Hierzu zählen beispielsweise der Einsatz zusätzlicher Kundenbetreuer, die verstärkte Präsenz von Sicherheitspersonal in unseren Zügen sowie die Aufwertung des Erscheinungsbildes zahlreicher Züge. Zudem wurde die Freifahrtregelung für die rund 1,4 Millionen schwerbehinderten Menschen in Deutschland wesentlich erweitert. Mithilfe der bundesweit kostenfreien Nutzung aller unserer Nahverkehrszüge können damit auch Menschen mit einer Behinderung eine möglichst grenzenlose Mobilität in Anspruch nehmen.

Auch im deutschen Busverkehrsmarkt gilt es in einem zunehmend intensiven Wettbewerbsumfeld die starke Marktstellung zu verteidigen. Dem steigenden Kostendruck in wettbewerblichen Verfahren begegnet DB Regio Bus mit umfassenden Effizienzprogrammen. Durch die Schaffung einer Regionalstruktur erhöhen wir unsere Marktnähe und durch neue Produkte erschließen wir zusätzliche Zielgruppen, um den Rückgang der Schülerzahlen auszugleichen.

Mit der Anschaffung von über 300 Bussen, die über umweltfreundliche Emissionsstandards verfügen, und Investitionen in innovative Betriebsleitsysteme verbinden wir für unsere Kunden Fahrkomfort und umfassende Reisendeninformationen.

¹... Seite 115f., ²... Seite 120f.

Ertragslage 94
Entwicklung der Geschäftsfelder 100
Finanz- und Vermögenslage 114
Nachhaltigkeit 118

Weitere Informationen 126
Risikobericht 130
Nachtragsbericht 135
Prognosebericht 136

Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Reisende in Mio.	2.553	2.548	+ 5	+ 0,2
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	51.074	50.461	+ 613	+ 1,2
Gesamtumsatz	8.718	8.603	+ 115	+ 1,3
Außenumsatz	8.653	8.543	+ 110	+ 1,3
Bestellerentgelte	4.260	4.248	+ 12	+ 0,3
EBITDA bereinigt	1.361	1.351	+ 10	+ 0,7
EBIT bereinigt	801	794	+ 7	+ 0,9
Brutto-Investitionen	393	287	+ 106	+ 36,9
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	37.131	36.334	+ 797	+ 2,2

Aus der positiven Entwicklung in der Sparte Schiene und der leicht rückläufigen Entwicklung der Sparte Bus ergab sich insgesamt im Berichtsjahr für das Geschäftsfeld DB Bahn Regio ein erfreuliches Bild mit Steigerungen in Fahrgelderlösen und Bestellerentgelten sowie im bereinigten EBITDA und EBIT. Dabei verlief die Entwicklung im Schienen- und Busverkehr im Berichtsjahr allerdings uneinheitlich.

Der Anstieg des Materialaufwands (+ 81 Mio. € beziehungsweise +1,5%) und des Personalaufwands (+ 48 Mio. € beziehungsweise +2,8%) resultierte im Wesentlichen aus der Entwicklung im Schienenbereich.

Die Investitionsschwerpunkte finden Sie im Kapitel *Investitionen*¹.

Der Anstieg der Mitarbeiterzahl resultierte zum überwiegenden Teil aus der *Anpassung der Referenzarbeitszeit*².

Sparte Schiene

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Reisende in Mio.	1.850	1.826	+ 24	+ 1,3
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	43.152	42.211	+ 941	+ 2,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm	502,5	511,4	- 8,9	- 1,7
Gesamtumsatz	7.776	7.665	+ 111	+ 1,4
Außenumsatz	7.415	7.320	+ 95	+ 1,3
Bestellerentgelte	4.260	4.248	+ 12	+ 0,3
EBITDA bereinigt	1.224	1.209	+ 15	+ 1,2
EBIT bereinigt	736	720	+ 16	+ 2,2
Brutto-Investitionen	304	196	+ 108	+ 55,1
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	28.644	27.699	+ 945	+ 3,4

¹ Seite 115f., ² Seite 120

Die Leistungsentwicklung im Schienenverkehr war geprägt durch Zuwächse bei der Reisendenzahl (+1,3%) und der Verkehrsleistung (+2,2%), getrieben von der Entwicklung in den Regionen Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen sowie bei der S-Bahn Berlin. Die Betriebsleistung ging infolge von im Berichtsjahr wirksam gewordenen Ausschreibungsverlusten sowie Leistungsanpassungen infolge von Regionalisierungsmittelkürzungen und Abbestellungen von Bestellern in Sachsen und Thüringen zurück.

Infolge der Leistungszuwächse stiegen innerhalb der Umsatzerlöse insbesondere die Fahrgelderlöse in Verbänden (Verkehre, die gemeinsam mit anderen Verkehrsunternehmen zum Beispiel in einem Ballungsraum erbracht werden) spürbar an. Auch die Bestellerentgelte legten leicht zu. Die sonstigen betrieblichen Erträge stiegen unter anderem infolge von höheren Rückstellungsaufösungen.

Aufwandsseitig legte der Materialaufwand infolge von erhöhten Aufwendungen für Traktionsenergie, Instandhaltung und Stationsnutzung zu. Der Personalaufwand erhöhte sich tarifbedingt und infolge der höheren Mitarbeiterzahl spürbar. Und auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen nahmen infolge höherer IT-Aufwendungen deutlich zu. Die Abschreibungen lagen in etwa auf Vorjahresniveau.

Im Ergebnis führte der Umsatzanstieg in Verbindung mit dem nahezu proportional gestiegenen Aufwand zu einem leichten Anstieg des bereinigten EBITDA (um 19 Mio. € auf 1.224 Mio. €) und des bereinigten EBIT (um 20 Mio. € auf 736 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich über dem Vorjahresniveau. Dies resultierte maßgeblich aus der Beschaffung von Doppelstockwagen. Weitere Details finden Sie im Kapitel *Investitionen*¹.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 31. Dezember 2010 angestiegen. Ursächlich hierfür sind unter anderem die *Anpassung der Referenzarbeitszeit*² und konzerninterne Mitarbeiterwechsel.

Sparte Bus

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Reisende in Mio.	702,9	721,8	-18,9	-2,6
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	7.922	8.249	-327	-4,0
Betriebsleistung in Mio. Buskm	608,5	602,1	+6,4	+1,1
Gesamtumsatz	1.314	1.296	+18	+1,4
Außenumsatz	1.216	1.197	+19	+1,6
EBITDA bereinigt	136	140	-4	-2,9
EBIT bereinigt	65	71	-6	-8,5
Brutto-Investitionen	89	91	-2	-2,2
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	8.487	8.635	-148	-1,7

Die Leistungsentwicklung im Busverkehr ist trotz einer leicht gestiegenen Betriebsleistung durch eine rückläufige Entwicklung (Reisendenzahl: -2,6%, Verkehrsleistung: -4,0%) gekennzeichnet. Ursächlich hierfür sind im Wesentlichen rückläufige Schienenersatzverkehre und gesunkene Schülerzahlen. Die Betriebsleistung stieg durch die Aufnahme von Neuverkehren leicht an (+1,1%).

Trotz leicht rückläufiger Leistungen stiegen Gesamtumsatz und Außenumsatz infolge von Preismaßnahmen und der höheren Betriebsleistung. Die sonstigen betrieblichen Erträge sind infolge von niedrigeren Rückstellungsaufösungen und des Verkaufs von Fahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr deutlich zurückgegangen.

Aufwandsseitig stieg der Materialaufwand insbesondere infolge gestiegener Dieselpreise und höherer Aufwendungen für Subunternehmer. Der Personalaufwand reduzierte sich geringfügig infolge der geringeren Mitarbeiterzahl. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind nach dem Wegfall eines Einmaleffekts im Vorjahr im Zusammenhang mit Verkehrsverbundrückzahlungen spürbar anstiegen. Die Abschreibungen lagen leicht oberhalb des Vorjahreswerts.

Im Ergebnis führte der gestiegene Aufwand bei einem unterproportionalen Umsatzanstieg zu einem Rückgang des bereinigten EBITDA (um 4 Mio. € auf 136 Mio. €) und des bereinigten EBIT (um 6 Mio. € auf 65 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen lagen leicht unterhalb des Vorjahresniveaus. Ursächlich hierfür sind geringere Ersatzinvestitionen in Busse. Weitere Details finden Sie im Kapitel *Investitionen* ¹.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 31. Dezember 2010 durch eine gestiegene Subunternehmerquote leicht rückläufig.

GESCHÄFTSFELD DB ARRIVA

Märkte und Strategie

Die Integration von Arriva in unser Personenverkehrsressort als dritte Säule neben den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Bahn Regio ist im Berichtsjahr erfolgreich abgeschlossen worden.

Das Geschäftsfeld DB Arriva ist unsere europäische Wachstumsplattform im Personenverkehr und wird auch zukünftig mit kundenorientierten, effizienten und wirtschaftlichen Verkehrslösungen Kunden überzeugen.

Insgesamt ist DB Arriva in zwölf europäischen Ländern aktiv: Dänemark (Bus und Schiene), Großbritannien (Bus und Schiene), Italien (Bus), Malta (Bus), den Niederlanden (Bus und Schiene), Polen (Schiene), Portugal (Bus), Schweden (Bus und Schiene), der Slowakei (Bus), Spanien (Bus), der Tschechischen Republik (Bus) und Ungarn (Bus).

Analog der bisherigen Struktur ist das Geschäft von DB Arriva in drei Sparten gegliedert: UK Trains, UK Bus und Mainland Europe.

In der Sparte UK Trains liegt der Fokus weiterhin auf dem Ausbau und der Verlängerung von bestehenden Verkehrsverträgen. Im Berichtsjahr haben wir zudem mit dem *Kauf von Grand Central Railway* ² unser Portfolio um sogenannte Open-Access-Verkehre erweitert und wollen dieses Geschäft in Zukunft ausbauen.

In der Sparte UK Bus zielen wir auf eine Optimierung des bestehenden Geschäfts und eine Erhöhung des Kundenangebots. Wesentliche Komponenten zur Umsetzung dieser Strategie sind eine erfolgreiche Zusammenarbeit mit lokalen Bestellerorganisationen und eine optimierte Wahrnehmung der Kundenbedürfnisse.

In der Sparte Mainland Europe wollen wir im europäischen Personenverkehr auch zukünftig über Ausschreibungen, fokussierte M&A-Aktivitäten und Open-Access-Verkehre wachsen.

Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010 ¹⁾	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Betriebsleistung in Mio. Trkm	110,2	13,7	+96,5	-
Betriebsleistung in Mio. Buskm	840,9	10,0	+830,9	-
Gesamtumsatz	3.367	1.236	+2.131	+172
Außenumsatz	3.365	1.235	+2.130	+172
EBITDA bereinigt	325	142	+183	+129
EBIT bereinigt	160	52	+108	-
Brutto-Investitionen	300	187	+113	+60,4
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	38.196	38.137	+59	+0,2

¹⁾ Arriva ist bezüglich der Finanzkennzahlen nur für den Zeitraum September bis Dezember enthalten.

Ertragslage 94
Entwicklung der Geschäftsfelder 100
Finanz- und Vermögenslage 114
Nachhaltigkeit 118

Weitere Informationen 126
Risikobericht 130
Nachtragsbericht 135
Prognosebericht 136

Nach der Akquisition im Vorjahr wird Arriva seit dem 1. September 2010 in den DB ML-Konzernabschluss einbezogen und zusammen mit den anderen außerhalb Deutschlands aktiven Personenverkehrsgesellschaften des DB ML-Konzerns im neuen Geschäftsfeld DB Arriva geführt. Dementsprechend sind keine vergleichbaren Gesamtjahreswerte für das Vorjahr vorhanden. Die ausgewiesenen Werte für das Vorjahr spiegeln bis August 2010 ausschließlich die Entwicklung der DB ML-konzernintern umgegliederten Aktivitäten wider.

Im Berichtsjahr wurden bis auf die Betriebsleistung noch keine Leistungsdaten von Arriva berücksichtigt.

Insgesamt zeigen sich im Geschäftsfeld DB Arriva im Berichtsjahr infolge der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung von Arriva deutliche Anstiege in Umsatz, bereinigtem EBITDA und EBIT sowie Brutto-Investitionen.

Weitere Details zu den Brutto-Investitionen finden Sie im Kapitel *Investitionen*¹.

Die Mitarbeiterzahl lag infolge der positiven Entwicklung in der Sparte Mainland Europe oberhalb des Vorjahreswerts.

Die nachfolgend beschriebene Entwicklung in den einzelnen Sparten von DB Arriva ist eine Pro-forma-Darstellung, die für die Entwicklung des DB ML-Konzerns im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr inhaltlich nicht relevant ist.

UK Bus

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010 ¹⁾	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Gesamtumsatz	1.138	390	+748	-
Außenumsatz	1.138	390	+748	-
EBITDA bereinigt	206	93	+113	+122
EBIT bereinigt	144	64	+80	+125
Brutto-Investitionen	120	28	+92	-
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	18.059	18.656	-597	-3,2

¹⁾ Arriva nur Zeitraum September bis Dezember.

Das Berichtsjahr verlief für die Sparte UK Bus herausfordernd. Nachdem der gesamte Markt von Budgetkürzungen stark betroffen war, konnte sich auch DB Arriva nicht von dieser Entwicklung abkoppeln. Die Kürzungen betrafen Angebotskürzungen von Bestellerorganisationen, Kürzungen von Konzessionszahlungen sowie Reduzierungen von Kraftstoffrabatten. Der insgesamt schwächeren Nachfrage sind wir dadurch begegnet, dass wir margenschwache Angebote eingeschränkt haben. Darüber hinaus haben wir Effizienzprogramme zur Verbesserung der Kostensituation durchgeführt (beispielsweise durch eine effizientere Fahrweise und die Optimierung von Werkstätten).

UK Trains

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010 ¹⁾	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Gesamtumsatz	962	405	+557	+138
Außenumsatz	960	405	+555	+137
EBITDA bereinigt	-11	4	-15	-
EBIT bereinigt	-29	-16	-13	+81,3
Brutto-Investitionen	33	26	+7	+26,9
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	5.310	5.095	+215	+4,2

¹⁾ Arriva nur Zeitraum September bis Dezember.

Die Entwicklung der Sparte UK Trains verlief uneinheitlich. Insgesamt verlief das Berichtsjahr für unser Franchise in Wales zufriedenstellend, während bei unserem Franchise Cross-Country und bei Chiltern Railways die Entwicklung schwach war. Insbesondere durch eine rückläufige Reisendenzahl konnten nicht die erwarteten Ergebnisverbesserungen erzielt werden. Wir haben darauf mit weiteren Kostensenkungsmaßnahmen und Angebotsverbesserungen reagiert.

Mainland Europe

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010 ¹⁾	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Gesamtumsatz	1.266	439	+827	-
Außenumsatz	1.266	439	+827	-
EBITDA bereinigt	152	42	+110	-
EBIT bereinigt	59	1	+58	-
Brutto-Investitionen	147	134	+13	+9,7
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	14.651	14.200	+451	+3,2

¹⁾ Arriva nur Zeitraum September bis Dezember.

In der Sparte Mainland Europe wirkten sich im Berichtsjahr Mittelkürzungen für den Personennahverkehr in vielen Ländern, in denen DB Arriva aktiv ist, negativ aus. Die schwierigen makroökonomischen Umfeldbedingungen wirkten sich auch auf die Fahrgastzahlen aus. Wir haben hier versucht, mit Kostensenkungsmaßnahmen und Produktivitätssteigerungen gegenzusteuern.

Während die Geschäftsentwicklung in den Niederlanden, in Italien und in Skandinavien positiv verlief, war die Entwicklung in Spanien und Portugal gedämpft. Das schwache wirtschaftliche Umfeld wirkte sich auch in Dänemark auf unsere Umsatzerlöse aus. Unsere im Berichtsjahr neu aufgenommenen Busverkehre auf Malta und Gozo hatten im Berichtsjahr hohe Anlaufkosten.

Transport und Logistik

HIGHLIGHTS 2011

- ::: Seit Anfang Januar hat die Trans Eurasia Logistics (TEL), an der wir eine Minderheitsbeteiligung haben, den Transportservice für die zwischen Deutschland und den GUS-Staaten verkehrenden Container-Blockzüge »Ostwind« übernommen.
- ::: Mit einem neuen Angebot für den Güterverkehr verbindet DB Schenker seit Januar die norwegische Hauptstadt Oslo mit Narvik am Polarkreis. An fünf Tagen pro Woche bieten wir Verkehre auf der Schiene über die 1.960 km lange Strecke an.
- ::: Seit März nutzt der Spezialchemiekonzern Lanxess das im Jahr 2010 eingeführte CO₂-freie Angebot Eco Plus von DB Schenker Rail.
- ::: Nach knapp 16 Tagen Fahrzeit traf Anfang April in Duisburg ein Containerzug aus dem chinesischen Chongqing ein. Für die insgesamt 10.300 km lange Strecke braucht der von DB Schenker gesteuerte Zug damit etwa die Hälfte der Zeit, die über den Seeweg nötig wäre.
- ::: Seit Mai verbindet DB Schenker Rail Tata-Steel-Werke in den Niederlanden und Wales mehrmals die Woche mit Transporten durch den Eurotunnel.
- ::: Schenker Deutschland hat alle Materialflüsse rund um die Spielstätten und das internationale Medienzentrum zur FIFA-Frauen-WM 2011 geplant und gesteuert.
- ::: Bis August haben wir europaweit rund 30.000 Lkw-Fahrer in energiesparender Fahrweise geschult. In siebenstündigen Eco-Trainings haben die Fahrer gelernt, den Kraftstoffverbrauch und den Fahrzeugverschleiß zu reduzieren.
- ::: Mit neuen Luftfrachtlinien haben wir seit Dezember Europa und Nordamerika verbunden. Regelmäßige Direktflüge mit Vor- und Nachlauf bieten wir von Luxemburg nach Atlanta, Houston, Toronto und Chicago mit besonders effizienten Boeing-777F-Maschinen, die über verbrauchsärmere Triebwerke verfügen.
- ::: DB Schenker Logistics hat in Leipzig ein neues Logistikzentrum zur Versorgung von Automobilwerken von BMW in China und Südafrika mit Bauteilen errichtet. Das rund 63.000 qm große Logistikzentrum im Norden von Leipzig ist im September 2011 in Betrieb gegangen.
- ::: Im November hat DB Schenker Rail für BMW eine tägliche Bahnverbindung nach China eingerichtet: Rund 50 Container werden täglich über eine Strecke von rund 11.000 km in den Nordosten Chinas befördert. Der Schienenweg über die eurasische Landverbindung ist mit 23 Tagen um mehr als die Hälfte schneller als die Seefracht.

::: Im Rahmen seines Netzwerkausbaus eröffnete DB Schenker Logistics im Berichtsjahr unter anderem 15 neue Standorte in China.

WEITERE INFORMATIONEN

Eco Solutions bieten klimafreundliche Lösungen

Mit den *Eco Solutions*¹ macht DB Schenker seinen Kunden ein umfassendes klimafreundliches Angebot für jeden Verkehrsträger, von der Schiene über den Landverkehr, die Luft- und Seefracht bis hin zur Lagerlogistik. Wir offerieren damit umweltfreundliche Lösungen, die einen messbaren Beitrag zur CO₂-Reduktion und somit zum Klimaschutz leisten. Begleitet werden die Eco Solutions durch den neuen ECO₂PHANT. Er macht symbolisch deutlich, wie viel CO₂ Kunden bei ihren Transporten einsparen können. Jeder ECO₂PHANT steht für 5 t gespartes CO₂ – etwa so viel, wie ein echter Elefant wiegt.

Ermittlungen gegen Gesellschaften der Speditionsbranche

Seit Herbst 2007 führen Kartellbehörden weltweit Ermittlungen gegen Unternehmen der Speditionsbranche durch. Details hierzu finden Sie im Geschäftsbericht 2009 auf Seite 123 und im Geschäftsbericht 2010 auf Seite 122.

Das US-Justizministerium (DOJ) hat am 30. September 2010 mit der Schenker AG und der BAX Global Inc. Schuldanerkenntnis- und Vergleichsvereinbarungen (Plea Agreements) zur Beendigung der in den USA anhängigen Kartellverfahren geschlossen. Die Plea Agreements sind am 9. Dezember 2011 von dem zuständigen US-Gericht genehmigt worden. Das Gericht hat für die nächsten zwei Jahre gesonderte Berichtspflichten gegenüber dem DOJ in Bezug auf die von DB Schenker Logistics ergriffenen Maßnahmen zur Kartellrechtscompliance sowie für den Fall einer Einleitung weiterer Verfahren in den USA angeordnet. Damit ist das US-Kartellverfahren rechtskräftig abgeschlossen.

Im Verfahren vor der EU-Kommission steht nach der mündlichen Anhörung im Juli 2010 eine Entscheidung noch aus. Verfahren weiterer Kartellbehörden wurden zwischenzeitlich abgeschlossen. Mit einem Abschluss aller kartellbehördlichen Ermittlungen ist nicht vor Ende des Jahres 2012 zu rechnen.

¹... Seite 123

Ertragslage 94
 :: Entwicklung der Geschäftsfelder 100
 Finanz- und Vermögenslage 114
 Nachhaltigkeit 118

Weitere Informationen 126
 Risikobericht 130
 Nachtragsbericht 135
 Prognosebericht 136

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER RAIL

Märkte und Strategie

DB Schenker Rail ist mit seinem engmaschigen internationalen Netzwerk das führende Schienengüterverkehrsunternehmen in Europa. Wir sind dadurch in der Lage, unseren Kunden Angebote aus einer Hand mit einem einheitlichen Qualitätsstandard anzubieten. Mit dieser Strategie haben wir in den letzten Jahren kontinuierlich Marktanteile in Europa gewonnen und uns von einem nationalen Netzwerkanbieter zu einem europäischen Schienengüterverkehrsunternehmen weiterentwickelt.

Durch sich permanent ändernde Rahmenbedingungen und zunehmende Volatilität auf den Märkten ist es weiterhin erforderlich, dass wir uns flexibel aufstellen, wettbewerbsfähige Produktions- und Kostenstrukturen schaffen und die international gesetzten Qualitätsstandards umsetzen. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, verfolgen wir drei Stoßrichtungen:

- ::: die Weiterentwicklung des europäischen Netzwerks durch Integration der Gesellschaften und Ausbau von Partnerschaften (zum Beispiel durch *Xrail*¹, eine Allianz der sieben europäischen Güterbahnen DB Schenker Rail, CFL cargo, ČD Cargo, Green Cargo, Rail Cargo Austria, SBB Cargo und SNCB Logistics, die das Ziel hat, den Wagenladungsverkehr zu stärken),
- ::: die Modernisierung und Fokussierung der Produktion (zum Beispiel Netzbahn),
- ::: eine starke Verzahnung mit den Kunden durch kundenspezifische Lösungen (zum Beispiel Branchenlösungen oder grüne Lösungen).

Zentrale Projekte zur Umsetzung dieser Stoßrichtungen treiben wir im Rahmen des strategischen Programms »ProRail plus« voran. Wir verfolgen damit das Ziel, für unsere Kunden der erste Ansprechpartner für Netzwerklösungen auf der Schiene in Europa zu sein.

Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	411,6	415,4	-3,8	-0,9
Verkehrsleistung in Mio. tkm	111.980	105.794	+6.186	+5,8
Auslastung in t pro Zug	513,6	502,4	+11,2	+2,2
Gesamtumsatz	4.924	4.584	+340	+7,4
Außenumsatz	4.713	4.393	+320	+7,3
EBITDA bereinigt	336	302	+34	+11,3
EBIT bereinigt	32	12	+20	+167
Brutto-Investitionen	260	350	-90	-25,7
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	32.466	32.618	-152	-0,5

Analog zu der *Entwicklung der Güterverkehrsmärkte*² stieg auch das Leistungsvolumen im Geschäftsfeld DB Schenker Rail konjunkturbedingt nach den kräftigen Zuwächsen im Vorjahr im Berichtsjahr weiter an, auch wenn sich die Entwicklung zum Ende des Berichtsjahres deutlich abgekühlt hat. Positiv wirkten Anstiege der Transporte in allen Regionen. Besonders stark konnte die Verkehrsleistung in den Regionen West infolge der erfreulichen Entwicklung in Großbritannien und Frankreich zulegen. Insgesamt stieg die Verkehrsleistung um 5,8% an. Die Auslastung der Züge konnte um 2,2% gesteigert werden.

Die Geschäftsentwicklung war im Berichtsjahr durch eine unterschiedliche Dynamik in den einzelnen Regionen gekennzeichnet. Aus der im Folgenden dargestellten Entwicklung der Regionen ergab sich insgesamt für das Geschäftsfeld DB Schenker Rail eine spürbare Steigerung in Gesamt- und Außenumsatz. Aufwandsseitig stieg der Materialaufwand infolge von höheren Instandhaltungs- und Energieaufwendungen deutlich um 263 Mio. € beziehungsweise 10,8% an. Auch der Personalaufwand legte infolge der Entwicklung in der Region Central um 23 Mio. € beziehungsweise 1,5% zu.

Insgesamt führte die Umsatzsteigerung auch zu einer leichten Verbesserung der bereinigten Ergebnisgrößen. Die Ergebnissituation bleibt aber trotzdem unbefriedigend.

Die Brutto-Investitionen waren im Berichtsjahr durch den Abschluss eines umfangreichen Investitionsprogramms in Frankreich rückläufig. Weitere Details finden Sie im Kapitel *Investitionen*³.

Die Zahl der Mitarbeiter war trotz der Effekte aus der *Anpassung der Referenzarbeitszeit*⁴ in der Region Central infolge von Rückgängen in den Regionen West und East leicht rückläufig.

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

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	313,0	304,1	+8,9	+2,9
Verkehrsleistung in Mio. tkm	91.401	88.093	+3.308	+3,8
Gesamtumsatz	4.539	4.224	+315	+7,5
Außenumsatz	3.738	3.496	+242	+6,9
EBITDA bereinigt	228	273	-45	-16,5
EBIT bereinigt	-4	52	-56	-
Brutto-Investitionen	203	197	+6	+3,0
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	21.709	21.435	+274	+1,3

¹ www.xrail.eu, ² Seite 89ff., ³ Seite 115f., ⁴ Seite 120

Auf Basis der positiven Leistungsentwicklung stieg in der Region Central sowohl der Gesamt- als auch der Außenumsatz mit 7,5% beziehungsweise 6,9% spürbar an. Ursächlich hierfür war die Entwicklung in den Bereichen Montan-, Intermodal-, Chemie- und Fahrzeugtransport. Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich infolge von Erträgen aus Schadenersatz und Kostenerstattungen.

Aufwandsseitig kam es zu deutlichen Belastungen. Der Materialaufwand stieg infolge von höheren Aufwendungen für Instandhaltung, eingekaufte Leistungen, Trassennutzung und Energie. Der Personalaufwand legte tarifbedingt zu. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich leicht infolge einer erhöhten Anmietungsquote von Güterwagen. Die Abschreibungen lagen etwas oberhalb des Vorjahreswerts.

Im Ergebnis gingen infolge des überproportional gestiegenen Aufwands die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBITDA und bereinigtes EBIT deutlich zurück.

Die Brutto-Investitionen stiegen infolge von umfangreicheren Lokomotivbeschaffungen an.

Die Mitarbeiterzahl lag leicht oberhalb des Vorjahresniveaus, insbesondere infolge der *Anpassung der Referenzarbeitszeit*¹.

Region West (Frankreich, Großbritannien, Spanien)

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	69,5	60,6	+ 8,9	+14,7
Verkehrsleistung in Mio. tkm	16.067	13.367	+2.700	+20,2
Gesamtumsatz	855	720	+135	+18,8
Außenumsatz	748	648	+100	+15,4
EBITDA bereinigt	102	20	+82	-
EBIT bereinigt	50	-22	+72	-
Brutto-Investitionen	42	133	-91	-68,4
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	5.097	5.224	-127	-2,4

Die Region West konnte von einer signifikanten Verbesserung in der Leistungsentwicklung profitieren. Infolge der positiven Entwicklungen in Großbritannien (vor allem Kohleverkehr) und Frankreich (vor allem Intermodalverkehr) stiegen Verkehrsleistung (+20,2%), Gesamtumsatz (+18,8%) und Außenumsatz (+15,4%) spürbar an. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen infolge von höheren Verkäufen von Material und Energie leicht oberhalb des Niveaus des Vorjahres.

Der Materialaufwand lag infolge deutlich gestiegener Aufwendungen für Kraftstoffe aufgrund gestiegener Treibstoffpreise und der erhöhten Verkehrsleistung spürbar über dem Vorjahresniveau. Der Personalaufwand ging infolge der Umsetzung von Kostensenkungsmaßnahmen leicht zurück. Die Abschreibungen stiegen deutlich an. Ursächlich hierfür sind die vergleichsweise hohen Investitionen, die insbesondere bei der französischen ECR im Vorjahr getätigt wurden.

Im Ergebnis konnten infolge von eingeleiteten Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsmaßnahmen die operativen Ergebnisgrößen bereinigtes EBITDA und bereinigtes EBIT deutlich gesteigert werden.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich unterhalb des Vorjahreswerts, da ein umfangreiches Beschaffungsprogramm bei der ECR abgeschlossen worden ist.

Die Mitarbeiterzahl ging im Berichtsjahr leicht zurück.

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

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Beförderte Güter in Mio. t	74,8	90,2	-15,4	-17,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	4.511	4.334	+177	+4,1
Gesamtumsatz	301	405	-104	-25,7
Außenumsatz	227	249	-22	-8,8
EBITDA bereinigt	26	12	+14	+117
EBIT bereinigt	7	-15	+22	-
Brutto-Investitionen	16	18	-2	-11,1
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	5.324	5.689	-365	-6,4

In der Region East ist der Rückgang bei den beförderten Gütern im Berichtsjahr im Wesentlichen auf deutlich geringere Volumina im Gleisanschlussgeschäft zurückzuführen. Im Gegenzug konnte allerdings die durchschnittliche Transportweite spürbar gesteigert werden, sodass die Verkehrsleistungsentwicklung positiv war.

Umsatzseitig spiegelte sich der Zuwachs in der Verkehrsleistung infolge der geringeren Volumina im Gleisanschlussgeschäft sowie des Wegfalls von Aktivitäten, die nicht zum Kerngeschäft gehören, nicht wider. Sowohl der Gesamt- (um 25,7%) als auch der Außenumsatz (um 8,8%) gingen zurück. Bezogen auf den Gesamtumsatz waren hierfür Eliminierungen von konzerninternen Umsätzen infolge der Vereinfachungen der Legalstruktur ursächlich. Die sonstigen betrieblichen Erträge gingen unter anderem infolge von rückläufigen Erträgen aus Instandhaltung zurück.

¹ ... Seite 120

Ertragslage 94
 :: Entwicklung der Geschäftsfelder 100
 Finanz- und Vermögenslage 114
 Nachhaltigkeit 118

Weitere Informationen 126
 Risikobericht 130
 Nachtragsbericht 135
 Prognosebericht 136

Aufwandsseitig zeigten sich die Effekte von eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen insbesondere bei der DB Schenker Rail Polska. Der Materialaufwand sank infolge stark rückläufiger Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Leistungen. Ursächlich hierfür war insbesondere der Verkauf von nicht zum Kerngeschäft gehörenden Aktivitäten. Der Personalaufwand lag nach der Reduzierung der Mitarbeiterzahl deutlich unterhalb des Vorjahreswerts. Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen infolge geringer Anmietungen zurück. Die Abschreibungen lagen unterhalb des Vorjahreswerts.

Im Ergebnis stiegen die bereinigten Ergebnisgrößen deutlich an, bleiben aber auf einem niedrigen Niveau.

Die Brutto-Investitionen lagen unterhalb des Niveaus des Vorjahres.

Infolge von Personalanpassungen ging die Mitarbeiterzahl deutlich zurück.

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER LOGISTICS

Märkte und Strategie

Das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics verfügt in allen Marktsegmenten – europäischer Landverkehr, Luft- und Seefracht sowie Kontraktlogistik – über führende Marktpositionen, die wir in den nächsten Jahren stärken und weiter ausbauen wollen. Wichtige Voraussetzungen hierfür sind die Verbesserung der Profitabilität durch die Modernisierung der IT-Landschaft, der Ausbau neuer margenstarker Produkte und die Reduzierung der Kosten.

DB Schenker Logistics ist Marktführer im europäischen Landverkehr. Durch Maßnahmen zur Steigerung der Produktivität arbeiten wir daran, die unter anderem im Zuge der Wirtschaftskrise gesunkene Profitabilität zu verbessern. Darüber hinaus ergänzen wir unser Produktportfolio mit der Weiterentwicklung paneuropäischer Direktverkehre und beabsichtigen den weiteren Ausbau und Lückenschluss unseres europäischen Netzwerks.

In der Luft- und Seefracht wollen wir unsere Wettbewerbspositionen weiter ausbauen und über vereinfachte und standardisierte Prozesse sowie ein korrespondierendes, zentral gesteuertes IT-System unsere Wirtschaftlichkeit steigern. Zudem wollen wir durch das verstärkte Engagement auf stark wachsenden und margenstarken Handelsrouten eine weitere Quelle für profitables Wachstum erschließen.

Im Bereich Kontraktlogistik/Supply Chain Management (SCM) wurde das weltweite Wachstumsprogramm »Go for Growth« mit Fokus auf den vier Kernindustrien Industrial, Consumer, Electronics und Automotive fortgesetzt.

Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	95.836	80.816	+15.020	+18,6
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.149	1.225	-76	-6,2
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.763	1.647	+116	+7,0
Gesamtumsatz	14.867	14.310	+557	+3,9
Außenumsatz	14.835	14.287	+548	+3,8
Rohertragsmarge in %	30,5	29,3	-	-
EBITDA bereinigt	572	478	+94	+19,7
EBIT bereinigt	403	304	+99	+32,6
EBIT-Marge (bereinigt) in %	2,7	2,1	-	-
Brutto-Investitionen	246	189	+57	+30,2
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	62.197	58.671	+3.526	+6,0

Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics war im Berichtsjahr insgesamt positiv. Getrieben vor allem durch die weitere Erholung der Realwirtschaft insbesondere in Deutschland stiegen die Volumina in unseren Netzwerken und damit auch Umsatz und Ergebnis wieder deutlich an.

Die einzelnen Sparten entwickelten sich unterschiedlich. Das Sendungsvolumen im europäischen Landverkehr stieg um 18,6%. Von der insgesamt positiven Entwicklung konnten nicht nur das Paketgeschäft, sondern auch die nationalen und die internationalen Landverkehre profitieren. Im Berichtsjahr wirkte sich darüber hinaus auch eine methodische Umstellung aus, die zu einer größeren Detaillierung bei der Sendungserfassung im Paketgeschäft führte. Vom Anstieg des Sendungsvolumens im Berichtsjahr entfiel darauf ein Anteil von 8.827 Tausend Sendungen. Auch das Seefrachtvolumen stieg mit 7,0% spürbar an. In der Luftfracht hingegen gingen die Volumina um 6,2% zurück. Hier war die Entwicklung bereits im Vorjahr sehr dynamisch, als bereits ein schneller Erholungsprozess von den Folgen der Wirtschaftskrise eingesetzt hatte.

Mit Ausnahme der Regionen Americas und West waren in allen Regionen Umsatzzuwächse zu verzeichnen. In der Region Americas resultiert der Rückgang aus der *Restrukturierung des US-Domestic-Geschäfts*¹. In der Region West lagen die Umsätze infolge der schwachen konjunkturellen Entwicklung auf Vorjahresniveau.

¹... Seite 78

Aus Währungskurseffekten resultierte im Berichtsjahr insgesamt nur ein geringer Umsatzeffekt in Höhe von 14 Mio. €. Gegenläufig wirkten daraus allerdings auch Aufwandssteigerungen.

Der Materialaufwand ist im Berichtsjahr um 221 Mio. € beziehungsweise 2,2% gestiegen. Hier wirkte sich vor allem der Anstieg der eingekauften Transportleistungen infolge der positiven Leistungsentwicklung aus. Der Personalaufwand erhöhte sich um 174 Mio. € beziehungsweise 7,6%, getrieben durch die höhere Mitarbeiterzahl.

Durch die unterproportional zum Umsatz gestiegenen Aufwendungen für bezogene Leistungen stieg im Berichtsjahr die Rohertragsmarge von 29,3% im Vorjahr auf 30,5% an.

Getrieben von dem starken Umsatzzuwachs verbesserten sich das bereinigte EBITDA um 94 Mio. € auf 572 Mio. € und das bereinigte EBIT um 99 Mio. € auf 403 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich oberhalb des entsprechenden Vorjahreswerts und betrafen alle Sparten, um das anhaltende Geschäftswachstum abwickeln zu können. Weitere Details finden Sie im Kapitel *Investitionen*¹.

Die positive Geschäftsentwicklung spiegelt sich per 31. Dezember 2011 auch in einem Anstieg der Mitarbeiterzahl wider.

Europäischer Landverkehr

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	95.836	80.816	+15.020	+18,6
Gesamtumsatz	6.376	5.864	+512	+8,7
Außenumsatz	6.346	5.842	+504	+8,6
EBITDA bereinigt	235	194	+41	+21,1
EBIT bereinigt	135	99	+36	+36,4
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	24.267	23.666	+601	+2,5

Der Gesamtumsatz im Europäischen Landverkehr betrug im Berichtsjahr 6.376 Mio. € und lag damit 8,7% über dem Vorjahreswert. Damit lag das Umsatzwachstum bedingt durch den Einmaleffekt bei der Sendungserfassung unterhalb des Mengenwachstums.

Die positive Umsatzentwicklung wurde begleitet von nur unterproportional gestiegenen Aufwendungen. Die operative Ergebnisentwicklung war daher positiv und lag oberhalb der Vorjahreswerte. Insgesamt stiegen das bereinigte EBITDA um 41 Mio. € auf 235 Mio. € und das bereinigte EBIT um 36 Mio. € auf 135 Mio. € an.

Die positive Geschäftsentwicklung spiegelt sich per 31. Dezember 2011 auch in einem Anstieg der Mitarbeiterzahl wider.

Luft- und Seefracht

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.149	1.225	-76	-6,2
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.763	1.647	+116	+7,0
Gesamtumsatz	6.998	7.135	-137	-1,9
Außenumsatz	6.996	7.132	-137	-1,9
EBITDA bereinigt	262	227	+35	+15,4
EBIT bereinigt	234	186	+48	+25,8
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	21.124	21.343	-219	-1,0

Infolge der gegenläufigen Entwicklung in Luft- und Seefracht ist die wirtschaftliche Entwicklung in der Sparte insgesamt nur von einer geringen Dynamik geprägt. Während die Volumina in der Seefracht im Vergleich zum Vorjahr einen Anstieg verzeichneten, war die Volumenentwicklung in der Luftfracht insbesondere in der zweiten Jahreshälfte rückläufig. Der Gesamtumsatz und der Außenumsatz gingen jeweils um 1,9% leicht zurück. Da allerdings die Aufwendungen, insbesondere infolge der rückläufigen Frachtraten, sowohl in der Luft- als auch in der Seefracht stärker zurückgegangen sind als die Erträge, konnten spürbare Verbesserungen in den bereinigten Ergebnisgrößen erzielt werden. Das bereinigte EBITDA stieg um 35 Mio. € auf 262 Mio. € und das bereinigte EBIT um 48 Mio. € auf 234 Mio. € an.

Die Mitarbeiterzahl war zum 31. Dezember 2011 leicht rückläufig gegenüber dem Mitarbeiterbestand zum 31. Dezember 2010.

Kontraktlogistik/SCM

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Gesamtumsatz	1.487	1.310	+177	+13,5
Außenumsatz	1.486	1.310	+176	+13,4
EBITDA bereinigt	88	79	+9	+11,4
EBIT bereinigt	50	44	+6	+13,6
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	16.430	13.333	+3.097	+23,2

Auch in der Kontraktlogistik/SCM konnten wir im Berichtsjahr von der insgesamt positiven wirtschaftlichen Entwicklung profitieren und einen Umsatzanstieg um 13,5% (Gesamtumsatz) beziehungsweise 13,4% (Außenumsatz) erzielen. Deutliche Zuwächse konnten aufgrund einer anhaltend guten Geschäftsentwicklung insbesondere im Automotive- und Electronics-Geschäft generiert werden.

Insgesamt stiegen das bereinigte EBITDA um 9 Mio. € auf 88 Mio. € und das bereinigte EBIT um 6 Mio. € auf 50 Mio. € an.

¹... Seite 115f.

Ertragslage 94
::: Entwicklung der Geschäftsfelder 100
Finanz- und Vermögenslage 114
Nachhaltigkeit 118

Weitere Informationen 126
Risikobericht 130
Nachtragsbericht 135
Prognosebericht 136

Dienstleistungen

HIGHLIGHTS 2011

- ::: DB Carsharing beging im November sein zehnjähriges Jubiläum. In Deutschland stehen den Kunden in über 140 Städten an 800 Stationen rund 2.500 Autos zur Verfügung. Rund 85 Elektroautos können seit dem Berichtsjahr unter anderem in Berlin, Hamburg, Frankfurt am Main und Stuttgart gemietet werden.
- ::: Der Automobilclub »Mobil in Deutschland« hat Flinkster als bestes Carsharing-Angebot in Deutschland ausgezeichnet.

GESCHÄFTSFELD DB DIENSTLEISTUNGEN

Wirtschaftliche Entwicklung

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Segmenterlöse	3.332	3.114	+218	+7,0
Gesamtumsatz	1.413	1.274	+139	+10,9
Außenumsatz	836	773	+63	+8,2
Sonstige betriebliche Erträge	1.919	1.840	+79	+4,3
EBITDA bereinigt	278	287	-9	-3,1
EBIT bereinigt	123	129	-6	-4,7
Brutto-Investitionen	247	177	+70	+39,5
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	26.556	25.131	+1.425	+5,7

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen ist im Wesentlichen von dessen Unterstützungscharakter für DB-konzerninterne Kunden geprägt. Den größten Teil der Segmenterlöse (Gesamtumsatz zuzüglich sonstiger betrieblicher Erträge) in Höhe von 3.332 Mio. € stellen daher unverändert die Segmenterlöse dar, die mit Unternehmen des DB-Konzerns erzielt werden (2.921 Mio. €). Diese sind im Berichtszeitraum um 7,9% angestiegen. Zu dem Anstieg der Segmenterlöse haben alle Aktivitäten des Geschäftsfelds beigetragen.

Aufwandsseitig stiegen analog zum Anstieg der Erträge sowohl der Material- als auch der Personalaufwand deutlich an. Im Materialaufwand (+178 Mio. € beziehungsweise +8,4%) wirkten sich vor allem gestiegene Vorleistungen für die Fahrzeuginstandhaltung aus. Der Personalaufwand (+80 Mio. € beziehungsweise +7,0%) stieg vor allem infolge der erhöhten Mitarbeiterzahl, aber auch tarifbedingt, an. Die Abschreibungen lagen infolge einer erhöhten Anmietungsquote bei Fahrzeugen bei DB Fuhrpark leicht unterhalb des Vorjahreswerts (-3 Mio. € beziehungsweise -1,9%).

Insgesamt konnten die Steigerungen im Umsatz die Aufwendungen nicht vollständig kompensieren. Das bereinigte EBITDA ging um 9 Mio. € auf 278 Mio. € und das bereinigte EBIT um 6 Mio. € auf 123 Mio. € zurück. Dies resultierte neben den Tarifeffekten im Berichtsjahr aus positiven Einmaleffekten im Vorjahr.

Die Brutto-Investitionen lagen infolge erhöhter Fahrzeugbeschaffungen bei DB Fuhrpark und leistungsbedingt in den Werken der Fahrzeuginstandhaltung oberhalb des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Weitere Details finden Sie im Kapitel *Investitionen* ¹.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2011 im Vergleich zum Vorjahresende infolge des Leistungsanstiegs bei DB Fuhrpark und DB Sicherheit deutlich angestiegen.

¹ ... Seite 115f.

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

- ::: FINANZMANAGEMENTSYSTEM UNVERÄNDERT
- ::: NETTO-FINANZSCHULDEN WIEDER RÜCKLÄUFIG
- ::: INVESTITIONEN DEUTLICH GESTIEGEN

Finanzmanagement

Durch die Einbindung in den DB-Konzern profitiert die DB ML AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns. Das Finanzmanagementsystem des DB-Konzerns ist im Konzernlagebericht des DB-Konzerns ausführlich beschrieben.

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

Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln wird innerhalb des DB-Konzerns ein Finanzmittelausgleich vorgenommen. Bei Aufnahmen konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande. Diese Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DB ML AG im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts als Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht.

Die Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns sind direkt an das Treasury-Zentrum der DB AG angebunden. Mit diesem Konzept wird ein DB-konzernübergreifender Risiko- und Ressourcenverbund sichergestellt. Weitere Vorteile liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Infolge des fehlenden Kapitalmarktauftritts ist eine Bonitätsbewertung der DB ML AG durch Rating-Agenturen nicht erforderlich. Die Kreditwürdigkeit der DB AG hingegen wird von den Rating-Agenturen Standard&Poor's (S&P), Moody's und Fitch laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben alle drei Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG bestätigt. Diese Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert.

Kapitalflussrechnung

Kurzfassung — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	2.305	2.202	+103	+4,7
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1.252	-2.613	+1.361	-52,1
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-1.011	633	-1.644	-
Veränderung des Finanzmittelbestands	+42	+222	-180	-81,1
Flüssige Mittel per 31.12.	820	753	+67	+8,9

Der Mittelabfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit ist gegenüber dem Vorjahr um 103 Mio. € beziehungsweise 4,7% angestiegen. Während die passivischen Working-Capital-Bestandteile um 105 Mio. € zurückgingen, resultierte ein gegenläufiger Mittelzufluss aus Steuererstattungen bei der DB Regio AG.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ging im Berichtsjahr deutlich um 1.361 Mio. € zurück. Hierin wirkten sich sowohl unsere Investitionen in Sach- als auch in Finanzanlagen aus. Der höhere Mittelabfluss durch deutlich gestiegene Netto-Investitionen wurde dabei durch den Einmaleffekt aus dem Erwerb von Arriva im Vorjahr deutlich überkompensiert.

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit reduzierte sich deutlich um 1.644 Mio. €. Hier war das Vorjahr geprägt von Finanzmittelaufnahmen im Zusammenhang mit der Arriva-Akquisition, während im Berichtsjahr Finanzschulden infolge der positiven wirtschaftlichen Entwicklung getilgt wurden.

Netto-Finanzschulden

— in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	676	822	-146	-17,8
Sonstige Finanzschulden ¹⁾	9.061	9.345	-284	-3,0
Finanzschulden	9.737	10.167	-430	-4,2
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	874	1.066	-192	-18,0
Netto-Finanzschulden	8.863	9.101	-238	-2,6

¹⁾ Im Wesentlichen Verbindlichkeiten gegenüber DB AG und DB Finance.

Ertragslage 94
Entwicklung der Geschäftsfelder 100
Finanz- und Vermögenslage 114
Nachhaltigkeit 118

Weitere Informationen 126
Risikobericht 130
Nachtragsbericht 135
Prognosebericht 136

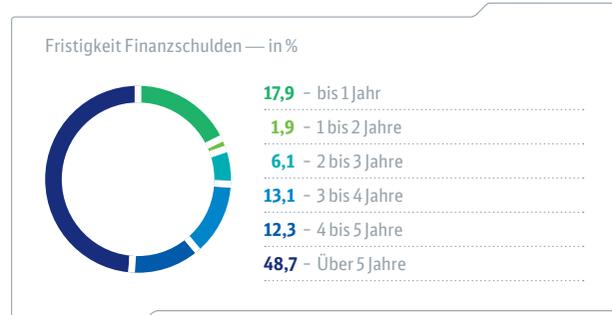
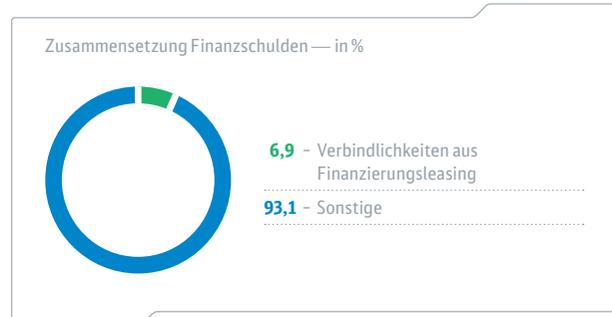
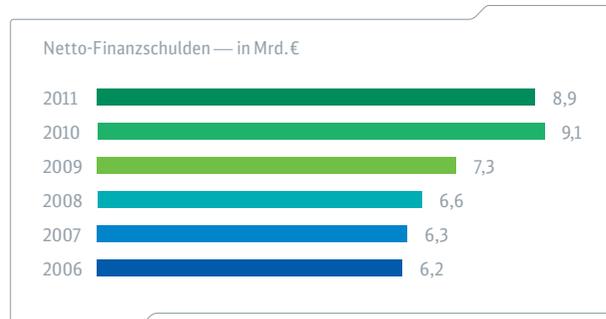
Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing waren im Berichtsjahr durch das kontinuierliche Leisten von Tilgungsraten rückläufig. Die im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung aufgenommenen Darlehen bei der DB AG und der DB Finance haben sich im Berichtsjahr ebenfalls reduziert.

Die Finanzschulden sind im Berichtsjahr um 430 Mio. € auf 9.737 Mio. € gesunken. Der Rückgang resultierte aus dem anhaltend positiven Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit, der deutlich höher war als der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit.

Die vorgehaltene Liquidität ist per 31. Dezember 2011 um 192 Mio. € auf 874 Mio. € gesunken. Dementsprechend sind die Netto-Finanzschulden mit 238 Mio. € etwas schwächer zurückgegangen als die Finanzschulden mit 430 Mio. €.

Die Fälligkeitsstruktur der Finanzschulden hat sich per 31. Dezember 2011 verändert. Es kam zu einer Verschiebung hin zu den langfristigen Finanzschulden, deren Anteil an den Finanzschulden von 73 auf 82% gestiegen ist.

Die Zusammensetzung der Finanzschulden hat sich per 31. Dezember 2011 infolge der kontinuierlichen Tilgungsraten der Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing etwas verändert und besteht nun nur noch zu rund 7% aus Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing (im Vorjahr: rund 8%).

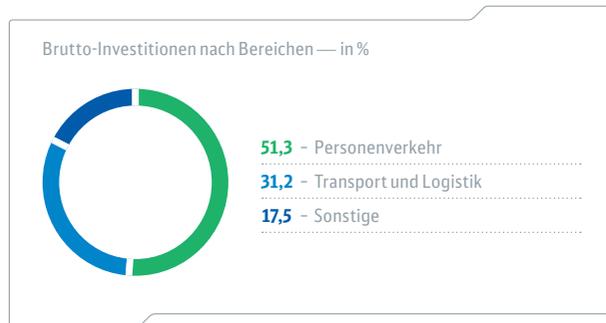


Investitionen

Investitionen — in Mio. €	BRUTTO-INVESTITIONEN		VERÄNDERUNG		NETTO-INVESTITIONEN		VERÄNDERUNG	
	2011	2010	absolut	prozentual	2011	2010	absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	139	48	+91	-	137	48	+89	-
DB Bahn Regio	393	287	+106	+36,9	365	251	+114	+45,4
DB Arriva	300	187	+113	+60,4	296	187	+109	+58,3
DB Schenker Rail	260	350	-90	-25,7	260	348	-88	-25,3
DB Schenker Logistics	246	189	+57	+30,2	246	189	+57	+30,2
DB Dienstleistungen	247	177	+70	+39,5	247	177	+70	+39,5
Sonstige/Konsolidierung	36	28	+8	+28,6	36	28	+8	+28,6
DBML-Konzern	1.621	1.266	+355	+28,0	1.587	1.228	+359	+29,2
- Investitionszuschüsse	34	38	-4	-10,5	-	-	-	-
Netto-Investitionen	1.587	1.228	+359	+29,2	-	-	-	-

Im Berichtsjahr haben wir unsere langfristige Ausrichtung mit deutlich gestiegenen Brutto-Investitionen in Höhe von 1.621 Mio. € unterlegt. Diese lagen im Berichtsjahr rund 28% über dem Vorjahreswert.

Mit Ausnahme des Geschäftsfelds DB Schenker Rail wurden in allen Geschäftsfeldern höhere Brutto-Investitionen getätigt. In den Geschäftsfeldern des Personenverkehrs stiegen die Brutto-Investitionen infolge von Fahrzeugbeschaffungen besonders stark an. Die Zuwächse im Geschäftsfeld DB Arriva sind im Wesentlichen durch die erstmalig ganzjährige Einbeziehung von Arriva bedingt.



Die Investitionsstruktur wurde weiterhin dominiert von den Geschäftsfeldern im Bereich Personenverkehr (51%, im Vorjahr: 41%). Die Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik lagen bei 31% (im Vorjahr: 43%).

In der regionalen Verteilung lag der Schwerpunkt mit 68% (im Vorjahr: 62%) unverändert in Deutschland.

DB ML-konzernweit waren die wesentlichen Schwerpunkte 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 Investitionen in das *Redesign der ICE-2-Flotte* ¹, die Modernisierung von IC-Reisezugwagen, die Ausrüstung der ICE-3-Flotte mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS, die Errichtung einer dreigleisigen Werkstatt in Frankfurt-Griesheim für die bestellten *neuen ICE-3-Züge* ² und die Beschaffung von weiteren Ultraschallprüfanlagen für die Radsatzwellen der ICE-Züge.

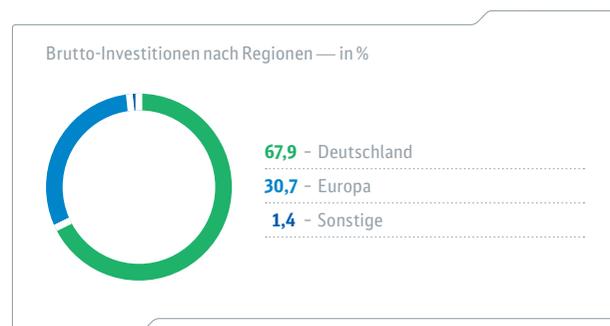
Der Schwerpunkt der Investitionen im Geschäftsfeld DB Bahn Regio lag im Bereich der Fahrzeuge. Dazu gehörte die Beschaffung von Doppelstockwagen. Umfangreiche Investitionen erfolgten zudem in Busbeschaffungen. Und auch im Bereich der Werkstätten (insbesondere in Nürnberg) haben wir verstärkt investiert.

Der Schwerpunkt im Geschäftsfeld DB Arriva lag auf der Beschaffung von Bussen.

Der Rückgang der Investitionen im Geschäftsfeld DB Schenker Rail ist bedingt durch verminderte Investitionen bei der französischen Euro Cargo Rail (ECR) in der Region West nach dem Abschluss von Beschaffungsprogrammen für Lokomotiven der BR 186 und der Class 77. Gegenläufig wurden in der Region Central in Deutschland höhere Investitionen, insbesondere in Lokomotiven und Anlagen, getätigt. Daneben wurde vermehrt in den Neubau der Triebfahrzeug-Servicestelle Nürnberg sowie in die Modernisierung der Telematikgeräte in der Region investiert.

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

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



¹... Seite 101, ²... Seite 101

Ertragslage 94
Entwicklung der Geschäftsfelder 100
:: Finanz- und Vermögenslage 114
Nachhaltigkeit 118

Weitere Informationen 126
Risikobericht 130
Nachtragsbericht 135
Prognosebericht 136

Bilanz

Bilanz per 31.12. — in Mio. €	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Bilanzsumme	24.557	25.042	-485	-1,9
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	18.450	18.714	-264	-1,4
Kurzfristige Vermögenswerte	6.107	6.328	-221	-3,5
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	3.720	3.582	+138	+3,9
Langfristiges Fremdkapital	10.830	10.440	+390	+3,7
Kurzfristiges Fremdkapital	10.007	11.020	-1.013	-9,2

Bilanzstruktur per 31.12. — in %	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
STRUKTUR DER AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	75,1	74,7	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	24,9	25,3	-	-
STRUKTUR DER PASSIVSEITE				
Eigenkapital	15,1	14,3	-	-
Langfristiges Fremdkapital	44,1	41,7	-	-
Kurzfristiges Fremdkapital	40,8	44,0	-	-

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

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2011 leicht um 485 Mio. € beziehungsweise 1,9% auf 24.557 Mio. € gesunken (per 31. Dezember 2010: 25.042 Mio. €).

Die langfristigen Vermögenswerte lagen mit 18.450 Mio. € um 1,4% beziehungsweise 264 Mio. € unterhalb des Vorjahresendwerts (per 31. Dezember 2010: 18.714 Mio. €). Maßgeblich dafür war der Rückgang der Sachanlagen von 14.126 Mio. € per 31. Dezember 2010 auf 13.799 Mio. € per 31. Dezember 2011.

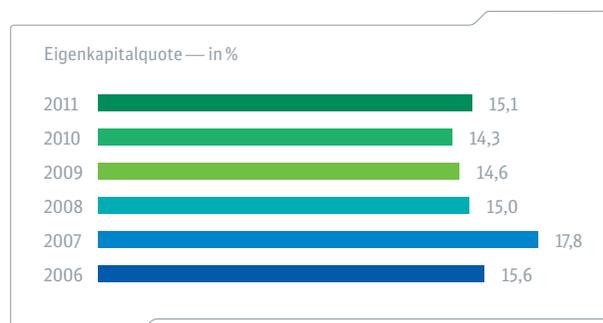
Die kurzfristigen Vermögenswerte gingen per 31. Dezember 2011 um 3,5% beziehungsweise 221 Mio. € auf 6.107 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 6.328 Mio. €) zurück. Ursächlich hierfür waren insbesondere die rückläufigen sonstigen Forderungen und Vermögenswerte.

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

Auf der Passivseite betrafen die maßgeblichen Veränderungen per 31. Dezember 2011 alle Hauptpositionen (Eigenkapital, langfristiges Fremdkapital und kurzfristiges Fremdkapital).

Das Eigenkapital stieg im Wesentlichen infolge der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen um 3,9% beziehungsweise 138 Mio. € auf 3.720 Mio. € (per 31. Dezember 2010: 3.582 Mio. €). Insgesamt stieg die Eigenkapitalquote von 14,3% per 31. Dezember 2010 auf 15,1% per 31. Dezember 2011 an.

Während das langfristige Fremdkapital um 390 Mio. € gestiegen ist, ging gegenläufig das kurzfristige Fremdkapital um 1.013 Mio. € zurück. In der Struktur des Fremdkapitals ist der Anteil des langfristigen Fremdkapitals an der Bilanzsumme per 31. Dezember 2011 daher von 41,7% auf 44,1% angestiegen. Der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals ist per 31. Dezember 2011 dementsprechend von 44,0% auf 40,8% zurückgegangen.



NACHHALTIGKEIT

- ::: PÜNKTLICHKEITSWERTE WERDEN MONATLICH VERÖFFENTLICHT
- ::: WEITERENTWICKLUNG DER UNTERNEHMENSKULTUR FORTGESETZT
- ::: ENERGIEVERBRAUCH UND CO₂-EMISSIONEN IM SCHIENENVERKEHR WEITER REDUZIERT

Durch nachhaltiges Handeln stellen wir die Zukunftsfähigkeit und damit den erfolgreichen Fortbestand unseres Unternehmens sicher. Dazu gehört immer die gesamthafte Betrachtung unserer Ziele, profitabler Marktführer, Top-Arbeitgeber und Umwelt-Vorreiter zu sein.

Kunden und Qualität

KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE FORTGESETZT

Im Vorjahr hat der DB-Konzern eine Kunden- und Qualitätsinitiative gestartet, die wir auch im Berichtsjahr fortgeführt haben. Im Fokus stehen dabei die Erhöhung der Betriebsstabilität des Schienenverkehrs in Deutschland sowie die Steigerung der Kundenzufriedenheit. In zehn Projekten wurden Maßnahmen für den Fern- und Nahverkehr sowie den Güterverkehr und die Infrastruktur entwickelt, um in schwierigen betrieblichen Situationen, die zum Beispiel aus außergewöhnlichen Witterungsverhältnissen resultieren können, eine möglichst hohe Betriebsqualität sicherstellen zu können.

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern für die DB-konzernweite Kunden- und Qualitätsinitiative rund 480 Mio. € aufgewendet (davon rund 260 Mio. € für Investitionen). In Hinblick auf den Winter 2011/2012 sowie Folgewinter wurden auf Basis umfassender Ursachenanalysen die Maßnahmen aus dem Vorjahr weiterentwickelt und unter anderem folgende Vorbereitungsmaßnahmen getroffen:

- ::: Einrichtung von Enteisungsanlagen in sechs Fernverkehrswerken
- ::: Verstärkung durch acht Abtauzelte, 200 neue Heizlüfter und 13 Außenreinigungsanlagen mit Abtauanlagen.

PÜNKTLICHKEITSWERTE MONATLICH VERÖFFENTLICHT

Im Berichtsjahr haben wir uns entschieden, mehr Transparenz beim Thema Pünktlichkeit zu zeigen. Seit dem Start der neuen *Online-Statistik*¹ am 20. September 2011 weisen wir monatlich drei Pünktlichkeitskategorien aus: für den Nahverkehr, für den Fernverkehr sowie für den gesamten Personenverkehr in Deutschland. Die Pünktlichkeitsstatistik bildet die mehr als 800.000 Fahrten von Personenzügen eines Monats ab (davon mehr als 20.000 im Fernverkehr und rund 780.000 im Nahver-

kehr, inklusive aller S-Bahnen). Wir bewerten deren Pünktlichkeit sowohl bei der Abfahrt und am Endhalt des Zuges als auch an den Unterwegshalten.

Im Berichtsjahr haben wir die Pünktlichkeit unserer Züge deutlich verbessert. Bei der Fünf-Minuten-Pünktlichkeit stieg der Durchschnittswert von 91,0% im Jahr 2010 auf 92,9% im Jahr 2011. Dabei erzielten sowohl der Nah- als auch der Fernverkehr höhere Jahreswerte: Im Fernverkehr wurden 80,0% (im Vorjahr: 72,4%) und im Nahverkehr 93,2% (im Vorjahr: 91,5%) gemessen.

KUNDENZUFRIEDENHEIT AUF HOHEM NIVEAU

Personenverkehr

Voraussetzung für die Sicherstellung einer adäquaten Produkt- und Dienstleistungsqualität ist das regelmäßige, systematische Kundenfeedback.

Ein zentraler Themenbereich im Berichtsjahr war für uns die Verbesserung der Kommunikation nicht nur im Regelfall, sondern besonders bei Unregelmäßigkeiten und Verspätungen. Wir haben daher unter anderem auch in diesem Jahr die Betreuungsmaßnahmen am Bahnhof, im Zug und im Internet ausgeweitet und einen regelmäßigen Kundenmonitor als Kurzfrismessinstrument etabliert, der zeitnah die Produkt- und Servicequalität im Schienenpersonenverkehr misst. Darüber hinaus haben wir während der Baumaßnahme im Ost-West-Korridor im Sommer des Berichtsjahres ein umfassendes Kommunikations- und Servicekonzept initiiert, um unseren Fahrgästen einerseits genaue Informationen zu Fahrplanänderungen zu geben und ihnen andererseits kompensatorisch eine verbesserte Reisebetreuung anzubieten (verstärkter Service im Zug, in den Lounges und am Bahnsteig).

Deutschland

Kundenzufriedenheit Personenverkehr in Deutschland — in Schulnoten	2011	2010
Fernverkehr	2,9	2,9
Nachtreisezüge	2,5	2,7
Autozüge	2,6	2,5
Regionalverkehr	2,7	2,7

Skala nach Schulnoten: 1 = sehr zufrieden bis 6 = sehr unzufrieden.

¹... www.bahn.de/puenktlichkeit

In Deutschland befragen wir jährlich rund 130.000 Fahrgäste und etwa 1.600 Geschäftspartner zu ihrer Wahrnehmung unserer Leistungen. Dabei differenzieren wir zwischen den einzelnen Prozessschritten der Reisekette, beginnend bei der Information und Fahrkartenbuchung, über den Eindruck der Kunden als Einkäufer, Abholer oder Fahrgast am Bahnhof und die Wahrnehmung im Zug bis hin zu einer gegebenenfalls erforderlichen Betreuung am Zielbahnhof oder der Abwicklung von Beschwerdeverfahren. Die Ergebnisse der Studien werden strukturiert ausgewertet, um bei Schwachstellen zielgerichtet gegenzusteuern.

Im Jahr 2011 wurde die Kundenzufriedenheit, bezogen jeweils auf die zuletzt durchgeführte Fernverkehrsfahrt, mit der Schulnote 2,2 (im Vorjahr: 2,3) bewertet. Die Gesamtzufriedenheit mit der DB Fernverkehr AG erreichte im Berichtsjahr eine Schulnote von 2,9 (im Vorjahr: 2,9). Ebenso wurden Kunden der DB AutoZug GmbH nach ihrer Gesamtzufriedenheit befragt. Sie bewerteten diese im Durchschnitt mit der Schulnote 2,6 (im Vorjahr: 2,5) für die Autozugverkehre und mit der Schulnote 2,5 (im Vorjahr: 2,7) für die Nachtreiseverkehre.

Die Kunden der DB Regio AG beurteilten im Jahr 2011 die Zufriedenheit mit der letzten Fahrt mit der Schulnote 2,2 (im Vorjahr: 2,2). Für die Zufriedenheit mit DB Bahn Regio Schiene insgesamt wurde im Berichtsjahr eine Schulnote von 2,7 erzielt (im Vorjahr: 2,7).

Europa (ohne Deutschland)

Im Zeitraum Mai bis Juli 2011 wurde die erste das gesamte *Railteam*¹ Netzwerk abdeckende Kundenzufriedenheitsbefragung durchgeführt. Mitglieder der Allianz im Bereich des Hochgeschwindigkeitsverkehrs in Europa sind neben uns die SNCF, SNCB, Eurostar, NS Hispeed, ÖBB und SBB.

Die Befragten beurteilten die jeweilige Leistung mit den Noten 5 (vollständig zufrieden) bis 1 (überhaupt nicht zufrieden). Dabei waren 75% der Befragten mit der gesamten Reise zufrieden oder sehr zufrieden. »An Bord« war die Zufriedenheit mit 79% am höchsten ausgeprägt (zufrieden oder sehr zufrieden). Vor allem die Punkte Pünktlichkeit und Komfort an Bord wurden positiv bewertet.

Im Geschäftsfeld DB Arriva dient die Kundenzufriedenheit als ein wichtiger von den Bestellerorganisationen ermittelter Erfolgsfaktor. Durch die von DB Arriva verfolgte Kundenorientierung konnten wir wieder gute Werte bei der Kundenzufriedenheit erreichen.

In der Sparte UK Bus erreichten wir im Berichtsjahr eine hohe Kundenzufriedenheit von 92%. Gute Bewertungen wurden insbesondere für die Freundlichkeit der Fahrer, den Ein- und Ausstiegsbereich der Busse sowie den Service beim Ticketkauf ausgesprochen.

Die Entwicklung der Kundenzufriedenheit innerhalb der Sparte UK Trains war ebenfalls gut. Mehr als 80% der Befragten bestätigten im Rahmen von Umfragen mit unseren Angeboten zufrieden zu sein.

Auch in der Sparte Mainland Europe ergaben die regionalen Umfragen eine hohe Kundenzufriedenheit. Die Kundenzufriedenheitserhebungen werden jeweils regional durchgeführt. Die Ergebnisse sind daher aufgrund von unterschiedlichen Bestelleranforderungen beziehungsweise verschiedenen angewandten Fragetechniken und Bewertungssystemen untereinander nur eingeschränkt vergleichbar. Für das Berichtsjahr liegen derzeit nur unvollständige Daten vor.

Transport und Logistik

Die konsequente europäische Ausrichtung von DB Schenker Rail spiegelt sich jetzt auch bei der regelmäßigen Kundenbefragung wider. Im Berichtsjahr wurden erstmals neben Deutschland und den Niederlanden auch Kunden aus Großbritannien, Frankreich, Polen und Spanien nach ihrer Zufriedenheit mit DB Schenker Rail befragt. Die Gesamtnote 4,7 (auf der Skala 7 = völlig zufrieden bis 1 = völlig unzufrieden) bestätigte dabei das positive Ergebnis aus dem Jahr 2009, das noch auf die Region Central fokussiert war.

Mitarbeiter

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern — in VZP per 31.12.	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	15.976	15.270	+706	+4,6
DB Bahn Regio	37.131	36.334	+797	+2,2
DB Arriva	38.196	38.137	+59	+0,2
DB Schenker Rail	32.466	32.618	-152	-0,5
DB Schenker Logistics	62.197	58.671	+3.526	+6,0
DB Dienstleistungen	26.556	25.131	+1.425	+5,7
Sonstige	10.131	9.930	+201	+2,0
DBML-Konzern	222.653	216.091	+6.562	+3,0
- Effekte aus Konsolidierungskreisänderungen	+263	-	+263	-
- Effekte aus neuer Referenzarbeitszeit	+1.741	-	+1.741	-
DBML-Konzern - vergleichbar	220.649	216.091	+4.558	+2,1

¹ www.railteam.eu

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern — in natürlichen Personen per 31.12.	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
DB Bahn Fernverkehr	16.938	16.436	+ 502	+ 3,1
DB Bahn Regio	38.681	38.257	+ 424	+ 1,1
DB Arriva	40.051	39.973	+ 78	+ 0,2
DB Schenker Rail	32.775	33.387	- 612	- 1,8
DB Schenker Logistics	65.044	61.738	+ 3.306	+ 5,4
DB Dienstleistungen	27.687	26.487	+ 1.200	+ 4,5
Sonstige	11.038	11.011	+ 27	+ 0,2
DBML-Konzern	232.214	227.289	+ 4.925	+ 2,2

Per 31. Dezember 2011 ist die Zahl der Mitarbeiter auf 232.214 natürliche Personen angestiegen (per 31. Dezember 2010: 227.289 Personen). Neben einem Personalanstieg außerhalb Deutschlands um 1.345 Personen ist insbesondere die Belegschaft in Deutschland deutlich auf 130.151 Personen gestiegen (per 31. Dezember 2010: 126.571 Personen).

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, wird die Zahl der Mitarbeiter im DB ML-Konzern auf Basis von Vollzeitpersonen (VZP) berechnet. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit in VZP umgerechnet. Per 31. Dezember 2011 waren im DB ML-Konzern dementsprechend 222.653 Mitarbeiter beschäftigt. Gegenüber dem Jahresende 2010 bedeutet dies einen Anstieg um 6.562 Mitarbeiter. Dieser Anstieg resultierte zum einen aus einem Mitarbeiteraufbau insbesondere in den Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics (Geschäftsausweitung) und DB Dienstleistungen, zum anderen aus einem statistischen Effekt durch die im Rahmen der Tarifabschlüsse getroffene Festlegung zur Arbeitszeit. Danach wurde die Sollarbeitszeit um eine Stunde auf 39 Wochenstunden gesenkt und entspricht damit wieder der tatsächlich geleisteten Wochenarbeitszeit. Dies führte dazu, dass ab dem 1. März 2011 in den betroffenen Bereichen die Mitarbeiterzahl rechnerisch um rund 2,5% angestiegen ist und sich gleichzeitig das Arbeitsentgelt um 2,5% erhöht hat. Auf vergleichbarer Basis ergibt sich ein Personalanstieg von 4.653 Mitarbeitern (+ 2,0%).

Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands beträgt rund 44% (per 31. Dezember 2010: rund 45%).

Mitarbeiterstruktur (VZP) per 31.12.2011

Nach Regionen — in %



55,6 - Deutschland
34,0 - Übriges Europa
5,8 - Asien/Pazifik
3,5 - Nordamerika
1,1 - Übrige Welt

Nach Bereichen — in %



41,1 - Personenverkehr
42,5 - Transport und Logistik
16,4 - Sonstige

Nach Geschäftsfeldern — in %	2011	2010
DB Bahn Fernverkehr	7,2	7,1
DB Bahn Regio	16,7	16,8
DB Arriva	17,2	17,6
DB Schenker Rail	14,6	15,1
DB Schenker Logistics	27,9	27,2
DB Dienstleistungen	11,9	11,6
Sonstige	4,5	4,6

VERANTWORTUNGSVOLLER ARBEITGEBER UND MANAGEMENT DES DEMOGRAFISCHEN WANDELS

Der DB ML-Konzern wandelt sich derzeit von einer Sanierungs- zu einer Wachstumsorganisation. In den kommenden Jahren werden altersbedingte Abgänge weiter zunehmen. Zugleich wird sich der Wettbewerb um Fachkräfte auf dem Arbeitsmarkt intensivieren. Um den Herausforderungen des demografischen Wandels zu begegnen, haben wir mit Blick auf Gewinnung, Entwicklung und Mitarbeiterbindung unsere Personalarbeit zukunftsfähig ausgerichtet.

Verbundenheit der Mitarbeiter ¹⁾	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Fluktuation ²⁾ in %	2,1	2,0	-	-
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit Konzern in Jahren	21,8	21,8	-	-
Altersdurchschnitt in Jahren	45,4	45,2	+ 0,2	+ 0,4

¹⁾ Quoten Inland ohne DB Schenker Logistics.

²⁾ Ohne Altersfluktuation.

Personalgewinnung

Um auch in Zeiten angespannter Arbeitsmärkte erfolgreich Mitarbeiter für uns gewinnen zu können, haben wir uns im Bereich Personalrekrutierung neu aufgestellt.

Mit einer starken Arbeitgebermarke sollen der DB-Konzern als attraktiver Arbeitgeber positioniert und insbesondere Stärken wie berufliche Vielfalt und Entwicklungsmöglichkeiten im DB-Konzern deutlicher kommuniziert werden. Um auch in Zukunft ausreichend geeignete Bewerber für den DB ML-Konzern zu interessieren und alle Synergien eines großen Konzerns zu nutzen, werden die Rekrutierungsaktivitäten auf regionalen Arbeitsmärkten für wesentliche Zielgruppen gebündelt und geschäftsfeldübergreifend organisiert. Für einen bewerberorientierten und professionellen Kontakt mit potenziellen Mitarbeitern des DB ML-Konzerns, aber auch für eine gelungene Einstiegsphase wird das Bewerbermanagement neu organisiert.

Ausbildung und Nachwuchsgewinnung

Nachwuchskräfte im DB ML-Konzern	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Auszubildende	7.207	6.961	+246	+3,5
Neueinstellung Auszubildende	2.570	2.058	+512	+24,9
Anteil weibliche Auszubildende in %	21,1	22,2	-	-
Trainees	91	49	+42	+85,7
Praktikanten	211	191	+20	+10,5
Studenten im dualen Studium	446	404	+42	+10,4
»Chance plus«-Praktikanten	300	300	-	-
Anteil der übernommenen Nachwuchskräfte (Auszubildende und Studenten im dualen Studium) in %	94,9	92,9	-	-

Der DB ML-Konzern ist nicht nur einer der größten Arbeitgeber, sondern mit derzeit über 7.000 Auszubildenden und Dual-Studierenden auch einer der größten Ausbilder in Deutschland. Ausbildung und duales Studium sind ein festes Fundament der Fachkräftesicherung im DB ML-Konzern. Im Berichtsjahr haben knapp 2.600 Jugendliche eine Berufsausbildung, weitere rund 160 ein duales Studium im DB ML-Konzern begonnen. 300 bedingt ausbildungsfähige Schulabgänger können sich im Rahmen des Qualifizierungsprogramms »Chance plus« für den Einstieg ins Berufsleben qualifizieren.

Neben der Vermittlung fachlicher Kenntnisse und praktischer Fertigkeiten ist der Erwerb von Service-, Sozial- und Methodenkompetenzen wie unternehmerischem Denken, Kundenorientierung, Selbstständigkeit und Teamgeist zentraler Bestandteil der Ausbildung im DB ML-Konzern.

Nachhaltige Personalentwicklung

Eine strategisch ausgerichtete und nachhaltige Personalentwicklung sichert uns kompetente und engagierte Mitarbeiter. Stärker denn je setzen wir auf die unternehmensinterne Entwicklung von Fach- und Führungskräften durch eine systematische Förderung von Leistungs- und Potenzialträgern. Auf die strukturelle Veränderung der Hochschullandschaft reagieren wir mit verstärkten Angeboten zur berufsbegleitenden Weiterbildung.

Seit dem Berichtsjahr verantwortet die DB Akademie die Qualifizierung nicht nur für das Top-Management, sondern insgesamt auch für alle leitenden und betrieblichen Führungskräfte des DB ML-Konzerns. Mit einer weiterentwickelten Qualifizierungsphilosophie bietet sie systematische und kontinuierliche Karrierebegleitung aus einer Hand. Die Qualifizierung der übrigen Mitarbeiter erfolgt durch DB Training als Experten und Partner in Lern-, Entwicklungs- und Veränderungsprozessen. DB Training ist auch auf externen Mobilitäts- und Logistikmärkten tätig und führte im Berichtsjahr für interne und externe Kunden rund 22.000 Veranstaltungen mit 230.000 Teilnehmern durch.

Tarifrunde 2011

Eine gute Personalarbeit schafft Beschäftigungsbedingungen, die für Engpassgruppen attraktiv und für die Unternehmen finanzierbar bleiben. Die Tarifabschlüsse im Berichtsjahr leisten hierzu einen wesentlichen Beitrag.

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

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

Erstmals in unserer Unternehmensgeschichte gelten bei uns und unseren wesentlichen Wettbewerbern im Schienenpersonennahverkehr für Entgelt und Arbeitszeit branchenweit flächendeckende Tarifstandards. Der Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (Ag MoVe) sowie 24 weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen haben sich mit der EVG auf einen Branchentarifvertrag geeinigt. Auch mit der GDL wurden einheitliche Standards zu Arbeits- und Entgeltbedingungen von Lokomotivführern auf den Weg gebracht.

Sowohl mit der EVG als auch mit der GDL wurde vereinbart, das bestehende Beschäftigungsbündnis über 2011 hinaus fortzusetzen. Betriebsbedingte Kündigungen sind damit auch weiterhin ausgeschlossen. Die Tarifparteien haben sich darauf geeinigt, dies in einem Zukunft-Tarifvertrag festzuschreiben, der darüber hinaus eine stärkere Berücksichtigung der demografischen Entwicklung in der Personalpolitik festzuschreiben soll.

Konzernarbeitsmarkt

Vor dem Hintergrund eines deutlich gestiegenen Personalbedarfs finden derzeit nahezu alle Mitarbeiter ohne Beschäftigungseinschränkungen, die von einem Arbeitsplatzwegfall betroffen sind, unmittelbar eine neue Beschäftigung im DB-Konzern. Die aus der strategischen Personalplanung gewonnene Transparenz führt zu einer deutlichen Verbesserung bei den Vermittlungsaktivitäten. Über bedarfsorientierte Qualifizierungsmaßnahmen können Mitarbeiter schnell und gezielt in neue Aufgabenfelder vermittelt werden.

UNTERNEHMENSKULTUR

Eine starke Unternehmenskultur ist Voraussetzung für engagierte und zufriedene Mitarbeiter und Führungskräfte und maßgebliche Basis für einen nachhaltigen Unternehmenserfolg. Wir fördern daher eine an den Konzernwerten orientierte Unternehmenskultur.

Die im Vorjahr als Auftakt für die Weiterentwicklung unserer Unternehmenskultur initiierten Zukunftskonferenzen fanden Anfang des Berichtsjahres einen ersten Abschluss. Jeweils bis zu 1.000 Teilnehmer entwickelten auf den insgesamt fünf Zukunftskonferenzen gemeinsam Ideen für ein anderes Miteinander und eine bessere Zusammenarbeit im DB-Konzern. Dabei sehen die Mitarbeiter und Führungskräfte vier zentrale Handlungsfelder: Entscheidungs- und Handlungsspielräume,

Führung, Kommunikation und Stärkung der bereichsübergreifenden Zusammenarbeit. An konkreten Veränderungen in diesen Bereichen wird intensiv gearbeitet, und einige Ideen konnten auch bereits umgesetzt werden.

Um die Aufbruchsstimmung und die Ergebnisse der Zukunftskonferenzen in die Regionen zu tragen, starteten im Oktober 2011 die Regionalen Zukunftsdialoge. Bis März 2012 finden 14 Termine in ganz Deutschland sowie eine Veranstaltung in Barcelona statt. Jeweils rund 300 Teilnehmer kommen an verschiedenen Standorten zusammen, um an den Themen der Zukunftskonferenzen weiterzuarbeiten und den Austausch über die Geschäftsfelder hinweg zu intensivieren.

CHANCENGLEICHHEIT UND VIELFALT

Vielfalt in der Belegschaft — in %	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Frauenanteil	21,5 ¹⁾	14,5	-	-
davon in Deutschland	22,1	21,8	-	-
Beschäftigte in Elternzeit in natürlichen Personen ²⁾	1.002	1.255	-253	-20,2
davon Anteil Frauen (rund)	85,3	85,7	-	-
davon Anteil Männer (rund)	14,7	14,3	-	-
Anteil Schwerbehinderte ²⁾	5,6	5,4	-	-
Anteil der übernommenen Nachwuchskräfte (Auszubildende und Studenten im dualen Studium) ²⁾	94,9	92,9	-	-

¹⁾ Inklusive DB Schenker Logistics und DB Arriva.

²⁾ Inland ohne DB Schenker Logistics.

Wir fördern die Vielfalt im Unternehmen und befürwortet einen partnerschaftlichen Umgang miteinander, denn jeder einzelne Mitarbeiter trägt mit seiner Individualität zu unserem Erfolg bei. Mit dem Bekenntnis zu Vielfalt und zielgruppenspezifischen Programmen begegnen wir auch den Herausforderungen des demografischen Wandels und gehen gezielt auf diejenigen zu, die bisher nicht im Fokus standen. Als ein Handlungsfeld wurde die Steigerung des Frauenanteils identifiziert, konkrete Ziele wurden vereinbart. Bis zum Jahr 2015 soll der Frauenanteil im Inland auf 25% und der Anteil weiblicher Führungskräfte im Inland auf 20% steigen.

Umwelt

Eine ökonomisch, sozial und ökologisch ausgerichtete Unternehmenspolitik sehen wir nicht nur als gesellschaftliche Aufgabe. Sie ist zugleich der Schlüssel zu unternehmerischem Erfolg. Unsere Umweltstrategie setzt dabei die Maßstäbe für anspruchsvolle Umweltziele im Unternehmen. Im Berichtsjahr hat sich der DB-Konzern ein zusätzliches Ziel gesetzt: Der Anteil erneuerbarer Energien im Traktionsstrommix soll bis zum Jahr 2020 auf mindestens 35 % steigen. Der DB-Konzern baut dadurch die Position des Schienenverkehrs als Verkehrsmittel mit dem höchsten Anteil erneuerbarer Energien in Deutschland weiter aus und schonen gleichzeitig die immer knapper werdenden Ressourcen. Das Ziel ist Teil unseres Klimaschutzprogramms, mit dem wir die weltweiten spezifischen CO₂-Emissionen zwischen den Jahren 2006 und 2020 um weitere 20 % reduzieren wollen. Dazu steigern wir kontinuierlich die Energieeffizienz in Betrieb und Produktion und entwickeln unsere grünen Produkte weiter.

PROJEKT ECO RAIL INNOVATION ZUR ERREICHUNG UNSERER VISION VOM CO₂-FREIEN SCHIENENVERKEHR

Gemeinsam mit zwölf Partnern haben wir im Sommer 2011 den Kooperationsvertrag für das Projekt Eco Rail Innovation (ERI) unterschrieben. Ziel von ERI ist es, innovative Technologien zu entwickeln, um die Vision »Null Emission 2050« für den Schienenverkehr im Konzern umzusetzen. Mit der Initiative ERI wollen wir gemeinsam mit unseren Partnern nachhaltige Entwicklungskonzepte für Produkte und Transporte entwickeln sowie Forschungsbedarf identifizieren und Forschungsvorhaben anstoßen.

MODERNISIERUNG UNSERER FAHRZEUGFLOTTE

Im Berichtsjahr haben wir mit dem *Redesign unserer ICE-2-Flotte*¹ begonnen und steigern damit auch die Energieeffizienz des ICE 2.

Die im Berichtsjahr bestellten 56 Coradia-Lint-Regionalzüge von Alstom sollen ab Dezember 2013 auf den nichtelektrifizierten Strecken in der Region Köln und in der Eifel, dem sogenannten Kölner Dieselnetz, fahren. Diese neuen Fahrzeuge erfüllen die strenge Abgasnorm IIIB und entlasten die Umwelt nicht nur im Vergleich zum Pkw, sondern auch im Vergleich zu den bisher eingesetzten. Erstmals werden unsere Dieseltriebzüge mit einer SCR-(Selective-Catalytic-Reduktion-)Abgas-

reinigung ausgerüstet. Damit werden die Emissionen von Stickoxiden so weit wie technisch möglich reduziert und nach Angaben des Herstellers die Emissionen von Partikeln im Vergleich zu aktuellen Fahrzeugen um über 90 % vermindert.

ECO SOLUTIONS ZEIGEN UNSERE GRÜNE KOMPETENZ IN DER LOGISTIK

Mit den *Eco Solutions*² haben wir umweltfreundliche Angebote für Kunden im Bereich Transport und Logistik entwickelt. Nach dem Prinzip »CO₂-Emissionen vermeiden, reduzieren, kompensieren« bietet DB Schenker seinen Kunden Lösungen für jedes Verkehrsmittel entlang der gesamten Wertschöpfungskette an. Mit unserem *Eco-Solutions-Rechner*³ können Kunden im Internet ihre CO₂-Einsparpotenziale ermitteln.

CO₂-FREIE ANGEBOTE AUF DER SCHIENE

Die Nachfrage nach unseren Angeboten an CO₂-freien Reisen und Transporten auf der Schiene steigt weiter an. Für diese Angebote wird zusätzlich Strom aus regenerativen Energien eingekauft.

Im Personenverkehr konnten wir im September 2011 mit Puma den 100. Firmenkunden begrüßen, der unser Produkt »bahn.corporate Umwelt-Plus« nutzt. Auch unsere Mitarbeiter fahren auf ihren Dienstreisen mit dem Zug CO₂-frei.

Im Schienengüterverkehr konnten wir neue Kunden für unser Angebot »Eco Plus« gewinnen.

Für unsere CO₂-freien Angebote wurden wir als ausgewählter Ort im »Land der Ideen« – einer Initiative von Wirtschaft und Bundesregierung – ausgezeichnet.

Der TÜV SÜD zertifiziert die Stromherkunft. Die Kunden erhalten am Jahresende eine Bescheinigung ihrer CO₂-Einsparung mit dem Prüfsiegel des TÜV SÜD. Berücksichtigt man alle Angebote (»Umwelt-Plus« im Personenverkehr und »Eco Plus« im Güterverkehr sowie die S-Bahn Hamburg und den Schienenpersonennahverkehr im Saarland), wurden die Klimabilanzen der beteiligten Unternehmen im Berichtsjahr um insgesamt 162.000 t CO₂ entlastet.

Die Strommenge wird auf Grundlage des *UmweltMobilCheck (UMC)*⁴ ermittelt. Der Umweltrechner ist unter der Reiseauskunft für alle Internetnutzer verfügbar. Er ermittelt den Energieverbrauch sowie den CO₂- und Schadstoffausstoß der Eisenbahn im Vergleich zu Pkw und Flugzeug auf beliebigen Strecken in Deutschland und weiten Teilen Europas.

¹... Seite 101, ²... www.dbschenker.com/ecosolutions, ³... <http://ecosolutionscalculator.dbschenker.com>, ⁴... www.bahn.de/umweltmobilcheck

ZEHN JAHRE FAHRTZIEL NATUR

»Fahrtziel Natur«, unsere Kooperation mit den Umweltverbänden Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e.V. (BUND), Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU) und dem umweltorientierten Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCDL), besteht mittlerweile seit zehn Jahren. Die Kooperation bietet umweltfreundliche Reisen und Ausflugstipps in 19 Nationalparks, Biosphärenreservate und Naturparks an.

ELEKTROMOBILITÄT ALS WEGBEREITER FÜR CO₂-FREIE INTERMODALE ANGEBOTE

Wir sehen in der intermodalen Verknüpfung von Verkehrsträgern einen wesentlichen Schlüssel für eine klimafreundliche Mobilität. Mit der Einbindung von elektrisch angetriebenen Kraftfahrzeugen und Fahrrädern in unser Personenverkehrsangebot haben wir die Möglichkeit, zukünftig CO₂-freie Mobilitätsketten von Haustür zu Haustür anzubieten. Im Berichtsjahr haben wir die »Elektrifizierung« unserer Carsharing-Flotte (»Flinkster«) fortgesetzt. In Berlin, Hamburg, Frankfurt am Main, Saarbrücken, Aachen und Magdeburg können Kunden rund 100 Elektroautos unter dem Namen »e-Flinkster« buchen. Rund 100 Pedelecs – Fahrräder mit Elektrounterstützung – stehen seit dem Berichtsjahr in Aachen und Stuttgart als »e-Call a Bike« zur Verfügung.

Zudem haben wir uns an verschiedenen Projekten unter anderem im Rahmen des Programms »Modellregionen Elektromobilität« des BMVBS beteiligt. Einen Schwerpunkt des Engagements stellt das Projekt BeMobility (Berlin elektroMobil) dar. Das Forschungsvorhaben mit Partnerunternehmen aus der Energiewirtschaft, Automobilzulieferindustrie, Solarwirtschaft, IT-Dienstleistungsbranche, dem öffentlichen Personennahverkehr in Berlin sowie wissenschaftlichen Instituten wurde von uns koordiniert und maßgeblich entwickelt. Ziel der Aktivitäten ist es, mit der Integration von Elektrofahrzeugen in das Flinkster-Programm neue Kundengruppen für den öffentlichen Personenverkehr zu erschließen. Aufgrund der positiven Ergebnisse in der ersten Phase haben wir uns entschieden, das Projekt um zwei Jahre zu verlängern.

BERECHNUNG DER UMWELTBILANZ IM GÜTERVERKEHR AUSGEZEICHNET

Der Umweltrechner *EcoTransIT World*¹ wurde im Berichtsjahr mit dem 11. Logistikkonventionspreis ausgezeichnet. EcoTransIT World berechnet weltweit verlässlich den Energieverbrauch sowie den CO₂- und den Schadstoffausstoß für beliebige Gütertransporte mit den Verkehrsmitteln Zug, Lkw, Flugzeug, See- und Binnenschiff sowie für den kombinierten Verkehr. Kunden können so nicht nur ihre bisherigen Transporte auf bestimmten Routen nach Umweltgesichtspunkten überprüfen, sondern auch mit Alternativrouten vergleichen. Zugleich haben sie damit auch eine Entscheidungsgrundlage, um den Mix der unterschiedlichen Verkehrsmittel zu verändern – basierend auf realen Strecken.

DB-KONZERNWEITES KLIMASCHUTZPROGRAMM VORANGEBRACHT

Bis zum Jahr 2020 sollen die DB-konzernweiten spezifischen, also auf die Verkehrsleistung bezogenen CO₂-Emissionen um 20% im Vergleich zum Jahr 2006 sinken. Nach derzeitigem Datenstand ist hier bis zum Berichtsjahr ein Rückgang von 8,5% zu verzeichnen. Die weltweiten absoluten CO₂-Emissionen lagen im Berichtsjahr auf gleichem Niveau wie im Vorjahr.

ENERGIEVERBRAUCH UND CO₂-EMISSIONEN IM SCHIENENVERKEHR WEITER REDUZIERT

Ausgewählte Kennzahlen — Schienenverkehr in Deutschland	2011	2010	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Spezifischer Primärenergieverbrauch Schienenpersonenverkehr in MJ ¹⁾ /Pkm	0,97	1,01	-0,04	-4,0
Spezifischer Primärenergieverbrauch Schienengüterverkehr in MJ ¹⁾ /tkm	0,38	0,38	-	-
Spezifische CO ₂ -Emissionen Schienenpersonenverkehr in g/Pkm	54,6	58,0	-3,4	-5,9
Spezifische CO ₂ -Emissionen Schienengüterverkehr in g/tkm	22,0	21,9	+0,1	+0,5
Emissionen von Rußpartikeln der Dieselfahrzeuge im Schienenverkehr in t/tkm	201	191	+10	+5,2
Stickoxidemissionen der Dieselfahrzeuge im Schienenverkehr in t/tkm	11.280	10.724	+556	+5,2

¹⁾ Megajoule.

Die Daten für das Jahr 2011 entsprechen den per 10.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen. Bei der Berechnung der spezifischen CO₂-Emissionen wurde die Wirkung der grünen Produkte berücksichtigt.

¹ www.ecotransit.org

Insgesamt hat der DB-Konzern seine spezifischen CO₂-Emissionen im Schienenverkehr in Deutschland seit dem Jahr 1990 um 45 % reduziert.

Der Schienenverkehr macht rund 34 % der gesamten Emissionen aus. Rund 26 % entfallen auf die Luftfracht, 17 % auf den Straßengüterverkehr und 13 % auf die Seefracht. Die restlichen CO₂-Emissionen entfallen auf stationäre Anlagen und den Busverkehr (inklusive DB Fuhrpark).

Die Emissionen von Rußpartikeln und Stickoxidemissionen aus dieselgetriebenen Fahrzeugen sind leistungsbedingt leicht angestiegen.

Daten für *DB Schenker Logistics* ¹ sind in der zweiten Jahreshälfte 2012 verfügbar.

SCHIENENVERKEHRSLÄRM REDUZIERT

DB Schenker Rail Deutschland erhöhte bis Ende des Berichtsjahres die Zahl der mit Verbundstoff-Bremssohlen, der sogenannten Flüsterbremse (K-Sohle), ausgestatteten Güterwagen um rund 540 auf rund 6.890. Diese Technologie senkt den Lärm eines vorbeifahrenden Zuges um 10 Dezibel (db(A)), was einer wahrgenommenen Halbierung entspricht.

Mit Fördermitteln des Bundes können wir die Umrüstung von rund 1.250 Güterwagen auf leisere Verbundstoffbremssohlen pilotieren. Die Umrüstung dieser Wagen, die vorrangig im Rheinkorridor eingesetzt werden, soll wichtige Erkenntnisse für weitere Maßnahmen bringen. Nach umfangreichen Vorbereitungsarbeiten im Berichtsjahr sollen im Jahr 2012 die ersten umgerüsteten Wagen zum Einsatz kommen.

Gesellschaftliches Engagement

Als einer der größten Arbeitgeber und Ausbilder Deutschlands haben wir eine besondere Verantwortung – für Kunden, Mitarbeiter, Umwelt und die Gesellschaft insgesamt. Die Förderung von Kindern und Jugendlichen liegt uns besonders am Herzen. Bildung und Sport sind dabei die Themenfelder, auf die sich unsere Aktivitäten konzentrieren.

In der Gesellschaft unterstützen wir zahlreiche kulturelle, soziale und sportliche Einrichtungen, Initiativen und Aktivitäten. Der Schwerpunkt liegt dabei ebenfalls im Kinder- und Jugendbereich. In der Wissensgesellschaft von heute und morgen sind Bildung und Ausbildung das größte Kapital. Sie zu vermitteln ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, bei deren Bewältigung wir uns aktiv einbringen. So engagieren wir uns seit dem Jahr 1996 als Partner und Mitglied der Stiftung Lesen für die Stärkung der Lese- und Vorlesekultur in Deutschland.

Die soziale Integration von in Not geratenen Kindern und Jugendlichen ist das Ziel der überregional tätigen Stiftung Off Road Kids. Seit dem Jahr 1994 fördern wir die Stiftung und ermöglichen den Streetworkern Mobilität in ganz Deutschland. Über 2.000 jungen Menschen konnten seit 1994 neue Lebensperspektiven eröffnet werden.

Die Sportförderung genießt bei uns auch einen hohen Stellenwert, vermittelt sie doch gleichermaßen Freude an der Bewegung und Werte wie Leistungsbereitschaft und Teamgeist, Fair Play und soziale Integration. Sie liefert Leitbilder, die Vorbildfunktion für Kinder und Jugendliche haben. Dies gilt besonders für »Jugend trainiert für Olympia«. Als langjähriger offizieller Mobilitätspartner dieser größten Schulsportveranstaltung der Welt sorgen wir für die kostengünstige An- und Abreise der Teilnehmer sowie die Organisation ihrer Unterbringung. Ein Zeichen für die Werte des Sports setzen wir auch mit der seit dem Jahr 2002 bestehenden engen Partnerschaft mit dem Deutschen Behindertensportverband. Das Engagement haben wir seit dem Jahr 2010 auf die Behindertenjugend ausgeweitet und unterstützen seitdem als exklusiver Hauptsponsor das Projekt »Jugend trainiert für Paralympics«, mit dem wir einen wertvollen Beitrag für die gesellschaftliche Integration von Schülerinnen und Schülern mit Behinderung über den Sport leisten. Neben der Förderung des Spitzensports, unter anderem als Partner mehrerer Fußball-Bundesligisten, setzt unser Engagement auch an der Basis und damit der Zukunft der jungen Generation an. Mit der Verleihung des DB Nachwuchs-Förderpreises würdigen wir das Engagement vieler Menschen für Kinder und Jugendliche an der Basis des Fußballs. Diese gelebte Integration ist für die Zukunft der Gesellschaft ebenso wichtig wie die Vermittlung von Einsatzfreude und der Gemeinschaftssinn, den junge Menschen in den DB Fußball Camps erleben. Die Förderung von Toleranz, Teamfähigkeit, Kulturtechniken und Bildungsperspektiven und damit einen Beitrag zur Gestaltung unserer Gesellschaft zu leisten ist uns ein wichtiges Anliegen. Nachhaltiges Engagement bedeutet für das Unternehmen eine Investition in die Jugend.

Als Partner von Hamburg als »Umwelthauptstadt Europas 2011« unterstützte der DB-Konzern die Hansestadt mit zahlreichen Aktionen, beispielsweise im Infopavillon am Hauptbahnhof und mit dem Sonderzug »Train of Ideas«.

¹... www.db.de/nachhaltigkeitskennzahlen

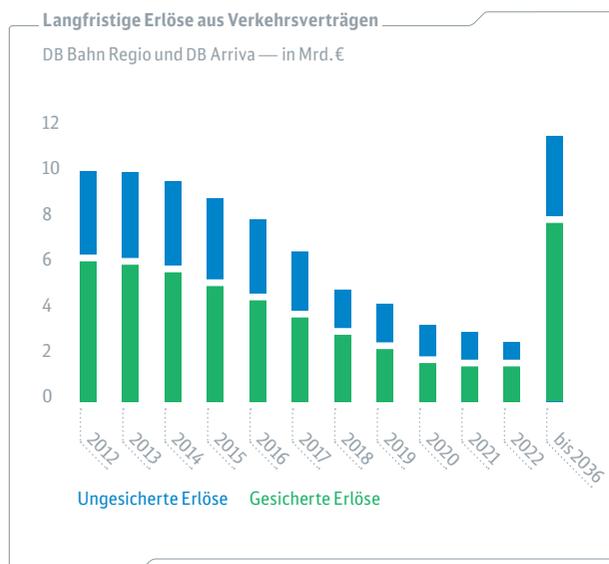
WEITERE INFORMATIONEN

- ::: GESICHERTES AUFTRAGSVOLUMEN GESTIEGEN
- ::: RESSORT TECHNIK, SYSTEMVERBUND UND DIENSTLEISTUNGEN NEU AUSGERICHTET
- ::: EINKAUFSVOLUMEN DEUTLICH ANGESTIEGEN

Auftragsentwicklung weiter positiv

Die vom DB ML-Konzern erbrachten Dienstleistungen werden im Regelfall mit einem Zeithorizont von wenigen Stunden/Tagen abgewickelt. Insofern ist in den meisten Geschäftsfeldern der Auftragsengang keine relevante Steuerungsgröße. Ausnahmen bilden im Wesentlichen die Geschäftsfelder DB Bahn Regio und DB Arriva. Hier hat die Auftragsentwicklung in Form von langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträgen mit den Aufgabenträgern der Bundesländer in Deutschland und den Franchisegebern im europäischen Ausland eine hohe Bedeutung für die Geschäftsentwicklung.

Bei der Betrachtung der langfristigen Erlöse unterscheiden wir zwischen gesicherten Erlösen, die direkt in Zusammenhang mit bestehenden Verkehrsverträgen oder Konzessionen stehen und unabhängig von der Zahl der Reisenden sind (im Wesentlichen Bestellerentgelte), sowie ungesicherten Erlösen, die auch aus bestehenden Verkehrsverträgen oder Konzessionen resultieren, aber abhängig von der Zahl der Reisenden sind (im Wesentlichen Fahrgelderlöse). Insgesamt hat sich das Auftragsvolumen im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 7 Mrd. € auf 78,4 Mrd. € (DB Bahn Regio Schiene: 58,7 Mrd. €, DB Bahn Regio Bus: 0,8 Mrd. €, DB Arriva: 18,9 Mrd. €) erhöht und unterteilt sich in 46,0 Mrd. € gesicherte Erlöse und 32,4 Mrd. € ungesicherte Erlöse.



Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr führen die Verkäufe von Fahrkarten in der Regel unmittelbar zu Umsatz und werden zeitnah vereinnahmt.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics werden auch Rahmenverträge mit Kunden abgeschlossen, die einen kontinuierlichen Bedarf an Transportleistungen beziehungsweise Transport- und Logistikdienstleistungen haben.

Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen werden Leistungen überwiegend für konzerninterne Kunden erbracht.

Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen neu ausgerichtet

Das Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen wurde zum 1. Januar 2011 inhaltlich neu ausgerichtet. Dabei wurden Verantwortlichkeiten innerhalb eines Prozesses neu zugewiesen und zum Beispiel die Aufgabe der Bauartbetreuung von der Zentrale zu den Geschäftsfeldern verlagert. Die Rollen und Aufgaben der Bereiche im Systemverbund wurden weiter geschärft. Strategische Aufgaben wurden insgesamt stärker in den Vordergrund gestellt. Die Neuausrichtung des Ressorts führte aber auch zu Änderungen in der Organisationsstruktur.

Neu beziehungsweise verändert sind die Funktionen des Chief Technology Officers (CTO) und des Chief Quality Officers (CQO). Diese Funktionen haben Richtlinienkompetenz in ihrem jeweiligen Zuständigkeitsbereich für den gesamten Konzern. So ist der CTO beispielsweise der Treiber der Gesamtstrategie Technik des Konzerns und koordiniert die dazugehörigen Einzelstrategien. Hierzu wurden die technischen Kernkompetenzen des DB-Konzerns in der neu gegründeten Einheit des CTO gebündelt. Die neue Funktion des Chief Procurement Officers (CPO) gehört zu den Servicefunktionen und hat eine große Nähe zu den Geschäftsfeldern.

Zur Erschließung des Marktpotenzials bei den eisenbahntechnischen Ingenieurdienstleistungen wurde die Ausgründung der DB Systemtechnik beschlossen. Mit dem erfolgten Eintrag in das Handelsregister wurden die formaljuristischen Voraussetzungen für die Ausgründung als eigenständige GmbH rückwirkend zum 1. Januar 2011 abgeschlossen. Die neue Geschäftseinheit soll zum europaweit führenden Anbieter für Ingenieur- und Prüfdienstleistungen im Eisenbahnsektor entwickelt werden.

Die neuen Rollen der Organisationseinheiten im Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen gliedern sich in

- ::: Gruppenfunktionen als Treiber und Gestalter von konzernübergreifenden Themen,
- ::: Servicefunktionen als Unterstützer der Geschäftsfelder und
- ::: Geschäftseinheiten mit eigener Ergebnisverantwortung.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Wir betreiben als Dienstleistungskonzern keine eigene Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Aufgrund unserer technischen Kompetenz und unserer Betreibererfahrung initiieren wir jedoch anwenderorientierte Entwicklungen und unterstützen die Industrie unter anderem durch breit angelegte Testbetriebe.

Einkaufsvolumen deutlich angestiegen

Eine zentrale, einheitlich ausgestaltete Beschaffungspolitik schafft Mehrwert für den DB ML-Konzern. Das hat sich gerade in den volatilen Beschaffungsmärkten im Berichtsjahr gezeigt. Waren zu Jahresbeginn noch klare Aufwärtstendenzen bei den Beschaffungspreisen erkennbar, so ist zum Jahresende eine deutliche Abflachung der wirtschaftlichen Aktivitäten zu spüren.

Auch unter den Bedingungen des vergangenen Jahres ist es gelungen, konzernweite Einsparungen zu realisieren. Das schon seit 2009 laufende Einkaufsprogramm FAST hat seinen Arbeitsumfang ausgeweitet. Mehr als 1.800 Einzelmaßnahmen sind in Angriff genommen worden, um in praktisch allen großen Warengruppen systematische und nachhaltige Potenzialeffekte erzielen zu können. Das Programm wird im Jahr 2012 in der Linienorganisation fortgeführt. Dabei ist der Fokus auf das internationale Beschaffungsvolumen gerichtet. Hier sind insbesondere Bündelungspotenziale zu erwarten. Ein erster Erfolg



war die Vergabe von IT-Hardware in internationalem Maßstab, bei der deutliche Preissenkungen realisiert werden konnten. Parallel treiben wir die Standardisierung von Beschaffungsinhalten voran. Über standardisierte Leistungsverzeichnisse wird auf eine regionen- oder projektübergreifende Bündelung von Beschaffungsgütern gezielt.

Das im Berichtsjahr eingeführte IT-System zur Lieferantenbewertung wird im Jahr 2012 optimiert und im Hinblick sowohl auf die Lieferantenqualifizierung als auch -entwicklung ausgebaut. Mit einem durchgängigen Gesamtsystem gelingt die Steuerung des Lieferantenportfolios im Hinblick auf Qualität und Preis. Erste eingeführte Instrumente sind sogenannte Quality Gates. Die Einführung dieser Meilensteine in Beschaffungsprojekten soll frühzeitig Projektrisiken erkennen und minimieren, um künftig die vertragskonforme und termingerechte Lieferung von Schienenfahrzeugen auf einem möglichst hohen Qualitätsniveau sicherstellen zu können. Hierzu werden an bis zu zehn festen Zeitpunkten die vom Auftragnehmer bis zum jeweiligen Zeitpunkt erbrachten Lieferungen und Leistungen durch den Auftraggeber gemessen und hinsichtlich ihrer Qualität und Vollständigkeit bewertet.

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

Im Berichtsjahr haben wir ein deutlich gestiegenes Beschaffungsvolumen im Umfang von 20,2 Mrd. € getätigt (im Vorjahr: 14,8 Mrd. €). Die Steigerung von 36% im Vergleich zum Vorjahr ist fast vollständig auf die erste Bestellung von 130 *neuen ICx-Zügen*¹ zurückzuführen.

Die einzelnen Bestandteile des Beschaffungsvolumens haben sich wie folgt entwickelt:

- ::: Speditionsleistungen stiegen von 9,8 Mrd. € auf 10,1 Mrd. €,
- ::: industrielle Produkte erhöhten sich infolge der ICx-Bestellung von 2,5 Mrd. € im Vorjahr auf 7,3 Mrd. € im Berichtsjahr,
- ::: Bauleistungen blieben mit 0,3 Mrd. € auf Vorjahresniveau,
- ::: Dienstleistungen Dritter stiegen von 1,9 Mrd. € auf 2,1 Mrd. €,
- ::: Energie und Kraftstoffe erhöhten sich leicht von 0,3 Mrd. € auf 0,4 Mrd. €.

Die Preisentwicklung für Energie zeigte sich im Laufe des Berichtsjahres uneinheitlich. Insgesamt ist das Preisniveau im Vergleich zum Vorjahr angestiegen, sodass bei einem nahezu konstanten Energieverbrauch die Energiekosten gestiegen sind.

WESENTLICHE VERGABEN

- ::: Vertragsabschluss im Beschaffungsprojekt ICx mit einem Abruf von bis zu 300 Zügen für den nationalen und europäischen Einsatz. Bis zum Jahr 2021 sollen alle 130 Züge aus dem ersten Abruf mit einem Volumen von 4,2 Mrd. € ausgeliefert sein. Die Beschaffung von weiteren 90 Zügen ist geplant. Weitere Abrufe aus diesem Rahmenvertrag sind bis zum Jahr 2030 möglich.
- ::: Modernisierungsmaßnahmen, zum Beispiel Sitzausstattung der IC-Flotte mit rund 25 Mio. €, Beschaffung von Dieselmotoren für Verbrennungstriebzüge (VT) bei DB Bahn Regio im Volumen von rund 3 Mio. € oder Beschaffung von Radsätzen für Güterwagen im Umfang von rund 45 Mio. €.
- ::: Vertragsabschluss im Beschaffungsprojekt ET-Rahmenvertrag zur Abnahme von insgesamt 400 Triebzügen abgeschlossen. Je nach Herstellermodell und Sitzplatzkapazität beträgt das Rahmenvertragsvolumen rund 2 Mrd. €.
- ::: Vertragsabschluss zur Fahrzeugausschreibung ET Südwest für die Entwicklung, Herstellung und Lieferung von 28 Schienenfahrzeugen. Die Betriebsaufnahme ist für Dezember 2014 im Bereich der DB Regio Südwest vorgesehen. Das Auftragsvolumen beträgt rund 165 Mio. €.
- ::: Vertragsabschluss zur Fahrzeugausschreibung Diesel-Netz Köln für die Entwicklung, Herstellung und Lieferung von 56 Schienenfahrzeugen mit Mehrabrufoption. Die Betriebsaufnahme ist für den Fahrplanwechsel 2013 geplant. Das Auftragsvolumen beträgt rund 325 Mio. €.

¹... Seite 101

Strategische Partnerschaft in Katar neu aufgestellt

Die Qatar Railways Company (RAIL) hat im Berichtsjahr einen Vertrag zum Kauf der bisher von der DB International gehaltenen Anteile an dem Joint Venture Qatar Railways Development Company (QRDC) unterzeichnet und wird damit Alleineigentümerin der QRDC. Die QRDC sollte für die Regierung von Katar ein integriertes Schienennetz für Fracht- und Personenverkehr im Emirat Katar einrichten. Nach der organisatorischen Neustrukturierung wird das Projekt direkt von der RAIL mit Unterstützung der DB International und nicht mehr über die QRDC umgesetzt.

DB International bleibt damit wichtigster strategischer Partner von Katar bei Entwicklung und Aufbau eines Verkehrsnetzes für das Emirat am Persischen Golf. DB International stellt vor Ort eigene Experten der RAIL zur Seite und übernimmt umfangreiche Ingenieurdienstleistungen sowie die technische Beratung und perspektivisch auch Training und Qualifizierung des katarischen Personals.

Kernstück des Projekts ist das geplante Metro-Netz in Doha, das den Flughafen mit dem Zentrum und den Fußballstadien für die Weltmeisterschaft 2022 verbinden soll.

Weitere rechtliche Themen

BEIHILFEBESCHWERDE VERKEHRSVERTRAG BERLIN UND BRANDENBURG

Die Veolia Verkehr GmbH (Veolia, vormals Connex Regiobahn GmbH) hat im August 2003 bei der Europäischen Kommission (EU-Kommission) eine Beschwerde wegen der angeblichen Gewährung rechtswidriger Beihilfen eingereicht. Gegenstand des Verfahrens ist der Abschluss eines Verkehrsvertrags zwischen der DB Regio AG und den Bundesländern Berlin und Brandenburg. Veolia ist der Auffassung, dass es sich bei der von der DB Regio AG erhaltenen vertraglichen Vergütung (Bestellerentgelte) um eine Beihilfe im Sinne der europarechtlichen Vorschriften handele.

Die EU-Kommission hat mit Beschluss vom 23. Oktober 2007 das förmliche Prüfverfahren gegen den Bund eingeleitet. Sowohl der Bund als auch die DB Regio AG haben in ihren Stellungnahmen ausgeführt, dass aus ihrer Sicht keine Beihilfe vorliegt. Die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens ist ein Verfahrensschritt und greift den Ergebnissen der Kommissionsprüfung in keiner Weise vor.

ERMITTLUNGEN BEI DB INTERNATIONAL

Nach in Ermittlungsverfahren der Staatsanwaltschaft Frankfurt am Main bekannt gewordenen Vorwürfen gegen die DB International GmbH (DB International) hat die Wirtschaftsprüfungsgesellschaft KPMG eine Sonderuntersuchung bei der DB International durchgeführt. Die Staatsanwaltschaft wirft ehemaligen Mitarbeitern vor, in der Vergangenheit unmittelbar oder über Dritte Geld- und Sachzuwendungen an Entscheidungsträger im Ausland geleistet zu haben. Die Sonderuntersuchung hat die Vorwürfe teilweise bestätigt. Bei der DB International wurden entsprechende Konsequenzen gezogen. Die behördlichen Ermittlungen dauern an.

Metro Mekka ging pünktlich zum Hadsch in automatischen Betrieb

Am 5. November 2011, dem ersten offiziellen Tag des jährlichen Hadsch (islamische Pilgerfahrt nach Mekka), wurde die zweite Ausbaustufe der Al Mashaaer Al Mugaddassah Metro Makkah (Metro Mekka) im »Automatic Mode« erfolgreich in Betrieb genommen. Die rund 72.000 Fahrgäste pro Stunde stellten eine große Herausforderung für die Verkehrsinfrastruktur dar.

Ein Team von DB International war in der zweiten Ausbaustufe für die Bauüberwachung der baulichen und ausrüstungstechnischen Anlagen verantwortlich. Bereits für die erste Ausbaustufe war DB International mit der Plan- und Abnahmeprüfung des gesamten Bahnsystems und der Metro-Fahrzeuge sowie für die Bauüberwachung beauftragt worden.

RISIKOBERICHT

- ::: INTEGRIERTES RISIKOMANAGEMENT SICHERT TRANSPARENZ
- ::: WESENTLICHE RISIKEN IN DEN BEREICHEN MARKT, PRODUKTION, TECHNIK UND BESCHAFFUNGSMARKT
- ::: 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 *Chancen-managementsystem*¹ 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. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Risikomanagement im DBML-Konzern

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und konzernweit umgesetzt. Im Rahmen unseres Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB ML AG quartalsweise berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende wesentliche Risiken besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung. Die im Jahr 2010 erworbene Arriva wurde im Berichtsjahr in das Risikomanagementsystem des DBML-Konzerns integriert.

In unserem Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen. Organisatorisch ist das Konzerncontrolling die zentrale Koordinationsstelle für unser Risikomanagement.

Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die möglichen Risiken zentral gesteuert und begrenzt. Das Konzern-Treasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute formulierten

»Mindestanforderungen an das Risikomanagement« (MaRisk) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des KonTraG.

WESENTLICHE MERKMALE DES INTERNEN KONTROLL- UND RISIKOMANAGEMENTS IM HINBLICK AUF DEN KONZERNRECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Unser Risikomanagementsystem wird durch ein unternehmensweit eingerichtetes internes Kontrollsystem unterstützt, das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt.

Unser internes Kontrollsystem orientiert sich an den Kriterien des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen »Internal Control – Integrated Framework«. Das COSO-Modell ist ein allgemein anerkannter theoretischer Rahmen, der ein internes Kontrollsystem in fünf Ebenen unterteilt und diese einzeln bewertet. Ausgehend hiervon stützt sich unser rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsystem auf grundlegende Kontrollmechanismen wie zum Beispiel systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen sowie auf die Einhaltung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen.

Zu den von uns eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus

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

¹... Seite 140 ff.

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

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

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

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und der einzelnen Geschäftsfelder unter anderem die Korrektheit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Es erfolgt insbesondere die Bestätigung, dass die Finanzdaten in allen wesentlichen Belangen ein den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der berichtenden Einheit vermitteln. Zusätzlich wird bestätigt, dass das verantwortliche Management die zentral vorgegebenen internen Kontrollsysteme der Berichterstattung eingerichtet und diese, wenn erforderlich, um eigene dokumentierte Steuerungs- und Überwachungsinstrumente ergänzt hat.

Wesentliche Risikokategorien und Einzelrisiken

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

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Die Nachfrage nach unseren Mobilitäts- und insbesondere nach unseren Transport- und Logistikdienstleistungen ist unter anderem abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Megatrends in den für uns relevanten Märkten. Gesamtwirtschaftliche Schocks wie zum Beispiel Wirtschafts- und Finanzkrisen können sich insofern negativ auf unser Geschäft auswirken. Unsicherheiten bestehen zudem

durch die möglichen Auswirkungen der Staatsschuldenkrise in Europa auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren.

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

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

Im Bereich von Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung unserer Kunden den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen.

MARKTRISIKEN

Im deutschen Personenverkehrsmarkt stehen wir in einem harten inter- und intramodalen Wettbewerb, insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Um unsere Position im Wettbewerb zu stärken, verbessern wir fortlaufend unsere Service- und Leistungsqualität. Auf der Angebotsseite optimieren wir unsere Fahrplangestaltung und können teilweise kürzere Reisezeiten anbieten (zum Beispiel nach der Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen). Auf der Leistungsseite setzen wir unter anderem im Rahmen der *Kunden- und Qualitätsinitiative*¹ zahlreiche Verbesserungsmaßnahmen um. Die *Entwicklung der Pünktlichkeit*² unterliegt einem strengen Monitoring. Die Preiswahrnehmung unserer Produkte versuchen wir durch Angebotsmaßnahmen zu verbessern. In den nächsten Jahren investieren wir zudem umfangreich in unsere Fahrzeugflotte im Fernverkehr.

Im Regionalverkehr gibt es europaweit einen intensiven intramodalen Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Um uns in diesem Marktumfeld behaupten zu können, optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen, um attraktive Angebote zu wirtschaftlichen Konditionen abgeben zu können. In Deutschland wird in den nächsten Jahren ein umfangreiches Volumen in den Wettbewerb kommen, das alle Anbieter vor große organisatorische Herausforderungen stellt.

¹... Seite 118, ²... Seite 118

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

Unsere Aktivitäten im Bereich Spedition und Logistik sind insbesondere von einem sehr wettbewerbsintensiven Marktumfeld betroffen. Hierauf reagieren wir mit dem weiteren Ausbau unserer Netzwerke sowie der Verbesserung unserer Kostenstrukturen, Angebote und IT-Infrastruktur.

Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten unserer Kunden oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen begegnen wir konzernübergreifend mit einer intensiven Marktbeobachtung und einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unseres Portfolios. Hinsichtlich Marktrisiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler wie internationaler Ebene bringen wir unsere Position in die vorausgehenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.

BETRIEBSRISIKEN

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

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

Im Schienengüterverkehr ist die Pünktlichkeit der Transporte für unsere Kunden ein wesentliches Kriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten beim Transport ergeben, wie zum Beispiel Zollverstöße und Diebstähle. Dem begegnen wir unter anderem durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinatoren sowie mit einem Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Unfälle, Anschläge oder auch Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur bedingt beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Minimierung möglicher Auswirkungen.

TECHNIKRISIKEN

Das Angebot und die Qualität unserer Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führen wir einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern.

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

Es ist nicht auszuschließen, dass es zukünftig zu weiteren Verkürzungen der Wartungs-/Ultraschallintervalle kommt. Daraus würden bei unveränderter Dimensionierung der Fahrzeugflotte weitere Einschränkungen im Betrieb resultieren.

BESCHAFFUNGSRISIKEN

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

Dem Risiko von Energiepreissteigerungen begegnen wir durch den Einsatz geeigneter *derivativer Finanzinstrumente* ¹.

RISIKEN AUS DER REDUZIERUNG VON FINANZMITTELN FÜR DEN REGIONALVERKEHR

Maßgeblich für die Entwicklung im Regionalverkehrsmarkt in Europa ist die Höhe von verfügbaren finanziellen Mitteln für die Bestellung oder Unterstützung von Verkehrsangeboten. Für unsere Aktivitäten im europäischen Regionalverkehr stellen daher Zahlungen von in der Regel staatlichen oder staatlich finanzierten Bestellerorganisationen (im Wesentlichen Bestellerentgelte) einen wesentlichen Teil der Umsatzerlöse dar. Hier besteht vor dem Hintergrund der Sparbemühungen der öffentlichen Haushalte (insbesondere in Staaten mit hoher Staatsverschuldung) das Risiko, dass die verfügbaren Mittel gekürzt werden könnten. Wir begegnen diesem Risiko, indem wir unser Leistungsangebot entsprechend anpassen und die Fahrgeldeinnahmen ausbauen.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

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

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

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

RECHTLICHE UND VERTRAGLICHE RISIKEN

Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Diese betreffen vielfach Bauprojekte und Immobilien oder Umweltangelegenheiten (insbesondere die Folgen aus dem Ausstieg aus der Atomenergie). Es besteht zudem das Risiko, dass einige der langfristigen Verkehrsverträge unter anderem aufgrund von unvorhersehbaren Kostensteigerungen unwirtschaftlich werden könnten. Wir versuchen, hier entsprechend kosten- und erlösseitig gegenzusteuern.

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

REGULATORISCHE UND POLITISCHE RISIKEN

Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Der DB ML-Konzern erbringt im Schienenverkehr Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Der Zugang zum deutschen Schienennetz ist seit dem Jahr 1994 diskriminierungsfrei möglich.

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

PERSONALRISIKEN

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

Die aktuelle Altersstruktur im DB ML-Konzern wird zukünftig einen deutlich höheren Personalbedarf zur Folge haben, der infolge der demografischen Entwicklung schwieriger am Arbeitsmarkt zu decken sein wird. Wir stehen zudem in einem immer stärker werdenden Wettbewerb um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte. Beiden Herausforderungen begegnen wir unter anderem durch enge Kontakte zu Schulen und

¹... Seite 188 ff.

Universitäten und durch unsere Rekrutierungsmaßnahmen, die wir über den Ausbau unserer Personalgewinnungsorganisation weiter verstärken.

Bei der Integration neu akquirierter Gesellschaften zielen unsere Bemühungen zudem auf die Bindung von Mitarbeitern in Schlüsselpositionen.

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

COMPLIANCE-RISIKEN

Durch die Neuaufstellung unseres Compliance-Bereichs im Jahr 2009 haben wir dokumentiert, dass die Einhaltung von geltendem Recht, Unternehmensrichtlinien und anerkannten regulatorischen Standards Aufgabe und Verpflichtung jedes Mitarbeiters des DB ML-Konzerns ist. Zur Sicherstellung regelkonformen Verhaltens dient unsere Compliance-Organisation. Details hierzu finden Sie im *Compliance Bericht* ¹.

IT-RISIKEN

Unzureichendes IT-Management kann zu schwerwiegenden Gefährdungen der Geschäftsprozesse des DB ML-Konzerns führen (zum Beispiel durch die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen oder den unautorisierten Zugang Dritter zu Kundendaten). Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um eventuelle Risiken zu ermitteln und zu minimieren.

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

Das IT-Risikomanagement für Anwendungen und Infrastrukturen ermittelt systematisch Risiken und eliminiert oder minimiert diese. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie gegebenenfalls an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht.

Zusätzlich erfolgen eine regelmäßige Überprüfung der Systemarchitektur und eine regelmäßige Erneuerung der Hardware-Plattformen, sodass die Informationstechnologie stets die sich ändernden Geschäftsanforderungen erfüllt und dem aktuellen Stand der Technik entspricht.

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

Beurteilung der Risikosituation durch die Unternehmensleitung

Die Einschätzung der aktuellen Risikosituation erfolgt auf Basis unseres Risikomanagementsystems. Die wesentlichen Risiken lagen im Berichtsjahr in den Bereichen gesamtwirtschaftliche Risiken, Marktrisiken und Betriebsrisiken. Im Vergleich zum Jahr 2010 hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr leicht erhöht.

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 ML-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 ML-Konzern bei.

¹... Seite 49f.

Ertragslage 94
Entwicklung der Geschäftsfelder 100
Finanz- und Vermögenslage 114
Nachhaltigkeit 118

Weitere Informationen 126
::: Risikobericht 130
::: Nachtragsbericht 135
Prognosebericht 136

NACHTRAGSBERICHT

::: VERHANDLUNGEN ZUM ZUKUNFT-TARIFVERTRAG GESTARTET
::: DB SCHENKER LOGISTICS BAUT LANDVERKEHRSNETZWERK WEITER AUS

Zukunft-Tarifvertrag soll Herausforderungen des demografischen Wandels begegnen

Mit EVG und GDL wurde vereinbart, das bestehende Beschäftigungsbündnis fortzusetzen und an den bestehenden demografischen Herausforderungen neu auszurichten. Hierzu wurden Eckpunkte für einen Zukunft-Tarifvertrag (ZukunftTV) vereinbart.

Zentrales Element des ZukunftTV ist ein sogenanntes Lebensphasenmodell, das gezielter auf die Bedürfnisse der Mitarbeiter ausgerichtet ist und den Mitarbeitern für ihr gesamtes Berufsleben eine Perspektive im DB-Konzern eröffnen soll. Die im Sommer 2011 aufgenommenen Verhandlungen zum ZukunftTV wurden nicht wie ursprünglich geplant bis Ende 2011 abgeschlossen. Sie werden 2012 vereinbarungsgemäß fortgeführt. Der bestehende Beschäftigungssicherungs-Tarifvertrag (BeSiTV) wurde in diesem Zusammenhang konditioniert verlängert, sodass durch die Verlängerung während der Verhandlungsphase für die Arbeitnehmer keine Nachteile entstehen. Der ZukunftTV wird dabei auch eine Neuregelung zur Beschäftigungssicherung beinhalten. Betriebsbedingte Kündigungen wird es somit auch weiterhin nicht geben.

DB Schenker Logistics baut Position im Landverkehr in Finnland aus

Am 12. Januar 2012 hat die finnische DB Schenker-Landesgesellschaft Oy Schenker East Ab vereinbart, das gesamte Aktienkapital der Suomen Kiitoautot Oy zu erwerben. Dieses Unternehmen gehörte bislang der Kiitoautot Yhtiöt Oy. DB Schenker übernimmt das gesamte operative Geschäft.

Suomen Kiitoautot Oy und Schenker Cargo Oy, 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.

PROGNOSEBERICHT

- ::: ABSCHWÄCHUNG DES WIRTSCHAFTSWACHSTUMS IM JAHR 2012
- ::: ERGEBNISSTEIGERUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2012 ERWARTET
- ::: AUSBLICK BLEIBT MIT UNSICHERHEITEN BEHAFTET

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 aber davon aus, dass sich das Wirtschaftswachstum spürbar abschwächen wird. Dies dürfte in einigen Staaten zu rezessiven Entwicklungen führen.

Konjunkturelle Aussichten

Die Aussichten für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2012 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Gleichzeitig sind die nachfolgenden Einschätzungen in Anbetracht der Eintrübung der Konjunkturperspektiven in den letzten Monaten und der bestehenden Risiken mit Blick auf die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hohen Unsicherheiten behaftet.

Voraussichtliche Entwicklung — in %	2011	2012
BIP Welt ¹⁾	+2,5	<+2,5
Welthandel	+5,5	<+4,0
BIP Euro-Raum	+1,5	±0,0
BIP Deutschland	+3,0	+0,5

¹⁾ Summe ausgewählter Industrie- und Schwellenländer.

Die Daten für 2011 entsprechen den per 15.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Das Weltwirtschaftswachstum dürfte sich im Jahr 2012 weiter abschwächen. Die Auswirkungen der Staatsschuldenkrise werden die Weltkonjunktur belasten. In den USA und Europa werden Sparmaßnahmen zur Konsolidierung der Haushalte das Wirtschaftswachstum dämpfen. Stützende Impulse für die Weltkonjunktur dürften trotz der staatlichen Maßnahmen zur Vermeidung einer konjunkturellen Überhitzung einzig von den Schwellenländern – insbesondere Asiens – ausgehen. In den Industriestaaten ist nur ein moderates Wachstum, in einigen

europäischen Krisenländern eine Rezession zu erwarten. Für die Weltwirtschaft dürfte es im Jahr 2012 selbst in einem optimistischen Szenario zu einer Konjunkturdelle kommen, bei der das Welt-BIP um knapp 2,5% und der Welthandel um maximal 4% zulegen würden. Sollte es nicht gelingen, das Vertrauen in die fiskalpolitische Konsolidierung der Staatshaushalte und in die Stabilität des Bankensystems wiederherzustellen, kann eine erneute weltwirtschaftliche Rezession nicht ausgeschlossen werden.

Die konjunkturelle Dynamik dürfte sich in den USA und in Japan nach dem Wegfall im Jahr 2011 belastender temporärer Faktoren wie der Auswirkungen der Naturkatastrophe in Japan und eines hohen Rohölpreisanstiegs wieder etwas verstärken, das Wachstum aber insgesamt moderat bleiben. In den asiatischen Schwellenländern dürfte die konjunkturelle Entwicklung zwar schwächer als in den letzten Jahren, aber immer noch sehr kräftig ausfallen. Für China erwarten wir im Jahr 2012 einen Produktionsanstieg um etwa 8%.

In Europa und insbesondere im Euro-Raum dürften die Unsicherheiten und die Verschlechterung der Finanzierungsbedingungen infolge der Verschärfung der Schuldenkrise die Konjunktur stark beeinträchtigen. Die Investitionen und der private Konsum werden spürbar gedämpft, die öffentlichen Ausgaben durch die hohe Staatsverschuldung eingeschränkt. Gestützt wird die Wirtschaft in den europäischen Ländern im Jahr 2012 voraussichtlich durch die weiterhin expansive Geldpolitik sowie die hohe, wenn auch abgeschwächte Wachstumsdynamik in den Schwellenländern Asiens, Lateinamerikas sowie Mittel- und Osteuropas. Die gesamtwirtschaftliche Produktion in Europa dürfte im Jahr 2012 stagnieren. Sofern die Staatsschuldenkrise nicht weiter eskaliert und keine größeren Ansteckungseffekte auf den europäischen Finanzmärkten verursacht, dürfte sich die Unsicherheit im Jahresverlauf 2012 verringern und die Finanzierungsbedingungen sich wieder leicht verbessern. In der Folge wird sich die Konjunktur wieder

beleben. Einer stärkeren Erholung werden jedoch die notwendigen Konsolidierungsbemühungen in vielen Mitgliedsländern entgegenstehen.

In den Ländern Mittel- und Osteuropas (MOE) dürfte das Expansionstempo im Jahr 2012 zurückgehen. Die Exporte werden durch eine schwächere konjunkturelle Entwicklung in Westeuropa belastet. Vonseiten der privaten Haushalte sind nur geringe Impulse zu erwarten. Wegen der zuletzt gestiegenen Risikoaversion der Kreditinstitute ist mit schwächeren Kapitalzuflüssen und einer restriktiveren Kreditvergabe zu rechnen. Das BIP dürfte in der MOE-Region weiterhin über dem EU-Durchschnitt liegen.

Die Staatsschuldenkrise belastet zunehmend die deutsche Konjunktur. Die Dynamik der konjunkturellen Expansion wird auch in Deutschland deutlich an Schwung verlieren und das BIP im Jahr 2012 nur noch moderat zulegen. Infolge der Konjunkturabschwächung in wichtigen Handelspartnerländern werden die außenwirtschaftlichen Impulse nachlassen. Der Export dürfte sogar etwas schwächer zulegen als die Importe. Der Außenhandel trägt voraussichtlich nicht mehr zum Wachstum des BIP bei. Die inländische Verwendung dürfte damit die Konjunktur tragen. Dabei wird der Staatsverbrauch infolge der Konsolidierungsmaßnahmen nur noch gering ausgeweitet. Die privaten Konsumausgaben dürften infolge der anhaltend hohen Versicherung bei den Konsumenten ebenfalls geringer zulegen als im Jahr 2011. Die deutsche Wirtschaft wird im Jahr 2012 vor allem von den erwarteten niedrigen Zinsen im Euro-Raum profitieren. Durch niedrige Finanzierungskosten gestützt, dürften die Investitionen gegenüber dem Vorjahresniveau leicht zulegen. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt bleibt voraussichtlich weiterhin stabil. Wir gehen davon aus, dass die Erwerbstätigkeit im kommenden Jahr aufgrund der schwachen Konjunktur nur noch marginal zunimmt. Die verfügbaren Realeinkommen dürften infolge der leicht verbesserten Erwerbstätigkeit und etwas höherer Lohnabschlüsse trotz weiterer Inflation noch leicht zulegen können. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe wird infolge der abgeschwächten Nachfrage nur moderat anziehen. Die Rohstahlproduktion dürfte hingegen ihr hohes Vorjahresniveau nicht mehr überschreiten.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

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

Die Daten für 2011 entsprechen den per 15.02.2012 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Aufgrund der erwarteten positiven Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und der weiter leicht zunehmenden Realeinkommen bleiben auch die Konjunkturreffekte für den deutschen Personenverkehrsmarkt erhalten und die Gesamtnachfrage dürfte weiter leicht ansteigen. Während der innerdeutsche Luftverkehr nach der schwachen Entwicklung im Jahr 2011 von einem positiven Basiseffekt profitieren wird, ist hingegen unklar, wie hoch die Belastungen durch zusätzliche Kosten für Emissionsrechte sein werden beziehungsweise welche Auswirkungen das auf die Nachfrage haben wird. Auch für den Schienenpersonenverkehr erwarten wir nach der im Berichtsjahr unter anderem durch den Wegfall der positiven Sondereffekte aus dem Jahr gedämpften Entwicklung wieder ein dynamischeres Wachstum. Eine mögliche Stabilisierung im öffentlichen Straßenpersonenverkehr wird von den Entwicklungen im Zuge der Liberalisierung des Fernbuslinienverkehrs beziehungsweise vom Umfang der Angebote und deren Nachfragestärke abhängen.

Für den europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkt erwarten wir in Anbetracht der abgekühlten gesamtwirtschaftlichen Perspektive und der Konsolidierungsbemühungen vieler Mitgliedsstaaten eine Entwicklung, die sich annähernd auf dem Vorjahresniveau bewegt. Hierbei werden aber auch weiterhin deutliche regionale Unterschiede zu verzeichnen sein. Vor dem Hintergrund der in einigen Ländern bereits initiierten beziehungsweise geplanten Sparprogramme ist auch von einem erhöhten Streikrisiko mit entsprechend dämpfenden Effekten auf die Verkehrsnachfrage auszugehen.

Auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt ist mit Blick auf die bestehenden Unsicherheiten nach der dynamischen Erholung im Jahr 2010 und dem kräftigen Anstieg im Berichtsjahr für das Jahr 2012 von einem moderateren Nachfrageanstieg auszugehen. Die weitere Entwicklung hängt maßgeblich davon ab, wie schnell sich die finanzpolitische und wirtschaftliche Situation in Europa stabilisiert und die Transportnachfrage nach einem erwartet schwachen Jahresauftakt im weiteren Verlauf wieder an Dynamik gewinnen kann. Die Wettbewerbsintensität wird bei einer insgesamt zu erwartenden Nachfrageabschwächung wieder ansteigen und den Preisdruck erhöhen. Nicht zuletzt mit Blick auf die hohen Unsicherheiten wird das Jahr 2012 daher für alle Marktakteure zu einer erneuten Herausforderung werden.

Auch für den europäischen Schienengüterverkehrsmarkt erwarten wir für das Jahr 2012 nur eine schwache Entwicklung. Das Vorjahresniveau dürfte nur leicht überschritten werden. Grund hierfür ist, dass infolge der allgemeinen Konjunkturabkühlung und der Staatsschuldenkrise kaum Wachstumsimpulse aus der Wirtschaft zu erwarten sind. Mit der sich abschwächenden Nachfrage werden sowohl der inter- als auch der intramodale Wettbewerbsdruck deutlich zunehmen und somit der Preis als entscheidendes Kriterium wieder stärker in den Vordergrund rücken. Vor dem Hintergrund der bereits initiierten beziehungsweise geplanten Sparprogramme ist in einigen Ländern von einem erhöhten Streikrisiko mit entsprechend dämpfenden Effekten auf die Verkehrsnachfrage auszugehen. Belastungen sind darüber hinaus auch durch die für Sommer 2012 geplante mehrwöchige Sperrung beziehungsweise eingeschränkte Betriebsdurchführung auf der Brennerstrecke zu erwarten.

In Anbetracht der verhaltenen Konjunkturaussichten ist für den europäischen Landverkehrsmarkt im Jahr 2012 eine gegenüber dem Berichtsjahr abgeschwächte, aber immer noch deutlich positive Entwicklung zu erwarten. Dementsprechend gehen wir für das Jahr 2012 von einer nach wie vor angespannten Marktlage und einem anhaltend starken Margendruck aus.

Für den globalen Luftfrachtmarkt rechnen wir im Jahr 2012 bestenfalls wieder mit einem leichten Wachstum. Die bereits im Berichtsjahr zu beobachtende Verlagerung von der Luft zur Seefracht wird sich voraussichtlich auch im Jahr 2012 fortsetzen.

Für die Seefracht wird ein Nachfragewachstum von etwa 4 bis 5% erwartet, wobei das Marktumfeld auch im Jahr 2012 von Überkapazitäten bestimmt wird.

In der Sparte Kontraktlogistik/SCM gehen wir infolge zu erwartender steigender Outsourcing-Raten in den für uns wichtigen Industrien sowie eines, wenn auch gebremsten, anhaltenden Wirtschaftswachstums in vielen Kernländern der Kontraktlogistik für das Jahr 2012 von einer grundsätzlich positiven Marktentwicklung aus, die auch in einer ähnlichen Größenordnung wie im Berichtsjahr liegen könnte. Dies gilt vor allem für die wichtigen Schwellenländer. In den Hauptindustrien der Kontraktlogistik bleibt der Ausblick insgesamt positiv, jedoch wird insbesondere für Automotive mit einem abgeschwächten Wachstum gerechnet.

Voraussichtliche Entwicklung der Beschaffungsmärkte

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

MODERATE ENERGIEPREISENTWICKLUNG WAHRSCHEINLICH

Angesichts der wirtschaftlichen Unsicherheiten aufgrund der Staatsschuldenkrise und einer möglichen Wirtschaftsabkühlung in Asien scheint eine moderate Preisentwicklung an den Energiemärkten wahrscheinlich. Das Basisszenario bildet die Annahme, dass sich die Wachstumsraten in Asien verringern, ein Abschwung in den USA vermieden werden kann und Teile des Euro-Raums in eine leichte Rezession rutschen. Jedoch bestehen Unsicherheiten infolge der Staatsschuldenkrise und hoher geopolitischer Risiken, sodass weiterhin mit hohen Preisschwankungen gerechnet werden muss.

Für die Ölpreisentwicklung im Jahr 2012 wird ausschlaggebend sein, ob die physische Versorgungslage oder die Konjunkturentwicklung in der Wahrnehmung der Marktteilnehmer die Oberhand behält. Es wird erwartet, dass die OPEC angesichts des Preisniveaus ihr Fördervolumen beibehält. Ein großer Unsicherheitsfaktor sind jedoch die Spannungen mit dem Iran. Der prognostizierte weitere Nachfragezuwachs bei Öl und Ölprodukten sollte über ein steigendes Angebot aus Nicht-OPEC-Ländern gedeckt werden können.

Am deutschen Strommarkt steht der Stresstest für die Netz- und Erzeugungskapazitäten bei harten winterlichen Bedingungen noch aus. Der notwendige Netzausbau und der Zuwachs bei erneuerbaren Energien verzögern sich bisher. Die anfallenden Kosten dürften Strompreiserhöhungen nach sich ziehen.

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. Aufgrund der derzeitigen zeitlichen Planungen gehen wir jedoch davon aus, dass frühestens Ende 2012 mit konkreten Umsetzungen zu rechnen ist.

Voraussichtliche Ertragslage

DB ML-KONZERN

Die im Folgenden dargestellte Entwicklung basiert auf den in unserer Mittelfristplanung hinterlegten Annahmen zu den von uns erwarteten Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg von geplanten Maßnahmen. Diese Annahmen und Einschätzungen unterliegen mit zunehmendem Zeithorizont größeren Prognoseunsicherheiten. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund der hohen makroökonomischen Unsicherheit infolge der Staatsschuldenkrise.

Voraussichtliche Entwicklung — in Mio. €	2011	2012	2013
Umsatz	36.371	> 38.400	↗
EBIT bereinigt	1.466	> 1.700	↗
ROCE in %	10,7	> 11,2	↗

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

Nach der positiven Entwicklung im Berichtsjahr rechnen wir auch im Geschäftsjahr 2012 mit einem weiteren Umsatzanstieg. Dieser dürfte angesichts der gedämpfteren konjunkturellen Erwartungen auf vergleichbarer Basis ähnlich ausfallen wie im Berichtsjahr. Auch für das Geschäftsjahr 2013 erwarten wir weiter steigende Umsätze.

Die positive Umsatzentwicklung und unser Kostenmanagement werden sich voraussichtlich auch in der Entwicklung des bereinigten EBIT im Geschäftsjahr 2012 und im Geschäftsjahr 2013 widerspiegeln. Kritisch für die Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2012 wird vor allem das wirtschaftliche Umfeld sein. Im Falle einer Verschärfung der weltweiten Staatsschuldenkrise werden auch unsere weltweiten geschäftlichen Aktivitäten davon betroffen sein.

Aufgrund der derzeit erwarteten weiteren Steigerung des bereinigten EBIT wird sich auch der ROCE weiter in Richtung seiner Zielmarke von 14 % verbessern. Abgeschwächt wird diese Entwicklung voraussichtlich durch das Capital Employed, das infolge einer umfangreicheren Investitionstätigkeit in den nächsten Jahren zunehmen dürfte.

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	↘

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

DB Bahn Fernverkehr

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr rechnen wir auf Basis einer wieder verbesserten Fahrzeugverfügbarkeit und einer geringeren Belastung durch Bautätigkeiten im Schienennetz im Geschäftsjahr 2012 mit einer höheren Verkehrsleistung sowie steigenden Umsatzerlösen. Diese sollten auch die steigenden Aufwendungen kompensieren können, sodass das bereinigte EBIT über dem Vorjahresniveau liegen sollte.

DB Bahn Regio

Unterstützt von Angebotsverbesserungen im Schienen- und Busverkehr werden Umsatz und bereinigtes EBIT voraussichtlich ansteigen.

DB Arriva

Das Geschäftsfeld DB Arriva wird im Geschäftsjahr 2012 durch weitere Angebotsverbesserungen und Erfolge bei Vergabeverfahren voraussichtlich Steigerungen in Umsatz und bereinigtem EBIT ausweisen.

DB Schenker Rail

Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail erwarten wir weitere Verbesserungen. Ausgehend von einem zwar abgeschwächten, aber immer noch leicht positiven konjunkturellen Umfeld wird voraussichtlich das Transportvolumen weiter zunehmen. Diese Entwicklung dürfte sich entsprechend auf Umsatz und bereinigtes Ergebnis auswirken.

DB Schenker Logistics

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics erwarten wir nach den deutlichen Zuwächsen im Berichtsjahr auch im Geschäftsjahr 2012 weitere Verbesserungen, die sowohl auf Mengen- als auch auf Preiseffekten basieren. Diese Entwicklung dürfte sich auch auf das bereinigte EBIT auswirken.

DB Dienstleistungen

Wir erwarten, dass der Umsatz im Geschäftsjahr 2012 auf Vorjahresniveau liegen wird. Ergebnisseitig werden Belastungen wirken, die nicht an die Kunden weitergegeben werden, sodass das bereinigte EBIT voraussichtlich zurückgehen wird.

Erwartete Investitionen

Unseren Modernisierungskurs werden wir mit hohen Investitionen weiter fortführen. Diese werden im Geschäftsjahr 2012 und im Geschäftsjahr 2013 voraussichtlich deutlich oberhalb des Niveaus des Berichtsjahres liegen.

Der Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit wird unverändert bei Fahrzeugen in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Bahn Fernverkehr liegen.

In Summe erwarten wir in den kommenden fünf Jahren bis 2016 auf Basis unserer umfangreichen Programme hohe Investitionen, die in neue Züge und eine bessere Angebotsqualität fließen.

Erwartete Finanzlage

Die von uns zu finanzierenden Netto-Investitionen werden im Geschäftsjahr 2012 voraussichtlich plangemäß deutlich ansteigen. Wir gehen allerdings davon aus, die Netto-Investitionen auf Basis des im Jahresverlauf kontinuierlich erwarteten positiven operativen Cashflows voraussichtlich vollständig aus der Innenfinanzierung abdecken zu können.

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.

Chancenbericht

CHANCENMANAGEMENT IM DB ML-KONZERN

Unser Chancenmanagement leiten wir im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von Chancen liegt primär bei dem operativen Management in den Geschäftsfeldern und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Wir beschäftigen uns dazu intensiv mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren, auch in unserem politischen und regulatorischen Umfeld. Daraus werden konkrete geschäftsbereichsspezifische Chancenpotenziale abgeleitet und analysiert.

Um unseren Kurs eines profitablen Wachstums abzusichern, setzen wir umfassende Maßnahmenpakete im Rahmen konzernübergreifender oder geschäftsfeldspezifischer Programme um, von denen wir Absicherungen oder Verbesserungen in Leistungsqualität, Effizienz und Kostenstrukturen erwarten. Wir sehen hierin auch Chancen für weiteres organisches Wachstum, das sich zudem in weiteren Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen widerspiegeln dürfte.

Die strategische Aufstellung des DB ML-Konzerns hat sich über verschiedene Konjunkturzyklen bewährt und maßgeblich zur positiven Entwicklung im Berichtsjahr beigetragen. Im Fokus unserer Maßnahmen liegt es auch immer, unsere langfristige Wettbewerbsposition zu verbessern. Der DB ML-Konzern ist insgesamt gut aufgestellt für das Nutzen von Chancen, die aus den wesentlichen Trends in unseren Märkten resultieren. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf die Ausführungen im [Kapitel Strategie 1](#).

Damit der DB-Konzern sein Leistungsversprechen einhalten kann, wurde eine DB-konzernweite *Kunden- und Qualitätsinitiative*¹ aufgesetzt. Mit der Umsetzung umfangreicher Leistungspakete in den nächsten Jahren erwarten wir, spürbare Verbesserungen für unsere Kunden erreichen zu können. Hierin sehen wir signifikante Chancen, den Kundenzuspruch zu verbessern.

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

Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten zudem darin, absehbare Marktkonsolidierungen aus unseren führenden Marktpositionen heraus aktiv gestalten zu können. Wir wollen dabei die Möglichkeiten nutzen, die uns gerade die Konsolidierung und die fortschreitende Globalisierung im Bereich Spedition und Logistik eröffnen. Mit DB Arriva haben wir zudem eine starke Position im europäischen Verkehrsmarkt und verfügen über eine Wachstumsplattform in allen unseren europäischen Zielmärkten.

Wir haben uns so positioniert, dass wir auch auf ein Umfeld offener beziehungsweise sich öffnender Märkte sowohl im europäischen Schienengüter- als auch im europäischen Personenverkehr gut vorbereitet sind und so sich bietende Chancen nutzen können. Infolge der Staatsschuldenkrise in Europa sehen wir Chancen aus einer Verstärkung der Ausschreibungsaktivitäten für Bus- und Schienenverkehre in den Staaten, in denen die Haushaltssituation angespannt ist und die Regierungen Sparmaßnahmen durchsetzen müssen. Von dieser Entwicklung könnten wir über die sehr gute Positionierung unseres Geschäftsfelds DB Arriva profitieren. Zudem bestehen Chancen, dass neue Märkte oder Marktsegmente für den Wettbewerb geöffnet werden.

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

MITARBEITERENTWICKLUNG

Um auch in Zukunft Chancenpotenziale heben zu können, setzen wir auf eine verantwortungsvolle Personalpolitik, die sich am Mitarbeiter orientiert und zugleich Basis für unsere Zukunftsfähigkeit als international führender Mobilitäts- und Logistikdienstleister ist. Wir sind mit rund 8.700 Auszubildenden und Mitarbeitern im dualen Studium einer der größten Ausbilder in Deutschland. Die Berufsausbildung ist das Fundament unserer Nachwuchssicherung. Bis zum Jahr 2015 wird das Durchschnittsalter unserer Mitarbeiter von 45 auf 50 Jahre steigen. Wir stellen uns darauf ein, indem wir mit spezifischen Mitarbeiterentwicklungsprogrammen wie 50plus und Chance plus ältere Mitarbeiter und den Nachwuchs fördern.

CHANCENMANAGEMENT IN DEN GESCHÄFTSFELDERN

DB Bahn Fernverkehr

Chancen im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr bestehen unter anderem darin, unser Ergebnissteigerungsprogramm »energy« weiter umzusetzen. Im Berichtsjahr konnten hier bereits erste Erfolge erzielt werden.

Darüber hinaus sehen wir Chancen, unseren Kundenzuspruch zu steigern. Zentrale Maßnahmen hierfür sind eine Erhöhung der Kundenbindung, unter anderem mittels eines sukzessiven Ausbaus des BahnCard-Bestands, und die umfangreichen Investitionen in unsere Fahrzeugflotte in den nächsten Jahren. Auch die Fahrzeugverfügbarkeit wird sich in den nächsten Jahren wieder deutlich entspannen. Darüber hinaus sehen wir Chancen, die Wirtschaftlichkeit durch Maßnahmen der Vermarktung und der Ertragssteuerung zu steigern.

Zusätzliche Chancen bietet eine kontinuierliche Weiterentwicklung des internationalen Verkehrs. Zum Fahrplan 2012 wurde ein neuer Expressbusverkehr zwischen München und Prag eingerichtet.

DB Bahn Regio

Das Geschäftsfeld DB Bahn Regio will den aktuellen Marktanteil in Deutschland durch attraktive Verkehrsangebote langfristig sichern. Im deutschen Regionalverkehrsmarkt bestehen umfangreiche Chancen, da in den nächsten Jahren sehr viele Strecken und Netze neu vergeben werden. Unsere starke und fokussierte Aufstellung in diesem Markt eröffnet uns die Möglichkeit, sowohl quantitativ als auch qualitativ ein großes Ausschreibungsvolumen zu bewältigen.

¹... Seite 118

Die Stärkung des Inlandsmarkts steht im Fokus des Projekts »Zukunftsfähigkeit Regio«, das strategische und operative Aktivitäten zur Weiterentwicklung der Geschäftstätigkeit bündelt. Zentrale Zielstellung des Programms ist die Schaffung von Strukturen und Prozessen zur Sicherstellung des langfristigen wirtschaftlichen Erfolgs des Geschäftsfelds. Chancen bieten sich insbesondere durch eine intensivere Zusammenarbeit mit Bestellern, optimierte Fahrgastangebote, eine Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit mittels Kostenoptimierung sowie eine marktorientierte Organisation und Steuerung der Aktivitäten.

Vor dem Hintergrund der erwarteten zunehmenden Wettbewerbsintensität in den regionalen Busmärkten wollen wir unsere Wettbewerbsfähigkeit sicherstellen. Im Jahr 2011 wurde das zentrale Programm »BUS2012plus« etabliert. Die Zielsetzung dieses Programms besteht in der Nutzung von Wachstumschancen, der Sicherung der Mittelfristplanung und der Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit.

DB Arriva

Um die Marktchancen im europäischen Personenverkehr wahrnehmen zu können, hat DB Arriva ein »Fit 4 Growth«-Programm initiiert. Im Rahmen dieses Programms wurden Projekte zur Effizienzsteigerung und Allokation von Kapazitäten auf geplante Wachstumsvorhaben angestoßen. Darüber hinaus sollen Einkaufsvorteile für DB Arriva identifiziert und gehoben werden.

DB Schenker Rail

Bereits im Jahr 2010 wurde das Programm »ProRail plus« gestartet. Das Programm wurde initiiert, um die wichtigsten Projekte des Geschäftsfelds zu bündeln, die einen signifikanten Ergebnisbeitrag leisten und die Entwicklung des europäischen Netzwerks unterstützen. Im Berichtsjahr haben sich die Projekte aus »ProRail plus« positiv auf das Ergebnis ausgewirkt. Allerdings hat sich im Laufe des Jahres gezeigt, dass weitere Maßnahmen nötig sind, um zukünftige Chancenpotenziale voll auszuschöpfen. Zu diesem Zweck wurde ein »Aktionsplan Deutschland« ins Leben gerufen. Neben operativen Verbesserungen im bestehenden Geschäftsmodell werden Ansätze zur Weiterentwicklung des Geschäftsmodells und Begrenzung der Faktorpreisentwicklung vertieft.

DB Schenker Logistics

Im Rahmen des Projekts »Schenker 2015« haben wir im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics das IT-Programm »Level 4« definiert und konkretisiert. Kernelement des Programms ist die Erreichung einer EBIT-Marge von 4% im Jahr 2015. In diesem Zusammenhang umfasst das Programm die Entwicklung und Implementierung neuer operativer IT-Systeme, Volumenzunahme im Bereich Seefracht durch besonderen Fokus auf Großkunden und margenstarke Produkte, Profitabilitätsverbesserungen durch optimiertes, länderübergreifendes Trailer-Management und die Fortführung des Programms »Go-for-Growth« in der Kontraktlogistik.

DB Dienstleistungen

Chancen bieten sich im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen unter anderem durch eine weitere Optimierung des Komponentenmanagements im Bereich der Fahrzeuginstandhaltung. Ein entsprechendes Projekt wird von der DB Fahrzeuginstandhaltung durchgeführt. Dabei wird das bestehende Komponentenmanagement optimiert und ausgebaut.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des DB ML-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 ML-Konzern übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

KONZERNABSCHLUSS

HYBRIDKRAFTWERK

Hybridanlagen sind Zukunftstechnologie. Unter Hybridanlagen versteht man die Kombination unterschiedlicher Energiegewinnungssysteme mit dem Ziel einer unterbrechungsfreien Stromversorgung aus erneuerbaren Energien, der Zwischenspeicherung von Energie und einer Optimierung des Stromverbrauchs. Das erste deutsche Hybridkraftwerk, das Wind, Wasserstoff und Biogas miteinander verbindet, wurde im Oktober 2011 in Betrieb genommen.

ENERTRAG
HYBRIDKRAFTWERK

Mobility
Networks
Logistics

DB

145	BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS	150	KONZERN-ANHANG
146	KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	150	Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten
147	KONZERN-BILANZ	152	Informationen nach Regionen
148	KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG	152	Grundlagen und Methoden
149	KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL	174	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
		179	Erläuterungen zur Bilanz
		208	Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
		209	Erläuterungen zur Segmentberichterstattung
		211	Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente
		217	Sonstige Angaben



BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

An die DB Mobility Logistics AG, Berlin

Wir haben den von der DB Mobility Logistics AG, Berlin, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis, Konzern-Bilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Konzern-Eigenkapitalspiegel und Konzern-Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2011 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Berlin, den 28. Februar 2012

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Thomas Kieper	Rainer Kroker
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €	Anhang	2011	2010
Umsatzerlöse	(1)	36.449	33.152
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	1.024	879
Gesamtleistung		37.473	34.031
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	2.225	2.146
Materialaufwand	(4)	-22.521	-21.095
Personalaufwand	(5)	-9.911	-8.534
Abschreibungen	(6)	-1.870	-1.677
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-4.170	-3.848
Operatives Ergebnis (EBIT)		1.226	1.023
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	(8)	12	10
Zinsergebnis	(9)	-418	-463
Übriges Finanzergebnis	(10)	1	-26
Finanzergebnis		-405	-479
Ergebnis vor Ertragsteuern		821	544
Ertragsteuern	(11)	166	-77
Jahresergebnis		987	467
Jahresergebnis anteilig zugerechnet den			
Aktionären der DB Mobility Logistics AG		976	449
anderen Gesellschaftern		11	18
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	(12)	0,98	0,45
verwässert		0,98	0,45

Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €	2011	2010
Jahresergebnis	987	467
VERÄNDERUNG DIREKT IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN		
Änderung aus Währungsumrechnung	26	64
Aktionäre der DB Mobility Logistics AG	27	57
andere Gesellschafter	-1	7
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere	-6	10
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	-15	41
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	0	1
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	5	116
Veränderung latenter Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen	8	-13
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	13	103
Gesamtergebnis	1.000	570
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den		
Aktionären der DB Mobility Logistics AG	990	545
anderen Gesellschaftern	10	25

KONZERN-BILANZ

Aktiva

— in Mio. €	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	(13)	13.799	14.126
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	3.880	3.858
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	(15)	297	260
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(17)	10	57
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	73	112
Derivative Finanzinstrumente	(21)	115	88
Aktive latente Steuern	(16)	276	213
		18.450	18.714
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	(18)	750	679
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(17)	1	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(19)	3.792	3.616
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(19)	679	1.028
Forderungen aus Ertragsteuern	(20)	34	55
Derivative Finanzinstrumente	(21)	20	27
Flüssige Mittel	(22)	820	753
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	(23)	11	169
		6.107	6.328
Bilanzsumme		24.557	25.042

Passiva

— in Mio. €	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(24)	1.000	1.000
Rücklagen	(25)	1.603	1.595
Erwirtschaftete Ergebnisse	(26)	984	835
Eigenkapital der Aktionäre der DB Mobility Logistics AG		3.587	3.430
Anteile anderer Gesellschafter	(27)	133	152
		3.720	3.582
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	7.995	7.432
Übrige Verbindlichkeiten	(29)	302	295
Derivative Finanzinstrumente	(21)	88	36
Pensionsverpflichtungen	(32)	1.329	1.306
Sonstige Rückstellungen	(33)	735	962
Passive Abgrenzungen	(34)	29	33
Passive latente Steuern	(16)	352	376
		10.830	10.440
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(28)	1.742	2.735
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(29)	3.932	3.925
Sonstige Verbindlichkeiten	(29)	2.144	2.151
Ertragsteuerschulden	(30)	199	138
Derivative Finanzinstrumente	(21)	17	16
Sonstige Rückstellungen	(33)	1.484	1.548
Passive Abgrenzungen	(34)	489	507
		10.007	11.020
Bilanzsumme		24.557	25.042

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €	Anhang	2011	2010
Ergebnis vor Steuern		821	544
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		1.870	1.677
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		0	0
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		-52	-43
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		-3	-6
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen		7	-1
Zins- und Dividendenerträge		-207	-114
Zinsaufwendungen		625	577
Fremdwährungsergebnis		-5	21
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen		-12	-10
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge ¹⁾		622	755
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		-165	-427
Veränderung der Verbindlichkeiten, der Rückstellungen und der passiven Abgrenzungsposten ¹⁾		-1.016	-378
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel		2.485	2.595
Erhaltene Zinsen		67	36
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen		0	0
Gezahlte Zinsen		-414	-400
Erstattete (+)/gezahlte (-) Ertragsteuern		167	-29
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit		2.305	2.202
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		175	208
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		-1.618	-1.259
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		34	38
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen		-1	-2
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten		172	24
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		-2	0
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel		7	2
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel		-16	-1.622
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen		-3	-2
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-1.252	-2.613
Verlustausgleich durch Deutsche Bahn AG		109	-
Ergebnisabführung an Deutsche Bahn AG		-	-113
Gewinnausschüttungen an Minderheitsgesellschafter		-12	-13
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		-135	-187
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper		691	2.051
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper		-1.664	-1.105
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-1.011	633
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel		42	222
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	(22)	753	483
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel		5	3
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		20	45
Flüssige Mittel am Ende der Periode	(22)	820	753

¹⁾ Ab dem Berichtsjahr werden unter den sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträgen auch die Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen, die bisher bei der Veränderung der Verbindlichkeiten und der passiven Abgrenzungsposten dargestellt wurden. Die Vorjahreszahl wurde angepasst.

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 145
 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung 146
 Konzern-Bilanz 147

::: Konzern-Kapitalflussrechnung 148
 ::: Konzern-Eigenkapitalspiegel 149
 Konzern-Anhang 150

KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

— in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	RÜCKLAGEN				Summe Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der DB Mobility Logistics AG		Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
			Währungsrechnung	Marktbeurteilung Wertpapiere ¹⁾	Marktbeurteilung Cashflow-Hedges ¹⁾	sonstige Veränderungen			Mobility	Logistics		
Stand am 01.01.2011	1.000	1.587	-35	12	28	3	1.595	835	3.430	152	3.582	
- Ergebnisabführung an Deutsche Bahn AG	0	0	0	0	0	0	0	-827	-827	0	-827	
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-12	-12	
± Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	-6	-6	0	-6	-17	-23	
± Gesamtergebnis	0	0	27	-5	-8	0	14	976	990	10	1.000	
Stand am 31.12.2011	1.000	1.587	-8	7	20	-3	1.603	984	3.587	133	3.720	

— in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	RÜCKLAGEN				Summe Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Aktionäre der DB Mobility Logistics AG		Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
			Währungsrechnung	Marktbeurteilung Wertpapiere ¹⁾	Marktbeurteilung Cashflow-Hedges ¹⁾	sonstige Veränderungen			Mobility	Logistics		
Stand am 01.01.2010	1.000	1.587	-93	4	-2	0	1.496	274	2.770	145	2.915	
+ Verlustausgleich durch Deutsche Bahn AG	0	0	0	0	0	0	0	109	109	0	109	
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-13	-13	
± Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	3	3	3	6	-5	1	
± Gesamtergebnis	0	0	58	8	30	0	96	449	545	25	570	
Stand am 31.12.2010	1.000	1.587	-35	12	28	3	1.595	835	3.430	152	3.582	

¹⁾ Eigenkapitalposition enthält latente Steuern.

KONZERN-ANHANG

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €	DB BAHN FERNVERKEHR		DB BAHN REGIO ¹⁾		DB ARRIVA ²⁾		DB SCHENKER RAIL	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
externe Umsatzerlöse	3.705	3.641	8.653	8.543	3.365	1.235	4.713	4.393
interne Umsatzerlöse	89	88	65	60	2	1	211	191
Umsatzerlöse	3.794	3.729	8.718	8.603	3.367	1.236	4.924	4.584
externe übrige Erlöse	135	134	309	284	217	134	264	267
interne übrige Erlöse	45	46	56	55	0	1	23	27
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	2	2	66	53	18	3	13	13
Summe Erträge	3.976	3.911	9.149	8.995	3.602	1.374	5.224	4.891
Materialaufwand	-2.293	-2.303	-5.461	-5.380	-1.169	-410	-2.696	-2.433
Personalaufwand	-778	-732	-1.748	-1.700	-1.525	-516	-1.519	-1.496
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-401	-395	-579	-564	-583	-306	-673	-660
EBITDA	504	481	1.361	1.351	325	142	336	302
Planmäßige Abschreibungen ¹⁾	-338	-364	-553	-547	-165	-89	-296	-287
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ¹⁾	-9	0	-7	-10	0	-1	-8	-3
EBIT (operatives Ergebnis)	157	117	801	794	160	52	32	12
Operativer Zinssaldo ²⁾	2	-9	-31	-68	-12	-20	-86	-98
Operatives Ergebnis nach Zinsen ²⁾	159	108	770	726	148	32	-54	-86
Sachanlagen	1.870	2.076	4.984	5.166	1.630	1.524	3.232	3.343
+ Immaterielle Vermögenswerte	0	0	12	12	2.054	2.052	518	542
davon Goodwill	0	0	6	5	1.383	1.355	451	462
+ Vorräte	67	69	133	122	54	44	94	89
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	106	107	310	275	272	247	497	441
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.324	1.111	1.002	716	473	265	200	231
- Forderungen aus Finanzierung	-1.301	-1.082	-915	-586	-281	-68	-122	-156
+ Forderungen aus Ertragsteuern	0	0	7	2	1	1	5	6
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	0	0	0	167	11	0
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-268	-278	-713	-744	-367	-386	-566	-637
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-239	-244	-418	-457	-315	-282	-455	-465
- Ertragsteuerschulden	0	0	0	0	-62	-56	-23	-13
- Sonstige Rückstellungen	-58	-52	-1.083	-1.265	-186	-196	-179	-266
- Passive Abgrenzungen	-311	-327	-106	-113	-78	-73	-13	-11
- Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	0	0	0	0	0	0	0	0
Capital Employed ³⁾	1.190	1.380	3.213	3.128	3.195	3.239	3.199	3.104
Netto-Finanzschulden	-1.048	-796	1.036	1.002	1.104	1.178	1.526	1.514
Anteile an At-Equity-Beteiligungen	0	0	4	5	152	118	75	104
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	5	3	9	7
Brutto-Investitionen	139	48	393	287	300	187	260	350
Erhaltene Investitionszuschüsse	-2	0	-28	-36	-4	0	0	-2
Netto-Investitionen	137	48	365	251	296	187	260	348
Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	0	0	1	0	31	3.400	0	4
Mitarbeiter ⁴⁾	15.976	15.270	37.131	36.334	38.196	38.137	32.466	32.618

¹⁾ Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

²⁾ Keine externe Darstellung.

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

⁴⁾ Die Mitarbeiterzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende zum Jahresende an (Teilzeitbeschäftigte auf Vollzeitpersonen umgerechnet).

DB SCHENKER LOGISTICS		DB DIENST-LEISTUNGEN		BETEILIGUNGEN/ SONSTIGE		SUMME SEGMENTE		KONSOLIDIERUNG ⁵⁾		DB ML-KONZERN BEREINIGT		ÜBERLEITUNG ⁶⁾		INSGESAMT	
2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
14.835	14.287	836	773	264	280	36.371	33.152	-	-	36.371	33.152	78	-	36.449	33.152
32	23	577	501	16	8	992	872	-992	-872	-	-	-	-	-	-
14.867	14.310	1.413	1.274	280	288	37.363	34.024	-992	-872	36.371	33.152	78	-	36.449	33.152
163	122	550	567	486	444	2.124	1.952	-	-	2.124	1.952	101	194	2.225	2.146
2	3	1.369	1.273	871	868	2.366	2.273	-2.366	-2.273	-	-	-	-	-	-
10	9	783	748	12	3	904	831	120	48	1.024	879	-	-	1.024	879
15.042	14.444	4.115	3.862	1.649	1.603	42.757	39.080	-3.238	-3.097	39.519	35.983	179	194	39.698	36.177
-10.460	-10.239	-2.288	-2.110	-423	-431	-24.790	-23.306	2.400	2.319	-22.390	-20.987	-131	-108	-22.521	-21.095
-2.449	-2.275	-1.228	-1.148	-637	-648	-9.884	-8.515	1	0	-9.883	-8.515	-28	-19	-9.911	-8.534
-1.561	-1.452	-321	-317	-745	-751	-4.863	-4.445	821	767	-4.042	-3.678	-128	-170	-4.170	-3.848
572	478	278	287	-156	-227	3.220	2.814	-16	-11	3.204	2.803	-108	-103	3.096	2.700
-178	-175	-154	-156	-43	-42	-1.727	-1.660	4	2	-1.723	-1.658	-76	-1	-1.799	-1.659
9	1	-1	-2	1	1	-15	-14	-	-1	-15	-15	-56	-3	-71	-18
403	304	123	129	-198	-268	1.478	1.140	-12	-10	1.466	1.130	-240	-107	1.226	1.023
-26	-64	-16	-18	-226	-147	-395	-424	0	1	-395	-423	-	-	-	-
377	240	107	111	-424	-415	1.083	716	-12	-9	1.071	707	-	-	-	-
1.340	1.315	613	563	176	173	13.845	14.160	-46	-34	13.799	14.126	-	-	13.799	14.126
1.258	1.222	22	16	16	14	3.880	3.858	-	-	3.880	3.858	-	-	3.880	3.858
1.098	1.076	0	0	13	13	2.951	2.911	-	-	2.951	2.911	-	-	2.951	2.911
38	39	332	287	36	33	754	683	-4	-4	750	679	-	-	750	679
2.485	2.402	195	253	339	356	4.204	4.081	-412	-465	3.792	3.616	-	-	3.792	3.616
1.492	1.523	243	237	7.542	7.496	12.276	11.579	-11.524	-10.439	752	1.140	-	-	752	1.140
-1.274	-1.321	-139	-143	-7.401	-7.342	-11.433	-10.698	11.379	10.385	-54	-313	-	-	-54	-313
18	24	0	0	3	22	34	55	-	-	34	55	-	-	34	55
0	0	0	0	0	2	11	169	-	-	11	169	-	-	11	169
-1.814	-1.628	-226	-260	-387	-457	-4.341	-4.390	409	465	-3.932	-3.925	-	-	-3.932	-3.925
-670	-595	-135	-142	-362	-316	-2.594	-2.501	148	55	-2.446	-2.446	-	-	-2.446	-2.446
-107	-62	0	-1	-7	-6	-199	-138	-	-	-199	-138	-	-	-199	-138
-334	-309	-108	-108	-271	-314	-2.219	-2.510	-	-	-2.219	-2.510	-	-	-2.219	-2.510
-7	-11	-3	-4	0	-1	-518	-540	0	0	-518	-540	-	-	-518	-540
0	0	0	0	0	0	0	0	-	-	0	0	-	-	0	0
2.425	2.599	794	698	-316	-340	13.700	13.808	-50	-37	13.650	13.771	-	-	13.650	13.771
-171	414	67	210	6.349	5.579	8.863	9.101	0	0	8.863	9.101	-	-	8.863	9.101
11	10	0	0	55	23	297	260	-	-	297	260	-	-	297	260
1	2	0	0	-3	-2	12	10	-	-	12	10	-	-	12	10
246	189	247	177	49	32	1.634	1.270	-13	-4	1.621	1.266	-	-	1.621	1.266
0	0	0	0	0	0	-34	-38	-	-	-34	-38	-	-	-34	-38
246	189	247	177	49	32	1.600	1.232	-13	-4	1.587	1.228	-	-	1.587	1.228
9	10	0	0	0	1	41	3.415	-	-	41	3.415	-	-	41	3.415
62.197	58.671	26.556	25.131	10.131	9.930	222.653	216.091	-	-	222.653	216.091	-	-	222.653	216.091

⁵⁾ Vorjahreszahlen wurden angepasst. Das bisherige Segment DB Bahn Stadtverkehr entfällt ersatzlos. Die inländischen Gesellschaften des Segments DB Bahn Stadtverkehr wurden dem Segment DB Bahn Regio und die ausländischen Gesellschaften dem Segment DB Arriva zugeordnet. Die ausländischen Regionalverkehrsaktivitäten des bisherigen Segments DB Bahn Regio wurden auf das Segment DB Arriva übertragen.

⁶⁾ Betrifft Sondereffekte und Umgliederung PPA-Amortisation Kundenverträge.

Informationen nach Regionen

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio.€	EXTERNE UMSATZERLÖSE		LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE ¹⁾		CAPITAL EMPLOYED ¹⁾		BRUTTO- INVESTITIONEN		NETTO- INVESTITIONEN		MITARBEITER ¹⁾	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Inland	20.683	20.136	10.700	11.029	7.249	7.119	1.101	790	1.071	752	123.738	118.820
Übriges Europa	11.155	8.663	6.175	6.166	5.652	5.737	498	453	494	453	75.754	75.629
Nordamerika	1.626	1.780	189	197	141	239	7	7	7	7	7.864	7.428
Asien/Pazifik	2.392	2.099	675	654	619	679	24	16	24	16	12.952	11.972
Übrige Welt	515	474	27	29	30	27	4	5	4	5	2.345	2.242
Konsolidierung	-	-	-16	3	-41	-30	-13	-5	-13	-5	-	-
DB ML-Konzern bereinigt	36.371	33.152	17.750	18.078	13.650	13.771	1.621	1.266	1.587	1.228	222.653	216.091
Überleitung	78	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Insgesamt	36.449	33.152	17.750	18.078	13.650	13.771	1.621	1.266	1.587	1.228	222.653	216.091

¹⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

Grundlagen und Methoden

GRUNDLEGENDE INFORMATIONEN

Die DB Mobility Logistics AG (nachfolgend als »DB ML AG« bezeichnet) ist ein in Deutschland ansässiges, international aufgestelltes Unternehmen, das Muttergesellschaft des Geschäftsbereichs »DB Mobility Logistics« (nachfolgend als »DB ML-Konzern« bezeichnet) ist. Der DB ML-Konzern erbringt Eisenbahnverkehrsleistungen zur Beförderung von Gütern und Personen, Logistikleistungen aller Art, vor allem Transport-, Speditions-, Fracht- und Lagerleistungen, sowie Beratungs- und Dienstleistungen aller Art, vor allem in den Bereichen Verkehr, Logistik, Informationstechnologie und Telekommunikation, und umfasst sechs Geschäftsfelder (»Segmente«) und ein Servicecenter. Die sechs Segmente sind: DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Arriva, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics sowie DB Dienstleistungen.

Die sechs Segmente und das Servicecenter stellen gleichzeitig die für die Segmentberichterstattung maßgeblichen Bestandteile dar. Zur Erläuterung der Segmente siehe Abschnitt »Erläuterungen zur Segmentberichterstattung«.

Von dem insgesamt neun strategische Segmente umfassenden Geschäftsportfolio des Deutsche Bahn Konzerns (nachfolgend als »DB-Konzern« bezeichnet) werden die drei Eisenbahninfrastruktur-Segmente DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie, einige Service- und Gruppenfunktionen der Deutschen Bahn AG (nachfolgend als »DB AG« bezeichnet) sowie eine Reihe weiterer, nicht mit der Geschäftstätigkeit des DB ML-Konzerns in Zusammenhang stehender Gesellschaften unverändert direkt von der DB AG geführt.

Wesentliche Akquisitionen sind im Berichtsjahr nicht erfolgt. Zur Vergleichbarkeit durch die erstmals ganzjährige Einbeziehung der Ende August 2010 erworbenen Arriva-Gruppe siehe Abschnitt »Vergleichbarkeit zum Vorjahr«.

Die DB ML AG, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, ist eine Aktiengesellschaft, deren Anteile vollständig von der DB AG gehalten werden. Im Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg wird die Gesellschaft unter der Nummer HRB 89517 geführt.

Dieser Konzernabschluss wurde durch den Vorstand aufgestellt und wird dem Aufsichtsrat für die Aufsichtsratssitzung am 28. März 2012 vorgelegt.

GRUNDLAGEN DER ABSCHLUSSERSTELLUNG

Der Konzernabschluss wird auf der Grundlage des §315a HGB und 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. Die Rechnungslegungsnormen wurden über die gesamte Berichtsperiode hinweg und unverändert zum Vorjahr stetig angewendet.

Das Geschäftsjahr der DB ML AG und ihrer einbezogenen Tochtergesellschaften entspricht dem Kalenderjahr. Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden, soweit nicht anders angegeben, in Millionen Euro (Mio. €) ausgewiesen.

a) Standards, Überarbeitungen von Standards und Interpretationen, die erstmalig verbindlich für Berichtsperioden ab dem 1. Januar 2011 anzuwenden sind

Im Berichtsjahr wurden im DB ML-Konzernabschluss alle neuen und überarbeiteten Standards und Interpretationen berücksichtigt, die erstmalig verbindlich ab dem 1. Januar 2011 anzuwenden sind, darüber hinaus Relevanz für die DB ML AG besitzen und nicht bereits in Vorperioden vorzeitig angewendet wurden. Die Änderungen der Standards wurden entsprechend den Übergangsvorschriften berücksichtigt. Die erstmalige Anwendung dieser neuen Regelungen hat zu keinen materiellen Auswirkungen auf den Konzernabschluss geführt. Es handelt sich um:

::: **IAS 24: Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen (überarbeitet November 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2011)**

IAS 24 wurde dahin gehend geändert, dass Unternehmen der öffentlichen Hand eine Teilausnahme von bestimmten Angabepflichten erhalten. Zudem wurde die Definition eines nahestehenden Unternehmens oder einer nahestehenden Person präzisiert. Der Standard hat Auswirkungen auf die Angaben zu Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen im Abschluss des DB ML-Konzerns.

::: **IAS 32: Änderung von IAS 32 Finanzinstrumente: Darstellung; Einstufung von Bezugsrechten (überarbeitet Oktober 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2011)**

IAS 32 regelt die Bilanzierung von Bezugsrechten, die auf eine von der funktionalen Währung abweichende Währung lauten. Bisher wurden solche Bezugsrechte als derivative Verbindlichkeiten bilanziert. Künftig sind solche Rechte unter bestimmten Voraussetzungen als Eigenkapital einzustufen. Hieraus ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für den DB ML-Konzern.

::: **IFRS 1: Änderung von IFRS 1 »Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards: Begrenzte Befreiung erstmaliger Anwender von Vergleichszahlen nach IFRS 7« (überarbeitet Januar 2010; anzuwenden für Berichtsperioden ab 1. Juli 2010)**

IFRS 1 wurde dahin gehend ergänzt, dass IFRS-Erstanwender von den im März 2009 im Zuge der Änderung des IFRS 7 eingeführten Anhangangaben befreit sind. Hiermit wird sichergestellt, dass die Übergangsregeln zur Anwendung des geänderten IFRS 7 auch für IFRS-Erstanwender gelten. Es ergeben sich keine Auswirkungen für den DB ML-Konzern.

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

»Improvements to IFRS 2010« stellt einen dritten Sammelstandard zur Änderung verschiedener IFRS dar. Dieser enthält Änderungen an sechs bestehenden IFRS und einem IFRIC. Dabei geht es hauptsächlich um als unwesentlich angesehene Änderungen wie die Beseitigung von Inkonsistenzen innerhalb der Standards und die Klarstellung missverständlicher Formulierungen. Die Änderungen führen zu keinen wesentlichen Auswirkungen für den DB ML-Konzern.

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

IFRIC 14 wurde dahin gehend geändert, dass Unternehmen, die Mindestdotierungsverpflichtungen unterliegen und Beitragsvorauszahlungen leisten, um diese Mindestdotierungsverpflichtungen zu erfüllen, den Vorteil aus einer solchen Vorauszahlung als Vermögenswert erfassen können. Hieraus ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen für den DB ML-Konzern.

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

IFRIC 19 regelt die bilanzielle Abbildung sogenannter Debt-for-Equity Swaps. Dabei tilgt ein Unternehmen eine finanzielle Verbindlichkeit teilweise oder vollständig durch die Ausgabe von Aktien oder anderen Eigenkapitalinstrumenten. Diese Interpretation hat derzeit keine Relevanz im DB ML-Konzern.

b) Standards, Überarbeitungen von Standards und Interpretationen, die zum Berichtszeitpunkt verabschiedet waren, jedoch noch nicht verpflichtend anzuwenden sind und nicht vorzeitig angewendet werden

::: IAS 1: Änderung von IAS 1 »Darstellung des Abschlusses: Presentation of Items of Other Comprehensive Income« (überarbeitet Juni 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2012)

Mit den Änderungen an IAS 1 werden neue Vorschriften zur Darstellung des sonstigen Gesamtergebnisses eingeführt. Das sonstige Gesamtergebnis ist in Posten, für die eine erfolgswirksame Umgliederung erfolgt (sogenanntes Recycling), und in Posten, die im Eigenkapital verbleiben, zu unterteilen. Die Änderung wird Auswirkungen auf die Darstellungsweise im Abschluss des DB ML-Konzerns haben.

::: 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)

Nach IAS 12 hängt die Bewertung latenter Steuern davon ab, ob sich die bestehenden Differenzen im Rahmen der fortgeführten Nutzung oder im Zuge einer Veräußerung realisieren. Für als Finanzinvestition gehaltene Immobilien nach IAS 40, die zum Zeitwert bewertet werden, wird mit dieser Änderung die widerlegbare Vermutung eingeführt, dass die Realisierung durch eine Veräußerung erfolgt. Die Änderung hat derzeit keine Relevanz für den DB ML-Konzern.

::: IAS 19: Änderung von IAS 19 »Leistungen an Arbeitnehmer: Employee Benefits« (überarbeitet Juni 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

IAS 19 wurde umfassend überarbeitet. Die vorgenommenen Anpassungen reichen von grundlegenden Änderungen bis hin zu bloßen Klarstellungen und Umformulierungen. Eine grundlegende Änderung betrifft die Abschaffung des im DB ML-Konzern verwendeten Korridoransatzes zur Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste. Versicherungsmathematische Gewinne und Verluste sind künftig sofort im sonstigen Gesamtergebnis zu erfassen. Die erwarteten Erträge aus dem Planvermögen werden künftig als Bestandteil des Nettozinsaufwands/-ertrags mit dem Zinssatz ermittelt, der auch für die Abzinsung der Verpflichtung verwendet wird. Darüber hinaus ergeben sich Änderungen bei der Erfassung von nachzuverrechnendem Dienstzeitaufwand, bei der Erfassung von Abfindungsleistungen und bei den Anhangangaben. Der DB ML-Konzern prüft derzeit die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den Konzernabschluss.

::: IAS 27: Separate Financial Statements (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

Mit der Verabschiedung von IFRS 10 und IFRS 12 beschränkt sich der Anwendungsbereich von IAS 27 auf die Bilanzierung von Beteiligungen an Tochter-, assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen in separaten Einzelabschlüssen eines Unternehmens. Wir gehen von keiner wesentlichen Auswirkung für den DB ML-Konzern aus.

::: IAS 28: Investments in Associates and Joint Ventures (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

Mit der Verabschiedung von IFRS 11 und IFRS 12 wurde der Regelungsbereich von IAS 28, der sich bislang auf assoziierte Unternehmen beschränkte, um die Anwendung der Equity-Methode auf Gemeinschaftsunternehmen erweitert. Wir gehen von keiner wesentlichen Auswirkung für den DB ML-Konzern aus.

::: IAS 32: Änderung von IAS 32 »Finanzinstrumente: Darstellung: Offsetting Financial Assets and Financial Liabilities« (veröffentlicht Dezember 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2014)

Mit der Änderung erfolgt eine Klarstellung der Voraussetzungen für eine Saldierung von Finanzinstrumenten. Dabei wird insbesondere die Bedeutung des gegenwärtigen Rechtsanspruchs zur Aufrechnung herausgestellt. Der DB ML-Konzern prüft derzeit die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den Konzernabschluss.

::: 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)

Durch die Änderung werden die bislang in IFRS 1 enthaltenen Verweise auf das feste Umstellungsdatum 1. Januar 2004 durch einen Verweis auf den Zeitpunkt des Übergangs auf IFRS ersetzt. Zusätzlich wurden Anwendungsleitlinien ergänzt, wie bei der Darstellung von IFRS-konformen Abschlüssen vorzugehen ist, wenn ein Unternehmen für einige Zeit die IFRS-Vorschriften nicht einhalten konnte, weil seine funktionale Währung starker Hyperinflation unterlag. Die Änderung hat keine Auswirkung auf den Abschluss des DB ML-Konzerns.

::: IFRS 7: Änderung von IFRS 7 »Finanzinstrumente: Angaben: Übertragung finanzieller Vermögenswerte« (veröffentlicht Oktober 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2011)

Die Änderungen betreffen erweiterte Angabepflichten bei der Übertragung von finanziellen Vermögenswerten. Sie sollen ein besseres Verständnis der Auswirkungen der beim Unternehmen verbleibenden Risiken sowie der zurückbehaltenen beziehungsweise übernommenen Rechte und Pflichten ermöglichen. Der DB ML-Konzern prüft derzeit die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den Konzernabschluss.

::: IFRS 7: Änderung von IFRS 7 »Finanzinstrumente: Angaben: Offsetting Financial Assets and Financial Liabilities« (veröffentlicht Dezember 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

Die Änderung betrifft erweiterte Angabepflichten in Bezug auf die Saldierung von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten. Der DB ML-Konzern prüft derzeit die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den Konzernabschluss.

::: IFRS 9: Finanzinstrumente (veröffentlicht November 2009/ ergänzt Oktober 2010; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2015¹⁾)

Der im November 2009 veröffentlichte Teil von IFRS 9 regelt die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten neu. Es wird lediglich zwei Bewertungskategorien (fortgeführte Anschaffungskosten und beizulegender Zeitwert) geben. Künftig basiert die Klassifizierung finanzieller Vermögenswerte zum einen auf dem Geschäftsmodell des Unternehmens und zum anderen auf charakteristischen Eigenschaften der vertraglichen Zahlungsströme der jeweiligen finanziellen Vermögenswerte.

Der im Oktober 2010 ergänzte Teil regelt die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Verbindlichkeiten. Hierbei werden im Wesentlichen die bestehenden Regelungen des IAS 39 übernommen. Eine Änderung ergibt sich für finanzielle Verbindlichkeiten, die zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden. Bei diesen ist der Teil der Änderung des beizulegenden Zeitwerts, der aus einer Änderung des eigenen Kreditrisikos resultiert, im sonstigen Ergebnis und nicht als Gewinn oder Verlust zu erfassen.

Die in IAS 39 bestehenden Regelungen zur Ausbuchung von Finanzinstrumenten wurden ebenfalls unverändert in IFRS 9 übernommen.

Der IASB beabsichtigt, IFRS 9 um neue Vorschriften für die Wertminderung von finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, und die Sicherungsbilanzierung zu erweitern.

Aus der Anwendung von IFRS 9 werden sich Auswirkungen auf die Bilanzierung von Finanzinstrumenten im DB ML-Konzern ergeben.

::: IFRS 10: Consolidated Financial Statements (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

IFRS 10 ersetzt die Bestimmungen des IAS 27 zur Konzernrechnungslegung und des SIC-12 zur Einbeziehung von Zweckgesellschaften. Er definiert ein einheitliches Beherrschungskonzept, das künftig auf alle Unternehmen einschließlich der Zweckgesellschaften Anwendung findet. Aufgrund der Änderungen wird die Beurteilung der Frage, ob über ein Konzernunternehmen Kontrolle ausgeübt werden kann, künftig ein deutlich höheres Ermessen als bislang erfordern. Wir erwarten Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den DB ML-Konzernabschluss.

::: IFRS 11: Joint Arrangements (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

IFRS 11 ersetzt die Regelungen des IAS 31 und des SIC-13. Im Unterschied zu IAS 31, der zwischen gemeinschaftlich geführten Unternehmen, gemeinschaftlich geführten Vermögenswerten und gemeinschaftlichen Tätigkeiten unterscheidet, erfolgt künftig lediglich eine Klassifizierung in Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftliche Tätigkeiten. Da sich die Klassifizierungskriterien geändert haben, können sich Auswirkungen auf den DB ML-Konzernabschluss ergeben. Das bisherige Wahlrecht der Quotenkonsolidierung bei Gemeinschaftsunternehmen wurde abgeschafft; Partnerunternehmen eines Gemeinschaftsunternehmens haben verpflichtend die Equity-Methode anzuwenden. Hieraus werden sich keine Auswirkungen auf den DB ML-Konzernabschluss ergeben, da Gemeinschaftsunternehmen bereits at Equity in den Konzernabschluss einbezogen werden.

¹⁾ Im Dezember 2011 hat der IASB vorläufig den Zeitpunkt des Inkrafttretens vom 01.01.2013 auf den 01.01.2015 verschoben.

::: IFRS 12: Disclosures of Interests in Other Entities (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

IFRS 12 regelt künftig einheitlich die Angabepflichten zur Konzernrechnungslegung. Dies umfasst die Angaben über Tochterunternehmen, die bislang in IAS 27 geregelt waren, die Angaben zu gemeinschaftlich geführten und assoziierten Unternehmen, die bislang in IAS 31 und IAS 28 enthalten waren, sowie Angaben zu strukturierten Unternehmen (Zweckgesellschaften). Die Angabepflichten erweitern sich dadurch. Wir erwarten Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den DB ML-Konzernabschluss.

::: IFRS 13: Fair Value Measurement (veröffentlicht Mai 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

IFRS 13 definiert künftig einheitliche Richtlinien zur Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts sowie zu den erforderlichen Anhangangaben bei Bewertungen zum beizulegenden Zeitwert. Dabei geht es ausschließlich um die Frage, wie der beizulegende Zeitwert sachgerecht zu ermitteln ist. Die Frage, wann etwas zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten ist, ist nicht Gegenstand des Standards. Die Anhangangaben werden sich erweitern. Der DB ML-Konzern prüft derzeit die sonstigen Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den Konzernabschluss.

::: IFRIC 20: Stripping Costs in the Production Phase of a Surface Mine (veröffentlicht Oktober 2011; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)

IFRIC 20 regelt die Bilanzierung von Abraumbeseitigungskosten während der Produktionsphase einer Tagebergbauminen. Wir gehen von keiner wesentlichen Auswirkung für den DB ML-Konzern aus.

GLIEDERUNG DER BILANZ UND DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Vermögenswerte und Schulden werden in der Bilanz entsprechend ihrer Fristigkeit als kurz- oder langfristige Positionen dargestellt. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, sofern sie innerhalb von zwölf Monaten nach dem Ende des Berichtszeitraums realisiert werden oder fällig sind. Die Bilanzgliederung berücksichtigt die Anforderungen der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung folgt der Gliederung des Gesamtkostenverfahrens.

GRUNDLAGEN DES KONZERNABSCHLUSSES

Vergleichbarkeit zum Vorjahr

Die Vergleichbarkeit der für das Berichtsjahr vorgelegten Finanzinformationen mit dem Vorjahreszeitraum ist durch die Berücksichtigung folgender Sachverhalte gegeben.

Veränderungen des Konsolidierungskreises

Veränderungen des Konsolidierungskreises, im Besonderen der Erwerb von Arriva im Vorjahr, führen für das Berichtsjahr zu Finanzinformationen in der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung, der Kapitalflussrechnung sowie der Segmentberichterstattung, die nicht direkt vergleichbar sind mit denen der Vorperiode. Detaillierte Informationen zu diesen Erwerben sowie Erläuterungen zu den übrigen Transaktionen sind im Abschnitt »Veränderungen im Konzern« dargelegt.

Veränderungen in der Segmentzuordnung

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

Veränderungen im Ausweis

Mit dem Berichtsjahr wurde die Darstellung der Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten sowie der Informationen nach Regionen neu strukturiert und erweitert. Die Angaben zu den operativen Ergebnissen nach Zinsen fortgeführt, die Angaben zum Segmentvermögen und zu den Segmentschulden wurden durch das aufgliederte Capital Employed ersetzt.

Konsolidierungsmethoden

a) Grundsätze der Konsolidierung

Im Konzernabschluss der DB ML AG werden die DB ML AG und grundsätzlich alle Unternehmen (Tochtergesellschaften) vollkonsolidiert, deren Finanz- und Geschäftspolitik von der DB ML AG bestimmt werden kann. Die Einbeziehung in den Konzernabschluss beginnt mit dem Zeitpunkt, zu dem die DB ML AG die Möglichkeit der Beherrschung (Control) erlangt. »Control« beruht bei den Tochtergesellschaften in der Regel darauf, dass die DB ML AG direkt oder indirekt die Mehrheit der Stimmrechte innehat. Auch wenn diese Mehrheit nicht vorliegt, liegt eine

Beherrschung vor, wenn die DB ML AG die Möglichkeit hat, kraft einer Stimmrechtsvereinbarung über mehr als die Hälfte der Stimmrechte zu verfügen, gemäß der Satzung oder einer Vereinbarung die Finanz- und Geschäftspolitik der Tochtergesellschaft zu bestimmen, die Mehrheit der Mitglieder der Geschäftsführungs- und/oder Aufsichtsorgane zu ernennen oder abuberufen oder die Mehrheit der Stimmen bei Sitzungen der Geschäftsführungs- und/oder Aufsichtsorgane zu bestimmen. Der Stichtag des Abgangs aus dem Vollkonsolidierungskreis bestimmt sich nach dem Zeitpunkt, zu dem die Möglichkeit der Beherrschung (Control) endet.

Die verbundenen Unternehmen haben zum Zweck der einheitlichen Bilanzierung die Bilanzierungsrichtlinien des Mutterunternehmens angewendet.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt entsprechend IFRS 3.4 nach der Erwerbsmethode.

Anteile Fremder am Eigenkapital von Tochtergesellschaften werden getrennt vom Eigenkapital der Konzernaktionäre ausgewiesen. Die Höhe des Anteils Fremder ergibt sich aus den Anteilen der Fremden im Zeitpunkt des Erwerbs der Tochtergesellschaft sowie dem auf den Dritten entfallenden Anteil an der Veränderung des Eigenkapitals der Tochtergesellschaft seit dem Erwerb. Anteilig auf die Fremden entfallende Verluste, die den Anteil der Fremden am Eigenkapital übersteigen, werden dem Eigenkapital der Konzernaktionäre zugerechnet, es sei denn, die außenstehenden Anteilseigner haben eine bindende Verpflichtung zum Ausgleich derartiger Verluste und sind wirtschaftlich und finanziell dazu befähigt.

Konzerninterne Schuldverhältnisse beziehungsweise Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse zwischen voll konsolidierten Gesellschaften werden vollständig eliminiert.

b) Unternehmenszusammenschlüsse

Alle nach dem 31. Dezember 2002 erworbenen Tochtergesellschaften sind nach der Erwerbsmethode im Sinne des IFRS 3 konsolidiert worden. Danach bestimmen sich die Anschaffungskosten eines Unternehmenszusammenschlusses nach den beizulegenden Zeitwerten der entrichteten Vermögenswerte und der eingegangenen oder übernommenen Schulden zum Tauschzeitpunkt. Die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden, unabhängig von eventuellen Minderheitenanteilen, nach IFRS 3 mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Abweichend hiervon werden erworbene langfristige Vermögenswerte beziehungsweise Gruppen von Vermögenswerten, die gemäß IFRS 5 als »zur Veräußerung gehalten« klassifiziert werden, mit dem Marktwert abzüglich noch anfallender Kosten (Fair Value less Costs to Sell) ausgewiesen.

Ein Differenzbetrag zwischen den Anschaffungskosten des Unternehmenszusammenschlusses und dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten erworbenen Vermögen wird als Firmenwert ausgewiesen. Sollte der Kaufpreis unter dem beizulegenden Zeitwert des erworbenen Vermögens liegen, wird der Differenzbetrag unmittelbar erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die Anteile Fremder ergeben sich anteilig aus den zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerten, Schulden und Eventualverpflichtungen.

Der Erwerb und der Verkauf von Anteilen an einem bereits voll konsolidierten Unternehmen, die zu keiner Änderung der Beherrschungsmöglichkeit führen, werden erfolgsneutral im Eigenkapital ausgewiesen. Es ergeben sich insofern keine Buchwertänderungen der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden aus solchen Transaktionen.

c) Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

Als Gemeinschaftsunternehmen gelten Unternehmen, die von der DB ML AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden.

Assoziierte Unternehmen sind Beteiligungen, bei denen der DB ML-Konzern einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann. Der maßgebliche Einfluss beruht regelmäßig darauf, dass die DB ML AG direkt oder indirekt 20 bis 50 % der Stimmrechte an diesen Unternehmen innehat und die damit verbundene Assoziierungsvermutung nicht widerlegt wird.

In Ausnahmefällen werden Gesellschaften, an denen der DB ML-Konzern weniger als 20 % der Stimmrechte hält, als assoziierte Unternehmen eingestuft und at Equity bilanziert. Maßgeblicher Einfluss besteht hier trotz geringerer Anteilsquote zum Beispiel aufgrund verschiedener Mitbestimmungsrechte in wesentlichen Fragen der Geschäftspolitik oder weil Mitglieder der Geschäftsführung durch den DB ML-Konzern gestellt werden.

Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden im Rahmen der Equity-Bewertung einbezogen. Abweichend hiervon werden sie nach IFRS 5 bewertet, soweit die Anteile als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden.

Im Rahmen der Equity-Bewertung werden die Anteile an assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen zu Anschaffungskosten im Konzernabschluss ausgewiesen, angepasst um die darauf entfallenden Änderungen im Reinvermögen des assoziierten und Gemeinschaftsunternehmens und um eventuelle Wertminderungen aus Impairment-Tests. Anteilig auf den DB ML-Konzern entfallende Verluste, die das Gesamtinvestment in das assoziierte beziehungsweise Gemeinschaftsunternehmen, bestehend aus fortgeschriebenem Equity-Ansatz sowie anderen

langfristigen Forderungen, übersteigen, werden nicht berücksichtigt, es sei denn, der DB ML-Konzern hat entsprechende Verpflichtungen übernommen oder Zahlungen geleistet.

Ein positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten der erworbenen Anteile und dem anteiligen zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert bewerteten erworbenen Vermögen stellt einen Firmenwert dar, der in dem fortgeschriebenen Equity-Ansatz enthalten ist und insoweit auch dem Impairment-Verfahren unterliegt. Sollte der Kaufpreis unter dem beizulegenden Zeitwert des anteilig erworbenen Vermögens liegen, wird der Differenzbetrag unmittelbar erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit assoziierten oder Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig eliminiert.

Die Quotenkonsolidierung findet im DB ML-Konzern keine Anwendung.

Veränderungen im Konzern

a) Tochtergesellschaften

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

— Anzahl	Inland 2011	Ausland 2011	Gesamt 2011	Gesamt 2010
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN				
Stand 01.01.	153	689	842	556
Zugänge	0	10	10	335
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	1	1	5
Abgänge	27	43	70	53
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	1
Stand 31.12.	126	657	783	842

Es werden wie im Vorjahr alle Tochtergesellschaften konsolidiert.

ZUGÄNGE VON UNTERNEHMEN UND UNTERNEHMENSTEILEN

Insgesamt wurden im Berichtsjahr 18 Mio. € (im Vorjahr: 1.929 Mio. €) für Unternehmenskäufe aufgewandt.

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis handelt es sich um fünf im Berichtszeitraum neu gegründete Gesellschaften, um den Erwerb sämtlicher Anteile an der GCRC Holdings Limited (nachfolgend: Grand Central), York/Großbritannien, sowie um den Erwerb sämtlicher Anteile an der Jean Heck Eupen, Transports et Logistique SA (nachfolgend: Jean Heck), Eupen/Belgien.

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

Die bedeutsamen Transaktionen werden nachfolgend erläutert:

::: Am 4. November 2011 (Closing) hat DB Arriva 100% der Anteile an der Grand Central erworben. Grand Central bietet Eisenbahnverbindungen zwischen London und den nord-englischen Städten Bradford/Halifax und Sunderland an. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 31. Dezember 2011 im Segment DB Arriva.

::: Mit Vertrag vom 19. Juli 2011 (rechtswirksam am 12. Oktober 2011) hat DB Schenker Logistics 100% der Anteile an der Jean Heck-Gruppe erworben. Bei diesem Erwerb handelt es sich um eine an fünf Standorten ansässige Speditionsgesellschaft, die im Wesentlichen in den Bereichen internationale Landverkehre, Stückgutverteilung und Logistik tätig ist. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 30. November 2011 im Segment DB Schenker Logistics.

::: Am 24. Juni 2011 hat DB Schenker Rail Deutschland AG ihre Anteile an der COBRA um weitere 2% erhöht und hält jetzt 51% der Anteile. Diese Gesellschaft erbringt internationale Zugleistungen über die Montzenroute zwischen Antwerpen, Kinkempois, Zeebrugge und Châtelet auf belgischer Seite und Aachen-West beziehungsweise Köln-Gremberg auf deutscher Seite. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt ab 30. Juni 2011 im Segment DB Schenker Rail. Nachfolgend werden die Anschaffungskosten und der beizulegende Zeitwert des erworbenen Nettovermögens kumulativ für alle Veränderungen des Konsolidierungskreises dargestellt. Sämtliche Kaufpreisallokationen für Erwerbe im Berichtszeitraum wurden 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. €	2011	davon COBRA	davon Jean Heck	davon Grand Central
KAUFPREIS				
Geleistete Zahlungen	18	0	6	12
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	10	0	0	10
Gesamte übertragene Gegenleistung	28	0	6	22
+ Beizulegender Zeitwert des bereits vor dem Erwerb gehaltenen Eigenkapital- anteils	1	1	0	0
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	28	1	5	22
Firmenwert	1	0	1	0

Im Rahmen der Kaufpreisverhandlungen beim Erwerb von Grand Central wurden bedingte Kaufpreisbestandteile vereinbart, die in Abhängigkeit von der Erfüllung bestimmter künftiger Bedingungen weitere Zahlungen an den Veräußerer auslösen. Die Vereinbarung enthält fünf Komponenten. Zum einen ist im Jahr 2014 eine Zahlung in Höhe von 3,0 Mio. € fällig, falls die behördliche Genehmigung zum Betrieb der gegenwärtigen Strecken über das Jahr 2016 hinaus verlängert wird. Für die Ermittlung des Kaufpreises wurde eine Verlängerung unterstellt, sodass diese künftige Zahlung in voller Höhe als Verbindlichkeit erfasst wurde. Eine maximale Zahlung von 6,0 Mio. € wird im Juni 2012 und eine weitere maximale Zahlung von 18,0 Mio. € wird im Juni 2013 fällig, falls die Umsätze des jeweils vorangegangenen Jahres eine bestimmte Schwelle überschreiten. Wird eine bestimmte Umsatzschwelle unterschritten, sind keine Zahlungen zu leisten. Innerhalb dieser Bandbreite steigt der jeweils zu zahlende Betrag proportional zum Umsatz an. Basierend auf den Umsatzplanungen wurde für das Jahr 2012 eine Zahlung in Höhe von 4,4 Mio. € und für das Jahr 2013 eine Zahlung in Höhe von 2,3 Mio. € als Verbindlichkeit erfasst. Eine weitere maximale Zahlung in Höhe von 9,0 Mio. € wird im Juni 2014 fällig, falls die kumulierten Umsätze für die vorangegangenen zwei Jahre eine bestimmte Höhe überschreiten. Innerhalb einer bestimmten Spannbreite steigt die Zahlung proportional zu den Umsätzen an. Eine weitere maximale Zahlung in Höhe von 12,0 Mio. € wird im Jahr 2014 fällig, falls die Umsätze der vorangegangenen drei Jahre eine bestimmte Schwelle überschreiten. Die über diese Schwelle hinausgehenden Umsätze werden zur Hälfte an den Veräußerer bis zum vorgenannten Maximalbetrag ausgezahlt. Basierend auf den Umsatzpla-

nungen wurde ermittelt, dass bei den beiden zuvor genannten Regelungen die Mindestschwellen nicht erreicht werden, sodass keine Zahlungen angenommen werden.

KAUFPREISALLOKATION COBRA

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

— in Mio. €	Buchwert	Anpas- sung	Beizu- legender Zeitwert
Sachanlagen	0	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9	0	9
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	2	0	2
Flüssige Mittel	5	0	5
Vermögenswerte	16	0	16
Übrige Verbindlichkeiten	13	0	13
Schulden	13	0	13
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	0	0
Fremdanteil	2	0	2
Erworbenes Nettovermögen	1	0	1
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	0	0	0
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	5	0	5
Zahlungsmittelzufluss durch Transaktionen	5	0	5

Gegenüber der Kaufpreisallokation zum Halbjahresabschluss 2011 wurde der Wertansatz bei den übrigen Verbindlichkeiten um 2 Mio. € erhöht. Dadurch hat sich das erworbene Nettovermögen von 3 Mio. € auf 1 Mio. € vermindert. Änderungen des Firmenwertansatzes haben sich nicht ergeben.

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

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

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

Ab dem Zeitpunkt der Erstkonsolidierung hat COBRA einen Umsatz von 12 Mio. € sowie ein Jahresergebnis von 0 Mio. € erwirtschaftet.

KAUFPREISALLOKATION JEAN HECK

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

— in Mio. €	Buchwert	Anpas- sung	Beizu- legender Zeitwert
Sachanlagen	5	3	8
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	0
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	0	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4	0	4
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	1	0	1
Flüssige Mittel	0	0	0
Vermögenswerte	10	3	13
Finanzschulden	4	0	4
Übrige Verbindlichkeiten	3	0	3
Passive latente Steuern	0	1	1
Schulden	7	1	8
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	0	0
Fremdanteil	0	0	0
Nettovermögen	3	2	5
Anteil des DB ML-Konzerns am Nettovermögen vor Erwerb	0	0	0
Erworbenes Nettovermögen	3	2	5
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	6	0	6
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	0	0	0
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	6	0	6

Der beizulegende Zeitwert der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beläuft sich auf 4 Mio. €, darin sind Wertberichtigungen von 0,2 Mio. € enthalten.

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

Wäre Jean Heck bereits zum 1. Januar 2011 in den DB ML-Konzernabschluss einbezogen worden, hätte der DB ML-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 3,9 Mio. € und ein Jahresergebnis von –0,2 Mio. € ausgewiesen.

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

KAUFPREISALLOKATION GRAND CENTRAL

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

— in Mio. €	Buchwert	Anpas- sung	Beizu- legender Zeitwert
Sachanlagen	3	-1	2
Immaterielle Vermögenswerte	0	30	30
Vorräte	0	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	0	1
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	7	0	7
Flüssige Mittel	2	0	2
Aktive latente Steuern	0	9	9
Vermögenswerte	13	38	51
Finanzschulden	10	0	10
Übrige Verbindlichkeiten	9	0	9
Sonstige Rückstellungen	0	3	3
Passive latente Steuern	0	7	7
Schulden	19	10	29
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	0	0
Fremdanteil	0	0	0
Nettovermögen	-6	28	22
Anteil des DB ML-Konzerns am Nettovermögen vor Erwerb	0	0	0
Erworbenes Nettovermögen	-6	28	22
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	12	0	12
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	2	0	2
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	10	0	10

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

Wäre Grand Central bereits zum 1. Januar 2011 in den DB ML-Konzernabschluss einbezogen worden, hätte der DB ML-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 25 Mio. € und ein um 20 Mio. € niedrigeres Konzernjahresergebnis ausgewiesen.

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um 51 Verschmelzungen sowie um elf Liquidationen und acht Verkäufe. Aus den Verkäufen ergab sich ein Zahlungsmittelzufluss von 7 Mio. €.

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

— in Mio. €	DBML-Konzern 01.01. bis 31.12.2011	davon aus Konsolidierungs- kreis- zugängen	Beträge für Konsoli- dierungs- kreisabgänge
Umsatzerlöse	36.449	2.025	-3
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.024	4	0
Gesamtleistung	37.473	2.029	-3
Sonstige betriebliche Erträge	2.225	74	-19
Materialaufwand	-22.521	-684	1
Personalaufwand	-9.911	-944	1
Abschreibungen	-1.870	-97	1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.170	-290	9
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.226	88	-10
Ergebnis aus at Equity bilanzierten Unternehmen	12	2	0
Zinsergebnis	-418	-8	0
Übriges Finanzergebnis	1	-9	11
Finanzergebnis	-405	-15	11
Ergebnis vor Ertragsteuern	821	73	1
Ertragsteuern	166	-13	0
Jahresergebnis	987	60	1

Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 2.025 Mio. € betreffen im Wesentlichen mit 2.001 Mio. € (für Januar bis August 2011) die im Vorjahr erworbene Arriva. Zusätzlich zu den dargestellten Abschreibungen aus Konsolidierungskreiszugängen (97 Mio. €) sind Abschreibungen von 50 Mio. € auf die Arriva-Kunden- und -Franchiseverträge für Januar bis August 2011 entstanden.

Bei den Beträgen für Konsolidierungskreisabgänge handelt es sich im Wesentlichen um die im Vorjahr verkaufte Schenker Libya for Transport and Services, Tripolis/Libyen.

b) Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

— Anzahl	Inland 2011	Ausland 2011	Gesamt 2011	Gesamt 2010
AT EQUITY BEWERTETE GEMEINSCHAFTS- UNTERNEHMEN				
Stand 01.01.	12	14	26	19
Zugänge	0	0	0	7
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	1
Abgänge	0	1	1	0
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	1
Stand 31.12.	12	13	25	26
AT EQUITY BEWERTETE ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN				
Stand 01.01.	55	58	113	93
Zugänge	0	4	4	24
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	4
Abgänge	2	1	3	4
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	1	1	4
Stand 31.12.	53	60	113	113

Bei den Zugängen von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen handelt es sich um 4 (im Vorjahr: 31) Gesellschaften mit Anschaffungskosten von insgesamt 182 T€.

Für die wesentlichen assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen werden nachfolgend ausgewählte wirtschaftliche Eckdaten angegeben, die den Konzern- beziehungsweise den Jahresabschlüssen der betreffenden Gesellschaften zum 31. Dezember 2011 entnommen wurden:

AGGREGIERTE FINANZINFORMATIONEN

Zum 31.12. — in Mio. €	Kapital- anteil in %	VERMÖGENSWERTE		EIGENKAPITAL		SCHULDEN		UMSATZERLÖSE		JAHRESERGEBNIS	
		2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN											
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande ^{1),3),4),5)}	50,00	11		4		7		7		0	
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ^{3),5)}	50,00	10	8	7	4	3	4	13	11	0	-1
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien ^{4),5)}	50,00	74	42	11	4	63	37	143	0	4	4
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{3),5)}	50,00	14	13	1	1	12	12	1	1	0	0
ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN											
ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, Stendal ^{2),4),5)}	49,00	38	32	18	19	20	13	32	35	0	2
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz ⁴⁾	26,00	7	9	5	6	2	2	16	4	0	0
Autoport Emden GmbH, Emden	33,30	4	3	0	0	4	3	21	18	0	0
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal ⁴⁾	31,50	553	529	195	215	358	314	334	288	-1	12
BLS Cargo AG, Bern/Schweiz ^{3),5)}	45,00	148	147	75	63	73	84	139	107	-2	-2
Centrebus Holdings Limited, Leicester/Großbritannien ^{2),6)}	40,00	10	0	0	0	10	0	17	0	0	0
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{3),5)}	30,00	5	5	3	2	2	3	17	14	2	1
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ^{2),5)}	22,50	8	8	2	3	6	5	33	3	1	1
DAP Barging B.V., Rotterdam/Niederlande ^{4),5)}	55,00	6	4	2	2	4	2	32	19	1	1
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ^{2),5)}	51,00	2	3	0	1	1	2	14	13	0	0
EuroShuttle A/S i.L., Kopenhagen/Dänemark ^{3),5)}	27,08	28	0	2	0	26	0	64	0	0	0
Express Air Systems GmbH (EASY), Krißfel ⁴⁾	50,00	8	7	4	3	4	5	45	14	1	1
Hispanauto - Empresas Agrupadas A.E.I.E.®, Madrid/Spanien	75,06	6	6	0	0	6	6	26	23	0	0
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien ^{4),5)}	30,00	68	67	9	9	59	58	7	7	0	-1
INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA, Brüssel/Belgien ^{3),5),7)}	36,77	42	45	-6	5	48	40	0	144	-24	-14
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{3),5)}	28,00	13	13	10	10	2	2	9	9	1	1
KM S.P.A., Cremona/Italien ⁴⁾	49,00	11	11	5	4	7	7	0	0	0	0
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{3),5)}	50,00	52	45	16	15	35	30	384	347	1	0
LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	49,00	21	22	5	5	16	17	1	1	0	0
Lokomotio Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{4),5)}	30,00	17	14	7	6	11	8	35	23	1	-1
METRANS a. s., Prag/Tschechische Republik	35,04	181	169	103	97	78	72	148	132	22	22
Omfesa Logistica S.A., Madrid/Spanien	50,00	23	23	0	3	23	20	16	16	-3	-3
POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg ³⁾	33,33	10	11	7	6	3	4	41	43	0	0
Pool Ibérico Ferroviario A.E.I.E., Madrid/Spanien	11,67	6	0	0	0	6	0	20	20	0	0
PORT HANDLOWY ŚWINOUJŚCIE Sp. z o.o., Świnoujście/Polen ⁵⁾	46,23	15	9	7	4	8	5	19	19	1	1
Prometro S.A., Porto/Portugal ^{3),4),5)}	20,00	14	0	3	0	10	0	32	0	0	0
Railmax C.V., Nijmegen/Niederlande	49,50	2	3	0	0	2	3	11	16	0	0

Zum 31. 12. — in Mio. €	Kapital- anteil in %	VERMÖGENSWERTE		EIGENKAPITAL		SCHULDEN		UMSATZERLÖSE		JAHRESERGEBNIS	
		2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{3), 5)}	30,00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Sociedad de Estudios y Explotacion Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien ⁵⁾	62,80	37	38	10	12	27	26	19	19	-2	-2
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{3), 5)}	25,50	4	3	1	1	2	2	15	13	0	0
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,00	40	28	-9	-1	50	29	249	218	-8	-5
Trieste Trasporti S.P.A., Triest/Italien ⁵⁾	39,94	99	101	45	44	54	57	72	71	4	7
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim ^{3), 5)}	33,94	6	5	0	0	6	5	4	4	0	0
VT-Transman Szemelyszallito es Szolgaltato Kft, Szekesfehervar/Ungarn ⁴⁾	49,91	11	13	5	4	6	9	18	17	2	1

¹⁾ Keine Zahlen aus dem Vorjahresabschluss verfügbar.

²⁾ Abweichendes Wirtschaftsjahr.

³⁾ Zahlen aus Vorjahresabschluss.

⁴⁾ Auf Basis vorläufiger Abschlussdaten.

⁵⁾ Zahlen nach lokalen Rechnungslegungsnormen.

⁶⁾ Werte zum Zeitpunkt des Erwerbs.

⁷⁾ Keine/unvollständige Daten.

Währungsumrechnung

a) Funktionale Währung und Berichtswährung

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung. Die funktionale Währung aller in den Konzernabschluss der DB ML AG einbezogenen Tochterunternehmen ist die jeweilige Landeswährung.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt (Berichtswährung).

b) Transaktionen und Salden

Transaktionen, die eine in den Konsolidierungskreis einbezogene Gesellschaft nicht in ihrer funktionalen Währung durchführt (Fremdwährungsgeschäfte), werden in die funktionale Währung der entsprechenden Einheit mit dem Kurs zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. Kursgewinne und -verluste aus der Abwicklung solcher Transaktionen und aus der Bewertung von monetären Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum Stichtagskurs im Jahresabschluss werden in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

c) Tochtergesellschaften

Tochtergesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, rechnen ihre in Landeswährung aufgestellten Abschlüsse für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss der DB ML AG wie folgt in die Berichtswährung Euro um: Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs, Erträge und Aufwendungen zum Durchschnittskurs umgerechnet. Die Differenzen aus der Währungsumrechnung werden im Eigenkapital gesondert gezeigt.

Das im Rahmen eines Erwerbs ausländischer Tochtergesellschaften erstkonsolidierungspflichtige Eigenkapital wird zum jeweiligen Bilanzstichtag mit dem historischen Kurs zum Erwerbszeitpunkt umgerechnet. Entstehende Differenzen aus der Währungsumrechnung werden gesondert im Eigenkapital ausgewiesen.

Solange das Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis einbezogen wird, erfolgt die Fortführung der Umrechnungsdifferenzen im Konzerneigenkapital. Scheiden Tochterunternehmen aus dem Konsolidierungskreis aus, werden die entsprechenden Umrechnungsdifferenzen erfolgswirksam aufgelöst.

Firmenwerte und Anpassungen an die beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden infolge von Akquisitionen ausländischer Tochtergesellschaften werden als Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der ausländischen Gesellschaften behandelt und mit dem Kurs zum Bilanzstichtag umgerechnet.

Jahresabschlüsse von Tochtergesellschaften, die ihren Sitz in einem Hochinflationland haben, werden gemäß IAS 29 umgerechnet. Im Berichts- und im Vergleichszeitraum hatte kein wesentliches Tochterunternehmen seinen Sitz in einem Hochinflationland.

Währungsumrechnungsdifferenzen aus der Umrechnung von Anteilen an einer ausländischen Tochtergesellschaft sowie aus Darlehen, die Teil der Netto-Investition in diese ausländischen Tochtergesellschaften sind, werden im Eigenkapital erfasst. Wenn die ausländische Tochtergesellschaft den Konsolidierungskreis verlässt, werden die Währungsumrechnungsdifferenzen über die Gewinn- und Verlustrechnung ausgebucht.

Für die Währungsumrechnung wurden unter anderem folgende Wechselkurse zugrunde gelegt:

— in €	STICHTAG 31.12.		DURCHSCHNITT	
	2011	2010	2011	2010
1 kanadischer Dollar (CAD)	0,75672	0,75064	0,72669	0,73256
1 Schweizer Franken (CHF)	0,82264	0,79974	0,81129	0,72431
1 chinesischer Yuan Renminbi (CNY)	0,12257	0,11335	0,11116	0,11145
1 britisches Pfund (GBP)	1,19717	1,16178	1,15223	1,16543
1 Hongkong-Dollar (HKD)	0,09949	0,09629	0,09228	0,09708
1 japanischer Yen (JPY)	0,00998	0,00920	0,00901	0,00860
1 norwegische Krone (NOK)	0,12897	0,12821	0,12831	0,12493
1 polnischer Zloty (PLN)	0,22432	0,25157	0,24268	0,25041
1 schwedische Krone (SEK)	0,11221	0,11154	0,11074	0,10484
1 Singapur-Dollar (SGD)	0,59457	0,58357	0,57180	0,55367
1 US-Dollar (USD)	0,77286	0,74839	0,71841	0,75422

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Die im DB ML-Konzern erwirtschafteten Erlöse betreffen die Erbringung von Beförderungs-, Transport- und Logistikleistungen sowie den Verkauf von Gütern und sonstige, insbesondere im Zusammenhang mit dem Eisenbahngeschäft stehende Dienstleistungen abzüglich Umsatzsteuer, Rabatten und gegebenenfalls Preisnachlässen. Sie werden zum erhaltenen beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die vom DB ML-Konzern erbrachten Dienstleistungen werden im Regelfall mit einem Zeithorizont von wenigen Stunden/Tagen abgewickelt. Erlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen werden erfasst, sobald die Leistung erbracht, die

Höhe der Erlöse und der Kosten zuverlässig ermittelbar ist und der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern wahrscheinlich zufließen wird.

Dividendenerträge werden in dem Zeitpunkt erfasst, in dem das Recht auf den Empfang der Zahlung entsteht. Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode in der Periode, in der sie entstehen, erfolgswirksam erfasst.

Grundsätzlich sind alle Aufwendungen und Erträge unsaldiert ausgewiesen, es sei denn, die Rechnungslegungsvorschriften gemäß IFRS erlauben oder verlangen eine Saldierung.

Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung oder zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

a) Sachanlagen

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um die kumulierten planmäßigen Abschreibungen sowie unter Berücksichtigung von Wertminderungen und Wertaufholungen. Die Anschaffungskosten enthalten den Anschaffungspreis zuzüglich Anschaffungsnebenkosten abzüglich Anschaffungspreisminderungen. Soweit Stilllegungs- beziehungsweise Wiederherstellungsverpflichtungen bestehen, erfolgt deren Berücksichtigung in den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Sachanlagen bei gleichzeitigem Ausweis einer Rückstellung. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten direkt zurechenbare Gemeinkosten.

Ist für die Herstellung eines Vermögenswerts ein beträchtlicher Zeitraum erforderlich, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen Zustand zu versetzen, so werden direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten als Herstellungskosten des Vermögenswerts aktiviert. Sofern kein direkter Bezug hergestellt werden kann, wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz des Berichtsjahres herangezogen. Im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung von Sachanlagen anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

Nachträgliche Kosten werden aktiviert, wenn die Aufwendungen den wirtschaftlichen Nutzen der Sachanlage erhöhen und die Kosten verlässlich ermittelt werden können. Alle anderen Reparaturen oder Wartungen werden dagegen grundsätzlich als Aufwand erfasst.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear über die erwartete Nutzungsdauer. Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden für die wesentlichen Gruppen des Sachanlagevermögens zugrunde gelegt:

	Jahre
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 - 50
Grundstückseinrichtungen	8 - 20
Schienenfahrzeuge	15 - 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	3 - 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 - 20

Die Angemessenheit der gewählten Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauern wird jährlich überprüft. Ebenso werden unsere Erwartungen hinsichtlich des Restwerts jährlich aktualisiert.

Investitionszuschüsse werden direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt.

b) Vermögenswerte aus Finanzierungsleasing

Gemietete und geleaste Vermögenswerte, deren zugrunde liegende Leasingverträge nach IAS 17 als Finanzierungsleasing eingestuft werden, werden zum Zeitpunkt des Beginns der Vertragslaufzeit mit dem beizulegenden Zeitwert oder dem niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert und über die wirtschaftliche Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder die kürzere Laufzeit des Leasingverhältnisses linear abgeschrieben.

c) Immaterielle Vermögenswerte und Firmenwerte

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden mit den Anschaffungskosten angesetzt. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden zu ihren Herstellungskosten bilanziert und betreffen größtenteils Software. Die Kosten der Entwicklungsphase werden aktiviert, wenn dem DB ML-Konzern ein zukünftiger wirtschaftlicher Nutzen zufließt und die sonstigen Aktivierungsvoraussetzungen erfüllt sind. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt zurechenbaren Kosten sowie diejenigen Kosten, die anfallen, um den Vermögenswert auf seine vorgesehene Verwendung vorzubereiten.

Bei internationalen Ausschreibungsprozessen können Auftrags- und Mobilisierungskosten entstehen, die mit einer zukünftigen Geschäftstätigkeit im Rahmen eines Verkehrsvertrags verbunden sind. Derartige Kosten werden unter der Voraussetzung, dass die Erlangung des Vertrags höchst wahrscheinlich ist und dass die Kosten abrechenbar sind, aktiviert und über die voraussichtliche Vertragslaufzeit abgeschrieben.

Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen Kosten für Material und Dienstleistungen, Lohn- und Gehaltskosten sowie zuzurechnende Gemeinkosten.

Ist für die Herstellung eines Vermögenswerts ein beträchtlicher Zeitraum erforderlich, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen Zustand zu versetzen, so werden direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten als Herstellungskosten des Vermögenswerts aktiviert. Sofern kein direkter Bezug hergestellt werden kann, wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz des Berichtsjahres herangezogen.

Im Zusammenhang mit der Anschaffung und Herstellung von immateriellen Vermögenswerten anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

Die Folgebewertung der immateriellen Vermögenswerte (außer Firmenwerten) erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen zuzüglich Wertaufholungen. Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear. Die Angemessenheit der Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauer wird jährlich überprüft.

Folgende wirtschaftliche Nutzungsdauern werden der planmäßigen Abschreibung auf immaterielle Vermögenswerte zugrunde gelegt:

	Jahre
Konzessionen, Rechte o. Ä.	Vertragslaufzeit
Warenzeichen	Nutzungszeit
Markennamen	Nutzungszeit
Kundenstamm	Nutzungszeit
Entgeltlich erworbene Software	3 - 5
Selbst erstellte Software	3

Firmenwerte ergeben sich als positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten für den Erwerb der Anteile und den beizulegenden Zeitwerten der einzelnen erworbenen Vermögenswerte, übernommenen Schulden und Eventualverbindlichkeiten. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern unterliegen dem jährlichen Impairment-Test. Impairment-Verluste auf Firmenwerte werden nicht wieder aufgeholt.

d) Wertminderungen von Vermögenswerten

IAS 36 regelt die Werthaltigkeitsprüfung materieller und immaterieller Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer, die mithilfe eines sogenannten indikatorbasierten Asset-Impairment-Tests durchgeführt wird. Ein solcher Asset-Impairment-Test ist dann durchzuführen, wenn Indikatoren (sogenannte Triggering Events) einen möglichen Wertverlust anzeigen. Ferner sind gemäß IAS 36 Firmenwerte (Goodwills) sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung in Form eines Goodwill-Impairment-Tests zu unterziehen.

ABGRENZUNG DER CASH-GENERATING UNITS

Werthaltigkeitsprüfungen im Rahmen des Asset-Impairment-Tests sind grundsätzlich auf Ebene einzelner Vermögenswerte durchzuführen. Sofern für einzelne Vermögenswerte keine weitgehend unabhängigen zukünftigen Cashflows festgestellt werden können, sind sogenannte Zahlungsmittel generierende Einheiten (Cash-generating Units beziehungsweise CGUs) als Aggregation von Vermögenswerten, deren zukünftige Cashflows voneinander abhängen, zu bilden. Im DB ML-Konzern werden die CGUs weitgehend auf Ebene der operativ tätigen Segmente identifiziert, wobei innerhalb des Segments DB Dienstleistungen aufgrund unterschiedlicher Leistungsinhalte eine weitere Differenzierung vorgenommen werden kann. Durch die Kongruenz zwischen Führungsstruktur und Legalstruktur bestehen die identifizierten CGUs zudem immer aus mindestens einer rechtlichen Einheit. Dadurch können die für den Asset-Impairment-Test notwendigen Daten aus Jahresabschluss- und Planungsdaten abgeleitet werden.

Die Werthaltigkeitsprüfung von Firmenwerten wird auf Ebene der CGU durchgeführt, der dieser Firmenwert zugeordnet worden ist. Wesentliche Firmenwerte bestehen derzeit in den CGUs DB Arriva, DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics. Wir verweisen hierzu auf die Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten.

METHODISCHES VORGEHEN

Beim Impairment-Test nach IAS 36 ist der Buchwert (Carrying Amount) eines Vermögenswerts, einer CGU oder für den Goodwill-Impairment-Test auf Basis einer Gruppe von CGUs mit dem entsprechenden erzielbaren Betrag (Recoverable Amount) zu vergleichen. Ist der positive Buchwert nicht mehr durch den erzielbaren Betrag gedeckt, führt dies zu einer entsprechenden Wertminderung.

Der Buchwert einer CGU ergibt sich durch die Addition der Buchwerte der Vermögenswerte abzüglich der Verbindlichkeiten, die mit den einbezogenen Vermögenswerten verbunden sind (Nettoposition). Darüber hinaus sind bei der Bestimmung des Buchwerts einer CGU auch gemeinschaftlich von mehreren CGUs genutzte Vermögenswerte (Corporate Assets) und Verbindlichkeiten (Corporate Liabilities) anteilig zu berücksichtigen sowie das für die entsprechende CGU notwendige Umlaufvermögen (Working Capital) mit einzubeziehen.

Der erzielbare Betrag ist definiert als der höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Fair Value less Costs to Sell) und dem Nutzungswert (Value in Use). In den im DB ML-Konzern durchgeführten Impairment-Tests wird der erzielbare Betrag durch den Nutzungswert repräsentiert. Der Nutzungswert ermittelt sich als Barwert der aus der Fortführung einer CGU oder einer Gruppe von CGUs zu erwartenden Free Cashflows vor Zinsen und nach Steuern. Gegenüber dem Vorgehen im Vorjahr wurden zum Zwecke der methodischen Angleichung an die vorherrschende Praxis bei den Impairment-Tests erstmalig Steuern in den Free Cashflows berücksichtigt. Dabei wurde eine typische Steuerquote auf das EBIT in Höhe von 30,5% angesetzt. Die Prognosen der Cashflows spiegeln vergangene Erfahrungen wider und berücksichtigen die Erwartungen der Unternehmensführung hinsichtlich zukünftiger Marktentwicklungen. Die durchschnittlichen Wachstumsraten stimmen mit der Erwartung der Industrie überein. Basis dieser Cashflow-Prognosen ist die dem Aufsichtsrat der DB ML AG vorgelegte Mittelfristplanung, die einen Planungshorizont von fünf Jahren umfasst. Sofern Cashflow-Prognosen über den fünfjährigen Planungshorizont hinaus notwendig sind, wird aus der Planung ein nachhaltiger Free Cashflow abgeleitet und auf Basis einer an der spezifischen Marktentwicklung orientierten Wachstumsrate fortgeschrieben. In der Regel wird von einer durchschnittlichen Wachstumsrate von 1% p.a. sowie bei der CGU DB Arriva von 2% p.a. ausgegangen.

Zur Diskontierung der Free Cashflows wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber dem DB ML-Konzern widerspiegelt. In Konsistenz zur Ermittlung der Free Cashflows nach Unternehmensteuern wird ein Kapitalkostensatz nach Unternehmensteuern verwendet. Risiken der Free Cashflows werden durch einen risikoäquivalenten Kapitalisierungszinssatz berücksichtigt. Der gewichtete durchschnittliche Kapitalkostensatz nach Steuern beträgt 6,2%, was unter Berücksichtigung der typischen Steuerquote auf das EBIT von 30,5% einem korrespondierenden Kapitalisierungszinssatz vor Steuern von 9,9% (im Vorjahr: 10,2%) entspricht. Aufgrund des Risiko- und Ressourcenverbunds innerhalb des DB ML-Konzerns wird dieser Kapitalisierungszinssatz für alle CGUs einheitlich zugrunde gelegt. Die leichte Reduzierung der Kapitalisierungszinssätze im Vergleich zum Vorjahr basiert auf aktuellen Erwartungen der mittel- beziehungsweise langfristigen Entwicklung des externen Kapitalmarkts.

ASSET-IMPAIRMENT-TEST

Zur Durchführung des Asset-Impairment-Tests wurden Prozesse implementiert, die den spezifischen Anforderungen des IAS 36 gerecht werden. Die im Rahmen des Asset-Impairment-Tests verwendeten Nutzungsdauern für die einzelnen CGUs orientieren sich an der Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder einer Gruppe homogener Vermögenswerte, der oder die für die betreffende CGU am bedeutsamsten ist.

In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Bei Leistungsbeziehungen zwischen Transport- und Infrastrukturbereichen gelten die veröffentlichten Infrastrukturpreise, wobei im Prognosezeitraum auch Preissteigerungen berücksichtigt werden.

Regelmäßig nach Fertigstellung der Mittelfristplanung wird überprüft, ob Wertberichtigungen auf CGU-Ebene notwendig werden. Außerhalb dieses jährlichen Turnus wird eine Überprüfung vorgenommen, wenn aktuelle Erkenntnisse aus der Geschäftsentwicklung oder Prämissenveränderungen eine wesentliche Verschlechterung des Nutzungswerts vermuten lassen.

Die im betrachteten Zeitraum freiwillig durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen zeigten für keine CGU einen Wertminderungsbedarf an. Auch der nach Verabschiedung der Mittelfristplanung im Dezember 2011 durchgeführte freiwillige Asset-Impairment-Test ergab für keine der CGUs einen Impairment-Bedarf.

GOODWILL-IMPAIRMENT-TEST

Für alle CGUs oder Gruppen von CGUs, denen ein Firmenwert zugeordnet werden kann, muss jährlich ein Goodwill-Impairment-Test durchgeführt werden. Da die im DB ML-Konzern aufgrund erfolgter Akquisitionen entstandenen Firmenwerte immer eindeutig einer CGU zugeordnet werden können, ist dieser Goodwill-Impairment-Test integraler Bestandteil des ohnehin jährlich auf freiwilliger Basis für alle CGUs durchgeführten Asset-Impairment-Tests.

Die für die betroffenen CGUs DB Arriva, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics, DB Regio und Beteiligungen/Sonstige durchgeführten Goodwill-Impairment-Tests ergaben keinen Wertberichtigungsbedarf. Der entsprechende erzielbare Betrag wird dabei grundsätzlich durch den Nutzungswert der CGU repräsentiert, der wiederum aus der Mittelfristplanung der fünf Segmente abgeleitet wurde. Die weiter oben dargestellten methodischen Ausführungen gelten daher analog. Bei DB Arriva, DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics

ist zusätzlich zu beachten, dass für die relevanten internationalen Märkte gesonderte Annahmen zur Entwicklung von Konjunktur, Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie Währungsrelationen getroffen wurden. Basis für diese Annahmen waren die zum Planungszeitpunkt verfügbaren externen und internen Experteneinschätzungen.

e) Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen

Anteile an assoziierten und gemeinschaftlich geführten Unternehmen werden nach IAS 28 (Anteile an assoziierten Unternehmen) oder nach dem Wahlrecht gemäß IAS 31 (Anteile an Joint Ventures) at Equity bewertet. Aufbauend auf den Konzernanschaffungskosten im Erwerbszeitpunkt wird der Wertansatz jeweils in Höhe der auf die Anteile des DB ML-Konzerns entfallenden Eigenkapitalveränderung bei dem at Equity bewerteten Unternehmen fortgeschrieben.

f) Finanzielle Vermögenswerte

Marktübliche Käufe oder Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden zum Erfüllungstag angesetzt oder ausgebucht. Derzeit bestehen im DB ML-Konzern die folgenden Kategorien nach IAS 39.

ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBARE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte werden grundsätzlich mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Wenn der beizulegende Zeitwert von Eigenkapitalinstrumenten nicht verlässlich ermittelbar ist, werden die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte mit den Anschaffungskosten abzüglich Wertminderung angesetzt.

Anteile an nicht einbezogenen Tochtergesellschaften und sonstigen Beteiligungen gelten als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Sie werden grundsätzlich mit ihren fortgeschriebenen Anschaffungskosten ausgewiesen, da die künftigen Cashflows zur Bestimmung des Marktwerts dieser Anteile nicht verlässlich ermittelt werden können.

Zur Veräußerung verfügbare lang- oder kurzfristige Wertpapiere werden zum Bilanzstichtag – soweit vorhanden – mit ihren Marktwerten angesetzt. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden erfolgsneutral in der Rücklage aus der Marktbewertung von Wertpapieren berücksichtigt.

FORDERUNGEN UND SONSTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Die erstmalige Bewertung von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Dieser entspricht im Regelfall den Anschaffungskosten. Langfristige unverzinsliche oder niedrigverzinsliche Forderungen (Forderungslaufzeit von mehr als einem Jahr) werden auf den Barwert der künftigen Zahlungsmittelzuflüsse abgezinst. Abgezinste Forderungen werden in Folgeperioden mit dem bei der Erstbewertung festgesetzten Effektivzins wieder aufgezinnt.

Forderungen, bei denen objektiv substantielle Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen, werden angemessen einzelwertberichtigt. Außerdem werden portfoliobasierte Wertminderungen auf Gruppen von Vermögenswerten vorgenommen; dabei werden vor allem historische Ausfallquoten berücksichtigt.

FLÜSSIGE MITTEL

Die flüssigen Mittel umfassen Kassen- und Scheckbestände, Einlagen bei Kreditinstituten, die bei Sicht jederzeit fällig sind, sowie Zahlungsmitteläquivalente. Zu den Guthaben bei Kreditinstituten zählen sowohl täglich fällige Gelder als auch Festgelder mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

Die flüssigen Mittel werden zum Nennwert angesetzt.

g) *Vorräte*

Als Anschaffungskosten der Vorräte werden alle Kosten aktiviert, die mit dem Beschaffungsvorgang in direkter Beziehung stehen. Die Bestimmung der Anschaffungskosten von fungiblen und homogenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen erfolgt auf Basis der Durchschnittsmethode. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten die direkt zurechenbaren Gemeinkosten; Fremdkapital und Leerkosten werden nicht aktiviert, sondern in der Periode ihres Anfalls als Aufwand erfasst.

Zum Bilanzstichtag werden die Vorräte mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realisable Value) bewertet.

h) *Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte*

Langfristige Vermögenswerte werden als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte nach IFRS 5 klassifiziert, wenn ihr Buchwert durch Verkauf realisiert werden soll und nicht durch fortgesetzte Nutzung. Es kann sich dabei um einen einzelnen Vermögenswert, eine Veräußerungsgruppe oder einen Bestandteil eines Unternehmens handeln. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden mit

dem niedrigeren Wert von Buchwert und Marktwert abzüglich noch anfallender Kosten bewertet. Im Berichtsjahr ergaben sich Umklassifizierungen fast ausschließlich für das erworbene Geschäft von Arriva in Deutschland.

i) *Latente Steuern*

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 (Ertragsteuern) bilanziert.

Zur Ermittlung der latenten Steuern bei inländischen Gesellschaften wird der Konzernsteuersatz von 30,5% herangezogen. Der Konzernsteuersatz berücksichtigt den Körperschaftsteuersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag sowie einen durchschnittlichen Gewerbesteuersatz. Ausländische Tochtergesellschaften verwenden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweiligen lokalen Steuersätze. Für temporäre Differenzen deutscher Organgesellschaften sind keine latenten Steuern angesetzt, da sich die Differenzen aufgrund der Organschaft bei der DB AG als oberstem Organträger auswirken.

Die latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, deren Gültigkeit für die Periode, in der die latente Steuer realisiert wird, aufgrund bestehender oder im Wesentlichen verabschiedeter Gesetze erwartet werden kann.

j) *Finanzschulden und Verbindlichkeiten*

Die Bewertung von kurzfristigen Verbindlichkeiten erfolgt grundsätzlich zum Nominalbetrag, der dem beizulegenden Zeitwert im Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung und den fortgeführten Anschaffungskosten bis zum Ausgleichsdatum entspricht. Finanzschulden und andere langfristige Verbindlichkeiten werden im Rahmen ihres erstmaligen Ansatzes mit dem Wert angesetzt, der dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Vermögenswerte entspricht, gegebenenfalls abzüglich der Transaktionskosten. In der Folge werden sie zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, die gemäß den Zuordnungskriterien des IAS 17 als Finanzierungsleasingverträge zu klassifizieren sind, werden zum Beginn der Vertragslaufzeit mit dem niedrigeren Wert aus dem beizulegenden Zeitwert (Fair Value) und dem Barwert der Mindestleasingzahlungen passiviert und in der Folge in Höhe der fortgeführten Anschaffungskosten unter den Finanzschulden ausgewiesen. Die Leasingraten werden in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil der Leasingrate wird aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

k) Leistungen an Arbeitnehmer

PENSIONSVERPFLICHTUNGEN UND ÄHNLICHE VERPFLICHTUNGEN

Im DB ML-Konzern bestehen sowohl leistungsorientierte (Defined Benefit) als auch beitragsorientierte (Defined Contribution) Altersversorgungssysteme.

Die in der Bilanz angesetzte Rückstellung für leistungsorientierte Altersversorgungssysteme entspricht dem Barwert der Pensionsverpflichtung (Defined Benefit Obligation; DBO) abzüglich des Zeitwerts des Planvermögens am Bilanzstichtag, angepasst um kumulierte noch nicht ergebniswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne und Verluste und noch nicht ergebniswirksam erfassten nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwand. Die Pensionsverpflichtung wird jährlich auf der Basis von unabhängigen versicherungsmathematischen Gutachten unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Method) berechnet. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste werden nicht ergebniswirksam berücksichtigt, soweit sie 10% des größeren Betrags aus Verpflichtungsumfang und Zeitwert des Planvermögens nicht übersteigen (10%-Korridor-Regel). Der den Korridor übersteigende Betrag wird über die erwartete durchschnittliche Restdienstzeit der vom Plan erfassten Arbeitnehmer erfasst. Die gemäß IAS 19.93 und 19.93A alternativ zulässigen Verfahren zur Erfassung versicherungsmathematischer Gewinne und Verluste, das heißt die sofortige Erfassung in der Gewinn- und Verlustrechnung oder direkt im Eigenkapital, finden im DB ML-Konzern keine Anwendung.

Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand wird sofort erfolgswirksam erfasst, es sei denn, die Änderungen des Pensionsplans (Altersversorgungssystem) hängen vom Verbleib des Mitarbeiters im Unternehmen für einen festgelegten Zeitraum ab (Zeitraum bis zum Eintritt der Unverfallbarkeit). In diesem Fall wird der nachzuerrechnende Dienstzeitaufwand linear über den Zeitraum bis zum Eintritt der Unverfallbarkeit erfolgswirksam erfasst.

Der Aufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

Bei beitragsorientierten Altersversorgungssystemen zahlt der DB ML-Konzern, freiwillig oder aufgrund einer gesetzlichen oder vertraglichen Verpflichtung, Beiträge an öffentliche oder private Altersversorgungseinrichtungen. Der DB ML-Konzern hat über die Zahlung der Beiträge hinaus keine weiteren Zahlungsverpflichtungen. Die Beiträge werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst. Vorauszahlungen von Beiträgen werden in

dem Umfang als Vermögenswerte angesetzt, in dem ein Recht auf eine Rückzahlung oder eine Minderung künftiger Zahlungen besteht.

Der Rechnungszins für die Bewertung von Pensionsverpflichtungen wurde auf der Grundlage der Renditen bestimmt, die am Bilanzstichtag für erstrangige, festverzinsliche Industrieanleihen am Markt erzielt werden. Als Basis dienen erstrangige Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating.

Arbeitnehmer, die unter den Geltungsbereich des »Tarifvertrags über arbeitgeberfinanzierte Leistungen zur betrieblichen Altersvorsorge für die Arbeitnehmer verschiedener Unternehmen des DB ML-Konzerns (bAV-TV)« oder den Tarifvertrag für Lokomotivführer von Schienenverkehrsunternehmen des Agv MoVe (LfTV) fallen, erhalten eine arbeitgeberfinanzierte Leistung zur betrieblichen Altersversorgung, die – rückwirkend zum Juli 2011 – im Jahr 2012 gezahlt und zukünftig monatlich abgeführt wird.

Der Durchführungsweg für diese neue arbeitgeberfinanzierte Leistung zur betrieblichen Altersversorgung ist der Pensionsfonds, die DEVK Pensionsfonds-AG, der den Arbeitnehmern bereits für die Entgeltumwandlung angeboten wird. Für die neue arbeitgeberfinanzierte Leistung werden beitragsorientierte Pensionspläne eingerichtet. Der Pensionsfonds ist als Durchführungsweg nicht rückstellungsrelevant.

LEISTUNGEN AUS ANLASS DER BEENDIGUNG DES ARBEITSVERHÄLTNISSES (ABFINDUNGEN)

Abfindungszahlungen werden fällig, wenn ein Mitarbeiter vor dem regulären Renteneintritt freigesetzt wird oder wenn ein Mitarbeiter gegen eine Abfindungsleistung freiwillig aus dem Arbeitsverhältnis austritt. Abfindungsleistungen werden erfasst, wenn eine nachweisliche Verpflichtung besteht, entweder das Arbeitsverhältnis von gegenwärtigen Mitarbeitern entsprechend einem detaillierten formalen Plan, der nicht rückgängig gemacht werden kann, zu beenden oder Abfindungen bei freiwilliger Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Mitarbeiter im Rahmen von Aufhebungsverträgen zu leisten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 (Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen) sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Altersteilzeitvereinbarungen basieren auf dem sogenannten Blockmodell. Die vom DB ML-Konzern während des Zeitraums der Altersteilzeit zum Gehalt gezahlten Aufstockungsbeträge sowie zusätzliche Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung stellen Leistungen aus Anlass der Beendigung der Arbeitsverhältnisse dar. Sie werden zum Zeitpunkt des Entstehens der Verpflichtung mit dem Barwert bewertet. Der Vergütungsrückstand (zuzüglich der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung) für die während der Beschäftigungsphase geleistete Mehrarbeit wird ebenfalls mit dem Barwert bewertet. Die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Verpflichtungen werden im Personalaufwand gezeigt.

ANDERE LANGFRISTIG FÄLLIGE LEISTUNGEN

Arbeitnehmer, die unter den Regelungsbereich des Tarifvertrags zur Führung von Langzeitkonten für die Arbeitnehmer verschiedener Unternehmen des DB ML-Konzerns (nachfolgend »Lzk-TV«) fallen, haben die Möglichkeit, ihre geleisteten Überstunden in ein in Geldeswert geführtes Langzeitkonto einzubringen oder Entgelt zugunsten dieses Kontos einmalig oder regelmäßig umzuwandeln. Der DB ML-Konzern hat sich verpflichtet, die Vergütung für die geleistete Mehrarbeit zuzüglich der darauf entfallenden Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung monatlich zum Fälligkeitszeitpunkt des Entgelts an den »Fonds zur Sicherung von Wertguthaben e.V.« (Wertguthabenfonds) abzuführen. Der Wertguthabenfonds wurde in der Rechtsform eines eingetragenen Vereins als gemeinsame Einrichtung der Tarifvertragsparteien im Sinne des Tarifvertragsgesetzes gegründet. Die Tarifvertragsparteien sind als Mitglieder des Vereins für die Führung und Verwaltung der Wertguthaben verantwortlich.

Die mit Beginn einer Freistellungsphase an die Arbeitnehmer gezahlten Vergütungen werden aus dem Wertguthabenfonds finanziert. Die Länge der Freistellungsphase wird durch die Höhe des angesammelten Wertguthabens oder durch einen Antrag des Arbeitnehmers bestimmt.

Hinsichtlich der Wertguthaben verbleiben mit Abfluss der Mittel keine weiteren wirtschaftlichen Risiken im DB ML-Konzern.

l) Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, soweit eine rechtliche oder faktische Verpflichtung besteht, die aus einem vergangenen Ereignis resultiert, deren Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme (die zu einem Abfluss von Ressourcen führt) größer als 50 % ist und sofern eine verlässliche Schätzung der Verpflichtungshöhe möglich ist. Wenn die Erstattung eines zurückgestellten Betrags zu erwarten ist, etwa aufgrund einer

Versicherung, wird die Erstattung als separater Vermögenswert nur dann angesetzt, wenn sie so gut wie sicher ist. Die Erträge aus Erstattungen werden nicht mit den Aufwendungen saldiert.

Langfristige Rückstellungen werden mit Marktzinssätzen abgezinst. Der voraussichtliche Erfüllungsbetrag, der der Abzinsung zugrunde liegt, umfasst auch die am Bilanzstichtag zu berücksichtigenden künftigen Ereignisse. Die Rückstellung wird dann in Höhe des Barwerts angesetzt. Der Aufzinsungsaufwand aus den sonstigen Rückstellungen wird im Finanzergebnis dargestellt. Drohverlustrückstellungen werden in Höhe des niedrigeren Betrags aus den erwarteten Kosten der Erfüllung des Vertrags und den erwarteten Kosten für die Beendigung des Vertrags bewertet.

m) Passive Abgrenzungen

Werden bei Sale-and-Leaseback-Verträgen Veräußerungsgewinne realisiert und wird das anschließende Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing klassifiziert, werden diese Gewinne passivisch abgegrenzt und über die Laufzeit der jeweiligen Verträge erfolgswirksam aufgelöst.

Vermögensorientierte Zuwendungen (vor allem Investitionszuschüsse) werden direkt von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt.

n) Derivative Finanzinstrumente

BILANZIERUNG DERIVATIVER FINANZINSTRUMENTE

Derivative Finanzinstrumente werden bei Abschluss des Vertrags in der Bilanz als finanzieller Vermögenswert oder als finanzielle Schuld angesetzt. Die Erst- und Folgebewertung von derivativen Finanzinstrumenten erfolgt grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert. Die Behandlung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts hängt von der Art des gesicherten Grundgeschäfts ab. Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsabschluss generell als Sicherungsinstrument (a) zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts bestimmter bilanzierter Vermögenswerte oder Schulden (»Fair-Value-Hedge«) oder (b) zur Absicherung der Zahlungsströme aus vertraglichen Verpflichtungen oder aus erwarteten Geschäftsvorfällen (»Cashflow-Hedge«) klassifiziert.

Fair-Value-Hedges

Fair-Value-Hedges zielen auf die Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzpositionen. In diesen Fällen werden sowohl das Sicherungsgeschäft als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Zeitwert angesetzt. Bewertungsänderungen werden ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der DB ML-Konzern hat derzeit keine Fair-Value-Hedges im Bestand.

Cashflow-Hedges

Mit Cashflow-Hedges werden Schwankungen der Cashflows von finanziellen Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten oder erwarteten Geschäftsvorfällen abgesichert. Bei Sicherung der zukünftigen Zahlungsströme wird die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert vorgenommen. Bewertungsänderungen werden zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und erst zu dem Zeitpunkt erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt, zu dem die korrespondierenden Verluste oder Gewinne aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden oder die Geschäfte auslaufen.

Derivative Finanzinstrumente, die nicht den Anforderungen zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gemäß IAS 39 entsprechen

Sofern Sicherungsgeschäfte, die betriebswirtschaftlich der Zins-, Währungs- oder Preissicherung dienen, nicht die Anforderungen des IAS 39 für eine Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllen, werden die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts (Fair Value)

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs zum Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- beziehungsweise Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet. Geschäfte, für die keine Prämie

gezahlt worden ist, haben bei Abschluss einen Zeitwert von null. Bei langlaufenden Derivaten wird eine Kreditrisikoadjustierung des Zeitwerts vorgenommen, falls der Kontrahent von den Rating-Agenturen nicht mehr als »Investment Grade« eingestuft wird und die Gesamtposition eine Forderung aus Sicht des DB ML-Konzerns darstellt. Im vorliegenden Abschluss wird hierauf jedoch aus Wesentlichkeitsgründen verzichtet.

Sämtliche im DB-ML Konzern eingesetzten Derivate werden mit gängigen Methoden wie Optionspreis- oder Barwertmodellen bewertet, da ihre beizulegenden Zeitwerte nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden. Es werden keine Parameter aus nicht beobachtbaren Märkten für die Bewertung herangezogen.

Kapitalmanagement im DB ML-Konzern (gemäß IAS 1)

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

Die Steuerung der Kapitalstruktur erfolgt anhand der Kennzahl Gearing. Das Gearing wird dabei definiert als Verhältnis der Netto-Finanzschulden (Finanzschulden abzüglich der Forderungen und liquiden Mittel) und des Eigenkapitals. Als Instrumente der Steuerung dienen in erster Linie die planmäßige Rückführung von Finanzschulden sowie die Stärkung der Eigenkapitalbasis durch Gewinnthesaurierung.

Als mittelfristiges Ziel wird ein Gearing von 100 % angestrebt und somit eine Parität zwischen Fremd- und Eigenkapital. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

— in Mio. €	2011	2010
Finanzschulden	9.737	10.167
- Finanzforderungen	- 54	- 313
- Liquide Mittel	- 820	- 753
Netto-Finanzschulden	8.863	9.101
+ Buchwert Eigenkapital	3.720	3.582
Gearing in %	238	254

Das Gearing verbesserte sich im Vorjahresvergleich sowohl durch eine Rückführung der Netto-Finanzschulden als auch durch das positive Jahresergebnis mit der entsprechenden Stärkung des Eigenkapitals in Richtung Zielwert.

Als zentraler Bestandteil des Wertmanagementkonzepts wird auf Basis des bereinigten EBIT als weitere Kennzahl ein Return on Capital Employed (ROCE) errechnet. Das Capital Employed stellt dabei den im DB ML-Konzern gebundenen und mit Renditeerwartungen versehenen Kapitaleinsatz von Eigen- und Fremdkapitalgebern dar. Die Ableitung erfolgt auf Basis der jeweiligen Schlussbilanz des Berichtsjahres. Die folgende Tabelle zeigt die aktivische Herleitung des Capital Employed unter Zugrundelegung der in der Bilanz ausgewiesenen Aktiv- und Passivpositionen.

— in Mio. €	2011	2010
Sachanlagen	13.799	14.126
+ Immaterielle Vermögenswerte/Goodwill	3.880	3.858
+ Vorräte	750	679
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.792	3.616
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	752	1.140
- Forderungen aus Finanzierung	-54	-313
+ Forderungen aus Ertragsteuern	34	55
+ Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	11	169
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-3.932	-3.925
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-2.446	-2.446
- Ertragsteuerschulden	-199	-138
- Sonstige Rückstellungen	-2.219	-2.510
- Passive Abgrenzungen	-518	-540
Capital Employed	13.650	13.771

Zur weiteren Berechnung wird in der folgenden Tabelle das bereinigte EBIT und EBITDA aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen operativen Ergebnis (EBIT) hergeleitet. Die entsprechenden Angaben auf Segmentebene sind nach der gleichen Methodik abgeleitet worden.

— in Mio. €	2011	2010
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.226	1.023
Auflösung personalbezogener Rückstellungen	-4	-96
Restrukturierungsaufwendungen für das Distributionsgeschäft innerhalb der USA	118	-
Sonstiges	51	203
Operatives Ergebnis (EBIT) nach Sondereffekten	1.391	1.130
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	75	-
EBIT bereinigt	1.466	1.130
Abschreibungen	1.870	1.677
PPA-Amortisation Kundenverträge (Abschreibungen)	-75	-
Außerplanmäßige Wertminderungen	-57	-4
EBITDA bereinigt	3.204	2.803

Im Berichtsjahr wurden im EBIT Sondereffekte von insgesamt 165 Mio. € bereinigt. Diese resultieren im Wesentlichen aus Aufwendungen im Zusammenhang mit der Restrukturierung des Distributionsgeschäfts innerhalb der USA (118 Mio. €). Des Weiteren wurde die Amortisation von Kunden- und Franchiseverträgen aus dem EBIT umgegliedert, die infolge der Aktivierung als immaterielle Vermögenswerte im Rahmen der Kaufpreisallokation (Purchase Price Allocation; PPA) von Arriva über die Restdauer der jeweiligen Verträge abgeschrieben werden (75 Mio. €).

Aus dem Capital Employed und dem bereinigten EBIT ergeben sich dann folgende Werte für den Return on Capital Employed (ROCE).

— in Mio. €	2011	2010
EBIT bereinigt	1.466	1.130
÷ Capital Employed	13.650	13.771
Return on Capital Employed (ROCE) in %	10,7	8,2

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Der Konzernabschluss basiert auf Einschätzungen und Annahmen, die die Zukunft betreffen. Hieraus abgeleitete Schätzungen und Beurteilungen werden kontinuierlich neu bewertet und basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen. Die Schätzungen werden naturgemäß den späteren tatsächlichen Gegebenheiten nicht immer entsprechen.

Die Schätzungen und Annahmen, die ein signifikantes Risiko in Form einer wesentlichen Anpassung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden innerhalb des nächsten Berichtsjahres mit sich bringen könnten, werden im Folgenden erörtert.

a) Wertminderungsbedarf bei Zahlungsmittel generierenden Einheiten (Cash-generating Units)

Je nach Ereignissen oder Umständen wird im DB ML-Konzern regelmäßig untersucht, ob ein Wertminderungsbedarf bei einer Zahlungsmittel generierenden Einheit vorliegt. Grundlagen und Prämissen des gemäß IAS 36 (Wertminderung von Vermögenswerten) im DB ML-Konzern angewendeten Impairment-Verfahrens sind im Abschnitt »Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden« unter dem Titel »Wertminderungen von Vermögenswerten« dargestellt. Zu einzelnen Prämissen und Annahmen, die Einfluss auf die Werthaltigkeit einer CGU haben, geben wir nachfolgende Erläuterungen.

EBIT-MARGE

Sofern die tatsächliche EBIT-Marge die derzeit getroffenen Annahmen um 10% unterschreitet, würde sich ausschließlich bei der CGU DB Systel GmbH ein Wertminderungsbedarf im Sinne einer Unterdeckung eines positiven Buchwerts (Carrying Amount) durch den Nutzungswert (Value in Use) ergeben. Dieser Wertminderungsbedarf würde entfallen, sofern die EBIT-Marge nicht stärker als 4,8% abgesenkt wird.

DURCHSCHNITTLICHE REALE WACHSTUMSRATE DER CASHFLOWS

Läge die langfristige Wachstumsrate der Cashflows um 10% unter der aktuellen Annahme, die ein durchschnittliches Wachstum bei der CGU DB Arriva von 2,0% und bei allen anderen CGUs von 1,0% pro Jahr unterstellt, würde sich – analog zum Vorjahr – ebenfalls kein Wertberichtigungsbedarf ergeben.

GEWICHTETE KAPITALKOSTEN

Wenn der Kapitalisierungszinssatz nach Steuern, der standardmäßig zur Barwertberechnung des Nutzungswerts (Value in Use) herangezogen wurde, um 10% oberhalb der aktuellen Modellannahmen von 6,9% für CGUs des DB ML-Konzerns liegen würde, ergäbe sich ausschließlich für die CGU DB Systel GmbH ein Wertminderungsbedarf. Dieser Wertminderungsbedarf entfielen, sofern der Kapitalisierungszinssatz nicht stärker als 1,9% angehoben würde. Für alle übrigen CGUs ergäbe sich bei Erhöhung des Kapitalisierungszinssatzes von 10% kein Wertminderungsbedarf.

NUTZUNGSDAUER UND RESTWERT

Ab einem um 2,8% geringeren Restwert der Zahlungsmittel generierenden Einheiten am Ende ihrer Nutzungsdauer (= Terminal Value) würde sich für die CGU DB Systel GmbH ein Wertminderungsbedarf ergeben. Für alle anderen Zahlungsmittel generierenden Einheiten würde auch bei einem um 10% geringeren Restwert kein Wertminderungsbedarf entstehen.

b) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Die Wertberichtigung zweifelhafter Forderungen umfasst in erheblichem Maß Einschätzungen und Beurteilungen einzelner Forderungen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, aktuellen Konjunkturlagen und der Analyse historischer Forderungsausfälle auf Portfoliobasis beruhen.

Soweit die Wertberichtigung aus historischen Ausfallraten auf Portfoliobasis abgeleitet wird, führt ein Rückgang des Forderungsvolumens zu einer entsprechenden Verminderung solcher Vorsorgen und umgekehrt.

c) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Bewertung leistungsorientierter Pensionszusagen sowie pensionsähnlicher Leistungszusagen und der hieraus resultierenden Aufwendungen und Erträge erfolgt mittels versicherungsmathematischer Methoden. Den Bewertungen liegen versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Hierzu zählen insbesondere Abzinsungsfaktoren, Gehalts- und Rententrends sowie biometrische Rechnungsgrundlagen. Die angesetzten Abzinsungsfaktoren spiegeln die Zinssätze unter Berücksichtigung der der Verpflichtung zugrunde liegenden Duration wider, die am Bilanzstichtag für hochwertige festverzinsliche Anleihen mit entsprechender Laufzeit erzielt werden. Im Falle extern finanzierter Pensionspläne basieren die Werte des zugehörigen Planvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche auf den Marktwerten zum Bilanzstichtag. Dieser Wert dient als Basis für die Bestimmung der erwarteten Rendite des Fondsvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche. Die erwartete Rendite des Fondsvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche wird auf einheitlicher Basis bestimmt, unter Berücksichtigung historischer langfristiger Renditen, der Portfoliostruktur und der Einschätzungen der künftigen langfristigen Renditen. Andere Schlüsselprämissen für Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen basieren teilweise auf aktuellen Marktverhältnissen. Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen können sich aufgrund von Änderungen dieser zugrunde liegenden Schlüsselprämissen verändern.

d) Rückstellungen

Die Bestimmung von Rückstellungen jeglicher Art ist mit Einschätzungen zur Höhe und/oder zum Zeitpunkt von Verpflichtungen verbunden.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Bei den Sondereffekten handelt es sich um Sachverhalte, die ihrer Art nach außergewöhnlichen Charakter haben. Eine Bereinigung im internen Berichtswesen wird vorgenommen, wenn im Einzelfall ein außergewöhnlicher und nichtoperativer Charakter vorliegt und der Ergebniseffekt der Höhe nach wesentlich ist. Darüber hinaus werden Konsolidierungskreis- und Währungseffekte gesondert angegeben.

(1) UMSATZERLÖSE

— in Mio. €	2011	2010
Umsatzerlöse aus Dienstleistungen und Warenverkäufen	36.449	33.152
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	4.588	4.354
Insgesamt	36.449	33.152
- Sondereffekte	-78	-
- Konsolidierungskreiseffekte	-2.025	-3
- Währungskurseffekte	12	-
Insgesamt - vergleichbar	34.358	33.149

Die Umsatzerlöse im Berichtsjahr übertreffen den Vorjahreswert um 3.297 Mio. € (+ 9,9%). Dieser Anstieg ist insbesondere auf die erstmalig ganzjährige Einbeziehung von Arriva und die anhaltend positive, wenn auch sich im Jahresverlauf abschwächende konjunkturelle Entwicklung zurückzuführen. Bereinigt um konsolidierungskreisbedingte Effekte und Währungseffekte betrug das Umsatzwachstum 3,6%. Die deutlichsten Umsatzanstiege (ohne diese Effekte) verzeichnen die Segmente DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail.

Der leichte Anstieg der Bestellerentgelte aus Schienenverkehr resultiert fast ausschließlich aus der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung von Arriva.

In den Umsatzerlösen sind negative Währungseffekte in Höhe von 12 Mio. € enthalten.

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung ersichtlich.

(2) BESTANDSVERÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

— in Mio. €	2011	2010
Bestandsveränderungen	14	-3
Andere aktivierte Eigenleistungen	1.010	882
Insgesamt	1.024	879
- Sondereffekte	-	-
- Konsolidierungskreiseffekte	-4	0
- Währungskurseffekte	-	-
Insgesamt - vergleichbar	1.020	879

Investive Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit der Modernisierung von Fahrzeugen und der Aufarbeitung entsprechender Fahrzeuersatzteile an.

(3) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

— in Mio. €	2011	2010
LEISTUNGEN FÜR DRITTE UND MATERIALVERKÄUFE		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	5	7
Verkauf von Material und Energie	70	61
Sonstige Leistungen für Dritte	1.145	1.108
Insgesamt	1.220	1.176
Erträge aus Leasing, Vermietung, Verpachtung	110	106
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	90	61
Erträge aus der Erstellung von Anlagevermögen	15	14
ERTRÄGE AUS STAATLICHEN ZUSCHÜSSEN		
Ausgleichszahlungen des Bundes	0	0
Übrige Investitionszulagen	2	1
Übrige staatliche Zuschüsse	19	12
Insgesamt	21	13
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	70	58
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	6	15
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	260	329
ÜBRIGE ERTRÄGE		
Erträge aus Gebühren von Dritten	28	29
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	0	0
Sonstige übrige Erträge	405	345
Insgesamt	433	374
Insgesamt	2.225	2.146
- Sondereffekte	-101	-194
- Konsolidierungskreiseffekte	-74	-19
- Währungskurseffekte	11	-
Insgesamt - vergleichbar	2.061	1.933

Die sonstigen Leistungen für Dritte enthalten auch Instandhaltungsleistungen an Schienenfahrzeugen Dritter in Höhe von 104 Mio. € (im Vorjahr: 119 Mio. €).

Der Rückgang der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen resultiert vor allem aus gegenüber dem Vorjahr geringeren Teilauflösungen von personalbezogenen Rückstellungen. Des Weiteren enthalten die sonstigen Leistungen Dritter vor allem Erträge aus Dienstleistungen wie Facility-Management und Fahrzeugreinigung, Versicherungsentschädigungen und Provisionserträge.

In den sonstigen übrigen Erträgen ist unter anderem die Erstattung von Infrastrukturkosten in Zusammenhang mit dem Projekt Evergreen 3 in Großbritannien enthalten.

(4) MATERIALAUFWAND

— in Mio. €	2011	2010
AUFWENDUNGEN FÜR ROH-, HILFS- UND BETRIEBSSTOFFE UND FÜR BEZOGENE WAREN		
Aufwendungen für Energie		
Strom	1.064	986
Stromsteuer	110	111
Diesel, sonstige Treibstoffe	1.230	880
Sonstige Energien	52	46
	2.456	2.023
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	390	346
Preis- und Wertberichtigungen Material	-13	-8
	2.833	2.361
AUFWENDUNGEN FÜR BEZOGENE LEISTUNGEN		
Eingekaufte Leistungen Transport	11.326	10.973
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	223	200
Provisionen	145	141
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur		
Nutzung Trassen	3.684	3.532
Nutzung Stationen	645	621
Nutzung örtliche Anlagen	215	215
	4.544	4.368
Sonstige bezogene Leistungen	613	585
	16.851	16.267
Aufwendungen für Instandhaltung/Erstellung	2.837	2.467
Insgesamt	22.521	21.095
- Sondereffekte	-131	-108
- Konsolidierungskreiseffekte	-684	-1
- Währungskurseffekte	9	-
Insgesamt - vergleichbar	21.715	20.986

Der Anstieg des Materialaufwands ist neben der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung von Arriva insbesondere auf gestiegene Energieaufwendungen infolge höherer Energiepreise zurückzuführen. Des Weiteren sind die eingekauften Leistungen Transport infolge der positiven Leistungsentwicklung im Segment DB Schenker Logistics gestiegen.

(5) PERSONALAUFWAND UND BESCHÄFTIGTE

— in Mio. €	2011	2010
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	7.354	6.155
für zugewiesene Beamte	731	740
	8.085	6.895
SOZIALE ABGABEN		
für Arbeitnehmer	1.302	1.146
für zugewiesene Beamte	149	152
Aufwendungen zur Personalanpassung	169	209
Aufwendungen für Altersversorgung	206	132
	1.826	1.639
Insgesamt	9.911	8.534
- Sondereffekte	-28	-19
- Konsolidierungskreiseffekte	-944	-1
- Währungskurseffekte	6	-
Insgesamt - vergleichbar	8.945	8.514

In dem ausgewiesenen Personalaufwand sind Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne in Höhe von 610 Mio. € (im Vorjahr: 517 Mio. €) enthalten.

Der Betrag zur Personalanpassung umfasst im Wesentlichen Aufwendungen aus Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen sowie aus Restrukturierungsaufwendungen. Der Rückgang ergibt sich hauptsächlich aus dem deutlich günstigeren gesamtwirtschaftlichen Umfeld und damit verbunden dem höheren Leistungsvolumen und niedrigeren Anpassungsbedarf.

Die Aufwendungen zur Altersversorgung erstrecken sich auf aktive sowie nicht mehr im DB ML-Konzern beschäftigte Personen beziehungsweise deren Hinterbliebene. Sie resultieren primär aus dem Dienstzeitaufwand, den Arbeitgeberanteilen zur betrieblichen Zusatzversorgung sowie den Beiträgen zum Pensions-Sicherungs-Verein aG. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Für detaillierte Erläuterungen zur Entwicklung der Pensionsverpflichtungen verweisen wir auf die Ausführungen unter Anhangziffer (32).

Der hohe Anstieg der Arbeitnehmerzahl im Jahresdurchschnitt resultiert neben einem Mitarbeiteraufbau auf einem statistischen Effekt durch die im Rahmen der Tarifabschlüsse getroffenen Festlegungen zur Arbeitszeit.

Die Tätigkeit der Beamten im DB ML-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuerordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 §12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB ML AG dem Bundes-

eisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäftigt werden würde (Als-ob-Abrechnung).

Die Entwicklung der Löhne und Gehälter wird maßgeblich durch die Akquisitionen im Vorjahr (insbesondere Arriva) geprägt. Daneben wirken für die inländischen Gesellschaften die Vereinbarungen aus dem Tarifabschluss im Frühjahr 2011. Bei den Gesellschaften außerhalb Deutschlands wirken sich Wechselkursschwankungen aus.

Die Entwicklung der Beschäftigtenanzahl im DB ML-Konzern, jeweils auf Vollzeitpersonen umgerechnet, wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

— in VZP	AM JAHRESENDE		IM JAHRES DURCHSCHNITT	
	2011	2010	2011	2010
Arbeitnehmer	204.635	197.452	202.256	171.839
Beamte	18.018	18.639	18.483	19.071
Mitarbeiter	222.653	216.091	220.739	190.910
Auszubildende und Dual-Studierende	7.653	7.365	6.704	6.613
Beschäftigte	230.306	223.456	227.443	197.523

Im Falle von Veränderungen des Konsolidierungskreises werden die Mitarbeiter bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt beziehungsweise ab dem Datum der Erstkonsolidierung zeitanteilig einbezogen.

Der hohe Anstieg der Arbeitnehmerzahl resultiert neben einem Mitarbeiteraufbau aus einem statistischen Effekt durch die im Rahmen der Tarifabschlüsse getroffenen Festlegungen zur Arbeitszeit. Auf vergleichbarer Basis ergibt sich ein Mitarbeiteranstieg von 4.653 Personen. Die Entwicklung der Beschäftigten nach Anzahl der natürlichen Personen ergibt folgendes Bild:

— in natürlichen Personen	AM JAHRESENDE	
	2011	2010
Arbeitnehmer	213.651	207.596
Beamte	18.563	19.693
Mitarbeiter	232.214	227.289
Auszubildende und Dual-Studierende	7.653	7.365
Beschäftigte	239.867	234.654

(6) ABSCHREIBUNGEN

Die Abschreibungen lagen im Berichtsjahr leicht über dem entsprechenden Vorjahreswert und betreffen überwiegend die Schienenfahrzeuge. Die Abschreibungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung vermindert um die im Berichtszeitraum vorgenommenen Wertaufholungen ausgewiesen.

Für weitere Erläuterungen wird auf die Darstellungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens beziehungsweise der immateriellen Vermögenswerte unter den Anhangziffern (13) und (14) verwiesen.

Die Abschreibungen enthalten Sondereffekte aus Bereinigung (-132 Mio. €; im Vorjahr: -4 Mio. €), Effekte aus Konsolidierungskreisveränderungen (+97 Mio. €; im Vorjahr: -1 Mio. €) und aus Währungskursveränderungen (-1 Mio. €).

(7) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

— in Mio. €	2011	2010
AUFWENDUNGEN AUS LEASING, MIETEN, PACTEN		
Aufwendungen aus Operate Leases	1.357	1.162
Bedingte Leasingaufwendungen	6	5
	1.363	1.167
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	169	147
Gebühren und Beiträge	173	165
Aufwendungen aus Versicherungen	137	121
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	92	83
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	81	73
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	213	184
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	35	58
SONSTIGE BEZOGENE DIENSTLEISTUNGEN		
Bezogene IT-Leistungen	167	148
Sonstige Kommunikationsdienste	60	65
Sonstige Serviceleistungen	742	693
	969	906
Aufwendungen aus Schadenersatz	121	88
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte ¹⁾	38	65
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	18	15
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	10	8
Sonstige betriebliche Steuern	72	61
ÜBRIGE AUFWENDUNGEN		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	1	1
Sonstiger personalbezogener Aufwand	136	102
Sonstige übrige Aufwendungen ¹⁾	543	605
Saldo Aufwands- und Ertragskonsolidierung	-1	-1
	679	707
Insgesamt	4.170	3.848
- Sondereffekte	-128	-170
- Konsolidierungskreiseffekte	-290	-9
- Währungskurseffekte	13	-
Insgesamt - vergleichbar	3.765	3.669

¹⁾ Einschließlich Zahlungseingängen auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

Die im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind wesentlich auf die erstmalig ganzjährige Einbeziehung von DB Arriva sowie die gestiegene Geschäftstätigkeit im Segment DB Schenker Logistics zurückzuführen.

Die Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung sind im Berichtsjahr insbesondere infolge der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung von Arriva angestiegen. Dabei entfällt im Berichtsjahr der überwiegende Teil der Aufwendungen auf Verkaufsförderung, Öffentlichkeitsarbeit und klassische Werbung.

Die sonstigen Serviceleistungen enthalten unter anderem Aufwendungen für eingekaufte Dienstleistungen im Segment DB Schenker Logistics.

In den sonstigen übrigen Aufwendungen werden unter anderem Zuführungen zu Drohverlustrückstellungen und Kosten im Zusammenhang mit der Erstellung von Infrastruktur in Zusammenhang mit dem Projekt Evergreen 3 in Großbritannien ausgewiesen.

In den Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten sind Honoraraufwendungen für den Konzernabschlussprüfer in Höhe von 12,1 Mio. € (im Vorjahr: 14,5 Mio. €) erfasst; davon entfallen auf Abschlussprüfungsleistungen 7,9 Mio. € (im Vorjahr: 8,0 Mio. €), auf andere Bestätigungsleistungen 2,4 Mio. € (im Vorjahr: 1,5 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,5 Mio. € (im Vorjahr: 0,3 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 1,3 Mio. € (im Vorjahr: 4,7 Mio. €).

(8) ERGEBNIS AUS AT EQUITY BILANZIERTEN UNTERNEHMEN

Aus Anteilen an Unternehmen, auf die ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann beziehungsweise die gemeinschaftlich geführt werden, werden folgende Ergebnisbeiträge in die Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen:

— in Mio. €	2011	2010
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN		
Übrige	3	0
	3	0
ASSOZIIERTE UNTERNEHMEN		
METRANS a. s.	7	8
Übrige	2	2
	9	10
Insgesamt	12	10

(9) ZINSERGBNIS

— in Mio. €	2011	2010
ZINSERTRÄGE		
Erwartete Erträge aus Planvermögen	132	70
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	67	36
Erträge aus Wertpapieren	0	0
Operative Zinserträge	199	106
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	8	8
	207	114
ZINSAUFWENDUNGEN		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-393	-366
Aufzinsung von Pensionsrückstellungen	-157	-123
Zinsaufwand aus Finanzierungsleasing	-44	-40
Operativer Zinsaufwand	-594	-529
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-31	-48
	-625	-577
Insgesamt	-418	-463
- Sondereffekte	-	-
- Konsolidierungskreiseffekte	8	0
- Währungskurseffekte	2	-
Insgesamt - vergleichbar	-408	-463
Nachrichtlich:		
Operativer Zinssaldo	-426	-423

Der Anstieg der sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge ist neben der erstmals ganzjährigen Konsolidierung von Arriva auf den Anstieg der erwarteten Erträge aus Planvermögen zurückzuführen.

Die Zinserträge und -aufwendungen aus den nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten beziehungsweise Verbindlichkeiten belaufen sich auf 66 Mio. € (im Vorjahr: 36 Mio. €) beziehungsweise -436 Mio. € (im Vorjahr: -399 Mio. €).

(10) ÜBRIGES FINANZERGBNIS

— in Mio. €	2011	2010
Ergebnis aus Beteiligungen	0	0
Ergebnis aus Währungskurseffekten	10	26
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	-5	-47
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	-2	-3
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	0
Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente	0	0
Übriges Finanzergebnis	-2	-2
Insgesamt	1	-26
- Sondereffekte	-	-
- Konsolidierungskreiseffekte	9	11
- Währungskurseffekte	14	-
Insgesamt - vergleichbar	24	-15

Das Ergebnis aus Währungskurseffekten resultiert aus der erfolgswirksamen Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten beziehungsweise Forderungen zum Stichtagskurs (IAS 21). Das Ergebnis aus Währungskurseffekten ist gedanklich mit dem Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten zu saldieren. Das Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten enthält die Reklassifizierung der erfolgsneutral im Eigenkapital erfassten währungsinduzierten Marktwertänderungen von Cashflow-Hedges. Das Ergebnis aus sonstigen Derivaten betrifft die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IAS 39 qualifiziert werden.

(11) ERTRAGSTEUERN

— in Mio. €	2011	2010
Tatsächlicher Steueraufwand (+)/Steueraufwand (-)	76	-103
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	12	3
Tatsächliche Ertragsteuern	88	-100
Latenter Steuerertrag	78	23
Ertragsteuern	166	-77

Bei den tatsächlichen Ertragsteuern ergibt sich im Berichtsjahr ein Ertrag. Dieser resultiert aus periodenfremden Steuererstattungen, die den Aufwand für das Berichtsjahr erheblich übersteigen. Ein wesentlicher Teil dieser periodenfremden Erträge beruht auf einer Anerkennung der ertragsteuerlichen Organschaft 2008.

Beginnend mit dem Ergebnis des DB ML-Konzerns vor Ertragsteuern und den darauf bei einer Konzernsteuerquote von 30,5% entfallenden rechnerischen Ertragsteuern, wird nachfolgend die steuerliche Überleitungsrechnung zu den tatsächlichen Ertragsteuern dargestellt:

— in Mio. €	2011	2010
Ergebnis vor Ertragsteuern	821	544
Konzernsteuersatz in %	30,5	30,5
Erwarteter Steueraufwand	-250	-166
Zusätzlicher Steueraufwand (ohne Organschaft DB ML AG zu DB AG)	53	73
Steuerfreie Erträge	15	16
Steuerliche Sachverhalte gemäß IAS 12.33	5	5
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	-26	-32
Zusätzlicher latenter Steueraufwand/-ertrag (ohne Organschaft DB ML AG zu DB AG)	89	83
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	30	14
Übrige Effekte	250	-70
Ausgewiesene Ertragsteuern	166	-77
Effektiver Steuersatz in %	-20,2	14,2

Der Überleitungsbetrag im Sinne des IAS 12.33 bezieht sich ausschließlich auf steuerliche Mehrabschreibungen, die daraus resultieren, dass steuerfreie Zuschüsse im IFRS-Abschluss direkt von den Anschaffungskosten der Vermögenswerte abgesetzt wurden. Auf diese temporären Unterschiede dürfen keine latenten Steuern gebildet werden.

In den übrigen Effekten sind im Berichtsjahr insbesondere Auswirkungen aus der Abweichung bei den Bemessungsgrundlagen unterschiedlicher Ertragsteuerarten, periodenfremde Ertragsteuern und Verluste ohne die Bildung latenter Steuern enthalten. Im Berichtsjahr ergab sich ein Ertrag aus periodenfremden Ertragsteuern von 240 Mio. € (im Vorjahr: Aufwendungen von 7 Mio. €).

(12) ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich nach IAS 33 (Ergebnis je Aktie) aus der Division des den Aktionären der DB ML AG zustehenden Jahresergebnisses des DB ML-Konzerns und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Berichtsjahres ausgegebenen Aktien. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

— in Mio. €	2011	2010
Jahresergebnis	987	467
davon anderen Gesellschaftern zurechenbares Jahresergebnis	11	18
davon auf die Aktionäre der DB ML AG entfallendes Jahresergebnis	976	449
Anzahl der ausgegebenen Aktien	1.000.000.000	1.000.000.000
Ergebnis je Aktie (in € / Aktie), unverwässert	0,98	0,45
Ergebnis je Aktie (in € / Aktie), verwässert	0,98	0,45

Erläuterungen zur Bilanz

(13) SACHANLAGEN

Sachanlagen zum 31.12.2011 — in Mio. €	Grund- stücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienen- wegs	Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Siche- rungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Summe
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand zum 01.01.2011	865	2.718	72	143	24.114	957	2.020	435	31.324
Änderungen									
Konsolidierungskreis	4	11	0	0	7	1	3	0	26
davon Zugang									
Konsolidierungskreis	4	11	0	0	7	1	3	0	26
davon Abgang									
Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Zugänge ¹⁾	23	81	0	9	824	57	304	238	1.536
Investitionszuschüsse	0	-2	0	0	-12	0	-4	-14	-32
Umbuchungen	-122	156	1	3	162	27	29	-256	0
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0	3	-3	0
Abgänge	5	-72	-1	9	-488	-21	-209	-8	-785
Währungsumrechnungs- differenzen	4	3	1	-1	20	1	6	0	34
Stand zum 31.12.2011	779	2.895	73	163	24.627	1.022	2.152	392	32.103
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand zum 01.01.2011	-120	-1.162	-35	-64	-13.741	-632	-1.431	-13	-17.198
Änderungen									
Konsolidierungskreis	0	-7	0	0	-4	-1	-3	0	-15
davon Zugang									
Konsolidierungskreis	0	-7	0	0	-4	-1	-3	0	-15
davon Abgang									
Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	-11	-94	-2	-7	-1.276	-53	-227	0	-1.670
Wertminderungen	-1	-1	0	0	-66	0	-3	-1	-72
Wertaufholung	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Umbuchungen	51	-48	0	0	5	1	-8	0	1
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abgänge	4	51	1	-2	420	19	177	1	671
Währungsumrechnungs- differenzen	-1	-1	0	1	-15	-1	-5	0	-22
Stand zum 31.12.2011	-78	-1.262	-36	-72	-14.676	-667	-1.500	-13	-18.304
Bilanzwert 31.12.2011	701	1.633	37	91	9.951	355	652	379	13.799
Bilanzwert 31.12.2010	745	1.556	37	79	10.373	325	589	422	14.126

¹⁾ In den Zugängen des Geschäftsjahres sind 3 Mio. € Gutschriften aus Vorjahren enthalten.

Sachanlagen zum 31.12.2010 — in Mio. €	Grund- stücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienen- wegs	Geisnanlagen, Strecken- ausrüstung und Siche- rungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Summe
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand zum 01.01.2010	738	2.337	70	121	21.553	898	1.860	689	28.266
Änderungen									
Konsolidierungskreis	69	302	0	0	1.894	37	184	20	2.506
davon Zugang									
Konsolidierungskreis	69	302	0	0	1.894	37	190	20	2.512
davon Abgang									
Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	-6	0	-6
Zugänge ¹⁾	29	35	0	1	669	36	203	227	1.200
Investitionszuschüsse	0	0	0	0	-20	0	-2	-15	-37
Umbuchungen	23	41	0	23	373	20	-6	-464	10
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten									
	0	0	0	0	3	0	0	-3	0
Abgänge	-5	-58	0	-2	-367	-41	-254	-22	-749
Währungsumrechnungs- differenzen	11	61	2	0	9	7	35	3	128
Stand zum 31.12.2010	865	2.718	72	143	24.114	957	2.020	435	31.324
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand zum 01.01.2010	-112	-994	-30	-54	-11.885	-568	-1.273	-17	-14.933
Änderungen									
Konsolidierungskreis	-1	-86	0	0	-941	-22	-135	0	-1.185
davon Zugang									
Konsolidierungskreis	-1	-86	0	0	-941	-22	-136	0	-1.186
davon Abgang									
Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	1	0	1
Abschreibungen	-11	-86	-4	-6	-1.198	-54	-213	0	-1.572
Wertminderungen	0	-3	0	0	-14	0	-2	0	-19
Wertaufholung	1	0	0	0	0	0	0	0	1
Umbuchungen	4	-4	0	-5	-3	-5	8	0	-5
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten									
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abgänge	1	38	0	1	307	21	208	4	580
Währungsumrechnungs- differenzen	-2	-27	-1	0	-7	-4	-24	0	-65
Stand zum 31.12.2010	-120	-1.162	-35	-64	-13.741	-632	-1.431	-13	-17.198
Bilanzwert 31.12.2010	745	1.556	37	79	10.373	325	589	422	14.126
Bilanzwert 31.12.2009	626	1.343	40	67	9.668	330	587	672	13.333

¹⁾ In den Zugängen des Geschäftsjahres sind 7 Mio. € Gutschriften aus Vorjahren enthalten.

Wertminderungen in Höhe von 72 Mio. € (im Vorjahr: 19 Mio. €) betreffen im Wesentlichen Fahrzeuge der DB Schenker Rail (UK) Limited, DB Fernverkehr AG und DB Schenker Rail Deutschland AG.

Wertaufholungen erfolgten nicht (im Vorjahr: 1 Mio. €).

Finanzschulden waren durch Sachanlagen mit Buchwerten von 223 Mio. € (im Vorjahr: 196 Mio. €) gesichert. Dies betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge, die der Besicherung von Krediten, hauptsächlich der EUROFIMA (Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial), Basel/Schweiz, dienen und bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Arriva und DB Bahn Fernverkehr im Einsatz sind.

Beschränkungen an Verfügungsrechten über Sachanlagevermögen bestanden in Höhe von 51 Mio. € (im Vorjahr: 58 Mio. €) im Wesentlichen bei der SüdbadenBus GmbH, der S.A.B. Autoservizi S.R.L, Bergamo/Italien und der S.I.A. Società Italiana Autoservizi S.P.A.

In den Sachanlagen sind gemietete Vermögenswerte enthalten, die in der nachfolgenden Übersicht gesondert ausgewiesen werden. Bei den gemieteten Sachanlagen handelt es sich um Vermögenswerte, die dem wirtschaftlichen, nicht jedoch dem juristischen Eigentum des DB ML-Konzerns zugerechnet werden, sodass die zugrunde liegenden Leasingverträge als Finanzierungsleasing zu klassifizieren sind.

Gemietete Vermögenswerte — in Mio. €	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten					Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Summe
	Grundstücke	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr						
ALS FINANZIERUNGSLEASING KLASSIFIZIERTE GEMIEETE VERMÖGENSWERTE								
Anschaffungs- und Herstellungskosten	18	34	1.112	6	0		1.170	
Kumulierte Abschreibungen	-1	-24	-636	-3	0		-664	
Buchwert 31.12.2011	17	10	476	3	0		506	
<hr/>								
Anschaffungs- und Herstellungskosten	18	27	1.177	7	0		1.229	
Kumulierte Abschreibungen	-1	-19	-618	-3	0		-641	
Buchwert 31.12.2010	17	8	559	4	0		588	

Der Ausweis unter den Fahrzeugen für Personen- und Güterverkehr bezieht sich im Wesentlichen auf von den Transportgesellschaften des DB ML-Konzerns genutzte Schienenfahrzeuge (Lokomotiven, Güterwagen, Busse). Der Anstieg betrifft insbesondere DB Arriva.

Die zum Teil auf der Grundlage retrograder Ermittlungen wie auch auf Grundlage eigener Erhebungen ermittelten Vermögenswerte, die im Wege des Operating Lease vermietet werden, weisen zum 31. Dezember 2011 für Grundstücke und

Gebäude einen Restbuchwert von 214 Mio. € (im Vorjahr: 212 Mio. €) und für Mobilien (hauptsächlich Fahrzeuge) einen Restbuchwert von 2.146 Mio. € (im Vorjahr: 2.175 Mio. €) aus. Der Restbuchwert der vermieteten Immobilien liegt auf Vorjahresniveau. Bei den Mobilien resultiert der Rückgang im Wesentlichen aus Abschreibungen auf Fahrzeuge des Personenverkehrs. Aus der Vermietung dieser Vermögenswerte werden Miet- und Leasingeinzahlungen in zukünftigen Jahren gemäß nachfolgender Übersicht erwartet:

Erwartete Miet- und Leasingzahlungen — in Mio. € (Nominalwerte)	RESTLAUFZEIT						Summe über 1 Jahr	Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
31.12.2011								
Mindestleasingzahlung	192	111	72	45	38	388	654	846
<hr/>								
31.12.2010								
Mindestleasingzahlung	177	107	74	57	44	402	684	861

(14) IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Immaterielle Vermögenswerte zum 31.12.2011 — in Mio. €	Aktiviere Entwicklungs- kosten für der- zeit genutzte Produkte	Aktiviere Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Erworbene immaterielle Vermögens- werte	Firmenwerte	Geleistete Anzahlungen	Summe
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN						
Stand zum 01.01.2011	17	87	1.219	2.931	1	4.255
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	29	1	0	30
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	29	1	0	30
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0
Zugänge	1	32	52	1	0	86
Investitionszuschüsse	0	0	-2	0	0	-2
Umbuchungen	0	-36	37	0	-1	0
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	0	0	-53	0	0	-53
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	10	38	0	48
Stand zum 31.12.2011	18	83	1.292	2.971	0	4.364
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN						
Stand zum 01.01.2011	-15	0	-362	-20	0	-397
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	-129	0	0	-129
Wertminderungen	0	0	0	0	0	0
Wertaufholung	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen	0	0	-1	0	0	-1
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	0	0	47	0	0	47
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-4	0	0	-4
Stand zum 31.12.2011	-15	0	-449	-20	0	-484
Bilanzwert 31.12.2011	3	83	843	2.951	0	3.880
Bilanzwert 31.12.2010	2	87	857	2.911	1	3.858

Immaterielle Vermögenswerte zum 31.12.2010 — in Mio. €	Aktiviere Entwicklungs- kosten für der- zeit genutzte Produkte	Aktiviere Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Erworbene immaterielle Vermögens- werte	Firmenwerte	Geleistete Anzahlungen	Summe
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN						
Stand zum 01.01.2010	30	19	472	1.488	43	2.052
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	741	1.388	0	2.129
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	741	1.389	0	2.130
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	-1	0	-1
Zugänge	1	27	38	0	0	66
Investitionszuschüsse	0	0	-1	0	0	-1
Umbuchungen	0	39	5	0	-42	2
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	-14	0	-41	0	0	-55
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	2	5	55	0	62
Stand zum 31.12.2010	17	87	1.219	2.931	1	4.255
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN						
Stand zum 01.01.2010	-28	0	-266	-21	0	-315
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	-40	2	0	-38
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	0	-40	0	0	-40
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	2	0	2
Abschreibungen	-1	0	-86	0	0	-87
Wertminderungen	0	0	0	0	0	0
Wertaufholung	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	14	0	41	0	0	55
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-11	-1	0	-12
Stand zum 31.12.2010	-15	0	-362	-20	0	-397
Bilanzwert 31.12.2010	2	87	857	2.911	1	3.858
Bilanzwert 31.12.2009	2	19	206	1.467	43	1.737

Die erworbenen immateriellen Vermögenswerte enthalten im Wesentlichen erworbene Kunden- und Franchiseverträge sowie die Marke Arriva.

Es liegen keine sonstigen rechtlichen, regulatorischen, vertraglichen, wettbewerbsbedingten, wirtschaftlichen oder anderen Faktoren vor, die die Nutzungsdauer der erworbenen Marke Arriva beschränken.

Die Zuordnung der ausgewiesenen Firmenwerte auf die Segmente ist in der Segmentberichterstattung enthalten.

**(15) ANTEILE AN AT EQUITY BILANZIERTEN
UNTERNEHMEN**

— in Mio. €	2011	2010
Stand zum 01.01.	260	148
Zugänge	29	103
Abgänge durch Veräußerung	0	0
Anteil des Konzerns am Ergebnis	12	10
Kapitalerhöhung	4	0
Sonstige Kapitalveränderungen	0	0
Vereinnahmte Dividenden	-11	-5
Wertberichtigung	0	0
Umgliederungen	0	-2
Währungsumrechnungsdifferenzen	3	5
Sonstige Bewertungen	0	1
Stand zum 31.12.	297	260

Der Bilanzansatz zum 31. Dezember 2011 umfasst einen Goodwill von 47 Mio. € (im Vorjahr: 43 Mio. €) und entfällt im Wesentlichen auf die gehaltenen Anteile an den assoziierten Unternehmen Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal, METRANS a.s., Prag/Tschechische Republik, und der BLS Cargo AG, Bern/Schweiz.

Die Zugänge von 29 Mio. € betreffen eine 10-prozentige Anteilserhöhung an der Barraqueiro SGPS SA, die in Form eines Anteilstauschs durch Hingabe aller Anteile an der sonstigen Beteiligung GB-Barraqueiro Holdings SGPS SA, Lissabon/Portugal erfolgte.

(16) LATENTE STEUERN

— in Mio. €	2011	2010
Aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen	172	151
Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge	104	62
Insgesamt	276	213

Auf folgende Verlustvorträge und temporäre Differenzen wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet:

— in Mio. €	2011	2010
Verlustvorträge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	458	437
Temporäre Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	1.511	1.738
Temporäre Differenzen, die dem Ansatzverbot gemäß IAS 12.24b i. V. m. 12.33 unterliegen	7	23
Insgesamt	1.976	2.198

Die temporären Differenzen, auf die keine aktiven latenten Steuern gebildet wurden, betreffen im Wesentlichen Gesellschaften, die zum ertragsteuerlichen Organkreis der DB ML AG gehören und daher keine eigenständigen Steuersubjekte darstellen.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzpositionen und auf steuerliche Verlustvorträge entfallen die nachfolgend dargestellten bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

— in Mio. €	AKTIVE LATENTE STEUERN		PASSIVE LATENTE STEUERN	
	2011	2010	2011	2010
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Sachanlagen	76	67	230	217
Immaterielle Vermögenswerte	2	3	185	207
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	1	1	10	28
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	5	12	1	1
Andere finanzielle Vermögenswerte	0	0	2	2
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Vorräte	0	0	2	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	24	21	9	1
Andere finanzielle Vermögenswerte	6	4	1	1
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	4	0	3	3
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	0	4	2	2
Übrige Verbindlichkeiten	32	16	0	0
Derivative Finanzinstrumente	4	0	22	24
Pensionsverpflichtungen	31	57	8	4
Sonstige Rückstellungen	16	25	4	2
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	10	2	2	0
Sonstige Verbindlichkeiten	37	26	14	8
Sonstige Rückstellungen	71	43	4	6
Verlustvorträge	104	62	0	0
Zwischensumme	423	343	499	506
Saldierung ¹⁾	-147	-130	-147	-130
Bilanzansatz	276	213	352	376

¹⁾ Soweit zulässig gemäß IAS 12 (Income Taxes).

Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden saldiert, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen, fristenkongruent sind und dasselbe Steuersubjekt betreffen.

Aktive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung in Höhe von 6 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) und passive latente Steuern von 11 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €) sind im Bilanzansatz der latenten Steuern enthalten.

(17) ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBARE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

— in Mio. €	ANTEILE AN VERBUNDENEN UNTERNEHMEN		SONSTIGE BETEILIGUNGEN		WERTPAPIERE		GESAMT	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Stand zum 01.01.	0	1	53	26	5	5	58	32
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-1	0	0	0	-1	0
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	30	0	0	0	30
Zugänge	0	0	2	0	0	0	2	0
Abgänge durch Veräußerung	0	0	-29	-11	-1	0	-30	-11
Sonstige Abgänge	0	0	0	0	0	0	0	0
Marktwertänderungen	0	0	-4	10	0	0	-4	10
Reklassifizierungen	0	0	-14	-2	0	0	-14	-2
Wertberichtigung infolge langfristiger Wertminderung	0	0	0	0	0	0	0	0
Übrige	0	-1	0	0	0	0	0	-1
Stand zum 31.12.	0	0	7	53	4	5	11	58
Langfristiger Anteil	0	0	7	53	3	4	10	57
Kurzfristiger Anteil	0	0	0	0	1	1	1	1

Die Abgänge von 29 Mio. € betreffen den Verkauf aller Anteile an der sonstigen Beteiligung GB – Barraqueiro Holdings SGPS SA der in Form eines Anteilstauschs durch den Erwerb einer 10-prozentigen Anteilswertterhöhung an der Barraqueiro SGPS SA erfolgte.

(18) VORRÄTE

— in Mio. €	2011	2010
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	793	725
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	87	77
Fertige Erzeugnisse und Waren	52	44
Geleistete Anzahlungen	5	17
Wertberichtigungen	-187	-184
Insgesamt	750	679

(19) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

— in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Forderungen aus Finanzierung	Geleistete Anzahlungen	Übrige Vermögenswerte	Gesamt
31.12.2011					
Bruttowert	3.982	55	191	498	4.726
Wertberichtigung	-172	-1	0	-9	-182
Nettowert	3.810	54	191	489	4.544
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	139	19	1	167	326
31.12.2010					
Bruttowert	3.822	316	178	631	4.947
Wertberichtigung	-174	-3	0	-14	-191
Nettowert	3.648	313	178	617	4.756
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	155	181	1	167	504

Die Wertberichtigungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente haben sich wie folgt entwickelt (IFRS 7.16):

— in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Forderungen aus Finanzierung	Übrige Vermögenswerte	Gesamt
Stand zum 01.01.2011	-174	-3	-14	-191
Zuführung	-28	0	-2	-30
Auflösung	23	0	0	23
Inanspruchnahme	8	1	7	16
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen	-1	1	0	0
Stand zum 31.12.2011	-172	-1	-9	-182
Stand zum 01.01.2010	-135	-9	-14	-158
Zuführung	-49	0	0	-49
Auflösung	20	0	2	22
Inanspruchnahme	1	8	1	10
Änderungen Konsolidierungskreis	-7	-2	0	-9
Währungsumrechnungsdifferenzen	-4	0	-3	-7
Stand zum 31.12.2010	-174	-3	-14	-191

Forderungen werden einzelwertberichtigt, sofern objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Für gleichartige Forderungen (Forderungsportfolios), die nicht einzeln als wertgemindert identifiziert werden können, werden auf Grundlage der Altersstruktur dieser Forderungen pauschalierte Einzelwertberichtigungen – basierend auf Erfahrungswerten – vorgenommen. Vorgenommene Wertberichtigungen werden aktivisch von den finanziellen Vermögenswerten abgesetzt. Liegen die Gründe für eine Wertminderung nicht mehr vor, wird eine Wertaufholung vorgenommen.

Der Gesamtbetrag der Zuführungen zu den Wertberichtigungen von 30 Mio. € (im Vorjahr: 49 Mio. €) setzt sich aus Einzelwertberichtigungen von 23 Mio. € (im Vorjahr: 31 Mio. €) und pauschalierten Einzelwertberichtigungen von 7 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €) zusammen.

Im Rahmen der Auflösungen wurden Rücknahmen von Einzelwertberichtigungen in Höhe von 21 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) und Rücknahmen von pauschalierten Einzelwertberichtigungen in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) berücksichtigt.

Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen und sonstigen Vermögenswerten fielen in Höhe von 43 Mio. € (im Vorjahr: 46 Mio. €) an.

Erträge aus dem Eingang auf ausgebuchte Forderungen und sonstige Vermögenswerte waren in Höhe von 5 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) zu verzeichnen.

In der nachfolgenden Übersicht wird die Fälligkeitsstruktur der Forderungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente und die geleisteten Anzahlungen dargestellt:

— in Mio. €	RESTLAUFZEIT						Summe über 1 Jahr	Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
31. 12. 2011								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.792	9	9	0	0	0	18	3.810
Forderungen aus Finanzierung	33	2	2	15	0	2	21	54
Geleistete Anzahlungen	175	16	0	0	0	0	16	191
Übrige Vermögenswerte	471	5	1	2	0	10	18	489
Insgesamt	4.471	32	12	17	0	12	73	4.544
31. 12. 2010								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.616	17	8	7	0	0	32	3.648
Forderungen aus Finanzierung	283	4	3	6	16	1	30	313
Geleistete Anzahlungen	163	15	0	0	0	0	15	178
Übrige Vermögenswerte	582	8	0	0	2	25	35	617
Insgesamt	4.644	44	11	13	18	26	112	4.756

Der leichte Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen betrifft im Wesentlichen die Segmente DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail; gegenläufige Entwicklungen ergaben sich im Segment DB Dienstleistungen.

Aufgrund der großen Anzahl von Kunden in den jeweiligen operativen Segmenten ist bei den Lieferungs- und Leistungsforderungen eine Konzentration von Kreditrisiken nicht festzustellen.

Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Das maximale Ausfallrisiko entspricht im Wesentlichen jeweils dem Buchwert. Sicherheiten werden regelmäßig nicht gehalten.

Die Bruttowerte der einzelwertberichtigten Forderungen sowie die Altersstrukturdarstellung entsprechend IFRS 7.37a zeigt nachfolgende Übersicht:

— in Mio. €	Bruttowert- berichtigt	Weder wertgemin- dert noch überfällig	NICHT WERTGEMINDERT UND IN DEN FOLGENDEN ZEITBÄNDERN (TAGEN) ÜBERFÄLLIG					
			bis 29	30 bis 59	60 bis 89	90 bis 179	180 bis 359	über 359
31. 12. 2011								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	152	2.748	722	146	68	65	51	30
Forderungen aus Finanzierung	0	44	1	0	0	1	1	8
Übrige Vermögenswerte	12	251	49	3	1	3	8	10
Insgesamt	164	3.043	772	149	69	69	60	48
31. 12. 2010								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	165	2.612	667	164	71	65	30	48
Forderungen aus Finanzierung	4	243	69	0	0	0	0	0
Übrige Vermögenswerte	16	219	45	7	1	7	6	14
Insgesamt	185	3.074	781	171	72	72	36	62

Zum Abschlussstichtag liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Schuldner der weder wertgeminderten noch überfälligen Forderungen ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

(20) FORDERUNGEN AUS ERTRAGSTEUERN

Die Forderungen aus Ertragsteuern betreffen überwiegend geleistete Vorauszahlungen.

(21) DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

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

— in Mio. €	2011	2010
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Zinsswaps	146	168
	146	168
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE		
Devisenswaps	1.921	1.252
Devisenforwards/-futures	209	200
Zins-Währungs-Swaps	1.154	613
	3.284	2.065
SONSTIGE GESCHÄFTE		
Diesel in 1.000 t	974	727

Das Volumen der Zinsswaps ging leicht auf 146 Mio. € zurück, Neugeschäfte wurden nicht getätigt. Der Nominalwert der Zins-Währungs-Swaps nahm deutlich um 541 Mio. € auf 1.154 Mio. € zu, da sich das Volumen der Fremdwährungsdarlehen an Tochtergesellschaften im Berichtsjahr deutlich ausweitete, die zurück in Euro geswappt wurden.

Der Bestand an Devisenswaps stieg um 669 Mio. € auf 1.921 Mio. €. Dies ist insbesondere auf eine kurzfristige Finanzierung einer Tochtergesellschaft in Großbritannien zurückzuführen, die von der DB ML AG Darlehen in Landeswährung erhielt, die mit Devisenswaps abgesichert wurden. Das Volumen der Devisenforwards blieb zum Vorjahr nahezu unverändert.

Das Volumen der Dieselpreissicherungen erhöhte sich hauptsächlich durch einen Zuwachs von Sicherungsgeschäften bei DB Arriva um 247.000 t auf 974.000 t. Bis auf Altgeschäfte von Arriva handelt es sich bei den im Bestand befindlichen Transaktionen um Hedges, die entweder Tochtergesellschaften direkt mit der DB AG abgeschlossen haben oder die über einen Portfolioansatz bei der DB AG gesichert wurden.

Grundsätzlich unterliegen sämtliche derivativen Finanzinstrumente einer stichtagsbezogenen Marktbewertung. Die nachfolgende Gesamtübersicht stellt die Aufgliederung des Bilanzausweises nach der Art des zugrunde liegenden Sicherungsgeschäfts dar:

— in Mio. €	VERMÖGENSWERTE		SCHULDEN	
	2011	2010	2011	2010
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	0	0	23	12
Sonstige Zinsderivate	0	0	0	0
	0	0	23	12
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenswaps	14	8	11	10
Devisenforwards/-futures	2	2	3	2
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	16	0	67	28
	32	10	81	40
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	103	105	1	0
	103	105	1	0
Insgesamt	135	115	105	52
Zinsbezogene Geschäfte	0	0	23	12
Währungsbezogene Geschäfte	12	1	64	24
Sonstige Geschäfte	103	87	1	0
Langfristiger Anteil	115	88	88	36
Kurzfristiger Anteil	20	27	17	16

Cashflow-Hedges

Zur Minimierung des Zins- und Wechselkursänderungsrisikos wurden konzerninterne Fremdwährungsdarlehen in Euro transformiert und variabel verzinsliche Finanzverbindlichkeiten in der Regel in festverzinsliche umgewandelt. Energiepreissicherungen dienten der Verringerung der Preisschwankungen beim Energiebezug.

Die negative Bewertung der Zinsswaps resultiert aus einem Absinken des Zinsniveaus seit Abschluss der Transaktionen. Die Aufwertung des Euro insbesondere gegenüber dem polnischen Zloty führte zu einer Zunahme der Vermögenswerte aus Zins-Währungs-Swaps. Die Zunahme der Schulden aus Zins-Währungs-Swaps ist auf die Abwertung des Euro insbesondere gegenüber dem US-Dollar und zum Jahresende auch gegenüber der schwedischen Krone zurückzuführen.

Die Wertentwicklung der Devisenwaps ergab sich überwiegend aus Sicherungsgeschäften in den Währungen britisches Pfund, schwedische Krone, US-Dollar, Singapur-Dollar und polnischer Zloty. Des Weiteren hat sich das Volumen der Devisenwaps im Jahr 2011 deutlich erhöht.

Die Marktbewertung der Energiepreisderivate bewegt sich in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Die Marktwerte der Cashflow-Hedges werden wie folgt unter den Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen:

— in Mio. €	VERMÖGENSWERTE		SCHULDEN	
	2011	2010	2011	2010
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	0	0	23	12
	0	0	23	12
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenwaps	14	8	11	10
Devisenforwards/-futures	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	16	0	67	28
	30	8	78	38
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	103	105	1	0
	103	105	1	0
Insgesamt	133	113	102	50
Zinsbezogene Geschäfte	0	0	23	12
Währungsbezogene Geschäfte	12	1	64	24
Sonstige Geschäfte	103	87	1	0
Langfristiger Anteil	115	88	88	36
Kurzfristiger Anteil	18	25	14	14

Die folgenden Tabellen zeigen die Zeiträume, innerhalb derer die gesicherten Cashflows der Grundgeschäfte (Zins- und Tilgungszahlungen sowie Zahlungen für Energie) eintreten:

Nominalwert — in Mio.	FÄLLIGKEIT IM JAHR					
	2012	2013	2014	2015	2016	2017ff.
TILGUNGEN						
EUR	-	-	-	-	-	-
USD	86	-	-	-	200	-
GBP	1.073	45	34	26	21	15
CHF	32	-	-	-	-	-
HKD	12	-	-	-	-	-
NOK	90	180	-	-	-	-
SEK	3.468	2.000	1.350	750	-	250
DKK	770	68	68	68	61	297
SGD	18	93	-	61	-	-
NZD	29	-	-	-	-	-
CAD	58	-	-	-	-	-
MXN	92	-	-	-	-	-
PLN	323	227	216	-	-	-
CZK	45	28	17	5	3	36
RON	11	-	-	-	-	-
ZAR	50	-	-	-	-	-
SAR	5	13	-	-	-	-
ZINSAHLUNGEN						
EUR	3	1	2	2	3	12
USD	6	6	6	6	6	-
GBP	18	4	3	2	1	2
CHF	0	-	-	-	-	-
HKD	0	-	-	-	-	-
NOK	7	7	-	-	-	-
SEK	199	181	91	40	11	46
DKK	24	19	17	15	13	23
SGD	4	4	2	2	-	-
NZD	2	-	-	-	-	-
CAD	0	-	-	-	-	-
MXN	0	-	-	-	-	-
PLN	37	22	11	-	-	-
CZK	3	2	2	1	1	4
RON	0	-	-	-	-	-
ZAR	0	-	-	-	-	-
SAR	0	0	-	-	-	-
ENERGIE IN MIO. €						
Diesel	191	178	83	36	14	16
Schweres Heizöl	0	-	-	-	-	-

Die Zinszahlungen werden grundsätzlich in den oben genannten Zeiträumen ergebniswirksam. Der Zeitraum der ergebniswirksamen Erfassung kann vom Fälligkeitszeitraum der Zinszahlungen abweichen.

Die Energiezahlungen werden grundsätzlich in den Perioden der Fälligkeit ergebniswirksam.

Bei Zins- und Zins-/Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die retrospektive Effek-

tivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Hypothetical-Derivative-Methode. Bei dieser Methode wird die Wertentwicklung des tatsächlich abgeschlossenen Sicherungsgeschäfts mit der Wertentwicklung eines fiktiven Sicherungsgeschäfts, bei dem alle bewertungsrelevanten Parameter mit dem Grundgeschäft übereinstimmen, verglichen. Bei Energiepreisderivaten wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der linearen Regression überprüft. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Dollar-Offset-Methode. Hierbei werden die Marktwertänderungen des Grundgeschäfts den Marktwertänderungen des Sicherungsinstruments gegenübergestellt. Der hieraus ermittelte Quotient bestimmt die Ineffektivität.

Die erfolgswirksam erfassten Ineffektivitäten aus Cashflow-Hedges der Energiepreisderivate betragen im Berichtsjahr 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €).

Non-Hedge-Derivate

Zur Absicherung des operativen Geschäfts getätigte Devisenforwards werden grundsätzlich als Non-Hedge-Derivate klassifiziert. Die Marktwerte zum Jahresende haben sich im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig verändert.

Die Marktwerte der Non-Hedge-Derivate werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

— in Mio. €	VERMÖGENSWERTE		SCHULDEN	
	2011	2010	2011	2010
ZINSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Zinsswaps	0	0	0	0
Sonstige Zinsderivate	0	0	0	0
	0	0	0	0
WÄHRUNGSBEZOGENE GESCHÄFTE				
Devisenforwards/-futures	2	2	3	2
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	0	0	0	0
	2	2	3	2
SONSTIGE GESCHÄFTE				
Energiepreisderivate	0	0	0	0
	0	0	0	0
Insgesamt	2	2	3	2
Zinsbezogene Geschäfte	0	0	0	0
Währungsbezogene Geschäfte	0	0	0	0
Langfristiger Anteil	0	0	0	0
Kurzfristiger Anteil	2	2	3	2

(22) FLÜSSIGE MITTEL

— in Mio. €	2011	2010
Bankguthaben/Kassenbestände	819	751
Zahlungsmitteläquivalente	1	2
Insgesamt	820	753
Effektivzinssatz kurzfristiger Bankeinlagen in %	1,04	0,51
Durchschnittliche Laufzeit kurzfristiger Bankeinlagen in Monaten	0,1	0,2

Die Zinssätze für kurzfristige Bankeinlagen lagen in einem Korridor zwischen 0,3 und 2,1% (im Vorjahr: 0,2 bis 1,2%).

(23) ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE UND VERBINDLICHKEITEN

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

Der Zugang von 11 Mio. € betrifft die zum Fair Value bewerteten Anteile an der PCC INTERMODAL S.A., Gdynia/Polen.

(24) GEZEICHNETES KAPITAL

Das Grundkapital der DB ML AG beträgt 1.000 Mio. €. Es ist eingeteilt in 1.000.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Sämtliche Anteile werden von der DB AG, Berlin, gehalten.

(25) RÜCKLAGEN

a) Kapitalrücklage

Bei der Kapitalrücklage handelt es sich um Rücklagen, die kein Ergebnisbestandteil waren.

b) Rücklage aus erfolgsneutraler Bewertung

Rücklage für Unterschiede aus Währungsumrechnung

Die sich aufgrund der Methode der funktionalen Währung (IAS 21) ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden separat als Bestandteil des Konzerneigenkapitals ausgewiesen.

Rücklage für die Marktbewertung von Wertpapieren

Bestandteil der Rücklage sind die erfolgsneutral zu berücksichtigenden Marktwertänderungen von Finanzinstrumenten, die als »zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte« klassifiziert wurden. Die Rücklage ist erfolgswirksam aufzulösen beziehungsweise auszubuchen bei Veräußerung oder bei dauerhaftem Absinken des Marktwerts eines Finanzinstruments.

Aus der erfolgsneutralen Bewertung von Finanzinstrumenten wurden im aktuellen Berichtsjahr aktive latente Steuern in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr passive latente Steuern: 2 Mio. €) gebildet.

Rücklage aus der Marktbewertung von Cashflow-Hedges

In dieser Rücklage werden die zins-, währungs- und marktpreisinduzierten Marktwertänderungen von Cashflow-Hedges ausgewiesen, die wirksame Sicherungsgeschäfte betreffen.

Die Entwicklung der Rücklage wird nachfolgend dargestellt:

— in Mio. €	2011	2010
Stand zum 01.01.	28	-2
Marktwertänderung	-20	-11
Reklassifizierungen		
Finanzergebnis	5	52
Änderung latenter Steuern	7	-11
Stand zum 31.12.	20	28

Effekte aus der Reklassifizierung ergeben sich ausschließlich bei dieser Rücklage.

(26) ERWIRTSCHAFTETE ERGEBNISSE

Das erwirtschaftete Eigenkapital enthält die gesamten erwirtschafteten Jahresergebnisse seit dem 24. März 1995 abzüglich der unter HGB bis zum 31. Dezember 2002 verrechneten Firmenwerte.

Unter dieser Position werden auch die Eigenkapitalauswirkungen durch die erstmalige Anwendung von IFRS ausgewiesen, soweit sie nicht unter die Rücklagen aus erfolgsneutraler Bewertung fallen.

(27) ANTEILE ANDERER GESELLSCHAFTER

Die Anteile anderer Gesellschafter enthalten den Anteil Dritter am Reinvermögen konsolidierter Tochterunternehmen.

(28) FINANZSCHULDEN

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der verzinslichen Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG beziehungsweise der Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, ausgewiesen. Im Einzelnen weisen die Finanzschulden folgende Fälligkeitsstruktur auf:

— in Mio. €	RESTLAUFZEIT						Summe über 1 Jahr	Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
31.12.2011								
Bankschulden	112	26	11	6	4	27	74	186
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	166	96	56	151	144	63	510	676
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	1.464	63	524	1.120	1.050	4.654	7.411	8.875
Insgesamt	1.742	185	591	1.277	1.198	4.744	7.995	9.737
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen	1.566	83	545	1.239	1.185	4.654	7.706	9.272
31.12.2010								
Bankschulden	201	85	35	19	9	42	190	391
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	121	170	109	68	150	204	701	822
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	2.413	168	66	526	1.114	4.667	6.541	8.954
Insgesamt	2.735	423	210	613	1.273	4.913	7.432	10.167
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen	2.432	273	83	548	1.233	4.802	6.939	9.371

In Gegenüberstellung zu den Buchwerten ergeben sich zusammengefasst folgende Marktwerte:

— in Mio. €	Buchwert 2011	Marktwert 2011	Buchwert 2010	Marktwert 2010
Bankschulden	186	189	391	395
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	676	739	822	890
Sonstige Finanzierungs- verbindlichkeiten	8.875	9.527	8.954	9.341
Insgesamt	9.737	10.455	10.167	10.626

Die Unterschiede zwischen den Buch- und den Marktwerten der Finanzschulden sind in den zumeist veränderten Marktzinssätzen für Finanzschulden mit vergleichbarem Risikoprofil begründet. Die Bankschulden weisen infolge kurzer

Laufzeiten und demzufolge einer marktnahen Verzinsung keine materiellen Abweichungen zwischen den Buchwerten und den Marktwerten auf.

Der Rückgang der sonstigen Bankschulden resultiert aus planmäßigen Tilgungen sowie hauptsächlich aus vorfristig abgelösten und umfinanzierten Verbindlichkeiten von DB Arriva.

Die DB ML AG und ihre Tochtergesellschaften finanzieren sich zum größten Teil über Darlehen der Muttergesellschaft DB AG und deren Tochter DB Finance. Im kurzfristigen Bereich greifen ausländische Töchter auch auf lokale Kreditlinien zurück.

Die als sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten ausgewiesenen Darlehen gegenüber der DB AG beziehungsweise DB Finance werden in der nachfolgenden Tabelle detailliert dargestellt. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Darlehen teilweise eine maßgeschneiderte Tilgungsstruktur aufweisen.

Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten — in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2011	Marktwert 2011	Buchwert 2010	Marktwert 2010
DB Finance 2006 – 2011	USD	-	5,400	0	0	195	195
DB Finance 2007 – 2011	USD	-	5,370	0	0	127	127
DB AG 2003 – 2013	EUR	1,5	3,600	75	76	75	77
DB AG 2004 – 2014	EUR	2,5	4,750	100	107	100	107
DB AG 2004 – 2014	EUR	2,8	4,600	250	262	250	266
DB AG 2005 – 2015	EUR	3,3	4,110	200	213	200	209
DB AG 2005 – 2015	EUR	3,3	4,110	200	213	200	209
DB Finance 2003 – 2015	EUR	3,5	4,375	695	752	693	747
DB Finance 2004 – 2016	EUR	4,9	4,375	499	546	499	544
DB Finance 2006 – 2017	EUR	5,0	4,160	497	540	497	530
DB AG 2007 – 2017	EUR	5,5	4,950	95	107	95	103
DB AG 2008 – 2018	EUR	6,1	4,900	105	117	111	119
DB Finance 2003 – 2018	EUR	6,2	5,050	992	1.131	991	1.122
DB Finance 2006 – 2018	EUR	6,2	4,910	304	337	304	334
DB AG 2009 – 2017	EUR	5,8	4,250	500	546	500	521
DB AG 2009 – 2021	EUR	9,7	4,960	600	697	600	648
DB AG 2010 – 2022	EUR	10,8	3,630	500	524	500	479
DB AG 2010 – 2020	EUR	8,4	3,390	300	311	300	288
DB AG 2010 – 2020	EUR	8,4	3,850	250	268	250	249
DB AG 2011 – 2021	EUR	9,4	4,040	500	543	0	0
DB AG 2011 – 2016	EUR	4,5	3,450	500	524	0	0
DB Finance 2011 – 2016	HKD	4,8	2,100	35	35	0	0
Sonstige				1.678	1.678	2.467	2.467
Insgesamt				8.875	9.527	8.954	9.341

Im Jahr 2011 wurden zwei Darlehen über insgesamt 322 Mio. € an die DB AG zurückgezahlt sowie zwei neue Darlehen über insgesamt 1.000 Mio. € von der DB AG und ein Darlehen über 350 Mio. HKD (35 Mio. €) von der DB Finance aufgenommen.

Bankschulden waren in Höhe von 107 Mio. € (im Vorjahr: 197 Mio. €) besichert. Verbindlichkeiten werden im DB ML-Konzern grundsätzlich nicht besichert. Besicherte Bankschulden sind akquisitionsbedingt, der signifikante Rückgang ist auf die Umfinanzierung von Verbindlichkeiten der DB Arriva zurückzuführen.

Der DB ML AG stand per 31. Dezember 2011 eine garantierte Kreditfazilität der DB AG in Höhe von 3.500 Mio. € (im Vorjahr: 3.500 Mio. €) zur Verfügung. Von den globalen Kreditfazilitäten der DB AG waren außerdem besicherte Linien in Höhe von 300 Mio. € (im Vorjahr: 388 Mio. €) den Gesellschaften des DB ML-Konzerns zugesagt. Diese dienen überwiegend der Working-Capital- und Avalfinanzierung der weltweit tätigen Tochtergesellschaften, überwiegend in den Segmenten DB Schenker Logistics und DB Arriva.

Zur Refinanzierung wird auch Finanzierungsleasing eingesetzt. Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing betrafen mit 469 Mio. € (im Vorjahr: 557 Mio. €) Leasingverträge über diverses Rollmaterial (Triebzüge, Lokomotiven,

Waggons, Busse). Diese Vereinbarungen wurden im Wesentlichen als Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Realisierung vorteilhafter Finanzierungsbedingungen mit deutschen Leasinggebern von der DB AG abgeschlossen, mit entsprechender Sublease-Vereinbarung zwischen der DB AG und den jeweils das Rollmaterial bereitstellenden Gesellschaften des DB ML-Konzerns. Immobilienleasingverträge betrafen überwiegend das Segment DB Schenker Logistics, wie beispielsweise ein Logistikzentrum der Schenker Deutschland AG mit 7 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €).

Die nachfolgende Übersicht enthält Angaben zu den wesentlichen Finanzierungsleasingverhältnissen:

— in Mio. €	Nominalvolumen	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2011	Marktwert 2011	Buchwert 2010	Marktwert 2010
FINANZIERUNGSLEASING ÜBER MOBILIEN								
Doppelstockwagen (1994)	174	DEM	1,0	5,87	87	89	95	101
Lokomotiven/Güterwagen (1999)	182	NLG	1,0–1,3	5,69–5,83	16	17	31	33
Güterlokomotiven (2000)	101	DEM	4,0	5,35	65	73	69	77
Güterlokomotiven (2000)	154	EUR	5,0	5,40	115	129	121	133
Lokomotiven (2001)	178	EUR	3,5–5,0	4,87	134	147	141	152
Nahverkehrsdieseltriebwagen (2009)	55	EUR	7,0	8,34	52	70	53	69
Busse (2009)	56	GBP	2,2	4,91	0	0	47	51
					469	525	557	616
FINANZIERUNGSLEASING ÜBER IMMOBILIEN								
Logistikzentrum (1986)	24	DEM	4,0	8,50	7	8	10	14
					7	8	10	14
Sonstige					200	206	255	260
Insgesamt					676	739	822	890

Die vorbezeichneten Finanzierungsleasingverträge über Lokomotiven und Triebzüge sind im Rahmen einer festen Grundmietzeit unkündbar und haben eine maximale Restlaufzeit von sieben Jahren. Der Großteil der Verträge enthält nach Ablauf der Mietzeit für den Leasingnehmer ein Ankaufsrecht zum Restwert beziehungsweise höheren Verkehrswert, wobei die Differenz aus einem den Restwert zum Ende der Vertragslaufzeit übersteigenden Verkehrswert anteilig zu 25 % beim Leasinggeber verbleibt und zu 75 % an den Leasingnehmer ausgekehrt wird.

Der Rückgang des Finanzierungsleasings über Mobilien resultiert aus planmäßigen Tilgungen sowie im Wesentlichen aus der Ablösung eines Finanzierungsleasingvertrags über Busse in Großbritannien.

Darüber hinaus sind Verpflichtungen aus Finanzierungsleasingverhältnissen (siehe Anhangziffer (13)) durch Rechte der Leasinggeber an den Leasinggegenständen gesichert. Die Leasinggegenstände haben einen Buchwert von 506 Mio. € (im Vorjahr: 588 Mio. €).

Die sonstigen/übrigen Verbindlichkeiten betreffen im Einzelnen:

— in Mio. €	2011	2010
PERSONALBEZOGENE VERBINDLICHKEITEN		
Verbindlichkeiten für Urlaubsrückstände	220	211
Verbindlichkeiten für nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistungen	151	145
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	88	86
Verbindlichkeiten für Abfindungen	15	14
Verbindlichkeiten für Weihnachtsgeld	8	7
Verbindlichkeiten für Urlaubsgeld	16	15
Sonstige Personalverpflichtungen	447	441
SONSTIGE STEUERN		
Umsatzsteuer	206	308
Lohn- und Kirchensteuer, Solidaritätszuschlag	69	75
Übrige Steuern	108	105
Verbindlichkeiten aus Zinsen	166	156
Erlösschmälerungen	97	138
Nicht verrechnete Baukostenzuschüsse	1	3
Verbindlichkeiten aus Rückgabeverpflichtungen	2	2
Übrige Verbindlichkeiten	579	481
Insgesamt	2.173	2.187

Die sonstigen Personalverpflichtungen enthalten auch Tantiemeverpflichtungen.

Die anderen Verbindlichkeiten waren im Berichtsjahr mit 0 Mio. € besichert (im Vorjahr: 2 Mio. €).

(30) ERTRAGSTEUERSCHULDEN

Die Ertragsteuerschulden per 31. Dezember 2011 betrafen insbesondere Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden in Großbritannien, Deutschland und Italien.

(31) ZUSÄTZLICHE ANGABEN ZU DEN FINANZINSTRUMENTEN

Buchwerte und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien.

Bilanzklassen zum 31.12.2011 – Aktiva

Bewertungskategorie (nach IAS 39) — in Mio. €	ZU HANDELSZWECKEN GEHALTEN (HELD FOR TRADING) ¹⁾	HELD TO MATURITY
	Fair Value (erfolgswirksam)	at amortised Cost/ fortgeführte AK ²⁾
BILANZKLASSEN		
AKTIVA		
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE		
Anteile an verbundenen Unternehmen (at Cost)	0	0
Beteiligungen (at Cost)	0	0
Beteiligungen (at Fair Value)	0	0
Wertpapiere (at Cost)	0	0
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0
Plan Assets nach IAS 19	0	0
Übrige sonstige Vermögenswerte	0	0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0	0
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0
Commodity-Derivate – Hedging	0	0
Zinsbezogene Derivate – Non-Hedge	0	0
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	0	0
Derivative Finanzinstrumente	0	0
Insgesamt langfristige finanzielle Vermögenswerte	0	0
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE		
Beteiligungen (at Cost)	0	0
Wertpapiere (at Cost)	0	0
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0
Held-to-Maturity-Wertpapiere	0	0
Forderungen aus sonstigen Steuern	0	0
Plan Assets nach IAS 19	0	0
Übrige sonstige Vermögenswerte	0	0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	0
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0
Commodity-Derivate – Hedging	0	0
Zinsbezogene Derivate – Non-Hedge	0	0
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	2	0
Commodity-Derivate – Non-Hedge	0	0
Derivative Finanzinstrumente	2	0
Flüssige Mittel	0	0
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0
Insgesamt kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	2	0

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten. Der DB ML-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBAR (AVAILABLE FOR SALE)		KREDITE UND FORDERUNGEN (LOANS AND RECEIVABLES)		Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen ³⁾	Summe	Fair Value
at Cost /AK ²⁾	Fair Value (erfolgsneutral)	at Cost /AK ²⁾	at amortised Cost/ fortgeführte AK ²⁾			
0	0	0	0	0	0	n/a
7	0	0	0	0	7	n/a
0	0	0	0	0	0	0
1	0	0	0	0	1	n/a
0	2	0	0	0	2	2
8	2	0	0	0	10	2
0	0	0	18	0	18	18
0	0	0	2	0	2	2
0	0	0	0	19	19	19
0	0	0	0	16	16	n/a
0	0	0	0	1	1	n/a
0	0	0	16	1	17	17
0	0	0	36	37	73	56
0	0	0	0	11	11	11
0	0	0	0	104	104	104
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	115	115	115
8	2	0	36	152	198	173
0	0	0	0	0	0	n/a
1	0	0	0	0	1	n/a
0	0	0	0	0	0	0
1	0	0	0	0	1	0
0	0	0	3.792	0	3.792	3.792
0	0	0	22	0	22	22
0	0	0	0	11	11	11
0	0	0	0	175	175	175
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	134	134	134
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	312	25	337	337
0	0	0	334	345	679	679
0	0	0	0	18	18	18
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	2	2
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	18	20	20
0	0	0	820	0	820	820
11	0	0	0	0	11	11
12	0	0	4.946	363	5.323	5.323

²⁾ Anschaffungskosten.³⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

Bilanzklassen zum 31.12.2010 – Aktiva

Bewertungskategorie (nach IAS 39) — in Mio. €	ZU HANDELSZWECKEN GEHALTEN (HELD FOR TRADING) ¹⁾	HELD TO MATURITY
	Fair Value (erfolgswirksam)	at amortised Cost/ fortgeführte AK ²⁾
BILANZKLASSEN		
AKTIVA		
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE		
Anteile an verbundenen Unternehmen (at Cost)	0	0
Beteiligungen (at Cost)	0	0
Beteiligungen (at Fair Value)	0	0
Wertpapiere (at Cost)	0	0
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0
Plan Assets nach IAS 19	0	0
Übrige sonstige Vermögenswerte	0	0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0	0
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0
Commodity-Derivate – Hedging	0	0
Zinsbezogene Derivate – Non-Hedge	0	0
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	0	0
Derivative Finanzinstrumente	0	0
Insgesamt langfristige finanzielle Vermögenswerte	0	0
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE		
Beteiligungen (at Cost)	0	0
Wertpapiere (at Cost)	0	0
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0
Held-to-Maturity-Wertpapiere	0	0
Forderungen aus sonstigen Steuern	0	0
Plan Assets nach IAS 19	0	0
Übrige sonstige Vermögenswerte	0	0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	0
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0
Commodity-Derivate – Hedging	0	0
Zinsbezogene Derivate – Non-Hedge	0	0
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	2	0
Commodity-Derivate – Non-Hedge	0	0
Derivative Finanzinstrumente	2	0
Flüssige Mittel	0	0
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0
Insgesamt kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	2	0

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten. Der DB ML-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBAR (AVAILABLE FOR SALE)		KREDITE UND FORDERUNGEN (LOANS AND RECEIVABLES)		Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen ³⁾	Summe	Fair Value
at Cost /AK ²⁾	Fair Value (erfolgsneutral)	at Cost /AK ²⁾	at amortised Cost/ fortgeführte AK ²⁾			
0	0	0	0	0	0	n/a
35	0	0	0	0	35	n/a
0	18	0	0	0	18	18
0	0	0	0	0	0	n/a
0	4	0	0	0	4	4
35	22	0	0	0	57	22
0	0	0	32	0	32	32
0	0	0	9	0	9	9
0	0	0	0	21	21	21
0	0	0	0	15	15	n/a
0	0	0	0	4	4	n/a
0	0	0	18	13	31	31
0	0	0	59	53	112	93
0	0	0	0	1	1	1
0	0	0	0	87	87	87
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	88	88	88
35	22	0	59	141	257	203
0	0	0	0	0	0	n/a
0	0	0	0	0	0	n/a
0	1	0	0	0	1	1
0	1	0	0	0	1	1
0	0	0	3.616	0	3.616	3.616
0	0	0	282	0	282	282
0	0	0	0	1	1	1
0	0	0	0	163	163	163
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	234	234	234
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	283	65	348	348
0	0	0	565	463	1.028	1.028
0	0	0	0	8	8	8
0	0	0	0	17	17	17
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	2	2
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	25	27	27
0	0	0	753	0	753	753
167	0	0	0	2	169	169
167	1	0	4.934	490	5.594	5.594

²⁾ Anschaffungskosten.

³⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

Bilanzklassen zum 31.12.2011 – Passiva

Bewertungskategorie (nach IAS 39) — in Mio. €	ZU HANDELS- ZWECKEN GEHALTEN (HELD FOR TRADING) ¹⁾	ANDERE VERBINDLICHKEITEN (OTHER LIABILITIES)		Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen ³⁾	Summe	Fair Value
	Fair Value (erfolgs- wirksam)	at Cost /AK ²⁾	at amortised Cost /fort- geführte AK ²⁾			
BILANZKLASSEN						
PASSIVA						
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN						
Bankschulden	0	0	74	0	74	74
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0	510	510	573
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	7.411	0	7.411	8.063
Finanzschulden	0	0	7.485	510	7.995	8.710
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	35	238	273	35
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	0	0	29	0	29	29
Übrige Verbindlichkeiten	0	0	64	238	302	64
Zinsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	23	23	23
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	64	64	64
Commodity-Derivate – Hedging	0	0	0	1	1	1
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	0	0	0	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente	0	0	0	88	88	88
Insgesamt langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	0	0	7.549	836	8.385	8.862
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN						
Bankschulden	0	0	112	0	112	112
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0	166	166	166
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	1.464	0	1.464	1.464
Finanzschulden	0	0	1.576	166	1.742	1.742
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	3.822	110	3.932	3.932
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	3.822	110	3.932	3.932
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	0	0	0	384	384	384
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	0	0	815	945	1.760	1.760
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	815	1.329	2.144	2.144
Zinsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	0	0	0
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	14	14	14
Commodity-Derivate – Hedging	0	0	0	0	0	0
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	3	0	0	0	3	3
Derivative Finanzinstrumente	3	0	0	14	17	17
Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	0	0	0	0	0	0
Insgesamt kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	3	0	6.213	1.619	7.835	7.835

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten. Der DB ML-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

²⁾ Anschaffungskosten.

³⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

Bilanzklassen zum 31.12.2010 – Passiva

Bewertungskategorie (nach IAS 39) — in Mio.€	ZU HANDELS- ZWECKEN GEHALTEN (HELD FOR TRADING) ¹⁾	ANDERE VERBINDLICHKEITEN (OTHER LIABILITIES)		Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen ³⁾	Summe	Fair Value
	Fair Value (erfolgs- wirksam)	at Cost /AK ²⁾	at amortised Cost /fort- geführte AK ²⁾			
BILANZKLASSEN						
PASSIVA						
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN						
Bankschulden	0	0	190	0	190	190
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0	701	701	769
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	6.541	0	6.541	6.928
Finanzschulden	0	0	6.731	701	7.432	7.887
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	2	257	259	2
Sonstige übrige Verbindlichkeiten	0	0	36	0	36	36
Übrige Verbindlichkeiten	0	0	38	257	295	38
Zinsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	12	12	12
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	24	24	24
Commodity-Derivate – Hedging	0	0	0	0	0	0
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	0	0	0	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente	0	0	0	36	36	36
Insgesamt langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	0	0	6.769	994	7.763	7.961
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN						
Bankschulden	0	0	201	0	201	201
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0	121	121	121
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	2.413	0	2.413	2.413
Finanzschulden	0	0	2.614	121	2.735	2.735
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	3.805	120	3.925	3.925
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	3.805	120	3.925	3.925
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	0	0	0	488	488	488
Übrige sonstige Verbindlichkeiten	0	0	745	918	1.663	1.663
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	745	1.406	2.151	2.151
Zinsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	0	0	0
Währungsbezogene Derivate – Hedging	0	0	0	14	14	14
Commodity-Derivate – Hedging	0	0	0	0	0	0
Währungsbezogene Derivate – Non-Hedge	2	0	0	0	2	2
Derivative Finanzinstrumente	2	0	0	14	16	16
Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	0	0	0	0	0	0
Insgesamt kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	2	0	7.164	1.661	8.827	8.827

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten. Der DB ML-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

²⁾ Anschaffungskosten.

³⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

Das Nettoergebnis enthält insbesondere ein Zinsergebnis von –323 Mio. € (im Vorjahr: –322 Mio. €).

Die Zinsen aus Finanzinstrumenten werden im Zinsergebnis ausgewiesen (siehe Anhangziffer (9)); die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses sind im übrigen Finanzergebnis erfasst.

Den Währungskursgewinnen und -verlusten aus der Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten stehen nahezu gleich hohe Verluste/Gewinne aus Derivaten gegenüber (siehe Anhangziffer (10)).

(32) PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

Im DB ML-Konzern muss zwischen der Altersversorgung für Arbeitnehmer und für Beamte unterschieden werden.

Altersversorgung für Beamte

Die den Gesellschaften des DB ML-Konzerns zugewiesenen Beamten erhalten nach ihrer Zuruhesetzung durch das Bundes-eisenbahnvermögen (BEV) Ruhestandsbezüge nach dem Beamtenversorgungsgesetz aus ihrem Beamtenverhältnis.

Nur während der aktiven Tätigkeit der zugewiesenen Beamten für den DB ML-Konzern werden Zahlungen an das BEV im Rahmen der Als-ob-Abrechnung wie für neu eingestellte Arbeitnehmer (§21 Abs. 1 DBGrG) geleistet. Hierin enthalten sind auch fiktive Anteile für gesetzliche Rentenversicherungsbeiträge sowie fiktive Aufwendungen nach dem Tarifvertrag über die betriebliche Zusatzversorgung der Arbeitnehmer der DB ML AG (ZVerSTV). Bei den Zahlungen an das BEV für die Altersversorgung und die Zusatzversorgung der Beamten handelt es sich um beitragsorientierte Altersversorgungspläne.

Betriebliche Altersversorgung für Arbeitnehmer

Die Altersversorgungsverpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern betreffen überwiegend folgende Regelungen:

a) Arbeitnehmer, die vor der Gründung der DB AG (1. Januar 1994) zur Deutschen Bundesbahn gehörten, verfügen über eine fortwirkende Zusatzversorgung im Rahmen ihrer damaligen Zugehörigkeit zum öffentlichen Dienst. Der Anspruch der Arbeitnehmer auf Leistungen dieser Renten-Zusatzversicherung richtet sich gegen die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS). Die KBS hat als Behörde nicht nur die Führung und Zahlung der gesetzlichen Rente von Arbeitnehmern des DB ML-Konzerns übernommen, sondern führt für die anspruchsberechtigten übergeleiteten Arbeitnehmer die Renten-Zusatzversicherung fort.

Das BEV trägt die Kosten für diese Zusatzversorgung, reduziert um die Selbstbeteiligung des Arbeitnehmers (§14 Abs. 2 DBGrG). Für die DB ML AG entstehen daher keine Rückstellungen für diese Versorgung durch die öffentliche Hand.

b) Arbeitnehmer der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und die nach dem 1. Januar 1994 eingestellten Arbeitnehmer erhalten eine betriebliche Zusatzversorgung durch die DB ML AG im Rahmen des ZVerSTV. Bei dieser betrieblichen Zusatzversorgung handelt es sich um eine leistungsorientierte Altersversorgungsordnung, die gehalts- und dienstzeitabhängig ist.

c) Arbeitnehmer von DB Schenker Logistics im Inland haben im Wesentlichen eine Zusage auf Leistungen aus einem gehaltsunabhängigen beitragsorientierten arbeitgeberfinanzierten Versorgungsplan. In Abhängigkeit von der Leistungshöhe und bei vorzeitigen Leistungsfällen sind Kapital- oder gegebenenfalls zu kapitalisierende Rentenleistungen zu erbringen. Für Führungskräfte gibt es einen beitragsorientierten arbeitgeberfinanzierten Versorgungsplan, der gehaltsabhängig ist. Die Leistungen sind als Rente mit Kapitalwahlrecht zu gewähren.

Für beide Versorgungspläne besteht kein Planvermögen. Darüber hinaus haben die meisten Arbeitnehmer die Möglichkeit zur Teilnahme an einem mitarbeiterfinanzierten Versorgungsplan, bei dem eine beitragsorientierte Direktzusage ohne Planvermögen gegen Gehaltsverzicht erteilt wird. Die Mitarbeiterbeiträge werden durch den Arbeitgeber aufgestockt.

Führungskräfte haben einen rein arbeitnehmerfinanzierten Versorgungsplan. Dieser Plan besitzt saldierungsfähiges Planvermögen.

Arbeitnehmer von DB Schenker Logistics im Ausland haben überwiegend entgeltabhängige Versorgungspläne mit und ohne Dienstzeitabhängigkeit. Darunter sind einige staatliche Pläne.

Etwa die Hälfte des Verpflichtungsumfangs im Ausland ist ausschließlich rückstellungsfinanziert. Die andere Hälfte besteht in Plänen, die anteilig fonds- beziehungsweise versicherungsgedeckt sind. Hierzu werden in der Regel Arbeitnehmer- und Arbeitgeberbeiträge eingezahlt.

Im Inland bestehen bei DB Schenker Logistics beitragsdefinierte Pläne in Form von Direktversicherungen. Im Ausland sind einige Versorgungspläne als beitragsdefinierte Pläne zu behandeln.

d) Bei den arbeitsvertraglichen Direktzusagen gegenüber Führungskräften und bei den Zusagen aus sonstigen Pensionsverpflichtungen handelt es sich sowohl um leistungsorientierte als auch um beitragsorientierte Altersversorgungsordnungen. Diese sind arbeitnehmer- sowie arbeitgeberfinanziert und teilweise oder vollständig mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt.

e) Darüber hinaus bestehen arbeitnehmerfinanzierte Direktversicherungen, überwiegend bei der DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G., sowie ein tarifvertraglich geregelter, rein arbeitnehmerfinanzierter Pensionsfonds bei der DEVK Pensionsfonds-AG. Diese externen Durchführungswege der betrieblichen Altersversorgung sind nicht rückstellungsrelevant.

f) Im Ausland überwiegen entgeltabhängige leistungsorientierte Versorgungspläne mit und ohne Dienstzeitabhängigkeit. Die Verpflichtungen sind sowohl rückstellungsfinanziert als auch anteilig mittels Arbeitnehmer- sowie Arbeitgeberbeiträgen fonds- beziehungsweise versicherungsgedeckt.

g) Bei der betrieblichen Altersversorgung der DB Schenker Rail (UK) handelt es sich im Wesentlichen um einen leistungsorientierten Pensionsplan (gehalts- und dienstzeitabhängig) innerhalb des britischen »Railway Pension Scheme«. Die Kosten des Pensionsplans werden in einem 60:40-Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer getragen und entsprechend anteilig bilanziert. Die Planvermögenswerte werden von einem unabhängigen Treuhänder verwaltet. Die Bewertung der Vermögenswerte erfolgte zuletzt zum 31. Dezember 2011; die Erhebung der Mitgliederdaten im Plan zum Zwecke der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen gegenüber den Planmitgliedern erfolgt in der Regel alle drei Jahre, zuletzt zum 31. Dezember 2010. Zu den dazwischenliegenden Bewertungsstichtagen erfolgt die Bewertung der Verpflichtungen im Plan auf den entsprechend fortgeschriebenen Bestandsdaten.

h) Innerhalb von DB Arriva bestehen hauptsächlich leistungsorientierte Altersversorgungszusagen. Die mit Abstand bedeutendsten leistungsorientierten Versorgungspläne (entgelt- und dienstzeitabhängig) bestehen für Mitarbeiter von DB Arriva innerhalb des »Railway Pension Scheme« in Großbritannien. Die Kosten des Pensionsplans werden ebenfalls in einem 60:40-Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer getragen und anteilig bilanziert. Die entsprechenden Pensionsverpflichtungen sind weitestgehend durch Fondsvermögen gedeckt.

Arriva Trains Wales Limited und XC Trains Limited leisten im Rahmen einer Franchisevereinbarung Beiträge an das britische »Railway Pension Scheme« für die auf die Dauer der Vereinbarung (Franchisedauer) entliehenen Arbeitnehmer. Unter IAS 19 wird daher das Planvermögen mit dem Barwert der erwarteten Beiträge gemäß dem Beitragszahlungsplan für die Franchisedauer angesetzt. Der Barwert der leistungsorientierten Verpflichtungen wird in Höhe des Barwerts des erwarteten künftigen Dienstzeitaufwands während der Franchisedauer bestimmt.

Ferner gewähren vereinzelte Gesellschaften von DB Arriva ihren Mitarbeitern beitragsorientierte Altersversorgungszusagen. Hierbei geht der Arbeitgeber über die Entrichtung von Beitragszahlungen an einen externen Versorgungsträger hinaus keine weiteren Verpflichtungen ein. Die Höhe der zukünftigen Pensionsleistungen richtet sich ausschließlich nach der Höhe der an den externen Versorgungsträger gezahlten Beiträge, einschließlich der Erträge aus der Anlage dieser Beiträge.

Außerdem werden vereinzelt Beiträge zu sozialen Pensionsfonds im Rahmen gesetzlicher Bestimmungen geleistet (staatliche Pläne). Zudem ist DB Arriva an einigen gemeinschaftlichen Plänen mehrerer Arbeitgeber beteiligt.

Der Bilanzansatz der Pensionsrückstellungen wird in nachfolgender Tabelle unterlegt:

— in Mio. €	2011	2010
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	3.027	2.897
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	1.310	1.252
Gesamtverpflichtung zum 31.12.	4.337	4.149
Zeitwert des Planvermögens zum 31.12. ¹⁾	-2.564	-2.438
Nicht erfasste versicherungsmathematische Verluste ²⁾	-252	-138
Effekt aus Kostenaufteilung ²⁾	-129	-158
Effekt aus Franchisevereinbarungen ²⁾	-63	-109
Nicht erfasster nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0	0
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	0	0
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	1.329	1.306

¹⁾ Zuzüglich 0 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) als Pension Asset erfasster Vermögenswert.

²⁾ Vorjahreszahl angepasst.

Die Gesamtverpflichtung der Versorgungszusagen entwickelte sich wie folgt:

— in Mio. €	2011	2010
Verpflichtungsumfang zum 01.01.	4.149	2.499
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	96	77
Arbeitnehmerbeiträge	31	11
Zinsaufwand	157	123
Rentenzahlungen	-133	-99
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-6	1
Abgeltung von Pensionsverpflichtungen	0	-2
Plankürzungen	-1	-44
Transfers	46	38
Änderung Konsolidierungskreis	0	1.560
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	1.560
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	-85	-16
Währungseffekte	83	1
Verpflichtungsumfang zum 31.12.	4.337	4.149

Die Entwicklung des Planvermögens wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

— in Mio. €	2011	2010
Zeitwert des Planvermögens zum 01.01.	2.438	1.008
Arbeitgeberbeiträge	74	54
Arbeitnehmerbeiträge	29	10
Erwartete Erträge aus Planvermögen	132	70
Rentenzahlungen	-89	-59
Abgeltung von Pensionsverpflichtungen	0	-1
Plankürzungen	0	-2
Transfers	29	57
Änderung Konsolidierungskreis	0	1.164
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	1.164
Versicherungsmathematische Verluste (-)/Gewinne	-121	148
Währungseffekte	72	-11
Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.¹⁾	2.564	2.438

¹⁾ Zuzüglich 0 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) als Pension Asset erfasster Vermögenswert.

Bei dem angesetzten Planvermögen handelt es sich um:

— in Mio. €	2011	2010
Aktien und sonstige Wertpapiere	1.943	1.727
Zinstragende Wertpapiere	371	310
Immobilien oder andere selbst genutzte Vermögenswerte	4	4
Rückdeckungsversicherungen	123	88
Andere Vermögenswerte	123	313
	2.564	2.442
davon als Pension Asset erfasster Vermögenswert	0	-4
	2.564	2.438

Die tatsächlichen Erträge aus Planvermögen betragen 11 Mio. € (im Vorjahr: Erträge 218 Mio. €).

Die Veränderung der Nettopensionsrückstellung wird nachfolgend dargestellt:

— in Mio. €	2011	2010
Rückstellung zum 01.01.	1.306	1.137
Pensionsaufwand	122	107
Arbeitgeberbeiträge	-74	-54
Rentenzahlungen	-44	-40
Transfers	17	-24
Änderung Konsolidierungskreis	0	175
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	175
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0
Währungseffekte	2	5
Rückstellung zum 31.12.	1.329	1.306

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung zu berücksichtigenden Aufwendungen werden nachfolgend dargestellt:

— in Mio. €	2011	2010
Amortisation des nicht realisierten Gewinns (-)/Verlusts	6	18
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	96	77
Arbeitnehmerbeiträge	2	1
Zinsaufwand	157	123
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-6	1
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-132	-70
Plankürzungen	-1	-42
Abgeltung von Pensionsverpflichtungen	0	-1
Asset Ceiling	0	0
Pensionsaufwand	122	107

Der Zinsaufwand und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Zinsergebnis erfasst.

Die erwarteten Erträge aus Planvermögen werden aus den in der Vergangenheit erzielten Erträgen abgeleitet.

Alle übrigen Beträge werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Die der Bewertung des überwiegenden Teils der Pensionsrückstellung zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Parameter werden nachfolgend gezeigt:

— in %	2011	2010
Rechnungszinsfuß	4,25 ¹⁾ /5,00 ²⁾	4,25 ¹⁾ /5,25 ²⁾
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50/4,00	2,50/4,50
Erwarteter Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	0,00	0,00
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00/2,00	2,00/2,80
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67	2,67
Erwarteter Vermögensertrag	1,25 - 8,00	1,25 - 11,00

¹⁾ Inland und Ausland (außer Großbritannien).

²⁾ Großbritannien.

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die deutschen Konzernunternehmen fanden die Richttafeln 2005 G von Professor Dr. Klaus Heubeck Anwendung. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die übrigen Konzernunternehmen wurden länderspezifische Sterbetafeln verwendet.

Für das Jahr 2012 werden direkte Rentenzahlungen von 46 Mio. € sowie Einzahlungen in das Planvermögen von 69 Mio. € erwartet.

— in Mio. €	2011	2010	2009	2008	2007
Barwert der Versorgungsverpflichtung zum 31.12.	4.337	4.149	2.499	2.025	2.209
Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	-2.564	-2.438	-1.008	-812	-1.359
Defizit	1.773	1.711	1.491	1.213	1.596
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Pensionsverpflichtung	-8	-79	103	1	0
Erfahrungsbedingte Anpassungen des Planvermögens	121	-148	-88	368	-4

(33) SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

— in Mio. €	PERSONALBEZOGENE RÜCKSTELLUNGEN		ERLÖSSCHMÄLERUNGEN		RÜCKSTELLUNGEN FÜR DROHENDE VERLUSTE		PROZESSKOSTEN, PROZESSRISIKEN		ÖBRIGE RÜCKSTELLUNGEN		INSGESAMT	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Stand zum 01.01.	565	657	578	400	442	335	88	66	837	900	2.510	2.358
Währungsumrechnungsdifferenzen	1	3	0	0	2	1	0	1	3	2	6	7
Änderung Konsolidierungskreis	0	1	0	4	0	86	0	12	3	55	3	158
davon Zugang Konsolidierungskreis	0	1	0	4	0	86	0	12	3	56	3	159
davon Abgang Konsolidierungskreis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-1	0	-1
Inanspruchnahme	-175	-205	-172	-91	-141	-97	-28	-5	-266	-233	-782	-631
Auflösung	-54	-168	-88	-44	-40	-63	-13	-17	-180	-151	-375	-443
Umgliederung	-32	25	0	-1	-1	0	-1	3	10	-44	-24	-17
Zuführung	202	235	228	310	149	158	29	29	244	308	852	1.040
Auf- und Abzinsung	5	17	0	0	18	22	0	-1	6	0	29	38
Stand zum 31.12.	512	565	546	578	429	442	75	88	657	837	2.219	2.510

Die Aufteilung der sonstigen Rückstellungen in kurz- und langfristige Beträge sowie die geschätzten Fälligkeiten der sonstigen Rückstellungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

— in Mio. €	RESTLAUFZEIT						Summe über 1 Jahr	Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
STAND ZUM 31. 12. 2011								
Personalbezogene Rückstellungen	232	107	62	31	10	70	280	512
Erlösschmälerungen	546	0	0	0	0	0	0	546
Rückstellungen für drohende Verluste	139	70	85	51	46	38	290	429
Prozesskosten, Prozessrisiken	72	1	2	0	0	0	3	75
Übrige Rückstellungen	495	58	32	10	7	55	162	657
Insgesamt	1.484	236	181	92	63	163	735	2.219
STAND ZUM 31. 12. 2010								
Personalbezogene Rückstellungen	212	112	80	43	15	103	353	565
Erlösschmälerungen	578	0	0	0	0	0	0	578
Rückstellungen für drohende Verluste	116	87	78	56	43	62	326	442
Prozesskosten, Prozessrisiken	77	8	2	0	0	1	11	88
Übrige Rückstellungen	565	154	39	13	7	59	272	837
Insgesamt	1.548	361	199	112	65	225	962	2.510

Personalbezogene Rückstellungen

— in Mio. €	2011	2010
Personalvertragliche Verpflichtungen	163	199
Vorruhestands- und Altersteilzeitverpflichtungen	170	169
Jubiläumsrückstellungen	77	76
Sonstige	102	121
Insgesamt	512	565

Die personalbezogenen Rückstellungen enthalten Verpflichtungen, die sich aus dem arbeitsrechtlichen Anspruch vieler Beschäftigter sowie der Bereitschaft der DB ML AG ergeben, bis Ende des Jahres 2023 auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten. In diesen Fällen entstehen dem DB ML-Konzern bis zur Weitervermittlung beziehungsweise bis zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses Verluste aus zu tragenden Personalkosten, denen keine Gegenleistungen gegenüberstehen. Zur Aufnahme von Mitarbeitern im DB-Konzern, die im leistungswirtschaftlichen Prozess freigesetzt wurden, hat die DB AG eine eigene Tochtergesellschaft, die DB JobService GmbH.

Die Rückstellungen für Vorruhestandsverpflichtungen und Altersteilzeit berücksichtigen die Verpflichtungen aus tarifvertraglichen Regelungen und wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt.

Übrige Rückstellungen

Die übrigen Rückstellungen enthalten neben Rückstellungen für Drittverpflichtungen für Instandhaltungen, Haftpflichtrenten, Versicherungen, Steuerrisiken, Schadenersatz sowie Sanierungs-, Rückbau-, Abbruch-, Garantie- und Gewährleistungsverpflichtungen eine Vielzahl weiterer Sachverhalte, die im Einzelfall von untergeordneter Bedeutung sind.

(34) PASSIVE ABGRENZUNGEN

— in Mio. €	2011	2010
Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen	10	12
Erlösabgrenzungen	462	471
Abgegrenzte Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Geschäften	7	15
Sonstige	39	42
Insgesamt	518	540
Langfristiger Anteil	29	33
Kurzfristiger Anteil	489	507

Die Erlösabgrenzungen stellen den Teil der Vergütungsleistungen dar, der auf den Zeitraum nach dem Bilanzstichtag entfällt.

Die abgegrenzten Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Geschäften betreffen diverse Schienenverkehrsfahrzeuge.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente im Berichtsjahr und wird in Übereinstimmung mit dem IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) erstellt. Die Zahlungsströme werden nach den Bereichen gewöhnliche Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Die Darstellung des Mittelflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Zinseinzahlungen und Zinsauszahlungen, Dividendeneinzahlungen sowie Steuerzahlungen werden im Bereich der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks sowie Wertpapieranlagen) mit einer Laufzeit von nicht mehr als drei Monaten.

MITTELFUSS AUS GEWÖHNLICHER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit wird ermittelt, indem das Periodenergebnis vor Steuern um nicht zahlungswirksame Größen (insbesondere Zuführungen und Auflösungen von sonstigen Rückstellungen) bereinigt und um die sonstigen Veränderungen des kurzfristigen Vermögens, der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden) und der Rückstellungen ergänzt wird. Nach Berücksichtigung der Zins- und Steuerzahlungen ergibt sich ein Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit.

Der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht. Dies ergibt sich einerseits aus einem um 277 Mio. € deutlich gestiegenen Ergebnis vor Steuern sowie aus einem im Vergleich zum Vorjahr verminderten Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und andererseits aus einer deutlich verminderten Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie einer höheren Inanspruchnahme der sonstigen Rückstellungen.

Der Saldo der zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge hat sich im Vergleich zum Vorjahr insbesondere aufgrund gesunkener Zuführungen zu den sonstigen Rückstellungen vermindert.

Im Berichtsjahr führten periodenfremde Steuererstattungen zu einem deutlichen Anstieg der erstatteten Ertragsteuern.

MITTELFUSS AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich aus dem Mittelzufluss aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie aus Investitionszuwendungen und dem Mittelabfluss für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie in langfristige finanzielle Vermögenswerte.

Einzahlungen aus Investitionszuschüssen werden unter Investitionstätigkeit ausgewiesen, da zwischen erhaltenen Investitionszuschüssen und den Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagevermögen ein enger Zusammenhang besteht.

Der deutlich verminderte Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich trotz der um 28 % gestiegenen Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen insbesondere aus dem Rückgang der Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen (im Berichtszeitraum 16 Mio. € für den Erwerb Jean Heck und Grand Central; im Vorjahr 1.622 Mio. € insbesondere für den Erwerb von Arriva). Daneben führten gestiegene Einzahlungen aus dem Verkauf finanzieller Vermögenswerte (insbesondere aus dem Verkauf der Arriva Deutschland-Gruppe) zu erhöhten Mittelzuflüssen gegenüber dem Vorjahr.

Bei Veränderungen des Konsolidierungskreises durch Kauf oder Verkauf von Unternehmen wird der bezahlte Kaufpreis (ohne übernommene Schulden) abzüglich der erworbenen oder verkauften Finanzmittel als Mittelfluss aus Investitionstätigkeit erfasst. Die übrigen bilanziellen Auswirkungen des Kaufs oder Verkaufs werden in den jeweiligen Positionen der drei Gliederungsbereiche eliminiert.

Hinsichtlich des in der Kapitalflussrechnung nicht ersichtlichen Anteilstauschgeschäfts verweisen wir auf Anhangziffer (15) und (17).

MITTELFLOSS AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich im Wesentlichen aus dem Saldo von Ein- und Auszahlungen aus aufgenommenen Bankschulden und Darlehen sowie Ein- und Auszahlungen aus Ergebnisabführungsverträgen.

Der deutlich angestiegene Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus verminderten Zuflüssen aus der Aufnahme von Finanzmitteln.

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung des DB ML-Konzerns wurde nach IFRS 8 (»Geschäftssegmente«) aufgestellt. Dabei ergeben sich die Geschäftssegmente des DB ML-Konzerns aus der Aggregation von vollkonsolidierten Legaleinheiten, deren eindeutige Segmentzuordnung sich aus der gesellschaftsspezifischen, operativen Leistungserstellung auf einem abgegrenzten Markt bestimmt. Auf Ebene der Geschäftssegmente trifft der Konzernvorstand seine Entscheidungen und nimmt wirtschaftliche Analysen sowie Beurteilungen vor (»Management Approach«).

Die Zuordnung der Legaleinheiten zu Geschäftssegmenten im externen Rechnungswesen stimmt mit der Zuordnung in der internen Managementberichterstattung überein. Damit sind die Führungs- und die Legalstruktur des DB ML-Konzerns kongruent. Infolge dieses Zuordnungsprinzips existieren innerhalb einer Legaleinheit keine Teilbilanzen beziehungsweise -ergebnisrechnungen, die unterschiedlichen Segmenten zugeordnet werden.

Als Adressat der Managementberichterstattung gilt in diesem Zusammenhang der Konzernvorstand in seiner Funktion als Hauptentscheidungsträger. Die Managementberichterstattung im DB ML-Konzern beruht auf den Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS. Bei der Überleitung der Segmentdaten auf die entsprechenden Unternehmensdaten sind somit im Wesentlichen Konsolidierungseffekte zu berücksichtigen. Aus diesem Grund erfolgt die Überleitung in einer Konsolidierungsspalte. Der Unternehmens- und Organisationsstruktur des DB ML-Konzerns folgend sind die Aktivitäten der Geschäftssegmente Gegenstand des Berichtsformats. Die Darstellung der geografischen Tätigkeitsschwerpunkte des DB ML-Konzerns erfolgt in den Segmentinformationen nach Regionen.

Folgende Segmente werden im DB ML-Konzern geführt:

::: DB Bahn Fernverkehr

Im Segment DB Bahn Fernverkehr sind sämtliche überregionalen Transport- und Serviceleistungen im Schienenpersonenverkehr zusammengefasst. Der überwiegende Teil dieser Verkehrsleistungen wird in Deutschland erbracht.

::: DB Bahn Regio

Im Segment DB Bahn Regio sind die Aktivitäten für die deutschen Transport- und Serviceleistungen im regionalen Personennahverkehr auf Schiene und Straße zusammengefasst. Diese umfassen auch die S-Bahnen in Berlin und Hamburg.

Ab dem Geschäftsjahr 2011 sind die ausländischen Gesellschaften dem Segment DB Arriva zugeordnet.

::: DB Arriva

Im Segment DB Arriva sind alle europäischen Nahverkehrsaktivitäten (Schiene und Bus) außerhalb Deutschlands gebündelt.

Mit dem Geschäftsjahr 2011 sind die ausländischen Regionalverkehrsaktivitäten, die bisher den Segmenten DB Bahn Stadtverkehr und DB Bahn Regio zugeordnet waren, auf das Segment DB Arriva übertragen worden.

::: DB Schenker Rail

Im Segment DB Schenker Rail sind die europäischen Aktivitäten für den Schienentransport im Waren- und Güterverkehr gebündelt. Der Marktauftritt erfolgt primär in Deutschland, Dänemark, den Niederlanden, Italien, Großbritannien, Polen und Spanien.

::: DB Schenker Logistics

Im Segment DB Schenker Logistics werden alle globalen Logistikaktivitäten des DB ML-Konzerns, die Speditions-, Transport- und sonstige Serviceleistungen im Waren- und Güterverkehr umfassen, geführt.

::: DB Dienstleistungen

Im Segment DB Dienstleistungen werden Dienstleistungen, vor allem in den Bereichen Verkehr, Logistik, Informationstechnologie und Telekommunikation, angeboten. Die Gesellschaften des Segments erbringen ihre Leistungen überwiegend DB-konzernintern.

::: Beteiligungen/Sonstige

Hier werden die Management-Holding DB ML AG, die DB Vertrieb GmbH, die vertriebliche Serviceleistungen für den Personenverkehr erbringt, sowie eine Reihe weiterer nicht mit der Geschäftstätigkeit der sechs Segmente in unmittelbarem Zusammenhang stehender Gesellschaften ausgewiesen.

::: Konsolidierung

Die Daten zu den Segmenten werden nach Eliminierung der intrasegmentären Beziehungen dargestellt. Die Transaktionen zwischen den Segmenten (intersegmentäre Beziehungen) werden in der Spalte »Konsolidierung« eliminiert.

::: Überleitung

Die in den Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten dargestellten Erträge und Aufwendungen sind um Sachverhalte, die ihrer Art nach außergewöhnlichen Charakter haben, bereinigt. Eine generelle Bereinigung erfolgt in Höhe der Abschreibungen auf langfristige Kundenverträge, die im Rahmen der Kaufpreisallokation bei Unternehmenskäufen aktiviert wurden. Darüber hinaus wird eine Bereinigung vorgenommen, wenn im Einzelfall ein außergewöhnlicher und nichtoperativer Charakter zu bejahen ist und der Ergebniseffekt der Höhe nach wesentlich ist. Diese Sondereffekte sind in der Spalte »Überleitung Sondereffekte« gesondert dargestellt.

Die Segmentberichterstattung orientiert sich an den betriebswirtschaftlichen Kennzahlen, die zur internen Steuerung der Geschäftssegmente verwendet werden. Diese Kennzahlen bilden die Grundlage des wertorientierten Steuerungskonzepts (siehe Abschnitt »Kapitalmanagement im DB ML-Konzern«).

Die externen Umsatzerlöse und übrigen Erträge betreffen ausschließlich Erträge der Segmente mit Konzernexternen. Die internen Umsatzerlöse und übrigen Erträge zeigen die Erträge mit anderen Segmenten (intersegmentäre Erlöse). Die Verrechnungspreise für konzerninterne Transaktionen werden marktbezogen festgelegt.

Zur Beurteilung der rein operativen Ertragskraft der Geschäftssegmente dient das EBITDA (»Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization«). Das EBITDA enthält keine Aufwendungen aus dem betriebsnotwendig gebundenen Kapital in Form von Abschreibungen und Zinsen. Damit wird das EBITDA nicht beeinflusst durch segmentspezifische Finanzierungsstrukturen und langfristige Investitionszyklen (insbesondere in den Infrastruktursegmenten), da Abschreibungen früher anfallen als die positiven Rückflüsse aus diesen Investitionen. Das EBITDA besitzt somit den Charakter eines Cashflows vor Steuern.

Demgegenüber beinhaltet das EBIT zusätzlich die Abschreibungen auf das Anlagevermögen (Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte). Das EBIT stellt das operativ erwirtschaftete Ergebnis dar, das zur Befriedigung der Verzinsungsansprüche der Kapitalgeberseite zur Verfügung steht.

Für eine nachhaltige Ergebnisbeurteilung sind zusätzlich die Finanzierungskosten relevant, die infolge einer zum Teil sehr hohen Kapitalbindung in den Geschäftssegmenten des DB-Konzerns (vor allem in den Infrastruktursegmenten) anfallen. Daher wird in der Kennzahl operatives Ergebnis nach Zinsen zusätzlich der operative Zinssaldo berücksichtigt.

Neben den vorgenannten Ertragsgrößen ist für die interne Steuerung der Geschäftssegmente auch das eingesetzte betriebsnotwendige Vermögen (Capital Employed) einzubeziehen. Das Capital Employed umfasst das von Eigen- und Fremdkapitalgebern eingesetzte zu verzinsende betriebsnotwendige Kapital.

Die Netto-Finanzschulden entsprechen dem Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Finance Leasing sowie den liquiden Mitteln und verzinslichen Außenforderungen. Die Netto-Finanzschulden der Segmente enthalten zudem die Forderungen und Verbindlichkeiten aus Konzernfinanzierung und konzerninternem Finance Leasing.

Die Brutto-Investitionen umfassen die insgesamt getätigten Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände. Durch Abzug der Finanzierungsbeteiligung Dritter (im Wesentlichen die Baukostenzuschüsse des Bundes und der Länder) an spezifischen Investitionsvorhaben ergeben sich die Netto-Investitionen.

Die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen umfassen als Teil der Segmentgesamtinvestitionen ausschließlich die Investitionen in die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte einschließlich der Firmenwerte, die im Zuge von Unternehmenserwerben angeschafft beziehungsweise erstmalig in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Die Anzahl der Mitarbeiter gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende zum Ende des Berichtszeitraums an, dabei sind Teilzeitbeschäftigte auf Vollzeitpersonen umgerechnet.

Für die Segmente gelten grundsätzlich die gleichen, im Abschnitt »Grundlagen und Methoden« beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze wie für den übrigen Konzernabschluss. Konzerninterne Segmenttransaktionen werden in der Regel zu Marktpreisen getätigt.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN INFORMATIONEN NACH REGIONEN

Die regionale Zuordnung der externen Umsatzerlöse erfolgt jeweils nach dem Sitz der leistenden Konzerngesellschaft.

Die Zuordnung der langfristigen Vermögenswerte wird jeweils nach dem Sitz der Gesellschaft vorgenommen. Die inhaltliche Abgrenzung entspricht der der Segmentberichterstattung. Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen sowie langfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Finanzinstrumente, latente Steueransprüche, Rechte aus Versicherungsverträgen sowie Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses).

INFORMATIONEN ÜBER WICHTIGE KUNDEN

Im Berichtsjahr und im Vorjahr hat der DB ML-Konzern mit keinem einzelnen Kunden mehr als 10 % der Umsatzerlöse erzielt.

Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente

MANAGEMENT DER FINANZ- UND ENERGIEPREISRISIKEN

Der DB ML-Konzern ist als international tätiger Logistikkonzern Finanzrisiken durch Veränderungen von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Energiepreisrisiken durch Preisschwankungen für Dieselkraftstoff und Strom. Teil der Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente aktiv zu steuern und damit zu begrenzen.

Die DB ML AG ist mit ihrem zentralen Konzern-Treasury für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte des DB ML-Konzerns zuständig. In Abstimmung mit den Tochtergesellschaften werden Finanz- und Energiepreisrisiken identifiziert, bewertet und über das Konzern-Treasury des Mutterkonzerns umgesetzt. In regelmäßigen Abständen wird der Vorstand über wesentliche Finanzrisiken informiert und erhält eine Wertaufstellung aller Finanzinstrumente sowie Informationen über die Auswirkung auf das Ergebnis und die Bilanz. Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

Der Vorstand der DB ML AG hat Grundsätze für das Risikomanagement festgelegt. In den Richtlinien zur Konzernfinanzierung und zum internen Kontrollsystem werden der Einsatz derivativer Finanzinstrumente zur Steuerung von Zins-, Währungs- und Energiepreisänderungsrisiken sowie der Umgang mit den damit verbundenen Adressenausfallrisiken verbindlich geregelt. Bei der Aufbau- und Ablauforganisation besteht eine klare funktionale und organisatorische Trennung zwischen Disposition und Handel einerseits (Front Office) sowie Abwicklung und Kontrolle andererseits (Back Office). Das Konzern-Treasury operiert auf den globalen Finanzmärkten unter sinngemäßer Anwendung der von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht aufgestellten »Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk)« der Kreditinstitute und unterliegt einer regelmäßigen internen und externen Kontrolle.

ZINSÄNDERUNGSRISIKEN

Die DB ML AG hat sich überwiegend über festverzinsliche Darlehen der DB AG beziehungsweise der DB Finance finanziert. Zinsänderungen haben daher keine nennenswerten Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.

Bestehende Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels einer Sensitivitätsanalyse dargestellt, die die Effekte von hypothetischen Änderungen der Marktzinssätze auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht.

Bei der durchgeführten Sensitivitätsanalyse wurden folgende Finanzinstrumente berücksichtigt:

- ::: In Cashflow-Hedges abgebildete Derivate (Zins- und Zins-/Währungssicherungen) haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.
- ::: Finanzinstrumente mit variabler Verzinsung haben Auswirkungen auf das Zinsergebnis. Das betrifft insbesondere Darlehen/Finance Leases mit variabler Verzinsung.
- ::: Variabel verzinsliche Geldaufnahmen beziehungsweise -anlagen bei der DB AG im Rahmen des Cashpoolings werden bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt.

Wenn das Marktzinsniveau für das Exposure zum Bilanzstichtag um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Ergebnis wie folgt beeinflusst worden:

— in Mio. €	VERÄNDERUNG DES MARKTZINSNIVEAUS UM			
	2011		2010	
	+100 BP ¹⁾	-100 BP ¹⁾	+100 BP ¹⁾	-100 BP ¹⁾
Auswirkungen auf das Gesamtergebnis	-11	+11	-11	+11
davon ergebniswirksam	-15	+15	-14	+14
davon direkt im Eigenkapital	+4	-4	+3	-3

¹⁾ Basispunkte.

FREMDWÄHRUNGSRISEN

Die Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten.

Zur Minimierung dieser Risiken schließen die Tochtergesellschaften interne Devisentransaktionen mit dem Konzern-Treasury und sichern alle wesentlichen Fremdwährungspositionen in ihrer Funktionalwährung ab. Das Konzern-Treasury wiederum sichert seine offenen Fremdwährungspositionen durch gegenläufige Geschäfte mit dem Konzern-Treasury der DB AG ab. In besonderen Ausnahmefällen und in begrenztem Ausmaß wird es Tochtergesellschaften gestattet, eigenständig Fremdwährungspositionen mit externen Kontrahenten zu sichern.

Die DB ML AG vergibt Darlehen an ausländische Tochtergesellschaften in deren Funktionalwährung. Diese Positionen werden grundsätzlich mithilfe von derivativen Finanzinstrumenten mit der DB AG abgesichert.

Zur Darstellung von Wechselkursrisiken verlangt IFRS 7 eine Sensitivitätsanalyse, die die Auswirkungen hypothetischer Änderungen von Fremdwährungsrelationen auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht.

Der Währungssensitivitätsanalyse liegen folgende Annahmen zugrunde:

::: Die abgeschlossenen Zins-Währungs-Swaps und Devisentransaktionen sind stets originären Grundgeschäften zugeordnet.

::: Alle wesentlichen Fremdwährungspositionen werden grundsätzlich zu 100 % gesichert. Währungskursänderungen haben bei 100 %-Absicherung keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.

::: Fremdwährungsrisiken können auftreten, wenn in begründeten Ausnahmefällen keine 100 %-Absicherung vorliegt, zum Beispiel, wenn Hedge-Volumina für erwartete Zahlungsströme in Fremdwährung konservativ geschätzt werden, um ein Overhedging zu vermeiden.

::: Darüber hinaus können Fremdwährungsrisiken aus Energiepreissicherungen, die nicht in der jeweiligen Funktionalwährung denominiert sind, auftreten.

Wenn die folgenden Fremdwährungen für Währungssicherungen zum Bilanzstichtag um 10 % abgewertet (beziehungsweise aufgewertet) würden, wäre das Ergebnis wie folgt beeinflusst worden:

— in Mio. €	AUFWERTUNG DER FREMDWÄHRUNGSKURSE UM			
	2011		2010	
	+10 %	-10 %	+10 %	-10 %
GBP	+23	-28	-4	+5
CHF			-3	+4
DKK			-2	+2
TRY	-1	+1		

Zum DB ML-Konzern zählen zahlreiche Beteiligungen an ausländischen Tochterunternehmen, deren Nettovermögen einem Umrechnungsrisiko ausgesetzt ist. Dieses Translationsrisiko wird nicht als Fremdwährungsrisiko im Sinne des IFRS 7 verstanden und wird nicht abgesichert.

ENERGIEPREISRISEN

Das Energiepreisrisiko wird durch das Konzern-Treasury der Gesellschaft gesteuert und gesamthaft bei der DB AG durch entsprechende Sicherungsgeschäfte abgesichert. Zudem schließen ausländische Tochtergesellschaften Dieselhedges direkt mit der DB AG ab.

Dieselpreisrisiken werden zum Beispiel durch den Abschluss von Dieselswaps begrenzt (Hybridsicherungen von Dieselpreis- und Währungsrisiken sowie Einzelsicherungen von Währungsrisiken sind im Ausnahmefall möglich).

Energiepreisrisiken werden nach IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen quantifiziert. Sie geben Aufschluss darüber, welche Auswirkungen hypothetische Energiepreisänderungen auf Ergebnis und Eigenkapital haben (bezogen auf das bilanzielle Exposure am Bilanzstichtag).

Zur Durchführung der Sensitivitätsanalysen wurden folgende Annahmen getroffen:

- ::: Bei Energiepreisswaps wird der effektive Anteil in das Eigenkapital gebucht, der ineffektive Anteil wird dagegen in die Ergebnisrechnung gebucht.
- ::: Bei Einsatz von Optionen (Collars) bildet der innere Wert den effektiven Teil des Hedges, sodass der innere Wert in das Eigenkapital gebucht wird. Der Zeitwert ist dagegen nicht Teil der Sicherungsbeziehung und wird erfolgswirksam abgebildet.

Wenn die Energiepreise zum Jahresultimo um 10 % niedriger (beziehungsweise höher) gelegen hätten, wäre das Ergebnis wie folgt beeinflusst worden:

— in Mio. €	VERÄNDERUNG DER MARKTPREISE UM			
	2011		2010	
	+10 %	-10 %	+10 %	-10 %
Auswirkung auf das Gesamtergebnis	+ 59	- 59	+ 41	- 41
davon ergebniswirksam	+ 0	+ 0	+ 0	+ 0
Diesel	+ 0	+ 0	+ 0	+ 0
davon direkt im Eigenkapital	+ 59	- 59	+ 41	- 41
Diesel	+ 59	- 59	+ 41	- 41

ADRESSENAUSFALLRISIKO DER ZINS-, WÄHRUNGS- UND ENERGIEDERIVATE

Als Adressenausfallrisiko werden mögliche Vermögensverluste durch den Ausfall von Gegenparteien bezeichnet («Worst-Case-Szenario»). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der derivativen Finanzinstrumente dar, bei denen Forderungen des DB ML-Konzerns an Vertragspartner bestehen. Der DB ML-Konzern kontrahiert das Derivategeschäft ganz überwiegend über die DB AG, jedoch bestehen noch externe Transaktionen von übernommenen Gesellschaften, insbesondere Arriva, die ein Adressenausfallrisiko haben.

Das aus den derivativen Finanzinstrumenten zum Bilanzstichtag resultierende maximale Adressenausfallrisiko beträgt 135 Mio. € (im Vorjahr: 115 Mio. €).

Der Anstieg der Adressenausfallrisiken im Vergleich zum Vorjahr basiert vor allem auf der Wertentwicklung der Zins-Währungs-Swaps.

Das maximale Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 91 Mio. € und besteht gegenüber einer Bank mit einem Moody's-Rating von Aa3. Das zweitgrößte Einzelrisiko von 41 Mio. € besteht mit der DB AG.

LIQUIDITÄTSRISIKO

Das Liquiditätsmanagement umfasst die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Bestands an flüssigen Mitteln sowie die jederzeitige Verfügbarkeit von Finanzmitteln über garantierte Kreditfazilitäten der DB AG. Die DB AG wiederum stellt über die fortwährende Inanspruchnahme des Commercial-Paper-Markts zur Gewährleistung hinreichender Marktliquidität und -tiefe sowie die jederzeitige Verfügbarkeit von Finanzmitteln über garantierte Kreditfazilitäten von Banken eine ausreichende Liquiditätsversorgung des gesamten DB-Konzerns sicher.

Aus der nachfolgenden Tabelle sind die vertraglich vereinbarten undiskontierten Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten sowie der derivativen Finanzinstrumente mit positivem und negativem Zeitwert des DB ML-Konzerns ersichtlich:

Fälligkeitsanalyse finanzieller Verpflichtungen

31.12.2010 — in Mio. €	2011		2012		2013-2015		2016-2020		2021 FF.	
	Zins fix/ variabel	Tilgung								
ORIGINÄRE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN										
Darlehen DB Finance	156	322	139	-	416	700	259	2.300	-	-
Commercial Paper	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bankschulden	11	201	6	85	7	63	6	33	1	7
Darlehen DB AG	145	185	150	168	395	1.009	407	1.276	67	1.100
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	43	121	37	170	70	327	20	195	6	9
Sonstige Finanzierungs- verbindlichkeiten	-	2.413	-	168	-	1.706	-	4.667	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	3.925	-	30	-	74	-	155	-	-
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	-	2.151	-	9	-	11	-	16	-	-
DERIVATIVE FINANZIELLE VERBINDLICH- KEITEN (NET/GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	29	84	24	63	35	417	7	74	-	-
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	2	-	2	-	6	-	4	-	0	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	474	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	60	-	5	-	1	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	0	-	0	-	0	3	-	-	-	-
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	786	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	88	-	6	-	1	-	-	-	-
Energiepreisderivate	32	-	18	-	52	-	8	-	-	-

31.12.2010 — in Mio. €	2011		2012		2013-2015		2016-2020		2021 FF.	
	Zins fix/ variabel	Tilgung								
FREIWILLIG ZU LEISTENDE ANGABEN IM ZUSAMMENHANG MIT DERIVATEN										
DERIVATIVE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE (NET SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Energiepreisderivate	32	-	18	-	52	-	8	-	-	-
FINANZIELLE ZUFLÜSSE AUS DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTEN (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-21	-79	-17	-60	-27	-404	-6	-72	-	-
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung mit Cashflow-Hedges	-	-1.258	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-149	-	-10	-	-1	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
FINANZGARANTIE	-	172	-	-	-	-	-	-	-	-

Einbezogen wurden alle Instrumente, die zum Jahresultimo 2011 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vereinbart wurden. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden auf Basis der am 31. Dezember 2011 (im Vorjahr: am 31. Dezember 2010) gültigen Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind dem frühestmöglichen Zeitsegment zugeordnet.

Den finanziellen Verbindlichkeiten stehen flüssige Mittel in Höhe von 820 Mio. € gegenüber, die sich insbesondere aus Kontoguthaben zusammensetzen.

Sonstige Angaben

(35) EVENTUALFORDERUNGEN, EVENTUALSCHULDEN UND BÜRGCHAFTSVERPFLICHTUNGEN

Eventualforderungen bestanden per 31. Dezember 2011 in Höhe von 3 Mio. € (im Vorjahr: 25 Mio. €) und umfassen überwiegend Forderungen aus Versicherungsansprüchen, die zum Bilanzstichtag noch nicht abgeschlossen waren. Der Rückgang ergibt sich aus der Realisierung eines Versicherungsanspruchs.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Eventualschulden aus		
der Begebung und Übertragung von Wechseln	0	1
der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	0	0
Gewährleistungsverpflichtungen	1	1
Sonstige Eventualschulden	54	60
Insgesamt	55	62

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

Darüber hinaus bestanden zum 31. Dezember 2011 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 112 Mio. € (im Vorjahr: 165 Mio. €). Des Weiteren dienten Sachanlagen mit Buchwerten von 223 Mio. € (im Vorjahr: 196 Mio. €) der Besicherung von Krediten, unter anderem der EUROFIMA an die DB AG; dies 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. Das US-Justizministerium (DOJ) hat am 30. September 2010 mit der Schenker AG und der BAX Global Inc. Schuldanerkenntnis- und Vergleichsvereinbarungen (Plea Agreements) zur Beendigung der in den USA anhängigen Kartellverfahren geschlossen. Die Plea Agreements sind am 9. Dezember 2011 von dem zuständigen US-Gericht genehmigt worden. Das Gericht hat für die nächsten zwei Jahre gesonderte Berichtspflichten gegenüber dem DOJ in Bezug auf die von DB Schenker Logistics ergriffenen Maßnahmen zur Kartellrechts-Compliance sowie für den Fall einer Einleitung weiterer Verfahren in den USA angeordnet. Damit ist das US-Kartellverfahren rechtskräftig abgeschlossen. 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. Im Verfahren vor der EU-Kommission steht nach der mündlichen Anhörung im Juli 2010 eine Entscheidung noch aus. Im August 2010 hatte die spanische Kartellbehörde ihre Bußgeldentscheidungen gegen mehrere Spediteure wegen Absprachen im Bereich Landfracht verhängt. Gegen Spain-Tir wurde ein Bußgeld in Höhe von 1,662 Mio. € festgesetzt. Verfahren weiterer Kartellbehörden wurden zwischenzeitlich eingestellt beziehungsweise beendet. Mit einem Abschluss aller kartellbehördlichen Verfahren ist nicht vor Ende des Jahres 2012 zu rechnen.

(36) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

Der Gesamtbetrag der sonstigen finanziellen Verpflichtungen beträgt zum 31. Dezember 2011 13.194 Mio. € (im Vorjahr: 8.265 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. €	31.12.2011	31.12.2010
Bestellobligo für den Erwerb von		
Sachanlagevermögen	8.057	3.306
immateriellen Vermögenswerten	3	3
Insgesamt	8.060	3.309

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

Verschiedene Gesellschaften des DB ML-Konzerns haben Vermögenswerte wie Immobilien, Gebäude, technische Anlagen und Maschinen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattungen im Rahmen von Operating-Lease-Verträgen angemietet.

Die Fälligkeit der zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

— in Mio. €	NOMINALWERTE	
	2011	2010
bis 1 Jahr	1.351	1.267
1 bis 2 Jahre	888	824
2 bis 3 Jahre	672	659
3 bis 4 Jahre	514	504
4 bis 5 Jahre	422	398
über 5 Jahre	1.287	1.304
Insgesamt	5.134	4.956

Der leichte Anstieg reflektiert die Geschäftsausweitung in dem Segment DB Schenker Logistics.

(37) VERKEHRSVERTRÄGE

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC-29 (Angabe – Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen).

Verkehrsverträge

Gesellschaften des DB ML-Konzerns wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und öffentlichen Einrichtungen gewähren. Dies betrifft insbesondere die DB Regio AG und deren Tochtergesellschaften, die Schienenpersonennahverkehr betreiben.

Die DB Regio AG und ihre Tochtergesellschaften erbringen Verkehrsleistungen aufgrund von Bestellungen. Hierzu werden mit dem jeweiligen Besteller der Verkehrsleistung (zum Beispiel Bundesland, Zweckverband, Nahverkehrsgesellschaft) sogenannte Verkehrsverträge über Schienenpersonennahverkehrsleistungen abgeschlossen, in denen Umfang und Qualität der Verkehrsleistung, deren Weiterentwicklung sowie deren Vergütung (Bestellerentgelt) geregelt sind.

Die hierfür erforderlichen Finanzmittel werden den Bundesländern vom Bund nach den Bestimmungen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Verfügung gestellt. Der Gesamtbetrag der von den Tochtergesellschaften des Segments DB Bahn Regio vereinnahmten Bestellerentgelte belief sich im Berichtsjahr auf 4.260 Mio. € (im Vorjahr: 4.247 Mio. €) (siehe Anhangziffer (1)).

Die Gesamtlaufrzeit der Verkehrsverträge beträgt in der Regel zwischen 8 und 15 Jahren. Die in den meisten inländischen Verkehrsverträgen verankerte Dynamisierung des Bestellerentgelts um 1,5% p.a., Erlöse aus Schlussabrechnungen für Vorjahre und erzielte Qualitätsverbesserungen konnten im Berichtsjahr Effekte aus Ausschreibungs- und Margenverlusten sowie Leistungskürzungen der Besteller auffangen.

Darüber hinaus existieren im Segment DB Arriva ähnlich gelagerte Verkehrsverträge mit ausländischen Bestellerorganisationen mit einem Volumen von 328 Mio. € (im Vorjahr: 107 Mio. €) (siehe Anhangziffer (1)).

Die Zahl der insgesamt gesicherten Verkehrsverträge bleibt bis Ende 2014 konstant, 80% der Verkehrsverträge verfügen über eine Laufzeit bis mindestens 2016, 50% bis mindestens 2018 und ein Drittel bis mindestens 2021. Eine Kündigung des jeweiligen Verkehrsvertrags durch den Besteller während der Laufzeit ist nur aus wichtigem Grund möglich. Für die Zeit nach dem Auslaufen der Verkehrsverträge ist eine Vergabe der Verkehrsleistungen im Wettbewerb zu erwarten.

Die erforderlichen Vermögenswerte zur Erbringung der Dienstleistungen, insbesondere Fahrzeuge, stehen nahezu ausschließlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften. Besondere Verpflichtungen nach Ablauf der Vertragslaufzeit bestehen im Regelfall nicht.

(38) BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Als dem DB ML-Konzern nahestehende Unternehmen und Personen im Sinne des IAS 24 (Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen) gelten:

- ::: der Bund als Eigentümer sämtlicher Anteile an der DB AG,
 - ::: die der Kontrolle der Bundesrepublik Deutschland unterstehenden Gesellschaften beziehungsweise Unternehmen (nachfolgend »Bundesunternehmen«),
 - ::: die DB AG und deren verbundene Gesellschaften, die nicht auf die DB ML AG übergegangen sind,
 - ::: verbundene nicht konsolidierte beziehungsweise assoziierte Gesellschaften sowie Gemeinschaftsunternehmen des DB ML-Konzerns sowie
 - ::: die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB ML AG sowie der DB AG und deren nahe Angehörige.
- Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden zu Bedingungen wie unter fremden Dritten abgeschlossen.

Die nahestehende Unternehmen und Personen betreffenden Beträge werden in den »Erläuterungen zur Bilanz« bei den betreffenden Positionen jeweils als »davon«-Angabe in Summe ausgewiesen. Einzelangaben finden sich unter den Anhangziffern (19), (28) und (29).

Hinweise und Erläuterungen zu Transaktionen zwischen dem DB ML-Konzern und der Bundesrepublik Deutschland sind unter den Anhangziffern (3), (5), (9), (13), (32), (36) und (37) ausgewiesen.

Wesentliche beziehungsweise gesondert berichtspflichtige wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB ML-Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen werden nachfolgend erläutert:

Beziehungen zur Bundesrepublik Deutschland

— in Mio.€	BUND	
	2011	2010
DB ML-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	912	913
Geleistete Miet- und Leasingzahlungen	0	0
Erhaltene Investitionszuschüsse	2	0
	914	913
DB ML-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	328	273
Erhaltene Miet- und Leasingzahlungen	0	0
Sonstige erbrachte Leistungen	25	33
	353	306
SONSTIGE ANGABEN		
Unbesicherte Forderungen	73	75
Ungesicherte Verbindlichkeiten	7	5

Der Kauf von Waren und Dienstleistungen betrifft im Wesentlichen die an den Bund gezahlten Entgelte im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamten sowie Kostenerstattungen für die Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich.

Im Jahr 2011 war der Einsatz von Kurzarbeit nur noch in sehr geringem Umfang erforderlich und endete zur Jahresmitte. Der DB ML AG wurden im Jahr 2011 von der Bundesagentur für Arbeit rund 1 Mio. € Kurzarbeitergeld und die darauf zu entrichtenden Beiträge zur Sozialversicherung erstattet.

Die Agentur für Arbeit erstattete der DB ML AG im Jahr 2011 beantragte Förderleistungen nach dem Altersteilzeitgesetz § 3 AltTZG i. V. m. §§ 4, 16 AltTZG in Höhe von rund 7 Mio. €. Der Anspruch auf diese Erstattungsleistungen wird durch die Wiederbesetzung des durch Altersteilzeit frei gewordenen Arbeitsplatzes begründet.

Der Verkauf von Waren und Dienstleistungen betrifft unter anderem erbrachte Beförderungsleistungen für Schwerbehinderte, Wehrpflichtige und Zivildienstleistende sowie Bundeswehrtransporte. Das Angebot »Familienheimfahrten« der DB wurde durch den Beschluss der Bundesregierung, die »Allgemeine Wehrpflicht« zum 1. Juli 2011 auszusetzen, nur noch deutlich reduziert in Anspruch genommen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund bestehen aus sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 6 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €).

Beziehungen zu Bundesunternehmen

Die im Berichtsjahr und im Vorjahr mit Bundesunternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen ganz überwiegend den operativen Geschäftsbereich und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung für den DB ML-Konzern. Die entstandenen Forderungen beziehungsweise Verbindlichkeiten waren zum Stichtag nahezu vollständig beglichen.

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

Beziehungen zur DB AG sowie deren verbundenen konsolidierten und nicht konsolidierten Unternehmen

	2011	2010
DB ML-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Trassennutzung (Materialaufwand)	3.359	3.341
Energieverrechnung (Materialaufwand)	1.560	1.477
Stationsnutzung (Materialaufwand)	624	611
Zinsaufwendungen (Zinsergebnis)	370	339
Nutzung örtlicher Infrastruktur (Materialaufwand)	217	217
Konzernumlage (sonstige betriebliche Aufwendungen)	177	183
Übrige Aufwendungen	547	578
	6.854	6.746
Finanzschulden und andere Verbindlichkeiten ¹⁾	9.416	10.437
davon Finanzschulden ¹⁾	9.268	9.368
DB ML-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Konzernumlage (sonstige betriebliche Erträge)	145	154
Umsatzerlöse aus Transportleistungen (Umsatzerlöse)	168	171
DV-Leistungen (Umsatzerlöse)	176	166
Telematik (Umsatzerlöse)	165	127
Instandhaltung Anlagen (Umsatzerlöse beziehungsweise sonstige betriebliche Erträge)	173	168
Vermietung und Verpachtung (Umsatzerlöse)	96	88
Zinserträge (Zinsergebnis)	2	5
Gebäudemanagement (Umsatzerlöse)	26	31
Übrige Erträge	583	583
	1.534	1.493
Forderungen und sonstige Vermögenswerte ¹⁾	187	385
davon Finanzforderungen ¹⁾	0	177

¹⁾ Angabe erfolgt zum Abschlussstichtag.

Leistungsbeziehungen zu verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen, assoziierten Gesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen

	2011	2010
DB ML-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Materialaufwand	139	102
Beiträge an Verkehrsverbände (sonstige betriebliche Aufwendungen)	5	6
Dienstleistungen (sonstige betriebliche Aufwendungen)	3	4
Übrige Aufwendungen	5	10
	152	122
DB ML-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Umsatzerlöse aus Transportleistungen (Umsatzerlöse)	580	545
Sonstige Umsatzerlöse (Umsatzerlöse)	21	19
Erlöse aus dem Verkauf von Fahrzeugen (sonstige betriebliche Erträge)	1	1
Dienstleistungen (sonstige betriebliche Erträge)	0	0
Übrige Erträge	27	18
	629	583

Wesentliche Finanzbeziehungen zu verbundenen nicht konsolidierten Unternehmen, assoziierten Gesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen bestehen nicht.

Beziehungen zum Vorstand und Aufsichtsrat der DB ML AG

Nachfolgend werden die Transaktionen zwischen dem DB ML-Konzern und den Mitgliedern des Vorstands beziehungsweise des Aufsichtsrats und den Unternehmen dargestellt, an denen Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats mehrheitlich beteiligt sind.

— in T €	2011	2010
DB ML-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	19.311	16.386
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	492	782
DB ML-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	77.853	61.106
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	4.968	7.229

Die vom DB ML-Konzern (Leistungserbringer) erwirtschafteten Umsatzerlöse in Höhe von 19.311 T € (im Vorjahr: 16.386 T €) betreffen ganz überwiegend Transport- und Speditionsleistungen der Segmente DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics, die mit 2.637 T € (im Vorjahr: 1.666 T €) gegenüber der SMS GmbH-Gruppe und mit 16.655 T € (im Vorjahr: 14.714 T €) gegenüber der Georgsmarienhütte Holding GmbH-Gruppe erbracht wurden.

Die vom DB ML-Konzern eingekauften Waren und Dienstleistungen (Leistungsempfänger) betreffen fast ausschließlich Lieferungen der Georgsmarienhütte Holding GmbH-Gruppe.

Vergütung des Vorstands

— in T €	2011	2010
Gesamtbezüge des Vorstands	3.256	3.656
fixer Anteil	1.604	1.561
variabler Anteil	1.652	2.095
Abfindungen einschließlich Nebenbezügen	0	0
kurzfristige Bezüge	2.389	3.010
langfristig fällige Bezüge ¹⁾	867	646
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen	3.604	3.390
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen ²⁾	51.043	51.783

¹⁾ Die langfristigen Bezüge betreffen mit 507 T € Bezüge für Altersversorgung und mit 360 T € Long-term Incentives.

²⁾ Angabe der Defined Benefit Obligation.

Kredite und Vorschüsse wurden den Vorstandsmitgliedern im Berichtsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Vergütung des Aufsichtsrats

— in T €	2011	2010
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	114	133
davon kurzfristige Bezüge	114	133
davon fester Anteil	86	90
davon Sitzungsgeld	26	26
davon geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen	0	5
davon Vergütungen für Aufsichtsrats-/Beiratsstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der DB ML AG (inklusive Sitzungsgeldern)	2	12

Bezüge für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen fielen nicht an. Pensionsverpflichtungen für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen bestehen nicht.

Kredite und Vorschüsse wurden den Aufsichtsratsmitgliedern im Berichtsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen.

Die Individualisierung sowie weitere Details zu den Bezügen der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder sind im Vergütungsbericht auf den Seiten 43 bis 46 des Geschäftsberichts enthalten.

(39) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag haben sich nicht ergeben.

(40) BEFREIUNG VON TOCHTER- UNTERNEHMEN VON DEN OFFENLEGUNGSVORSCHRIFTEN DES HANDELSGESETZBUCHS

Die folgenden Tochterunternehmen beabsichtigen, von der Möglichkeit des §264 Abs. 3 HGB Gebrauch zu machen und ihren Jahresabschluss nicht offenzulegen:

- ::: A. Philippi GmbH, Quierschied
- ::: AMEROPA-REISEN GmbH,
Bad Homburg v. d. Höhe
- ::: Anerist & Schneider GmbH, Saarbrücken
- ::: Anerist+Schneider Automotive Service GmbH,
Saarwellingen
- ::: Anerist+Schneider Möbel-Logistik GmbH,
Saarbrücken
- ::: Autokraft GmbH, Kiel
- ::: Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin
- ::: BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn
- ::: BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH,
Ludwigshafen am Rhein
- ::: BRN Stadtbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein
- ::: BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede
- ::: BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld
- ::: BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf
- ::: DB Busverkehr Hessen GmbH, Weiterstadt
- ::: DB Dialog Telefonservice GmbH, Berlin
- ::: DB Dienstleistungen GmbH, Berlin
- ::: DB European Railservice GmbH, Dortmund
- ::: DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main
- ::: DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main
- ::: DB Intermodal Services GmbH, Mainz
- ::: DB International GmbH, Berlin
- ::: DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin
- ::: DB Media & Buch GmbH, Kassel
- ::: DB Rent GmbH, Frankfurt am Main
- ::: DB Schenker BTT GmbH, Mainz
- ::: DB Schenker Nieten GmbH, Freilassing
- ::: DB Schenker Rail Automotive GmbH, Kelsterbach
- ::: DB Schenker Rail Corridor
Operations GmbH, Mainz
- ::: DB Schenker Rail GmbH, Mainz
- ::: DB Sicherheit GmbH, Berlin
- ::: DB Stadtverkehr Bayern GmbH, Coburg
- ::: DB Systel GmbH, Frankfurt am Main
- ::: DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main
- ::: DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg
- ::: ECO-Trucking GmbH, Coburg
- ::: ELAG Emden Lagerhaus und
Automotive GmbH, Emden
- ::: ELSPED Speditions-Gesellschaft m.b.H.,
Hamburg
- ::: EVAG Emden Verkehrs und Automotive
Gesellschaft mbH, Emden
- ::: EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz
- ::: Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH,
Schwäbisch Hall
- ::: H. Albrecht Speditions Gesellschaft mit
beschränkter Haftung, Frankfurt am Main
- ::: Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode-
Honerdingen
- ::: Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg
- ::: Heider Stadtverkehr GmbH, Heide
- ::: Intertec GmbH, Landau in der Pfalz
- ::: Intertec Retail Logistics GmbH,
Landau in der Pfalz
- ::: Inter-Union Technohandel GmbH,
Landau in der Pfalz
- ::: Karpeles Flight Services GmbH,
Frankfurt am Main
- ::: NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH,
Münster/Westfalen
- ::: Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg
- ::: ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz
- ::: RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg
- ::: Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart
- ::: Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB -,
Braunschweig
- ::: Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf
- ::: Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel
- ::: Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit
beschränkter Haftung, München
- ::: RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH,
Koblenz
- ::: RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH,
Aachen
- ::: RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel
- ::: RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH,
Karlsruhe
- ::: Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken
- ::: SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau
- ::: Schenker (BAX) Europe Holding GmbH, Essen
- ::: SCHENKER AIR TRANSPORT GmbH, Kelsterbach
- ::: Schenker Aktiengesellschaft, Essen
- ::: SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH, Dortmund
- ::: Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main
- ::: SCHENKER INTERNATIONAL
AKTIENGESELLSCHAFT, Essen
- ::: Schenker NIGHT PLUS GmbH, Wülfrath
- ::: Stinnes Beteiligungs-Verwaltungs GmbH, Essen
- ::: Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co. KG,
Mülheim an der Ruhr
- ::: Stinnes Logistics GmbH, Essen
- ::: Südwest Mobil GmbH, Mainz
- ::: TLS Transa Logistik & Service GmbH,
Offenbach am Main
- ::: TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main
- ::: Trilag Geschäftsführungs GmbH, Trier
- ::: Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU -,
Aschaffenburg
- ::: Verkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein mbH,
Flensburg
- ::: WB Westfalen Bus GmbH, Münster
- ::: Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen
- ::: Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin
- ::: Zweite Kommanditgesellschaft Stinnes Immo-
biendienst GmbH & Co., Mülheim an der Ruhr

(41) ANTEILSBESITZLISTE

Die Anteilsbesitzliste ist auf den nachfolgenden Seiten dargestellt. Darin sind die Gesellschaften aus dem erworbenen Geschäft von Arriva in Deutschland nicht enthalten, da uns entsprechende Informationen aufgrund kartellrechtlicher Auflagen nicht vorliegen. Informationen zur Arriva Deutschland GmbH, Viechtach, und ihren Tochterunternehmen sind im Bundesanzeiger unter www.ebundesanzeiger.de erhältlich.

**Aufstellung des Anteilsbesitzes DB MLAG
(gemäß §313 Abs. 2 HGB)**

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB BAHN FERNVERKEHR			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Bahn Italia S.r.l., Verona / Italien	EUR	13.321	100,00
DB European Railservice GmbH, Dortmund ²⁾	EUR	-197	100,00
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	2.128.480	100,00
DB Reise & Touristik Suisse SA, Basel / Schweiz	CHF	482	100,00
DBAutoZug GmbH, Dortmund ²⁾	EUR	134.126	100,00
GERMAN RAIL UK LIMITED, London / Großbritannien	GBP	-23	100,00
le train DB S.A.S., Paris / Frankreich	EUR	1.517	100,00
AT EQUITY			
Alleo GmbH, Saarbrücken ²⁾	EUR	157	50,00
RailLink B.V., Amsterdam / Niederlande ^{2),6)}	EUR	-5.875	25,00
Railteam B.V., Amsterdam / Niederlande ^{2),3),6)}	EUR	82	25,00
Rheinalp GmbH, Freiburg im Breisgau ^{2),4)}	EUR	86	50,00
DB BAHN REGIO			
VOLLKONSOLIDIERT			
A. Philippi GmbH, Quierschied ²⁾	EUR	406	100,00
Autokraft GmbH, Kiel ²⁾	EUR	8.663	100,00
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin ²⁾	EUR	3.910	100,00
BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn ²⁾	EUR	2.206	100,00
BERLIN LINIEN BUS Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin	EUR	26	65,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein ²⁾	EUR	13.329	100,00
BRN Stadtbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein ²⁾	EUR	205	100,00
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede ²⁾	EUR	4.558	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	5.556	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.707	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld ²⁾	EUR	11.409	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf ²⁾	EUR	4.284	100,00
DB Busverkehr Hessen GmbH, Weiterstadt ²⁾	EUR	-107	100,00
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	1.816.314	100,00
DB Regio Nord GmbH, Hannover ²⁾	EUR	25	100,00
DB Regio NRW GmbH, Düsseldorf ²⁾	EUR	280.023	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	67.482	100,00
DB Stadtverkehr Bayern GmbH, Coburg ²⁾	EUR	32	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm ²⁾	EUR	24.667	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall ²⁾	EUR	350	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode-Honerdingen ²⁾	EUR	25	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg ²⁾	EUR	557	100,00
Heider Stadtverkehr GmbH, Heide ²⁾	EUR	54	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	829	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster / Westfalen ²⁾	EUR	1.390	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg ²⁾	EUR	13.779	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz ²⁾	EUR	5.212	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg ²⁾	EUR	10.135	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart ²⁾	EUR	16.009	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig ²⁾	EUR	7.105	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf ²⁾	EUR	3.071	70,00
Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden	EUR	5.700	51,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel ²⁾	EUR	15.492	100,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München ²⁾	EUR	12.383	100,00
RegioTram Betriebsgesellschaft mbH, Kassel	EUR	185	50,96
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	281	48,69
Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH, Montabaur	EUR	119	61,36
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz ²⁾	EUR	9.556	74,90
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen ²⁾	EUR	1.348	100,00
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel ²⁾	EUR	521	100,00
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe ²⁾	EUR	7.176	100,00
Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken ²⁾	EUR	9.466	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin ²⁾	EUR	169.568	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg ²⁾	EUR	61.973	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau ²⁾	EUR	6.793	100,00
Südwest Mobil GmbH, Mainz ²⁾	EUR	51	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Aschaffenburg ²⁾	EUR	2.579	100,00
Verkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein mbH, Flensburg ²⁾	EUR	59	100,00
Verkehrsgesellschaft Schwalm-Eder mbH (VSE), Kassel	EUR	26	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster ²⁾	EUR	6.015	100,00
WBL GmbH, Berlin	EUR	8.482	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen ²⁾	EUR	10.208	100,00
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin ²⁾	EUR	414	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
AT EQUITY			
»Steig ein« GmbH, Kempten ^{2),4)}	EUR	34	23,33
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg ^{2),4)}	EUR	97	25,31
die linie GmbH, Kellinghusen ^{2),5)}	EUR	1.043	25,00
ETP EURO TRAFFIC PARTNER GmbH, Chemnitz ^{2),6)}	EUR	447	12,75
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen	EUR		30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{2),3)}	EUR	144	47,50
Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück ^{2),8)}	EUR	11	50,00
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2),4)}	EUR	10.249	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen	EUR		50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{2),3)}	EUR	1.218	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden (Main) ^{2),4)}	EUR	9	25,00
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{2),6)}	EUR	4	46,90
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld ^{2),4)}	EUR	58	31,30
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{2),6)}	EUR	77	33,33
Regionalverkehr Bayerisch Schwaben GmbH (RBS), Augsburg ^{2),4)}	EUR	119	50,00
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg ^{2),6)}	EUR	411	45,00
Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH, Ingelheim am Rhein ^{2),7)}	EUR	127	38,33
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),5)}	EUR	50	30,00
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{2),4)}	EUR	25	45,20
TGO – Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{2),5)}	EUR	225	48,50
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim ^{2),4)}	EUR	206	33,94
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH, Kaiserslautern ⁵⁾	EUR	29	61,67
Verkehrsgemeinschaft Aalen GmbH (VGA), Aalen ^{2),6)}	EUR	64	26,67
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{2),4)}	EUR	61	16,67
Verkehrsgemeinschaft Schwäbisch Gmünd GmbH (VSG), Schwäbisch Gmünd ^{2),5)}	EUR	29	25,00
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser ²⁾	EUR	26	47,00
Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Lauda-Königshofen ^{2),4)}	EUR	48	42,19
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{2),5)}	EUR	30	34,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH – VVM, Würzburg ^{2),4)}	EUR	28	19,82
Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN), Bremen ^{2),4)}	EUR	108	21,47

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{2),3)}	EUR	52	26,92
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{2),4)}	EUR	40	21,00
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{2),4)}	EUR	17	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{2),6)}	EUR	88	33,08
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{2),4)}	EUR	327	32,50
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Flensburg ^{2),4)}	EUR	648	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Flensburg ^{2),4)}	EUR	366	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier ^{2),3)}	EUR	58	38,46
Völklinger Verkehrsgesellschaft mbH, Völklingen ^{2),7)}	EUR	229	25,50
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{2),4)}	EUR	284	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{2),4)}	EUR	89	40,00
ZOB Zentral-Omnibus-Bahnhof GmbH, Bremen ^{2),4)}	EUR	29	25,60
AT COST			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{2),4)}	EUR	229	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil ^{2),4)}	EUR	90	70,20
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{2),4)}	EUR	139	52,92
DB ARRIVA			
VOLLKONSOLIDIERT			
A & T Motor Retailing Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.514	100,00
ACTIJOVEN CONSULTING & TRAVELLING s.l., Madrid/Spanien	EUR	483	100,00
AJ Transit Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Alliance Rail Holdings Ltd, York/Großbritannien	GBP	-283	75,10
Alliance Rail Management Ltd, York/Großbritannien	GBP	0	75,10
Alnery 1345 Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Ambermile Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	99	100,00
APS (Leasing) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	-17.424	100,00
Arriva (2007) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	378.333	100,00
Arriva (Doxford) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Abbey Line Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Achterhoek – Rivierenland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	63.704	100,00
Arriva Beheer NV, Heerenveen/Niederlande	EUR	-1.483	100,00
Arriva Brabant BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	-14	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Bus & Coach Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	20.883	100,00
Arriva Bus and Coach Finance Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.064	100,00
Arriva Bus and Coach Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.978	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (1) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.465	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (2) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.166	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (3) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.831	100,00
Arriva Bus and Coach Rental (4) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	-2.230	100,00
Arriva Busfleet NV, Heerenveen/Niederlande	EUR	-4.734	100,00
Arriva Cheshire Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.251	100,00
Arriva Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-64	100,00
Arriva Concessie BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00
Arriva Coöperatie W.A., Heerenveen/Niederlande	EUR	691.011	100,00
Arriva Croydon & North Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-16	100,00
Arriva Cymru Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.579	100,00
Arriva Danmark A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	1.449.716	100,00
Arriva DAV BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	-1.874	100,00
Arriva Derby Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.835	100,00
Arriva Durham County Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.679	100,00
Arriva East Herts & Essex Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.085	100,00
Arriva Finance Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	76.550	100,00
Arriva Finance Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.618	100,00
Arriva Finance Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Findiv Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	259.966	100,00
Arriva Fox County Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Guildford & West Surrey Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.524	100,00
Arriva Holding Česká Republika s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	618.700	100,00
Arriva Hongarije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	33.468	100,00
Arriva HWGO BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	155	100,00
Arriva Insurance A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	51.874	100,00
Arriva Insurance Company (Gibraltar) Limited, Gibraltar/Gibraltar	GBP	5.530	100,00
Arriva International (2) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	52	100,00
Arriva International (7) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	151.922	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva International (Northern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	357.999	100,00
Arriva International (Southern Europe) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	357.998	100,00
Arriva International Finance Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	372.706	100,00
Arriva International Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	327.019	100,00
Arriva International Trains (Leasing) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	12.696	100,00
ARRIVA INVESTIMENTOS SGPS, SA, Almada/Portugal	EUR	216.877	99,99
Arriva Italia S.R.L., Bergamo/Italien	EUR	17	100,00
Arriva Italia s.r.l., Mailand/Italien	EUR	176.811	99,99
Arriva Kent & Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.129	100,00
Arriva Kent Thameside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	11.802	100,00
Arriva Leasing (UK) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
ARRIVA LISBOA TRANSPORTES SA, Almada/Portugal	EUR	8	99,99
Arriva Liverpool Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	716	100,00
Arriva London Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
ARRIVA LONDON NORTH EAST LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.752	100,00
ARRIVA LONDON NORTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	98.995	100,00
ARRIVA LONDON SOUTH LTD, Sunderland/Großbritannien	GBP	24.994	100,00
Arriva Magyarorszag Vagyonkezeló Kft, Budapest/Ungarn	HUF	7.718.603	100,00
Arriva Malta Finance & Investments Limited, Valletta/Malta	EUR	587.241	99,99
Arriva Malta Holdings Limited, Valletta/Malta	EUR	582.423	100,00
Arriva Malta Limited, Qormi/Malta	EUR	-4.398	66,67
Arriva Manchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-1.032	100,00
Arriva Medway Towns Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.231	100,00
Arriva Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	10.545	100,00
Arriva Midlands Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.653	100,00
Arriva Midlands North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	11.840	100,00
Arriva Motor Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	140.858	100,00
Arriva Motor Retailing Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	67.492	100,00
Arriva Multimodaal BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	18	100,00
Arriva Noroeste s.l., Ferrol/Spanien	EUR	72.549	100,00
Arriva North East Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.320	100,00
Arriva North West Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-861	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva Northumbria Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.155	100,00
Arriva Openbaar Vervoer NV, Heerenveen/Niederlande	EUR	37.933	100,00
Arriva Passenger Services (International) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-156	100,00
Arriva Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	785.725	100,00
Arriva Passenger Services Pension Trustees Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Personenvervoer Nederland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	225.069	100,00
Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien	GBP	621.995	100,00
Arriva Polen Holding B.V., Heerenveen/Niederlande	EUR	6.561	100,00
Arriva Polska Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	24.363	100,00
ARRIVA PORTUGAL – TRANSPORTES LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	9.788	99,99
Arriva RP Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	5.908	100,00
Arriva Scotland West Limited, Inchinnan/Großbritannien	GBP	1.993	100,00
Arriva Slowakije Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	19	100,00
Arriva Southend Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	6.282	100,00
Arriva Southern Counties Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	680	100,00
Arriva Sverige AB, Helsingborg/Schweden	SEK	440.391	100,00
Arriva Tag AB, Malmö/Schweden	SEK	47.702	100,00
Arriva Techniek BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	302	100,00
Arriva Tees & District Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	625	100,00
Arriva Teeside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	237	100,00
Arriva the Shires Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.048	100,00
Arriva Tog A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	432.184	100,00
Arriva Touring BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	2.751	100,00
Arriva Tours Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	5	100,00
Arriva Trains (Poland) Limited, Sunderland/Großbritannien	EUR	686	100,00
Arriva Trains Merseyside Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	21.110	100,00
Arriva Trains Northern Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	48.736	100,00
Arriva Trains Scotrail Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva Trains Wales Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	64.152	100,00
Arriva Transport Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	109	100,00
ARRIVA TRANSPORTES DA MARGEM SUL, SA, Almada/Portugal	EUR	82.201	99,99
Arriva Trustee Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Arriva UK Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	151.166	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Arriva vlaky s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	-1.248	100,00
Arriva Wadden BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	2.002	100,00
Arriva Waterland Rivierenland BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	2.985	100,00
Arriva Watford Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	5	100,00
Arriva West Sussex Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	4.331	100,00
Arriva Yorkshire Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.660	100,00
Arriva Yorkshire North Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	600	100,00
Arriva Yorkshire South Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.263	100,00
Arriva Yorkshire West Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.374	100,00
Arriva Zuid Europa Holding BV, Heerenveen/Niederlande	EUR	570.350	100,00
Arrowline (Travel) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	41	100,00
ASC 2001 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	245.884	100,00
At Seat Catering (2003) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-12	100,00
AUTOBUSES GREISI S.L., Madrid/Spanien	EUR	261	100,00
AUTOCARES FRAY ESCOBA SLU, Madrid/Spanien	EUR	1.233	100,00
Autocares Mallorca, s.l., Alcudia/Spanien	EUR	5.126	100,00
Autocares Pujols.l., Alcudia/Spanien	EUR	-132	100,00
Autoservizi F.V.G. S.P.A. – SAF, Udine/Italien	EUR	64.115	60,00
B.B. Motors (Bristol) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Bergamo Trasporti Est S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	93,66
Bergamo Trasporti Ovest S.c.a.r.l., Bergamo/Italien	EUR	10	65,76
BOSAK BUS spol. s r.o., Dobris/Tschechische Republik	CZK	47.673	100,00
Botniatag AB, Stockholm/Schweden	SEK	14.971	60,00
British Bus (1993) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1	100,00
British Bus (Properties) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	66.608	100,00
British Bus Group Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	43.138	100,00
British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-7.003	100,00
Broadwood Finance Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-42.546	100,00
Bus Nord Balear s.l., Alcudia/Spanien	EUR	-2.798	100,00
Buscompagniet 2004 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	9.435	100,00
BUSCOMPAGNIET ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	124.969	100,00
BUSDAN 20 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	1.739	100,00
BUSDAN 21 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	154.966	100,00
BUSDAN 24 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	8.107	100,00
BUSDAN 25 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	6.103	100,00
BUSDAN 26 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	-21.053	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
BUSDAN 27 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	-25.383	100,00
BUSDAN 28 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	-21.663	100,00
BUSDAN 29 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	-21.991	100,00
BUSDAN 29.1 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	-25.090	100,00
BUSDAN 30 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	-8.219	100,00
BUSDAN 31 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	-1.926	100,00
BUSDAN 32 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	873	100,00
BUS-SERVICE SLOVAKIA, spol. s r.o., Komarno/Slowakei	EUR	1.104	100,00
BWS Cymru Cyfyngedig, Sunderland/Großbritannien	GBP	5	100,00
Caserapid Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	241	100,00
CDK Ejendomme 2005 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	914	100,00
CDK Fleet Management A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	1.202	100,00
CDK Service A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	226	100,00
Chase Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-212	100,00
Chiltern Railway Company Limited, London/Großbritannien	GBP	-25.953	100,00
Classic Buses (Stanley) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Classic Coaches (Continental) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	214	100,00
Classic Trim Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Clydeside Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
COMBUS EJENDOMME ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	27.517	100,00
Cooperativa Bergamasca Trasporti a r.l., Bergamo/Italien	EUR	-69	59,52
County Bus Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	98	100,00
Cowie Contract Hire Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Cowie Lease Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Crossville Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1	100,00
CTD Leasing 2001 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	513	100,00
Curtis Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	104	100,00
DB Regio Essex Thameside Limited, London/Großbritannien	GBP	0	100,00
DB Regio Sverige AB, Stockholm/Schweden	SEK	63.178	100,00
DB Regio Tyne and Wear Limited, London/Großbritannien	GBP	-2.500	100,00
DB Regio UK Limited, London/Großbritannien	GBP	-11.296	100,00
Derby City Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	11	100,00
Derby Omnibus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.420	100,00
East Coast Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Eastern Tractors (1981) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Eastern Tractors (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
EMPRESA DE BLAS Y CIA S.L., Madrid/Spanien	EUR	75.127	100,00
ESFERA BUS SLU, Madrid/Spanien	EUR	1.127	100,00
ESFERA UNIVERSAL SLU, Madrid/Spanien	EUR	18.928	100,00
Estacion de autobuses de Ferrol S.A., Ferrol/Spanien	EUR	261	80,14
ET Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
EUROBUS-INVEST Regionalis Kozkedesfejlesztési Zrt, Budapest/Ungarn	HUF	3.676.352	100,00
EUROBUS-INVEST SLOVAKIA, s.r.o., Komarno/Slowakei	EUR	22.747	100,00
Eurocare Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	283	100,00
Excel Gatwick Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	17	100,00
Excel Passenger Logistics Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	182	100,00
Fareway Passenger Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2	100,00
Fickling Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Flight Delay Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	87	100,00
Foxhound Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	168	100,00
GCRC Holdings Limited, Bristol/Großbritannien	GBP	46.626	100,00
Grand Central Railway Company Limited, Bristol/Großbritannien	GBP	-37.680	100,00
Great North Eastern Railway Company Ltd, York/Großbritannien	GBP	0	75,10
Great North Western Railway Company Ltd, York/Großbritannien	GBP	0	75,10
Green Travel Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3	100,00
Greenline Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00
Grey Green Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00
Guildford & West Surrey Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3	100,00
GW Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Hanger Trucks Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Hoppanstopper Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	3	100,00
Horsham Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	62	100,00
Hylton Castle Motors Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	84	100,00
INFRA-S, spol. s r.o., Komarno/Slowakei	EUR	1.400	100,00
INTER-BUS INVEST Befektetési Zrt, Budapest/Ungarn	HUF	1.153.236	100,00
JTL 2004 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	3.291	100,00
JTL 2009 ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	14.017	100,00
K Line Travel Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	195	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Kennan Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Lecco Trasporti S.c.a.r.l., Lecco/Italien	EUR	10	56,94
Linkline Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	15	100,00
Liverline Travel Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1	100,00
LJ Transit (Southern) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London & Country Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	282	100,00
London and Northwestern Railway Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	- 3.504	99,97
London Country Bus (North West) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London Pride (Bus Sales) Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	65	100,00
London Pride Bus and Coach Sales Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	41	100,00
London Pride Engineering Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
London Pride Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	452	100,00
London Pride Sightseeing Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.388	100,00
Londonlinks Buses Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	- 6	100,00
LSK Leasing A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	2.663	100,00
M40 Trains Limited, London/Großbritannien	GBP	39.571	100,00
Maidstone & District Advertising Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-13	100,00
Maidstone & District Motor Services Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.046	100,00
Maldencrest Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1	100,00
Meadowhall Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	52	100,00
Merseyrail Electrics Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Merseyrider Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	66	100,00
Merseyside Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Midland Red North Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Milton Keynes Coaches Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MK Metro Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	7.792	100,00
Moor-dale Coaches Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	678	100,00
Motor Coach (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	553	100,00
MTL (Heysham) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MTL Asset Management Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
MTL Northern Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
MTL Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	29.289	100,00
MTL Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00
MTL Transport Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	61	100,00
MTL Trust Holdings Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	15	100,00
NETOSEC SLU, Madrid/Spanien	EUR	337	100,00
Network Colchester Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	556	100,00
New Enterprise Coaches (Tonbridge) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-286	100,00
North British Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.369	100,00
North East Bus Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	16.234	100,00
North East Bus Properties Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	118	100,00
North Western Road Car Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	28	100,00
Northern Spirit Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Rail Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	25	100,00
Northern Spirit Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northern Spirit Travel Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Northumbria Motor Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	126	100,00
NV Arriva Groningen, Heerenveen/Niederlande	EUR	4.311	100,00
NV Personeel de Noord-Westhoek, Heerenveen/Niederlande	EUR	421	100,00
OFJ Connections Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	276	100,00
OFJ Ground Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	63	100,00
OSNADO spol. s.r.o., Svoboda nad Upou/Tschechische Republik	CZK	44.564	100,00
Peter Sherratt Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Pickerings Transport Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	1.032	100,00
Premier Buses Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	2.102	100,00
Proudmutual Fleet Management Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	221	100,00
RDS bus s.r.o., Babylon/Tschechische Republik	EUR	73	100,00
Regional Railways North East Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
RIVIERA TRASPORTI LINEA S.P.A., Imperia/Italien	EUR	-1.226	79,99

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Runway Motors (Bristol) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
S.A.B. AUTOSERVIZI S.R.L., Bergamo/Italien	EUR	28.853	99,99
S.A.L. Servizi automobilistici Lecchesi S.R.L., Lecco/Italien	EUR	6.743	99,99
S.I.A. Società Italiana Autoservizi S.P.A., Brescia/Italien	EUR	42.364	99,99
SAB Piemonte S.r.l. a socio unico, Grugliasco (TO)/Italien	EUR	6.664	99,99
SAD-BUSZ Szemelyszallitasi es Szolgaltato Kft, Szekesfehervar/Ungarn	HUF	3.083	100,00
SADEM - SOCIETA' PER AZIONI, Turin/Italien	EUR	18.299	99,99
SAIA TRASPORTI S.P.A., Brescia/Italien	EUR	21.145	99,99
SBM ApS, Kastrup/Dänemark	DKK	9.972	100,00
Selby and District Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8	100,00
SERVICIOS INTEGRALES BUS & TRUCK S.A., Madrid/Spanien	EUR	293	100,00
Slovenska autobusova doprava Michalovce, a.s., Michalovce/Slowakei	EUR	9.629	60,14
Slovenska autobusova doprava Nove Zamky, a.s., Nove Zamky/Slowakei	EUR	7.571	60,36
South Lancs Transport Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	120	100,00
Stevensons Bus Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Stevensons of Uttoxeter Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	531	100,00
T.Cowie Property Developments (Sheffield) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-35	100,00
Teaside Motor Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3	100,00
Teaside Bus Services Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Tellings Golden Miller Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-1.853	100,00
TGM (Holdings) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	8.026	100,00
TGMGroup Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-7.566	100,00
The Beeline Buzz Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	3.743	100,00
The Keep Motor Group (Epsom) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Keep Motor Group (High Wycombe) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Keep Motor Group (Wolverhampton) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Keep Motor Group (Worcester) Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Keep Trust Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
The Original London Sightseeing Tour Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	5.215	100,00
The Original Passenger Picture Show Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	880	100,00
The Proudmutual Transport Group Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	113	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
TL Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Transcare Solutions Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	-9	100,00
TRANSCENTRUM bus s.r.o., Kosmonosy/Tschechische Republik	CZK	57.837	100,00
Transportes Sul do Tejo S.A., Almada/Portugal	EUR	-2.507	99,99
TRANSURBANOS DE GUIMARAES TP, LDA, Guimaraes/Portugal	EUR	798	99,99
Trasporti Brescia Nord S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	91,99
Trasporti Brescia Sud S.c.a.r.l., Brescia/Italien	EUR	100	92,99
Trolebuses Coruna Carballo S.A., Ferrol/Spanien	EUR	224	98,38
TUF-TRANSPORTES URBANOS DE FAMILICAO, LDA, Vila Nova de Famalicao/Portugal	EUR	-282	66,66
U Drive Rental Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Uddannelsescenteret for kollektiv trafik A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	21.599	100,00
United Automobile Services Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	13.085	100,00
Upperchance Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
Utbildningscenteret för kollektivtrafik AB, Malmö/Schweden	SEK	4.702	100,00
Viajes Ideal S.L., Ferrol/Spanien	EUR	3	100,00
Viking Tours and Travel Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	242	100,00
VSK Bus 2007 A/S, Kastrup/Dänemark	DKK	370.024	100,00
West Riding Automobile Company Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	0	100,00
XC Trains Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	68.332	100,00
Yorkshire Bus Group Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	38.544	100,00
Yorkshire Bus Holdings Ltd, Sunderland/Großbritannien	GBP	34.408	100,00
Yorkshire Woolen District Transport Co Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	68	100,00
AT EQUITY			
Aquabus BV, Heerenveen/Niederlande ^{2),3),4)}	EUR	4.050	50,00
Barraqueiro SGPS SA, Lissabon/Portugal ³⁾	EUR	195.007	31,50
Bergamo Trasporti Sud Scarl, Bergamo/Italien ^{2),3)}	EUR	10	25,57
Bus Point Srl, Lallio (BG)/Italien ²⁾	EUR	125	30,00
Centrebus Holdings Limited, Leicester/Großbritannien ¹⁾	GBP	155	40,00
Estacion Autobuses de Pobra, Ferrol/Spanien ⁴⁾	EUR	9	33,33
Explotacion Gasoleos de la Coruna, s.l., Ferrol/Spanien ⁴⁾	EUR	98	40,00
EXTRA.TO S.c.a.r.l., Turin/Italien	EUR		30,01
Garda Trasporti Scarl, Desenzano del Garda (BS)/Italien ^{2),3)}	EUR	20	23,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Great Park Bus Company Limited, Sunderland/Großbritannien ¹¹⁾	GBP	0	50,00
Intercambiador de Transportes Principe PIO S.A., Madrid/Spanien ^{2),3)}	EUR	9.362	30,00
KM S.P.A., Cremona/Italien ³⁾	EUR	4.671	49,00
London Overground Rail Operations Limited, London/Großbritannien ^{2),3)}	GBP	10.003	50,00
Omnibus partecipazioni S.R.L., Mailand/Italien ^{2),3)}	EUR	7.835	50,00
Prometro S.A., Porto/Portugal ^{2),3),4)}	EUR	3.433	20,00
PTI (South East) Limited, Sunderland/Großbritannien ¹¹⁾	GBP	238	20,00
Rodinform - Informatica Aplicada aos Transportes, SA, Lissabon/Portugal ¹¹⁾	EUR	182	20,00
S.I.T. VALLEE SOC. CONS. AR.L., Charvensod (AO)/Italien ^{2),3)}	EUR	100	20,00
S.T.I. Servizi Transporti Interregionali SpA, Cordenons PN/Italien	EUR		9,81
TPL FVG Scarl s.r.l., Gorizia/Italien ^{2),3)}	EUR	83	15,00
Trieste Trasporti S.P.A., Trieste/Italien ²⁾	EUR	44.726	39,94
Union Ferrolana de Transportes S.A., Ferrol/Spanien ⁵⁾	EUR	2	50,00
Veroercombinatie Noord B.V., Heerenveen/Niederlande ³⁾	EUR	37	33,00
Viajeros del Eo, Ferrol/Spanien ⁵⁾	EUR	9	50,00
VT-Transman Szemelyszallito es Szolgaltato Kft, Szekesfehervar/Ungarn ³⁾	HUF	1.664.184	49,91
Wrexham, Shropshire & Marylebone Holdings Limited, London/Großbritannien ^{2),3)}	GBP	14.878	50,00
DB SCHENKER RAIL			
VOLLKONSOLIDIERT			
Activa Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	649	77,32
ATG Autotransportlogistic Sp. z o.o., Malaszewicze/Polen	PLN	2.132	100,00
Autologic Poland Sp. z o.o., Tychy/Polen	PLN	2.540	51,00
Auxiliar Logística de Vehiculos S.L., Saragossa/Spanien	EUR	4	65,28
Axiom Rail (Cambridge) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	644	100,00
Axiom Rail (Stoke) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-7.570	100,00
Axiom Rail Components Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.410	100,00
Axiom Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	-401	100,00
Boreal & Austral Railfreight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	67.500	100,00
Compañía Aragonesa de Portacoches S.A., Saragossa/Spanien	EUR	13.566	65,28
Container Szállítványtrákró Állomás Kft., Győr/Ungarn	EUR	105	100,00
Container-Terminal Púchov s. r. o., Púchov/Slowakei	EUR	287	100,00
Contiwaggon SA, Fribourg/Schweiz	CHF	10.593	77,32
Corridor Operations NMBS/SNCB DB Schenker Rail N.V., Brüssel/Belgien	EUR	1.800	51,00
DB Intermodal Services GmbH, Mainz ²⁾	EUR	4.075	100,00
DB Polska Acquisition Sp. z o.o., Warschau/Polen	PLN	422.274	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB PORT SZCZECIN Sp. z o.o., Szczecin/Polen	PLN	13.547	93,40
DB Schenker BTT GmbH, Mainz ²⁾	EUR	2.062	100,00
DB Schenker Nieten GmbH, Freilassing ²⁾	EUR	3.992	100,00
DB Schenker Rail (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	180.928	100,00
DB Schenker Rail Automotive GmbH, Kelsterbach ²⁾	EUR	11.781	100,00
DB Schenker Rail Bulgaria EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	2.589	100,00
DB Schenker Rail Corridor Operations GmbH, Mainz ²⁾	EUR	47	100,00
DB Schenker Rail Danmark Services A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	6.837	100,00
DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz ²⁾	EUR	473.029	100,00
DB Schenker Rail GmbH, Mainz ²⁾	EUR	651.560	100,00
DB Schenker Rail Italia S.r.l., Alessandria/Italien	EUR	13.415	100,00
DB Schenker Rail Italia Services S.r.l., Mailand/Italien	EUR	656	100,00
DB Schenker Rail Nederland N. V., Utrecht/Niederlande	EUR	-25.457	100,00
DB Schenker Rail Polska S.A., Zabrze/Polen	PLN	696.300	100,00
DB Schenker Rail Romania S.R.L., Timisoara/Rumänien	RON	38.726	100,00
DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	DKK	303.375	51,00
DB Schenker Rail Schweiz GmbH, Opfikon/Schweiz	CHF	1.092	100,00
DB Schenker Rail Slawkow S.A. i. L., Slawkow/Polen	PLN	1.820	100,00
DB Schenker Rail Spedkol Sp. z o.o., Kedzierzyn-Kozle/Polen	PLN	37.174	100,00
DB Schenker Rail Tabor S.A., Rybnik/Polen	PLN	27.144	100,00
Deutsche TRANSFESA GmbH Internationale Eisenbahn-Spezial-Transporte, Kehl/Rhein	EUR	1.145	77,32
Doker-Port Sp. z o.o., Szczecin/Polen	PLN	-333	58,38
DUSS Italia Terminal s.r.l., Verona/Italien	EUR	113	80,00
East & West Railway Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Engineering Support Group Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	519	100,00
English Welsh & Scottish Railway Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	195.678	100,00
English Welsh & Scottish Railway International Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-12.081	100,00
Euro Cargo Rail S.A., Madrid/Spanien	EUR	-1.508	100,00
Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich	EUR	36.342	100,00
EW & S Trustees Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
EWS Information Services Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	986	100,00
Guga B.V., Amsterdam/Niederlande	EUR	6.139	77,32
Infra Silesia S.A., Rybnik/Polen	PLN	8.957	100,00
LGP Lagerhausgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf	EUR	266	49,08
Loadhaul Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.131	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Locomotive 6667 Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
Logistic Center Hungaria Kft., Győr/Ungarn	HUF	256.699	100,00
Logística Sanmival S.L., Burgos/Spanien	EUR	418	57,99
Mainline Freight Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	21.266	100,00
Marcroft Holdings Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.996	100,00
MDL Distribución y Logística S.A., Madrid/Spanien	EUR	3.263	77,32
MDL Servicios de Marketing y Logística S.A., Barcelona/Spanien	EUR	115	77,32
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau ²⁾	EUR	1.953	80,00
New Locomotive Finance Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	0	100,00
NordCargo S.r.l., Mailand/Italien	EUR	8.112	60,00
OOO Railion Russija Services, Moskau/Russland	RUB	60.213	100,00
PRZEDSIĘBIORSTWO INWESTYCYJNO- TECHNICZNE »INTECHKOP« Sp. z o.o., Kattowitz/Polen	PLN	403	71,75
Rail Express Systems Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	29.271	100,00
Rail Service Center Rotterdam B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	9.032	100,00
Rail Terminal Services Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	-2.191	100,00
Railway Approvals Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	255	100,00
Railway Investments Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	69.385	100,00
RBH Logistics GmbH, Gladbeck ²⁾	EUR	38.078	100,00
RES December Ltd, Doncaster/Großbritannien	GBP	16.048	100,00
TGP Terminalgesellschaft Pfullendorf mbH, Pfullendorf	EUR	248	75,50
Transervi France S.A.S., Cerbère/Frankreich	EUR	191	77,32
Transervi S.A., Madrid/Spanien	EUR	2.459	77,32
Transfesa Benelux S.P.R.L., Brüssel/Belgien	EUR	194	77,32
Transfesa Distribución y Logística S.L., Madrid/Spanien	EUR	14.905	77,32
Transfesa France SAS, Gennevilliers/Frankreich	EUR	1.880	77,32
Transfesa Italia S.r.l., Mailand/Italien	EUR	172	77,32
Transfesa Marítimo Terrestre, S.L., Cantabria/Spanien	EUR	18	46,39
Transfesa Portugal Lda., Lissabon/Portugal	EUR	804	77,32
Transfesa UK Ltd., Rainham (Essex)/Großbritannien	GBP	348	77,32
Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid/Spanien	EUR	192.665	77,32
Transportes Jouchoux España S.L., Valencia/Spanien	EUR	145	77,32
AT EQUITY			
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss ^{2),4)}	EUR	7.114	50,00
Autoterminal Slask Logistic Sp. z o.o., Dabrowa Gornicza/Polen ⁴⁾	PLN	14.701	50,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Autotrax Limited, Lufton/Großbritannien	GBP		24,00
BLS Cargo AG, Bern/Schweiz ^{2),4)}	CHF	91.256	45,00
Cerereil A.I.E., Madrid/Spanien	EUR		25,77
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{2),4)}	EUR	2.868	30,00
Cross Baltic Terminaloperators (CBT) i. L., Szczecin/Polen	PLN		46,70
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln ²⁾	EUR	1.598	22,50
DAP Barging B.V., Rotterdam/Niederlande ^{2),3)}	EUR	2.297	55,00
DCH Düsseldorf Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ²⁾	EUR	377	51,00
Doerpener Umschlaggesellschaft für den kombinierten Verkehr mbH (DUK), Dörpen ^{2),4)}	EUR	3.843	35,00
EuroShuttle A/S i. L., Kopenhagen/Dänemark ^{2),9)}	DKK	17.302	27,08
Hansa Rail GmbH i. L., Frankfurt am Main ⁶⁾	EUR	260	50,00
Hispanauto – Empresas Agrupadas A.E.I.E. ⁸⁾ , Madrid/Spanien	EUR	0	58,04
INTERCONTAINER – INTERFRIGO SA i. L., Brüssel/Belgien ^{2),10)}	EUR	-5.874	36,20
Intermodal Sea Solutions, S.L., Orejo-Cantabria/Spanien	EUR		11,48
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kom- manditgesellschaft, Frankfurt am Main ^{2),4)}	EUR	14.999	50,00
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{2),3)}	EUR	6.804	30,00
METRANS a. s., Prag/Tschechische Republik	EUR	103.304	35,04
OFFP La Rochelle Maritime Rail Services SAS, La Rochelle/Frankreich	EUR		24,90
Omfesa Logística S.A., Madrid/Spanien	EUR	-380	38,66
OPTIMODAL NEDERLAND B.V., Rotterdam/Niederlande ^{2),6)}	EUR	300	24,34
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{2),4)}	EUR	1.071	50,00
POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg ⁴⁾	EUR	6.728	33,33
Pool Ibérico Ferroviario A.I.E., Madrid/Spanien	EUR	0	9,02
PORT HANDLOWY SWINOUJSKIE Sp. z o.o., Swinoujscie/Polen ²⁾	PLN	29.493	46,23
Rail Euro Concept SAS i. L., Levallois-Perret/Frankreich ^{2),6)}	EUR	193	50,00
Railmax B.V., Nijmegen/Niederlande	EUR	87	38,66
Railmax C.V., Nijmegen/Niederlande	EUR	0	38,28
SLASKIE CENTRUM LOGISTYKI S.A., Gliwice/Polen	PLN		21,86
Sociedad de Estudios y Explotacion Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien ²⁾	EUR	10.053	48,56
Stifa S.A. i. L., Malveira/Portugal	EUR	-85	38,66
Terminal Singen TSG GmbH, Singen ^{2),4)}	EUR	690	50,00
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main	EUR	-9.199	50,00
TFG Verwaltungs GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	127	50,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Trans-Eurasia Logistics GmbH, Berlin ^{2),4)}	EUR	306	30,00
Vistula Rail Operator Sp. z o.o., Swiecie/Polen ^{2),3)}	PLN	1.430	50,00
Xrail S.A., Brüssel/Belgien	EUR		32,41
ZAO Eurasia Rail Logistics i. L., Moskau/Russland ^{2),6)}	RUB	1.675	34,90
DB SCHENKER LOGISTICS			
VOLLKONSOLIDIERT			
Air Terminal Handling S.A., Tremblay en France/Frankreich	EUR	-1.085	94,49
ALB Automative Logistica LTDA, Juiz de Fora – MG/Brasilien	BRL	3.127	51,00
Anterist & Schneider GmbH, Saarbrücken ²⁾	EUR	7.028	100,00
Anterist + Schneider Automotive Service GmbH, Saarwellingen ²⁾	EUR	2.412	100,00
Anterist + Schneider Logistik GmbH, Zwenkau	EUR	341	100,00
Anterist + Schneider Möbel-Logistik GmbH, Saarbrücken ²⁾	EUR	85	100,00
Anterist + Schneider Zeebrugge B.V., Zeebrugge/Belgien	EUR	941	100,00
AS Schenker, Tallinn/Estland	EUR	22.955	100,00
ASIMEX Anterist + Schneider Import – Export SAS, Stiring-Wendel/Frankreich	EUR	773	100,00
ATLANTIQUE EXPRESS SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	357	99,91
BAX Global (Aust.) Pty Ltd., Alexandria/Australien	AUD	190	100,00
BAX Global (Israel) Ltd., Ramat Gan/Israel	ILS	-4.023	100,00
BAX Global (Malaysia) Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	-3.395	100,00
BAX Global (Pty.) Ltd., Johannesburg/Südafrika	ZAR	30	100,00
BAX Global (Thailand) Limited, Bangkok/Thailand	THB	391.183	100,00
BAX Global (UK) Limited, London/Großbritannien	GBP	7.979	100,00
BAX Global EPE Transportation Freight Forwarding & Logistics Solutions, Athen/Griechenland	EUR	52	100,00
BAX Global Holding, S.L.U., Barcelona/Spanien	EUR	20.268	100,00
BAX Global Holdings Pty Ltd., Alexandria/Australien	AUD	0	100,00
BAX Global Inc., Irvine/USA	USD	70.219	100,00
BAX Global Kft., Csor/Ungarn	HUF	-40.005	100,00
BAX Global Limited, London/Großbritannien	GBP	2.738	100,00
BAX Global Logistics (Shanghai) Co. Ltd., Shanghai/China	CNY	116.269	100,00
BAX Global Logistics Sdn. Bhd., Petaling Jaya/Malaysia	MYR	91.570	100,00
BEMIJOUAU SCI, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	96	99,94
Bischof Betriebsführungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	EUR	38	100,00
BTL AB, Göteborg/Schweden	SEK	2.109.495	100,00
BTL Nord GmbH, Lübeck ²⁾	EUR	19.663	100,00
BTL Reinsurance S.A., Luxemburg/Luxemburg	SEK	43.882	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB Schenker FLLC, Minsk/Weißrussland	BYR	688.428	100,00
DP Schenker, Kiew/Ukraine	UAH	-13.603	100,00
ECO-Trucking GmbH, Coburg ²⁾	EUR	0	100,00
ELAG Emden Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden ²⁾	EUR	1.361	100,00
ELSPED Speditions-Gesellschaft m.b.H., Hamburg ²⁾	EUR	3.695	100,00
Engelberg Transportes Internacionales C.A. (Entra), Caracas/Venezuela	VEF	10.682	100,00
EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden ²⁾	EUR	1.320	100,00
EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz ²⁾	EUR	25	100,00
Facility Plus B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	855	100,00
Fastighets Aktiefbolaget Orbyn, Göteborg/Schweden	SEK	11.076	100,00
Fertrans AG, Buchs SG/Schweiz	CHF	1.326	100,00
FERTRANS d.o.o. za medunarodni prijevoz, Zagreb/Kroatien	HRK	-1.279	100,00
H. Albrecht Speditions Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	0	100,00
HANGARTNER Terminal AG, Aarau/Schweiz	CHF	-377	100,00
HANGARTNER Terminal S.r.l., Verona/Italien	EUR	843	100,00
HB Zolldeklarationservice GmbH, Wien/Österreich	EUR	181	100,00
Heck Slovensko s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	91	100,00
Hemobat SA, Eupen/Belgien	EUR	1.885	100,00
Herber Hausner Süd-Ost Speditionsgesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	406	100,00
Herber Hausner Szállítmányozási Kft., Budapest/Ungarn	HUF	74.487	100,00
I.C.S. »Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	-492	99,46
Intertec Asia Limited, Sheung Wan/Hongkong	HKD	1.253	100,00
Intertec GmbH, Landau in der Pfalz ²⁾	EUR	26	100,00
INTERTEC Polska Sp. zo.o., Nardarzyn/Polen	PLN	505	100,00
Intertec Retail Logistics GmbH, Landau in der Pfalz ²⁾	EUR	26	100,00
Inter-Union Technohandel Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich ²⁾	EUR	19	100,00
Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz ²⁾	EUR	26	100,00
Intreprenderea Mixta »S.C. Schenker« S.R.L., Chisinau/Moldawien	MDL	2.715	96,69
Jean Heck Eupen, Transports et Logistique SA, Eupen/Belgien	EUR	3.742	100,00
Joyau S.A., Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	17.125	99,94
Karpeles Flight Services (H.K.) Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	-86	100,00
Karpeles Flight Services GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	1.694	100,00
KB Ädelgasen 1 -Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	114.388	100,00
KB Älghunden Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	20.248	100,00
KB Älghunden 1 -Jönköping, Jönköping/Schweden	SEK	28.334	100,00
KB Anholt 3, Stockholm/Schweden	SEK	9.203	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
KB Arbetsbasen 4-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	42.384	100,00
KB Ättehögen Östra 1-Helsingborg, Helsingborg/Schweden	SEK	59.832	100,00
KB Backa 107:3-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	128.113	100,00
KB Backa 107:4-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	33.707	100,00
KB Backa 107:5-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	27.585	100,00
KB Baggböle 2:35-Umeå, Umeå/Schweden	SEK	21.486	100,00
KB Benkammen 12-Malmö, Malmö/Schweden	SEK	118.467	100,00
KB Bleket 1-Karlstad, Karlstad/Schweden	SEK	40.099	100,00
KB Distributören 3 och 4-Örebro, Örebro/Schweden	SEK	79.493	100,00
KB Forsmark 2-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	63.979	100,00
KB Forsmark 3-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	159.424	100,00
KB Forsmark 5 Stockholm, Göteborg/Schweden	SEK	-305	100,00
KB Frysen 1 Visby, Visby/Schweden	SEK	16.392	100,00
KB Fryshuset 3-Visby, Visby/Schweden	SEK	813	100,00
KB Hajen 19 Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	39.850	100,00
KB Husby 4:2-Sigtuna, Sigtuna/Schweden	SEK	4	100,00
KB Husby 6:7-Sigtuna, Sigtuna/Schweden	SEK	1	100,00
KB Kolet 4-Malmö, Malmö/Schweden	SEK	24.502	100,00
KB Köpmannen 10-Västerås, Västerås/Schweden	SEK	34.536	100,00
KB Kungsängen 28:1-Uppsala, Uppsala/Schweden	SEK	13.559	100,00
KB Langtradaren 2-Borlänge, Borlänge/Schweden	SEK	33.986	100,00
KB Lertaget 1, Skara, Skara/Schweden	SEK	46.376	100,00
KB Malmö Hamnen 22 Malmö, Malmö/Schweden	SEK	65.891	100,00
KB Maskinen 3-Linköping, Linköping/Schweden	SEK	57.880	100,00
KB Neonljuset 3-Eskilstuna, Eskilstuna/Schweden	SEK	4.978	100,00
KB Önnestad 108:4-Kristianstad, Kristianstad/Schweden	SEK	40.788	100,00
KB Överön 1:66-Örnsköldsvik, Örnsköldsvik/Schweden	SEK	10.816	100,00
KB Pantern 1-Växjö, Växjö/Schweden	SEK	36.825	100,00
KB Reläet 8-Norrköping, Norrköping/Schweden	SEK	29.471	100,00
KB Sandstuhagen 3-Stockholm, Stockholm/Schweden	SEK	26.578	100,00
KB Sörby 24:3-Gävle, Gävle/Schweden	SEK	33.723	100,00
KB Storheden 1:8-Luleå, Luleå/Schweden	SEK	28.259	100,00
KB Tingstadsvassen 31:3-Göteborg, Göteborg/Schweden	SEK	44.802	100,00
KB Transporten 1-Hultsfred, Hultsfred/Schweden	SEK	18.603	100,00
KB Transportören 1-Värnamo, Värnamo/Schweden	SEK	82.321	100,00
KB Viken 3-Karlskrona, Karlskrona/Schweden	SEK	11.584	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
KB Vindtrycket 1-Borås, Borås/Schweden	SEK	62.524	100,00
KB Vivstamon 1:13-Timrå, Timrå/Schweden	SEK	52.601	100,00
Kiinteistö Oy Ferryroad, Helsinki/Finnland	EUR	464	100,00
Kiinteistö Oy Helsingin Metsäläntie 2-4, Helsinki/Finnland	EUR	4.498	100,00
Kiinteistö Oy Kaakon Terminaali, Lappeenranta/Finnland	EUR	124	100,00
Kiinteistö Oy Porin Kiitolinja, Björneborg/Finnland	EUR	151	100,00
Kiinteistö Oy Reininkatu 9, Vaasa/Finnland	EUR	28	100,00
Kiinteistö Oy Seinäjoen Kiitolinja-asema, Seinäjoki/Finnland	EUR	124	100,00
Kiinteistö Oy Tampereen Rahtiasema, Tampere/Finnland	EUR	401	100,00
Kiinteistö Oy Tir-Trans, Joentaustankatu/Finnland	EUR	463	100,00
Kiinteistö Oy Turun Nosturinkatu 6, Turku/Finnland	EUR	1.174	100,00
Kiinteistö Oy Varastohotelli, Vantaa/Finnland	EUR	7.441	100,00
Kiinteistömaaliikenne Oy, Helsinki/Finnland	EUR	1.865	54,70
Langtradaren i Jämtland AB, Göteborg/Schweden	SEK	5.823	100,00
Luxemburger Transport Logistik Diekirch S.A., Wilwerdange/Luxemburg	EUR	389	100,00
Nordisk Bilspedition AB, Göteborg/Schweden	SEK	25.558	100,00
Oy Schenker East AB, Helsinki/Finnland	EUR	63.283	100,00
Rengaslinja Oy, Helsinki/Finnland	EUR	269	100,00
Romtrans GmbH Internationale Speditionsgesellschaft i. L., München	EUR	0	99,46
Romtrans Holiday Ltd., Eforie Sud, Constanta/Rumänien	RON	-141	99,46
Scansped S.A., Mitry-Mory Cedex/Frankreich	EUR	1.260	99,99
Scanspol Sp.zo.o., Warschau/Polen	PLN	2.956	99,62
Scantrans SAS, Rouen/Frankreich	EUR	1.031	99,99
SCHENKER & Co. AG, Wien/Österreich	EUR	166.300	100,00
Schenker (Asia Pacific) Pte. Ltd., Singapur/Singapur	SGD	252.927	100,00
Schenker (BAX) Europe Holding GmbH, Essen ²⁾	EUR	21.525	100,00
Schenker (BAX) Holding Corp., Delaware/USA	USD	137.614	100,00
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	225.249	100,00
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	EUR	14.554	100,00
Schenker (L.L.C.), Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	21.067	60,00
Schenker (NZ) Ltd., Auckland/Neuseeland	NZD	-1.084	100,00
Schenker (Thai) Holdings Ltd., Bangkok/Thailand	THB	53.150	100,00
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	THB	1.160.120	100,00
Schenker A.E., Athen/Griechenland	EUR	546	100,00
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	138.722	100,00
Schenker AB, Göteborg/Schweden	SEK	443.515	100,00
SCHENKER AIR TRANSPORT GmbH, Kelsterbach ²⁾	EUR	0	100,00
Schenker Akeri AB, Göteborg/Schweden	SEK	99.500	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker Aktiengesellschaft, Essen ²⁾	EUR	925.708	100,00
Schenker Argentina S.A., Buenos Aires/Argentinien	ARS	-7.222	100,00
Schenker AS, Oslo/Norwegen	NOK	650.064	100,00
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	AUD	237.360	100,00
Schenker B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	18.777	100,00
SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH & Co. OHG, Mülheim an der Ruhr	EUR	0	100,00
SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH, Dortmund ²⁾	EUR	26	100,00
Schenker BITCC Customs Broker (Beijing) Co. Ltd., Beijing/China	CNY	1.108	70,00
Schenker BITCC Logistics (Beijing) Co., Ltd., Beijing/China	CNY	65.116	70,00
Schenker Cargo Oy, Turku/Finnland	EUR	19.213	100,00
Schenker Chile S.A., Santiago/Chile	CLP	5.319.245	100,00
Schenker China Ltd., Pudong, Shanghai/China	CNY	1.430.346	100,00
Schenker Consulting AB, Göteborg/Schweden	SEK	12.793	100,00
Schenker Customs Agency B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	5	100,00
Schenker d.d., Ljubljana/Slowenien	EUR	17.102	100,00
Schenker d.o.o., Belgrad/Serbien	RSD	52.460	100,00
SCHENKER d.o.o., Sarajevo/Bosnien-Herzegowina	BAM	702	100,00
Schenker d.o.o., Zagreb/Kroatien	HRK	18.037	100,00
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	SEK	18.911	100,00
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	56	100,00
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	BRL	35.477	100,00
SCHENKER DOOEL, Skopje/Mazedonien	MKD	32.049	100,00
Schenker Egypt Ltd., Kairo/Ägypten	EGP	8	60,00
SCHENKER EOOD, Sofia/Bulgarien	BGN	8.122	100,00
Schenker Espana, S.A., Coslada/Madrid/Spanien	EUR	9.471	100,00
Schenker Filen 8 Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	3.831	100,00
Schenker High Tech Logistics B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	20.213	100,00
Schenker Holdings (NZ) Limited, Auckland/Neuseeland	NZD	1.819	100,00
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien	INR	1.730.387	100,00
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	1.966.196	100,00
Schenker International (Macau) Ltd., Macau/Macau	HKD	33.576	100,00
SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen ²⁾	EUR	56	100,00
Schenker International B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	14.889	100,00
Schenker International S.A. de C.V., Mexiko/Mexiko	MXN	246.858	100,00
Schenker Ireland Holding Limited, Dublin/Irland	EUR	23.752	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera/Italien	EUR	62.402	100,00
Schenker Khimji's LLC, Maskat/Oman	OMR	250	60,00
Schenker Korea Ltd., Seoul/Südkorea	KRW	34.644.931	100,00
Schenker Limited, London/Großbritannien	GBP	32.438	100,00
Schenker Logistics (Chongqing) Co. Ltd, Chongqing/China	CNY	5.838	100,00
Schenker Logistics (Guangzhou) Company Ltd., Guangzhou/China	CNY	64.827	100,00
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	110.278	100,00
Schenker Logistics (Shanghai) Co., Ltd., Shanghai/China	CNY	24.100	100,00
Schenker Logistics (Shenzhen) Co. Ltd., Shenzhen/China	CNY	27.754	100,00
Schenker Logistics (Suzhou) Company Ltd., Suzhou/China	CNY	111.789	100,00
Schenker Logistics (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	CNY	45.244	100,00
Schenker Logistics AB, Göteborg/Schweden	SEK	31.055	100,00
Schenker Logistics Inc., Calamba City/Philippinen	PHP	11.050	100,00
Schenker Logistics LTD, Lod/Israel	ILS		100,00
Schenker Logistics, Inc., Greensboro, NC/USA	USD	22.504	100,00
Schenker Ltd., Nairobi/Kenia	KES	-33.566	100,00
SCHENKER LUXEMBURG GMBH, Leudelange/Luxemburg	EUR	455	100,00
Schenker Malaysia Sdn. Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	MYR	200	100,00
Schenker Maroc S.a.r.l., Casablanca/Marokko	MAD	18.457	99,99
Schenker Mauritanie SAS, Nouakchott/Mauretanien	MRO	-428.717	99,99
Schenker Mauritius (Malaysian Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	35.936	100,00
Schenker Mauritius (Thai Holdings) Ltd., Port Louis/Mauritius	USD	33.153	100,00
Schenker Metafores A.G. i. L., Athen/Griechenland	EUR	786	100,00
Schenker Middle East FZE, Dubai/Vereinigte Arabische Emirate	AED	11.145	100,00
SCHENKER N.V., Antwerpen/Belgien	EUR	26.674	100,00
Schenker Nederland B.V., Rotterdam/Niederlande	EUR	242	100,00
Schenker Nemzetközi Szallitmanyozasi es Logisztikai Kft., Budapest/Ungarn	HUF	2.776.743	100,00
Schenker NIGHT PLUS GmbH, Wülfrath ²⁾	EUR	0	100,00
Schenker North AB, Göteborg/Schweden	SEK	848.432	100,00
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	CAD	105.080	100,00
Schenker OY, Helsinki/Finnland	EUR	24.840	100,00
Schenker Peru S.R.L., Lima/Peru	PEN	5.955	100,00
Schenker Petrolog Utama, PT, Jakarta/Indonesien	USD	16.235	71,00
Schenker Philippines, Inc., Makati City/Philippinen	PHP	655.041	100,00
Schenker Privpak AB, Borås/Schweden	SEK	3.095	100,00
Schenker Privpak AS, Oslo/Norwegen	NOK	-13.475	100,00
Schenker Property Sweden AB, Göteborg/Schweden	SEK	134.201	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Schenker Re Limited, Dublin/Irland	EUR	54.416	100,00
Schenker Romtrans S.A., Bukarest/Rumänien	RON	372.085	99,46
Schenker Russia LLC, Moskau/Russland	RUB	689	100,00
Schenker S.A., Guatemala City/Guatemala	GTQ	-10.479	100,00
SCHENKER s.r.o., Bratislava/Slowakei	EUR	1.811	100,00
Schenker SA, Gennevilliers/Frankreich	EUR	95.979	99,99
Schenker Saudi Arabia LLC, Riad/Saudi-Arabien	SAR	10.771	100,00
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	CHF	87.095	100,00
Schenker Shared Services (Nanjing) Co. Ltd., Nanjing/China	CNY	3.709	100,00
Schenker Singapore (PTE) Ltd., International Forwarders, Singapur/Singapur	SGD	168.145	100,00
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	ZAR	142.163	100,00
Schenker Sp.zo.o., Warschau/Polen	PLN	229.371	99,62
SCHENKER spol. s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	210.809	100,00
Schenker Transitarios, S.A., Loures/Portugal	EUR	3.633	100,00
Schenker Transport Aktiebolag, Göteborg/Schweden	SEK	70.771	100,00
Schenker Transport Groep B.V., Tilburg/Niederlande	EUR	1.117	100,00
Schenker Vietnam Co. Ltd., Ho Chi Minh City (Saigon)/Vietnam	USD	6.170	51,00
Schenker Warehousing & Customs Brokerage (Xiamen) Co. Ltd., Xiamen/China	CNY	2.554	100,00
Schenker, Inc., New York/USA	USD	90.983	100,00
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	TRY	39.532	55,00
Schenker-Gemadep Logistics Vietnam Company Limited, Binh Duong Province/Vietnam	USD	-402	51,00
SCHENKER-JOYAU SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	EUR	21.933	99,94
Schenker Ocean Ltd, Wanchai/Hongkong	HKD	18.152	100,00
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	JPY	4.756.164	60,00
SIA Schenker, Riga/Lettland	LVL	2.260	100,00
SIA Sky Partners, Riga/Lettland	LVL	14	100,00
Sky Partners OÜ, Tallinn/Estland	EUR	916	100,00
SPAIN-TIR Transportes Internacionales S.A., Barcelona/Spanien	EUR	131.674	100,00
Star Global (Shanghai) Ltd., Shanghai/China	CNY	455	100,00
Star Global International (HK) Ltd., Hongkong/Hongkong	HKD	-1.143	100,00
Star Global Services Limited, Hongkong/Hongkong	HKD	4.529	100,00
Stinnes (UK) Limited, Feltham, Middlesex/Großbritannien	GBP	21.913	100,00
Stinnes Danmark A/S, Hvidovre/Dänemark	DKK	120.433	100,00
Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co. KG, Mülheim an der Ruhr	EUR	6.957	100,00
SW Zoll-Beratung GmbH, Dortmund	EUR	2.577	100,00
TEGRO AG, Schwerzenbach/Schweiz	CHF	13.260	90,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
TLS Transa Logistik & Service GmbH, Offenbach am Main ²⁾	EUR	268	100,00
Trafikaktiebolaget NP Kagström, Göteborg/Schweden	SEK	2.154	100,00
TRANS A Spedition GmbH, Offenbach am Main ²⁾	EUR	13.339	100,00
Transorient SA, Bukarest/Rumänien	RON	2.917	53,71
Transport Gesellschaft mbH, Hamburg	EUR	541	96,70
Transworld Asig – Broker de Asigurare Ltd., Bukarest/Rumänien	RON	278	99,46
Trilag Geschäftsführungs GmbH, Trier ²⁾	EUR	0	100,00
UAB »Schenker«, Vilnius/Litauen	LTL	4.311	100,00
Viktor E. Kern Gesellschaft m.b.H., Wien/Österreich	EUR	1.313	100,00
ZAO Schenker Russija, Moskau/Russland	RUB	22.984	100,00
ZAO Schenker, Moskau/Russland	RUB	-5.169	100,00
Zweite Kommanditgesellschaft Stinnes Immobiliendienst GmbH & Co., Mülheim an der Ruhr	EUR	109.960	100,00
AT EQUITY			
ATS Air Transport Service AG, Zürich/Schweiz ³⁾	CHF	5.586	26,00
Autoport Emden GmbH, Emden	EUR	86	33,30
Bäckebois Akeri AB, Hisings Backa/Schweden ³⁾	SEK	51.976	35,00
BTU – Bitspedition Transportörer Utvecklings AB, Solna/Schweden	SEK	7.111	50,00
DASH Global Logistics SAS, Saint Julien/Frankreich	EUR	43	50,00
Express Air Systems GmbH (EASY), Krieffel ³⁾	EUR	3.680	50,00
Gardermoen Perishables Center AS, Gardermoen/Norwegen ³⁾	NOK	3.677	33,30
Germans Corbalan & Alvarez, S.L., Manresa (Barcelona)/Spanien ³⁾	EUR	569	20,00
Halmstadsakarnas Fastighets AB, Halmstad/Schweden ³⁾	SEK	17.544	31,44
I.M. »Moldromukrtrans« S.R.L., Chisinau/Moldawien ³⁾	MDL	17.275	33,15
Immo Fumeron S.A.R.L., Arnage/Frankreich	EUR	352	27,98
LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	EUR	4.733	49,00
Speditionsbau und Verwertungsgesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich ⁴⁾	EUR	52	25,00
Titan Containers Romania SRL, Constanta/Rumänien ³⁾	RON	42	19,89
Transjelabel S.L., Aldeamayorde S Martin/Spanien ³⁾	EUR	217	20,00
Transatlantic Shipping and Trading SRL, Bukarest/Rumänien ³⁾	RON	1.282	49,73
Värnamo Akeri AB, Värnamo/Schweden ³⁾	SEK	14.514	50,00
Volla Eiendom AS, Oslo/Norwegen	NOK	11.037	50,00
DB DIENSTLEISTUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
DB Dienstleistungen GmbH, Berlin ²⁾	EUR	618.690	100,00
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	180.575	100,00
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	3.644	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin ²⁾	EUR	4.549	100,00
DB Rent GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	32	100,00
DB Services GmbH, Berlin ²⁾	EUR	6.039	100,00
DB Sicherheit GmbH, Berlin ²⁾	EUR	1.101	100,00
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	182.108	100,00
DB Waggonbau Niesky GmbH, Niesky	EUR	12.571	100,00
AT EQUITY			
Leipziger Servicebetriebe (LSB) GmbH, Leipzig ^{2),4)}	EUR	285	49,00
SONSTIGE BETEILIGUNGEN			
VOLLKONSOLIDIERT			
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe ²⁾	EUR	2.709	100,00
CLG Lagerhaus GmbH i. L., Mannheim	EUR	-1.192	100,00
DB (UK) Investments Limited, Sunderland/Großbritannien	GBP	935.159	100,00
DB (UK) Logistics Holdings Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.880.044	100,00
DB Belgie Holding BVBA, Antwerpen/Belgien	EUR	37.420	100,00
DB Czech Holding s.r.o., Rudna/Tschechische Republik	CZK	195	100,00
DB Danmark Holding ApS, Hvidovre/Dänemark	DKK	223.946	100,00
DB Dialog Telefonservice GmbH, Berlin ²⁾	EUR	982	100,00
DB France Holding SAS, Gennevilliers Cedex/Frankreich	EUR	538.304	100,00
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	946	100,00
DB Hungaria Holding Kft., Budapest/Ungarn	HUF	11.147.441	100,00
DB International GmbH, Berlin ²⁾	EUR	31.819	100,00
DB International USA, Inc., Delaware/USA	USD	107	100,00
DB Media & Buch GmbH, Kassel ²⁾	EUR	26	100,00
DB Mobility Logistics AG, Berlin ²⁾	EUR	2.709.172	100,00
DB Nederland Holding B.V., Utrecht/Niederlande	EUR	49.186	100,00
DB Polska Holding Sp.z.o.o., Warschau/Polen	PLN	1.319.167	100,00
DB Schweiz Holding AG, Zug/Schweiz	CHF	85.593	100,00
DB UK Holding Limited, Doncaster/Großbritannien	GBP	1.884.770	100,00
DB US Corporation, Tarrytown/USA	USD	438.383	100,00
DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA	USD	464.444	100,00
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main ²⁾	EUR	8.848	100,00
Deutsche Bahn France Voyages & Tourisme SARL, Paris/Frankreich	EUR	223	100,00
Deutsche Bahn Iberica Holding, S.L., Barcelona/Spanien	EUR	183.391	100,00
Deutsche Bahn Romania Holding S.R.L., Bukarest/Rumänien	RON	333	100,00
Deutsche Industrieholz GmbH, Essen	EUR	1.142	29,15
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg ²⁾	EUR	2.081	65,00
DVA Marine Re S.A., Luxemburg/Luxemburg	EUR	4.980	65,00
DVA REINSURANCE LIMITED, Dublin/Irland	EUR	5.586	65,00
Frank & Schulte GmbH, Essen	EUR	26	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
GI-Consult Geo Information Consult GmbH, Berlin	EUR	2.532	50,00
GI-CONSULT GEO INFORMATION CONSULT Polska Sp.z.o.o. i. L., Warschau/Polen	EUR	0	50,00
HD ocel s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	-9.225	100,00
HEROS Rail Rent GmbH, Fürth ¹²⁾	EUR	3.433	2,00
Mataki Kemi AB, Malmö/Schweden	SEK	19.113	100,00
Precision National Plating Services, Inc., Delaware/USA	USD	-15.872	100,00
Schenker International AB, Göteborg/Schweden	SEK	1.138.422	100,00
Stinnes Beteiligungs-Verwaltungs GmbH, Essen ²⁾	EUR	175.181	100,00
Stinnes Handel GmbH & Co. Beteiligungs OHG, Essen	EUR	-92	100,00
Stinnes Holz GmbH, Essen	EUR	422	53,00
Stinnes Logistics GmbH, Essen ²⁾	EUR	2.743	100,00
Stinnes Montan Gesellschaft mit beschränkter Haftung i. L., Essen	EUR	182	100,00
Stinnes ocel s.r.o., Prag/Tschechische Republik	CZK	2.048	100,00
Unterstützungskasse der Firma H.M. Gehrckens Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hamburg	EUR	203	100,00
Vienna Consult Verkehrsberatungsgesellschaft mbH i. L., Wien/Österreich	EUR	34	100,00
AT EQUITY			
ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, Stendal ^{2),3)}	EUR	17.552	49,00
Beijing Huajing DeBo International Engineering Consulting Co., Ltd, Beijing/China	CNY		25,00
CD-DUSS Terminal, a.s., Lovosice/Tschechische Republik ^{2),3)}	CZK	6.281	49,00
Elevator-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Hannover ^{2),4)}	EUR	237	50,00
Innovationszentrum für Mobilität und gesellschaftlichen Wandel (InnoZ) GmbH, Berlin ^{2),5)}	EUR	54	50,40
Qatar Railways Development Company, Doha/Katar	QAR		49,00
Rail Technology Company Limited, Jeddah/Saudi-Arabien ⁴⁾	SAR	1.132	24,90
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),4)}	EUR	1.385	25,50

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen (bei EAV-Gesellschaften nur bezogen auf Jahresüberschuss/-fehlbetrag).

³⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2010.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2009.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2008.

⁷⁾ Daten für Geschäftsjahr 2007.

⁸⁾ Daten für Geschäftsjahr 2006.

⁹⁾ Daten für Geschäftsjahr 2005.

¹⁰⁾ Daten aus Liquidationsbilanz zum 30.09.2010.

¹¹⁾ Daten aus Zwischenbilanz 2004.

¹²⁾ Einbeziehung in den Konzernabschluss aufgrund SIC-12 (Konsolidierung Zweckgesellschaften).

(42) VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands der DB MLAG sind der Übersicht auf den nachfolgenden Seiten zu entnehmen.

Vorstand

::: Dr. Rüdiger Grube

Vorsitzender des Vorstands,

Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Gechingen

a) DB Netz AG¹⁾ (Vorsitz)

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Lebensversicherungsverein a. G.

Betriebliche Sozialeinrichtung der

Deutschen Bahn

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.

Betriebliche Sozialeinrichtung der

Deutschen Bahn

b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien¹⁾

(Board of Directors)

Deutsche Bank AG

(Beirat Geschäftsregion Stuttgart)

::: Gerd Becht

Ressort Compliance, Datenschutz,

Recht und Konzernsicherheit,

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,

Bad Homburg

a) DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾

Schenker AG¹⁾

DB International GmbH¹⁾

DB Regio AG¹⁾

DB Sicherheit GmbH¹⁾

DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-

Aktiengesellschaft

b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.

Betriebliche Sozialeinrichtung

der Deutschen Bahn (Beirat)

::: Ulrich Homburg

Ressort Personenverkehr,

Glashütten

a) DB Fernverkehr AG¹⁾ (Vorsitz)

DB Regio AG¹⁾ (Vorsitz)

DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾

DB Vertrieb GmbH¹⁾ (Vorsitz)

Schenker AG¹⁾

DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG

b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien¹⁾

(Board of Directors)

::: Dr. Volker Kefer

Ressort Technik, Systemverbund und

Dienstleistungen,

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,

Erlangen

a) DB Energie GmbH¹⁾ (Vorsitz)

DB International GmbH¹⁾ (Vorsitz)

DB ProjektBau GmbH¹⁾ (Vorsitz)

DB Station & Service AG¹⁾ (Vorsitz)

DB Systemtechnik GmbH¹⁾

b) DB Dienstleistungen GmbH¹⁾ (Beirat, Vorsitz)

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.

Betriebliche Sozialeinrichtung

der Deutschen Bahn (Beirat)

::: Dr. Richard Lutz

Ressort Finanzen/Controlling,

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,

Hoppegarten (Mark)

a) DB Netz AG¹⁾

b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien¹⁾

(Board of Directors)

::: Dr. Karl-Friedrich Rausch

Ressort Transport und Logistik,

Weiterstadt

a) DB Fernverkehr AG¹⁾

DB Regio AG¹⁾

DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾ (Vorsitz)

Schenker AG¹⁾ (Vorsitz)

DEVK Allgemeine Versicherungs-AG

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.

Betriebliche Sozialeinrichtung der

Deutschen Bahn

b) DB Schenker Rail GmbH¹⁾ (Vorsitz)

DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA¹⁾

(Board of Directors)

::: Ulrich Weber

Ressort Personal,

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,

Krefeld

a) DB Regio AG¹⁾

DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾

Schenker AG¹⁾

DB Gastronomie GmbH¹⁾ (Vorsitz)

DB JobService GmbH¹⁾ (Vorsitz)

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Lebensversicherungsverein a. G.

Betriebliche Sozialeinrichtung der

Deutschen Bahn

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.

Betriebliche Sozialeinrichtung der

Deutschen Bahn

HDI-Gerling Industrie Versicherung AG

HDI-Gerling Sach Serviceholding AG

b) DB Dienstleistungen GmbH¹⁾ (Beirat)

DB Zeitarbeit GmbH¹⁾ (Beirat, Vorsitz)

Aufsichtsrat

::: Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht

Vorsitzender des Aufsichtsrats,

Partner One Equity Partners Europe GmbH,

München

a) Deutsche Bahn AG (Vorsitz)

b) CRH plc, Dublin/Irland

Jungbunzlauer Holding AG, Schweiz

(Verwaltungsrat)

::: Wolfgang Zell*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,

Bundesgeschäftsführer der Eisenbahn- und

Verkehrsgewerkschaft,

Neustadt/Holstein

a) DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Vorsitz)

DEVK Rechtsschutz-Versicherung AG

DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG

Sparpa-Bank Berlin eG (Vorsitz)

*** Dr. Hans Bernhard Beus

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

- a) Deutsche Bahn AG
Deutsche Telekom AG
- b) KfW IPEX-Bank GmbH

*** Wolfgang Erler*

Vorsitzender des Gemeinschaftsbetriebsrats
Deutsche Bahn AG / DB Mobility Logistics AG,
Waldbrunn

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

*** Horst Hartkorn*

Vorsitzender des Betriebsrats der
S-Bahn Hamburg GmbH,
Hamburg

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

*** Dr. Bernhard Heitzer

Staatssekretär im Bundesministerium für
Wirtschaft und Technologie,
Alfter

- a) Deutsche Bahn AG

*** Margarita Kiefer*

Betriebsratsvorsitzende der DB Mobility Logistics AG,
Service Center Personal,
Stuttgart

- a) Landes-Bau-Genossenschaft Württemberg eG

*** Alexander Kirchner*

Vorsitzender der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Runkel

- a) Deutsche Bahn AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der
Deutschen Bahn (Vorsitz)
DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-
Aktiengesellschaft (Vorsitz)

*** Dr. Jürgen Krumnow

Ehem. Mitglied des Vorstands der Deutschen Bank AG,
Wiesbaden

- a) Deutsche Bahn AG
Lenze AG
- b) Bahlsen GmbH und Co. KG (Beirat)
Peek & Cloppenburg KG (Beirat)

*** Helmut Polzer*

Betriebs- und Personalleiter DB Training
der DB Mobility Logistics AG,
Neu-Isenburg

*** Prof. Klaus-Dieter Scheurle

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung,
Bonn

- a) Deutsche Bahn AG
Fraport AG
- b) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (Vorsitz)

*** Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Heinrich Weiss

Vorsitzender der Geschäftsführung
der SMS Holding GmbH,
Hilchenbach-Dahlbruch

- a) Deutsche Bahn AG
SMS Siemag AG¹⁾ (Vorsitz)
Voith AG
- b) Bombardier Inc., Montreal/Kanada

Aufsichtsratsausschüsse

*** Mitglieder des Präsidialausschusses

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
Alexander Kirchner
Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle
Wolfgang Zell

*** Mitglieder des Prüfungs- und
Compliance-Ausschusses

Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)
Wolfgang Erler
Margarita Kiefer
Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle

*** Mitglieder des Personalausschusses

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
Alexander Kirchner
Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle
Wolfgang Zell

*** Mitglieder des Vermittlungsausschusses

Prof. Dr. Dr. Utz-Hellmuth Felcht (Vorsitz)
Alexander Kirchner
Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle
Wolfgang Zell

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

¹⁾ Konzerninternes Mandat.

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu
bildenden Aufsichtsräten.

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den
31.12.2011 beziehungsweise auf den Zeitpunkt
des Ausscheidens im Jahr 2011. Bei einem Ein-
tritt nach dem 31.12.2011 wird auf den Zeitpunkt
des Eintritts abgestellt.

Berlin, den 21. Februar 2012
DB Mobility Logistics AG

Der Vorstand

WEITERE INFORMATIONEN

PUMPSPEICHERKRAFTWERK

Energie aus Wind und Sonne gilt als unzuverlässig, da es schwierig ist, sie zu speichern. Doch die Forschung ist in Deutschland in den letzten Jahren deutlich damit vorangekommen, dieses Problem zu lösen. Deutsche Forscher haben verschiedene Methoden entwickelt, um den Strom zu speichern, zum Beispiel in Pumpspeicherkraftwerken, in Druckluftspeicherwerken oder durch die Umwandlung des Stroms in Erdgas.

241 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

242 GLOSSAR

242 Finanzwirtschaftliche Begriffe

243 Geschäftsspezifische Begriffe

244 KONTAKTINFORMATIONEN



ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

::: A

ABS – Ausbaustrecke
 AEG – Allgemeines Eisenbahngesetz
 AgvMoVe – Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister
 APS – Anlagenpreissystem
 ATOC – Association of Train Operating Companies

::: B

bbl – Barrel
 BDZ – Bulgarische Staatsbahn
 BEV – Bundeseseisenbahnvermögen
 BGH – Bundesgerichtshof
 BilMoG – Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts
 BIP – Bruttoinlandsprodukt
 BMVBS – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
 BNetzA – Bundesnetzagentur
 BR – Baureihe
 BSOG – Bus Service Operators Grant
 Bund – Bundesrepublik Deutschland
 BUND – Bund für Naturschutz Deutschland e.V.
 Buskm – Buskilometer
 BVerwG – Bundesverwaltungsgericht

::: C

CHF – Schweizer Franken
 CL – Kontraktlogistik
 COSO – Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission
 CO₂ – Kohlenstoffdioxid, auch Kohlendioxid

::: D

DB AG – Deutsche Bahn AG
 DB Finance – Deutsche Bahn Finance B.V.
 DB-Konzern – Deutsche Bahn Konzern
 DB ML AG – DB Mobility Logistics AG
 DB ML-Konzern – DB Mobility Logistics Konzern
 DfT – Department for Transport
 DOJ – US-Justizministerium
 DSA – Dynamische Schriftanzeige

::: E

EBA – Eisenbahn-Bundesamt
 ECR – Euro Cargo Rail
 EFSF – Europäische Finanzstabilisierungsfazilität
 EFSM – Europäischer Finanzstabilisierungsmechanismus
 EIU – Eisenbahninfrastrukturunternehmen
 ERA – Europäische Eisenbahnagentur
 ERTMS – European Rail Traffic Management System
 ESTW – Elektronisches Stellwerk
 ET – Elektrischer Triebzug
 ETCS – Europäisches Leit- und Sicherungssystem

EVG – Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft

EVU – Eisenbahnverkehrsunternehmen

EZB – Europäische Zentralbank

::: F

FIS – Firmen Informations System
 FS – Ferrovie dello Stato (italienische Staatsbahn)

::: G

GBP – Britisches Pfund Sterling
 GDL – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer
 GFR – Grup Feroviar Roman
 GKN – Gemeinschaftskraftwerk Neckarwestheim
 GPS – Global Positioning System
 GWh – Gigawattstunde

::: H

HFM – Hyperion Financial Management
 HGB – Handelsgesetzbuch
 HKD – Hongkong-Dollar

::: I

IFRS – International Financial Reporting Standards
 IT – Informationstechnologie

::: J

JPY – Japanischer Yen

::: K

KonTraG – Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich
 kV – Kilovolt

::: L

LIB-Index – Liberalisierungsindex
 Lkw – Lastkraftwagen
 LuFV – Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

::: M

M&A – Mergers & Acquisitions
 MaRisk – Mindestanforderungen an das Risikomanagement
 MIV – Motorisierter Individualverkehr
 MJ – Megajoule
 MOE – Mittel- und Osteuropa
 MWh – Megawattstunde

::: N

NABU – Naturschutzbund Deutschland e.V.
 NBS – Neubaustrecke
 Nkm – Nutzwagenkilometer
 NOK – Norwegische Krone
 NS – Niederländische Bahnen

::: O

ÖBB – Österreichische Bundesbahnen
 OECD – Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung
 OLG – Oberlandesgericht

OPEC – Organisation Erdöl exportierender Länder

ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr

ORR – Office of Rail Regulation

ÖSPV – Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

::: P

P – Personen
 PBefG – Personenbeförderungsgesetz
 PCGK – Public Corporate Governance Kodex des Bundes
 Pkm – Personenkilometer
 Pkw – Personenkraftwagen
 PPA – Kaufpreisallokation

::: Q

QRDC – Qatar Railways Development Company

::: R

RDG – Rail Delivery Group
 ROCE – Return on Capital Employed

::: S

SBB – Schweizerische Bundesbahnen
 SCM – Supply Chain Management
 SNCF – Société Nationale des Chemins de fer Français (französische Staatsbahn)
 SPNV – Schienenpersonennahverkehr
 SPS – Stationspreissystem
 S&P – Standard & Poor's

::: T

t – Tonnen
 TEL – Trans Eurasia Logistics
 TEN – Transeuropäische Netze
 TEU – Twenty Foot Equivalent Unit
 tkm – Tonnenkilometer
 TPS – Trassenpreissystem
 Trkm – Trassenkilometer

::: U

UIC – Internationaler Eisenbahnverband
 UMC – UmweltMobilCheck
 USD – US-Dollar

::: V

VCD – Verkehrsclub Deutschland
 VDE – Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
 VZP – Vollzeitpersonen

::: W

WACC – Weighted Average Cost of Capital (gewichtete Kapitalkosten)
 WAN – Wide Area Network

::: Z

Zugkm – Zugkilometer

GLOSSAR

Finanzwirtschaftliche Begriffe

::: Brutto-Investitionen

Insgesamt getätigte Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände – unabhängig von der Finanzierungsart.

::: Capital Employed

Umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) sowie das Nettoumlaufvermögen.

::: Derivative Finanzinstrumente (Derivate)

Finanzkontrakte, deren Werte von der Kursentwicklung eines zugrunde liegenden Vermögenswerts abhängen (Bezugsgrößen sind zum Beispiel Zinssätze oder Warenpreise). Wichtige Beispiele sind Optionen, Futures, Forwards und Swaps.

::: Earnings before Interest and Taxes (EBIT)

Operatives Ergebnis vor Zinsen und Steuern.

::: Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization (EBITDA)

Operatives Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen.

::: Eigenkapitalquote

Finanzkennzahl, die auf die Bilanzstruktur abstellt: Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme in Prozent.

::: Equity-Methode/At-Equity-Bilanzierung

Verfahren zur Bilanzierung von Beteiligungen, die nicht auf Basis einer Vollkonsolidierung mit allen Aktiva und Passiva in den Konzernabschluss einbezogen werden. Hierbei wird der Beteiligungsbuchwert um die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals an der Beteiligung fortgeschrieben.

::: Gearing

Finanzkennzahl, die als Strukturkennziffer das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital in Prozent beschreibt.

::: International Financial Reporting Standards (IFRS)

International anerkannter Rechnungslegungsstandard. Seit 2002 gilt die Bezeichnung IFRS für das Gesamtkonzept der vom International Accounting Standards Board verabschiedeten Standards. Bereits zuvor verabschiedete Standards werden weiter als International Accounting Standards (IAS) zitiert.

::: Investitionszuschüsse

Finanzierungsbeteiligungen Dritter an spezifizierten Investitionsvorhaben ohne zukünftige Tilgungserfordernisse.

::: Kapitalkosten

Auf Basis von Marktwerten als gewichteter Durchschnittswert aus risikoadäquaten Markttrenditen für Eigen- und Fremdkapital berechnete Mindestrenditeanforderung.

::: Konsolidierungskreis

Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzernabschluss einbezogen sind.

::: Kreditfazilitäten

Von Banken eingeräumte Kreditmöglichkeiten, die bei Bedarf in Anspruch genommen werden können.

::: Netto-Finanzschulden

Saldo aus zinspflichtigen Außenverbindlichkeiten und Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing sowie den liquiden Mitteln und verzinslichen Außenforderungen.

::: Netto-Investitionen

Brutto-Investitionen abzüglich der Investitionszuschüsse von Dritten.

::: Operate Leases

Außerbilanzielle Finanzierungsinstrumente: gepachtete oder gemietete Vermögensgegenstände.

::: Rating

Bonitätseinstufung, die durch Rating-Agenturen vorgenommen wird und Auswirkungen auf die Refinanzierungsmöglichkeiten und -kosten eines Unternehmens hat.

::: Return on Capital Employed (ROCE)

Kennziffer zur wertorientierten Steuerung. Entspricht der Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Capital Employed). Verhältniszahl in Prozent, definiert als (bereinigtes) EBIT im Verhältnis zum Capital Employed.

::: Saldierungsfähiges Planvermögen

Vermögensgegenstände, die bilanziell mit Brutto-Pensionsverpflichtungen verrechnet werden.

::: Swap

Bei einem Swap »tauschen« zwei Vertragspartner ihre Finanzierungsbedingungen aus und profitieren von Kostenvorteilen des jeweils anderen.

::: Tilgungsdeckung

Finanzkennziffer, die das Verhältnis zwischen laufender Finanzierungskraft und den finanziellen Verpflichtungen des Unternehmens (adjustierte Netto-Finanzschulden) beschreibt.

Geschäftsspezifische Begriffe

Bedarfsplan

In den Bundesverkehrswegeplan eingestellte Neu- und Ausbaustrecken.

Bestandsnetz

Bestehendes Schienennetz und damit Rückgrat der Infrastruktur.

Besteller

In der Regel Bundesländer, die als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Nahverkehrsleistungen bei Verkehrsunternehmen bestellen.

Betriebsleistung

Von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz zurückgelegte Strecke. Maßgröße: Trassenkilometer (Trkm).

Buskilometer (Buskm)

Ein Buskilometer entspricht der Fahrt eines Busses über eine Entfernung von 1 km.

Einzelwagenverkehr

Angebot im Güterverkehr zur Beförderung einzelner Güterwagen, die mit anderen Güterwagen zu einem Zug zusammengeschlossen werden. Die einzelnen Güterwagen eines solchen Zuges können unterschiedliche Ausgangs- und Zielbahnhöfe haben.

Frachtführer

Unternehmen, das für den Warentransport eingesetzt wird.

Ganzzugverkehr

Angebot im Güterverkehr zur Beförderung von zu einem ganzen Zug zusammengestellten Güterwagen.

Integrierte Konzernstruktur

Eisenbahnverkehrsunternehmen, das zugleich auch Eisenbahninfrastrukturbetreiber ist.

Intermodaler Wettbewerb

Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern, zum Beispiel zwischen Schiene und Luftverkehr.

Interoperabilität (Mehrsystemfähigkeit)

Fähigkeit von Schienenfahrzeugen, sich an unterschiedliche technische Standards (zum Beispiel Spurweiten oder Stromsysteme) anpassen und so möglichst durchgängig zwischen verschiedenen Schienennetzen einzelner Staaten verkehren zu können.

Intramodaler Wettbewerb

Wettbewerb innerhalb eines Verkehrsträgers, zum Beispiel innerhalb des Eisenbahnsektors.

Kombinierter Verkehr (KV)

Verknüpfter Transport von Containern oder ganzen Lkw auf Schiene und Straße.

Kontraktlogistik

Leistungsbündel, das mehrere logistische Aktivitäten umfasst. Der Dienstleister ist nicht nur Organisator von Transportaufträgen, sondern übernimmt eigenverantwortlich Teile der Wertschöpfungskette.

Netzzugang

Eisenbahninfrastrukturunternehmen stellen ihr Schienennetz gegen Entgelt Eisenbahnverkehrsunternehmen für Zugfahrten zur Verfügung.

Personenkilometer (Pkm)

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Personenverkehr: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reisereichweite.

Stationspreissystem

Transparentes und diskriminierungsfreies Preissystem für die Nutzung der Personenbahnhöfe. Die Höhe der Stationspreise ist maßgeblich von dem Leistungs- und Ausstattungsstand des jeweiligen Bahnhofs abhängig.

Supply Chain (Wertschöpfungskette)

Die Supply Chain eines Produkts umfasst alle wertgenerierenden Aktivitäten sämtlicher Fertigungs- und Absatzstufen, angefangen bei den Rohmaterialien bis hin zu den fertigen Produkten.

Tonnenkilometer (tkm)

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Güterverkehr: Produkt aus der transportierten Menge (Tonnen) und der zurückgelegten Entfernung (Kilometer).

Traktion

Antrieb zur Beförderung von Zügen. Je nach Energiequelle, Antriebsmaschine und Kraftübertragung werden unter anderem elektrische, dieselektrische und dieselhydraulische Traktion unterschieden. Triebfahrzeuge, die neben der elektrischen Traktion auch über eine dieselgestützte Traktion verfügen, werden auch als Hybridfahrzeuge bezeichnet.

Trasse

Im Fahrplan festgelegter Laufweg eines Zuges.

Trassenkilometer (Trkm)

Siehe Betriebsleistung.

Trassenpreissystem (TPS)

Regelt transparent und diskriminierungsfrei die Preise für die Nutzung des Schienennetzes durch interne und externe Kunden unter Berücksichtigung der individuellen Charakteristiken der benutzten Infrastruktur.

Twenty Foot Equivalent Unit (TEU)

Standardisierte Containereinheit mit 20 Fuß Länge (1 Fuß = 30 cm).

Verkehrsleistung

Zentrale Kennzahl zur Messung der erbrachten Leistung im Personen- und Güterverkehr. Maßgrößen: Personenkilometer (Pkm), Tonnenkilometer (tkm).

Verkehrsvertrag

Vertrag zwischen Besteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Erbringung von Personennahverkehrsleistungen.

Zugkilometer (Zugkm)

Ein Zugkilometer entspricht der Fahrt eines Zuges über eine Entfernung von 1 km.

KONTAKTINFORMATIONEN

INVESTOR RELATIONS

DB Mobility Logistics AG

Investor Relations

Europaplatz 1

10557 Berlin

Telefon: 030.297-64031

Telefax: 069.265-20110

E-Mail: ir@deutschebahn.com

Internet: www.deutschebahn.com/ir-dbml



Dieser Geschäftsbericht wurde am 29. März 2012 veröffentlicht, er erscheint auch in englischer Sprache und ist im Internet unter www.db.de/gb-dbml abrufbar.

KONZERNKOMMUNIKATION

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

DB Mobility Logistics AG

Konzernkommunikation

Potsdamer Platz 2

10785 Berlin

Telefon: 030.297-61480

Telefax: 030.297-61485

E-Mail: presse@deutschebahn.com

Internet: www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

Unsere Servicenummer 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 14 ct/Min., Tarif bei Mobilfunk maximal 42 ct/Min.

5-JAHRES-ÜBERSICHT

— IN MIO. €	2011	2010	2009	2008	2007
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG					
Umsatz	36.449	33.152	28.406	32.735	31.004
Gesamtleistung	37.473	34.031	29.144	33.495	31.806
Sonstige betriebliche Erträge	2.225	2.146	1.823	1.853	1.527
Materialaufwand	-22.521	-21.095	-17.824	-20.755	-19.613
Personalaufwand	-9.911	-8.534	-7.881	-7.632	-6.918
Abschreibungen	-1.870	-1.677	-1.618	-1.579	-1.554
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.170	-3.848	-3.127	-3.470	-3.672
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.226	1.023	517	1.912	1.576
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	12	10	0	15	31
Übriges Finanzergebnis	1	-26	-6	-38	-10
Zinsergebnis	-418	-463	-458	-431	-416
Ergebnis vor Ertragsteuern	821	544	53	1.458	1.181
Jahresergebnis	987	467	-76	1.069	1.057
BETRIEBLICHE ERGEBNISGRÖSSEN					
EBITDA bereinigt	3.204	2.803	2.631	3.559	3.433
EBIT bereinigt	1.466	1.130	1.013	1.980	1.879
WERTMANAGEMENT					
Capital Employed per 31.12.	13.650	13.771	11.168	10.508	10.764
Return on Capital Employed (ROCE) in %	10,7	8,2	9,1	18,8	17,5
Tilgungsdeckung in %	21,1	17,8	20,6	31,8	32,2
Gearing in %	238	254	250	215	174
Netto-Finanzschulden/EBITDA	2,8	3,2	2,8	1,9	1,8
CASHFLOW/INVESTITIONEN					
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	2.305	2.202	2.090	2.389	2.469
Brutto-Investitionen	1.621	1.266	1.238	1.585	1.426
Netto-Investitionen	1.587	1.228	1.182	1.532	1.333
BILANZ PER 31.12.					
Langfristige Vermögenswerte	18.450	18.714	15.575	15.655	15.387
davon Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	17.679	17.984	15.070	15.119	15.048
davon aktive latente Steuern	276	213	148	155	126
Kurzfristige Vermögenswerte	6.107	6.328	4.443	4.848	4.902
davon flüssige Mittel	820	753	483	568	361
Eigenkapital	3.720	3.582	2.915	3.072	3.610
Eigenkapitalquote in %	15,1	14,3	14,6	15,0	17,8
Langfristiges Fremdkapital	10.830	10.440	9.138	8.290	8.932
davon Finanzschulden	7.995	7.432	6.482	5.909	6.535
davon Pensionsverpflichtungen	1.329	1.306	1.137	1.081	1.014
Kurzfristiges Fremdkapital	10.007	11.020	7.965	9.141	7.747
davon Finanzschulden	1.742	2.735	1.353	1.307	282
Netto-Finanzschulden	8.863	9.101	7.287	6.601	6.285
Bilanzsumme	24.557	25.042	20.018	20.503	20.289

— IN MIO. €	2011	2010	2009	2008	2007
LEISTUNGSDATEN IM SCHIENENVERKEHR					
PERSONENVERKEHR¹⁾					
Reisende in Mio.	1.978	1.946	1.904	1.919	1.835
Fernverkehr	125	126	123	123	119
Regional- und Stadtverkehr	1.853	1.820	1.781	1.796	1.717
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	79.136	78.489	76.679	77.791	74.792
Fernverkehr	35.565	36.026	34.708	35.457	34.137
Regional- und Stadtverkehr	43.571	42.463	41.971	42.334	40.654
GÜTERVERKEHR					
Beförderte Güter in Mio. t	411,6	415,4	341,0	378,7	317,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	111.980	105.794	93.948	113.634	98.794
Verkehrsleistung insgesamt in Mio. Ptkm	191.116	184.283	170.627	191.425	173.586
MITARBEITER²⁾					
Im Jahresdurchschnitt	220.739	190.910	178.207	176.963	168.080
Zum Jahresende	222.653	216.091	178.356	177.598	174.297

¹⁾ Ohne Arriva.

²⁾ In Vollzeitpersonen, das heißt, Teilzeitkräfte werden anteilig umgerechnet.

IMPRESSUM

REDAKTION DB Mobility Logistics AG, Investor Relations | GESTALTUNG UND DTP Studio Delhi, Mainz | LEKTORAT AdverTEXT, Düsseldorf | LITHOGRAFIE Koch Lichtsatz und Scan, Wiesbaden | DRUCK ColorDruck Leimen, Leimen | FOTOGRAFIE UND BERATUNG Max Lautenschläger, Berlin | BILDNACHWEIS Bartłomiej Banaszak (Seite U3, 52, 60), Norbert Basner (Seite U4), Ralf Braum (Seite U4, 62), Martin Busbach (Seite 60), Samfoto/Svein Erik Dahl (Seite 55), DB AG (Seite 51, 59), Volker Emersleben (Seite 55, 57), Clemens Emmler (Seite 56), Alexander Fischer (Seite 26), Fotolia (Seite 239/240), Alex Grimm (Seite 56), Axel Hartmann (Seite 53), Tobias Heyer (Seite 61), Roland Horn (Seite 51, 55), Roland Horn/Max Lautenschläger (Seite U3), Jürgen Hörstel (Seite 58), iStockphoto.com/Justin Hutchings (Seite 239/240), Jet-Foto (Seite 27, 28), Wolfgang Klee (Seite 60), Michal Málek (Seite 56), Lothar Mantel (Seite 52), Christoph Müller (Seite 60), Rüdiger Nehmzow (Seite 16), Michael Neuhaus (Seite 58, 61), Peter-Michael Petsch (Seite 62), Philipp von Recklinghausen (Seite 28), Hartmut Reiche (Seite 27), Christoph Siegert (Seite 58), Siemens AG (Seite 22, 52, 57), Suzesizu/Fotolia.com (Seite 63/64), Tupungato/Fotolia.com (Seite 30/31), Claus Weber (Seite 58), Mark Wilson (Seite 18)



Gedruckt auf
Circlesilk Premium White
(100 % Recyclingpapier)

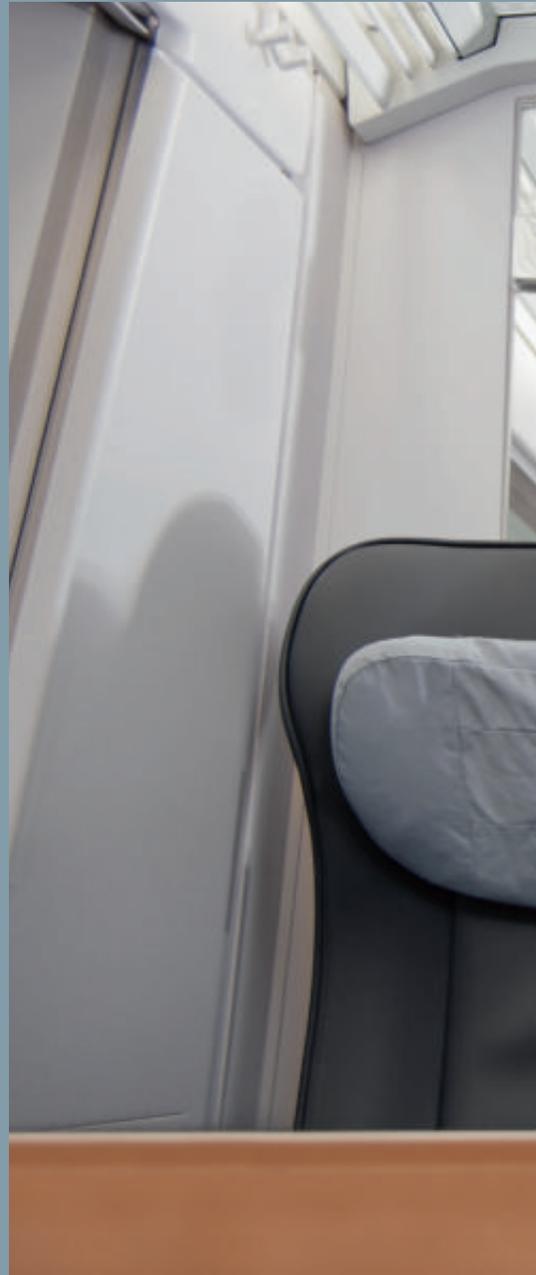
FINANZTERMINE

26. JULI 2012

Halbjahres-Pressekonferenz,
Veröffentlichung des Zwischenberichts
zum 1. Halbjahr 2012

21. MÄRZ 2013

Bilanzpressekonferenz,
Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2012



DB Mobility Logistics AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com/dbml