



Jahresabschluss und Lagebericht
Deutsche Bahn AG 2005

Inhalt

Lagebericht	2
Jahresabschluss	34
	35 Bilanz
	36 Gewinn- und Verlustrechnung
	37 Kapitalflussrechnung
	38 Anhang
Bestätigungsvermerk	55
Organe der Deutschen Bahn AG	56
Bericht des Aufsichtsrats	60

Überblick

Die wirtschaftliche Entwicklung der Deutschen Bahn AG (DB AG) als konzernleitende Management Holding des Deutsche Bahn Konzerns (DB Konzern) wird maßgeblich durch die Entwicklung des Gesamtkonzerns geprägt. Dieser hat im Geschäftsjahr 2005 den erfolgreichen »Track Record« seit Beginn der Bahnreform fortgesetzt; die Entwicklung stand dabei unter dem Vorzeichen eines »Wachstums aus eigener Kraft«. Die erfolgreiche Entwicklung wurde erneut in einem herausfordernden Markt- und Wettbewerbsumfeld erzielt: Mit einer nur schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung blieb unser Heimatmarkt Deutschland erneut hinter den Wachstumsraten in zahlreichen anderen EU-Ländern sowie den wesentlich dynamischeren Regionen Asien und Amerika zurück. Gleichzeitig hat national wie international die Wettbewerbsintensität auf den relevanten Märkten weiter zugenommen. Der scharfe Wettbewerb auf der Absatzseite wird ergänzt durch die Herausforderungen auf der Beschaffungsseite: Das Geschäftsjahr 2005 stand hier unter dem Vorzeichen sehr hoher Energiepreise. Dies galt sowohl für Kraftstoffe als auch hinsichtlich des Strombezugs.

Konzernportfolio durch M&A-Transaktionen positiv entwickelt

Neben dem organischen Wachstum nutzen wir auch sich ergebende Chancen, die Wettbewerbsfähigkeit des DB Konzerns durch M&A-Transaktionen zu stärken. Mit Akquisitionen verfolgen wir dabei das Ziel, unsere Marktpositionen im Kerngeschäft auszubauen. Natürlich steht dieser Weg immer unter dem Vorbehalt verfügbarer und dabei strategisch wie unter wirtschaftlichen Gründen attraktiver Akquisitionsobjekte. Zu den wesentlichen Elementen unserer wertorientierten Unternehmensführung zählt aber auch, uns von Aktivitäten zu trennen, die wir nicht mehr als Bestandteil unseres Kerngeschäfts ansehen. Die hierdurch frei werdenden Mittel setzen wir zur Weiterentwicklung des Kerngeschäfts ein.

Im Berichtsjahr 2005 konnten wir maßgebliche Fortschritte verzeichnen:

■ Ausbau unseres Logistikgeschäfts durch den Erwerb von BAX Global (BAX):

Mit dem im November 2005 unterzeichneten Kaufvertrag zum Erwerb von 100 % der Geschäftsanteile der BAX Global Inc., Delaware/USA, von dem börsennotierten US-Unternehmen The Brink's Company ist uns ein wesentlicher Schritt zum weiteren Ausbau unserer Logistikaktivitäten gelungen. BAX bietet weltweite Luft- und Seefrachtspedition, Transportdienstleistungen in den USA sowie Supply Chain Management an. Weltweit ist BAX in mehr als 130 Ländern vertreten. Das Geschäftsportfolio von BAX stellt hinsichtlich der Branchenschwerpunkte sowie der regionalen Stärken eine hervorragende, komplementäre Ergänzung zu unseren bisherigen Aktivitäten dar. Mit der Kombination Schenker/BAX können wir vor allem unsere Position als internationaler Logistikdienstleister in wesentlichen Wachstumsmärkten – speziell im asiatisch-pazifischen Raum sowie in China und den USA – entscheidend weiterentwickeln und unsere Marktstellung als eines der

weltweit führenden Unternehmen der Transport- und Logistikbranche ausbauen. Dies gilt insbesondere für die Position in der Luft- und Seefracht. Zugleich konnten wir unsere Position in der Kontraktlogistik stärken. Der Kaufpreis basierte auf einem Enterprise Value von rund 1,1 Mrd. USD (rund 950 Mio. €). Nach dem erfolgreichen Abschluss der Transaktion (Closing) im Januar 2006 wurde mit der Integration begonnen. BAX wird erstmals im Geschäftsjahr 2006 in den Konzernabschluss einbezogen.

■ **Akquisition der StarTrans-Gruppe:** Ferner haben wir nach Zustimmung des Aufsichtsrats im Dezember 2005 zu Jahresbeginn 2006 einen Kaufvertrag zur Übernahme von zunächst 80 % der in Hongkong/China ansässigen StarTrans-Gruppe unterzeichnet, die gegenwärtig mit 14 operativen Gesellschaften in Hongkong, Südostasien und den USA im Wesentlichen im Luftfrachtgeschäft mit Branchenfokus Textil tätig ist. StarTrans ist dabei Marktführer im Chartergeschäft aus Hongkong heraus und damit zugleich ein führender Anbieter von Luftfrachtspeedition auf den Relationen zwischen Hongkong beziehungsweise China und Nordamerika. Mit der Beteiligung an StarTrans kann das Geschäftsfeld Schenker seinen Marktanteil auf der wichtigen Transpazifikrelation Hongkong/Nordamerika mehr als verdoppeln sowie den Zugang zu US-amerikanischen Kunden verstärken. Wie bei der Akquisition von BAX erwarten wir auch hier Synergien mit unseren bisherigen Logistikaktivitäten aus den mit höheren Gesamtvolumina einhergehenden Vorteilen bei Frachtdisposition sowie Frachtraumeinkauf. Der Kaufpreis basierte auf einem Enterprise Value von rund 0,1 Mrd. €. Auch diese Aktivitäten werden erst im Geschäftsjahr 2006 in den Konzernabschluss einbezogen.

■ **Stärkung des Geschäftsfelds Railion durch den Erwerb der RAG Bahn und Hafen GmbH:** Zur Stärkung des Geschäftsfelds Railion haben wir die Schienenlogistikaktivitäten der RAG AG erworben. Nach der im vierten Quartal erfolgten Zustimmung der Kartellbehörden ist der Vertrag zum Erwerb der RAG-Tochtergesellschaft »RAG Bahn und Hafen GmbH« (RBH), Gladbeck, wirksam geworden. Der Erwerb der RBH, die jährlich rund 48 Mio. t Massengüter umschlägt beziehungsweise transportiert, dient einer weiteren Verstärkung unserer Position in der europaweiten Massengutlogistik. Der Kaufpreis basierte auf einem Enterprise Value von 85 Mio. €. Die RBH wurde im Berichtsjahr zum 31. Dezember 2005 mit der Bilanz in den Konzernabschluss einbezogen.

■ **Verkauf von nicht mehr zum Kerngeschäft zählenden Aktivitäten:** Im Berichtsjahr haben wir erneut Beteiligungen veräußert, die nicht mehr zu unserem Kerngeschäft zählten. Hierzu gehörte der Verkauf der Geschäftsanteile an der Deutschen Touring GmbH (DTG) (82,8%). Der Verkauf erfolgte mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2005. Käuferin war die Ibero Eurosur S. L., ein spanisch-portugiesisches Konsortium von Verkehrsunternehmen im Fernbuslinienverkehr. Zum 1. Dezember 2005 haben wir darüber hinaus die Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH an die STRÖER Media Deutschland GmbH & Co. KG veräußert.

Durch weitere Veränderungen im Beteiligungsbereich haben wir unsere Wettbewerbsposition verbessert beziehungsweise strukturelle Bereinigungen vorgenommen. Hierzu zählte beispielsweise eine Anteilsaufstockung auf 100% durch zusätzlichen Erwerb weiterer 66,7% der Linjegods AS, Oslo/Norwegen. Die Linjegods AS wurde im Berichtsjahr zum 31. Dezember 2005 mit der Bilanz in den Konzernabschluss einbezogen; bis zu diesem Zeitpunkt wurden die bereits gehaltenen Anteile nach der Equity-Methode bewertet. Diese und weitere Veränderungen haben bezüglich der Vergleichbarkeit zum Vorjahr einen untergeordneten Einfluss.

Marktorientierte Strukturen: Rolle der Geschäftsfelder weiter gestärkt

Im März 2005 haben wir eine übergreifende Weiterentwicklung der Konzern- und Führungsstruktur beschlossen, die wir zum 1. Juli 2005 umgesetzt haben. Hiermit verbunden waren eine Straffung der Managementebenen sowie eine direktere Anbindung der Geschäftsfelder, die wir nunmehr in den Vorstandsressorts »Personenverkehr«, »Transport und Logistik« sowie »Infrastruktur und Dienstleistungen« führen. Die Struktur der Geschäftsfelder im Personenverkehr ist unverändert: Fernverkehr, Regio und Stadtverkehr. Im Vorstandsressort Transport und Logistik haben wir die bisherigen Aktivitäten Stinnes Freight Logistics und Stinnes Intermodal im Geschäftsfeld Stinnes gebündelt. Daneben stehen weiterhin die Geschäftsfelder Schenker und Railion. Im Vorstandsressort Infrastruktur und Dienstleistungen haben wir die früheren Unternehmensbereiche Fahrweg, Personenbahnhöfe und Dienstleistungen – nunmehr als Geschäftsfelder – gebündelt. Dabei wurde das Geschäftsfeld Fahrweg in Geschäftsfeld Netz umbenannt. Das Geschäftsfeld Energie, das zuvor dem Unternehmensbereich Dienstleistungen zugeordnet war, wird nunmehr eigenständig geführt. Ferner sind dem Vorstandsressort Personenverkehr das Servicecenter Vertrieb sowie dem Vorstandsressort Infrastruktur und Dienstleistungen das Servicecenter DB ProjektBau zugeordnet worden. Als neues Vorstandsressort wurde das Ressort »Systemverbund Bahn« eingerichtet, das mit Blick auf die notwendige geschäftsfeldübergreifende Koordination und Weiterentwicklung des Verbundsystems Bahn eine Prozessstreiberfunktion wahrnimmt.

Die realisierten Weiterentwicklungen entsprechen sowohl den organisatorischen Vorschriften des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes (DBGrG) als auch den anderen eisenbahn- und europarechtlichen Vorschriften und berücksichtigen die im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und in der EU-Richtlinie 2001/14 vorgeschriebene Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers DB Netz AG hinsichtlich der Funktionen Trassenvergabe und Trassenbepreisung.

Wirtschaftliches Umfeld

Wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland schwächer als im Vorjahr

Während unsere global ausgerichteten Logistikaktivitäten von der weiterhin kräftigen Dynamik im Welthandel profitierten, bleibt der überwiegende Anteil unseres Geschäfts in hohem Maße von der wirtschaftlichen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland abhängig. Hier fielen die Wachstumsimpulse im Berichtsjahr schwächer aus als im Vorjahr.

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung: Bruttoinlandsprodukt(BIP)-Zuwachs in %	2005	2004
Welt	+ 3,0	+ 3,9
Euro-Raum	+ 1,4	+ 1,8
Deutschland	+ 0,9	+ 1,6
USA	+ 3,5	+ 4,2
Japan	+ 2,0	+ 2,6
China	+ 9,5	+ 9,7

Die Daten für das Jahr 2005 entsprechen den per 15. Februar 2006 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

■ **Weltkonjunktur:** Trotz des starken Anstiegs der Rohölpreise expandierte die Weltwirtschaft im Jahr 2005 kräftig, wies aber eine schwächere Dynamik auf als im Vorjahr. Wesentliche Impulse erhielt die Weltwirtschaft durch die weiterhin überdurchschnittliche gesamtwirtschaftliche Entwicklung in den USA. Wachstumsstärkste Region war erneut Asien: Dort erreichte das Wirtschaftswachstum in China erneut das hohe Niveau des Vorjahres. In Japan nahm das Wachstumstempo leicht ab.

■ **Europa:** Die Konjunktur im Euro-Raum hat sich im Verlauf des Berichtsjahres leicht verstärkt, blieb aber jahresdurchschnittlich hinter dem Vorjahr zurück. Getragen wurde das Wachstum von der robusten weltwirtschaftlichen Nachfrage und einer Belebung der Ausrüstungsinvestitionen. Demgegenüber verlief die Konsumkonjunktur nur verhalten, da der langsame Anstieg des Realeinkommens infolge der hohen Energiepreise und die nur allmähliche Erholung des Arbeitsmarkts die Konsumbereitschaft dämpften. Mit einem Bruttoinlandsprodukt(BIP)-Zuwachs von etwa 4% entwickelten sich die neuen EU-Mitgliedsländer erneut wesentlich dynamischer.

■ **Deutschland:** Nach ersten Angaben des Statistischen Bundesamts erreichte das Wirtschaftswachstum nicht den Vorjahreswert. Allerdings standen 2005 im Vergleich zum Vorjahr weniger Arbeitstage zur Verfügung; bereinigt lagen die Wachstumsraten auf gleichem Niveau. Gestützt wurde die Wirtschaftsentwicklung insbesondere von einem kräftigen Anstieg der Exporte und einer im Vergleich zum

Vorjahr stärkeren Expansion der Ausrüstungsinvestitionen. Ausschlaggebend hierfür waren die robuste Weltkonjunktur und die damit verbundene höhere Nachfrage nach Investitionsgütern. Belastend wirkte hingegen der wieder beschleunigte Rückgang der Bauinvestitionen. Die privaten Konsumausgaben stagnierten im Vorjahresvergleich, zumal erneut ein größerer Teil des verfügbaren Einkommens für Energieausgaben aufgewendet werden musste. Nach bisher vorliegenden Daten dürfte der Einzelhandelsumsatz im Berichtsjahr mit einem Anstieg um 1,1% schwächer zugenommen haben als im Vorjahr.

Hohe Rohölpreise treiben die Energiekosten

Eine weiterhin hohe Nachfrage verbunden mit politischen Spannungen in den wichtigsten Förderländern und wetterbedingten Ausfällen nach den Wirbelstürmen in den USA ließen die Preise für Rohöl in der Spitze auf über 70 US-Dollar (USD)/Barrel (bbl) klettern. Gegen Jahresende kostete ein Barrel Brent zwischen 55 und 60 USD/bbl und lag damit nochmals deutlich über dem Durchschnitt des Hochpreisjahres 2004. Beim Diesel wurde die Preisentwicklung noch zusätzlich durch knappe Raffineriekapazitäten verschärft. Nachdem jahrelang Investitionen in den Ölsektor vernachlässigt worden sind und mit anhaltendem Wirtschaftswachstum die Nachfrage aus China und den USA weiterhin steigen dürfte, ist auch zukünftig mit starken Preisausschlägen zu rechnen.

Die deutschen Strompreise erreichten im Jahr 2005 nahezu täglich neue Rekordmarken. Ein guter Indikator ist die Preisentwicklung der Grundlastpreise für zukünftige Lieferungen (Jahresband 2006): Während das Jahresband 2006 zu Jahresbeginn 2005 noch für unter 33 €/MWh erworben werden konnte, erhöhten sich die Marktpreise für die gleiche Lieferung bis zum Jahresende 2005 auf 53 €/MWh. Eine wesentliche Ursache hierfür war der Anstieg der Öl- und Gaspreise. Ein weiterer Einflussfaktor für die Entwicklung am deutschen Strommarkt war das hohe Preisniveau der europäischen Nachbarländer (insbesondere Großbritannien), das zu Stromexporten via Frankreich nach England führte. Ein Preisrückgang wird für die absehbare Zukunft nicht erwartet, da erst in drei bis fünf Jahren zusätzlich auf den Markt kommende Kapazitäten zu einer Entspannung führen könnten.

Wesentliche Währungen mit gegenläufigen Entwicklungen

Nachdem der Euro zum Jahresende 2004 mit 1,36 USD auf einem historischen Höchststand zum US-Dollar bewertet worden war, gewann die US-amerikanische Währung im Jahresverlauf kontinuierlich an Wert. Diese Entwicklung wurde getragen von der Zinspolitik der US-Notenbank, die in mehreren Schritten die Leitzinsen erhöhte. Zum Jahresende 2005 handelte der Euro bei 1,18 USD. Die Ausweitung der Zinsdifferenz zwischen dem japanischen Yen und dem US-Dollar machte sich in den bilateralen Währungskursen noch stärker bemerkbar. Damit konnte der Euro in der zweiten Jahreshälfte vorangegangene Verluste zur japanischen Währung mehr als absorbieren.

Entwicklung der relevanten Märkte

Starkes Wachstum im Schienenpersonenverkehr und Marktanteilsgewinn

Wachstumsraten/ Marktanteile im Personenverkehr in Deutschland in %	2005	2004	Marktanteil 2005
Schienenpersonenverkehr	+ 3,5	+ 2,2	9,0
DB Konzern	(+ 3,3)	(+ 1,0)	(8,6)
Andere Bahnen	(+ 11,0)	(+ 49,0)	(0,4)
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	- 0,5	+ 0,6	9,0
DB Konzern	(+ 0,8) ¹⁾	(+ 0,6) ¹⁾	(1,1)
Motorisierter Individualverkehr	- 1,5	- 1,5	80,9
Luftverkehr (innerdeutsch)	+ 2,1	+ 1,2	1,1
Gesamtmarkt²⁾	- 1,0	- 1,0	100,0

¹⁾ Auf jeweils vergleichbarer Basis

²⁾ Der Gesamtmarkt umfasst nach unserer Definition alle motorisierten Verkehrsträger: Motorisierter Individualverkehr (MIV), Schiene, Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖPSV), innerdeutscher Luftverkehr. Die Daten für das Jahr 2005 entsprechen den per 15. Februar 2006 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Mit den Geschäftsfeldern des Vorstandsressorts Personenverkehr sind wir primär in unserem Heimatmarkt Deutschland aktiv. Auf den langen Distanzen stehen wir vor allem mit dem PKW und dem Flugverkehr im Wettbewerb – die entscheidenden Parameter sind dabei die Reisezeit, die Reisequalität und der Preis. Der intermodale Wettbewerb wird für unsere Regional- und Stadtverkehre verschärft durch den intensiven intramodalen Wettbewerb, wobei dieser im Rahmen von Ausschreibungen um langfristige Verkehrsverträge stattfindet.

Im Personenverkehrsmarkt insgesamt war die Mobilitätsnachfrage eigenen Berechnungen zufolge im Berichtsjahr erneut rückläufig. Ausschlaggebend war der fortgesetzte Nachfragerückgang beim marktdominierenden motorisierten Individualverkehr (MIV), verursacht durch die stark steigenden Kraftstoffpreise (+ 8,1% gegenüber 2004) bei gleichzeitig leicht rückläufigem Einkommen (- 0,5%) und stagnierendem privatem Verbrauch.

In diesem Umfeld waren wir im Berichtsjahr sehr erfolgreich: Wir konnten auf vergleichbarer Basis – das heißt bereinigt um Abgänge aus dem Konsolidierungskreis – unsere Verkehrsleistung auf Schiene und Straße um insgesamt 3% steigern und entsprechend unseren Marktanteil weiter ausbauen.

Eine besonders erfreuliche Entwicklung konnte dabei das Geschäftsfeld Fernverkehr verzeichnen, das einen Verkehrsleistungszuwachs um 4,1% auf 33,6 Mrd. Personenkilometer (Pkm) erzielte. Dieser Entwicklung lagen insbesondere mehrfach aufgelegte, zeitlich begrenzte Spezialpreisangebote (unter anderem »Lidl-Ticket«, »Frühling-Spezial«, »Sommer-Spezial«, »Herbst-Spezial«), die hervorragende Marktaufnahme

der schnellen Verbindung Hamburg - Berlin, eine weiter steigende Nachfrage der schnellen Verbindung Köln - Rhein/Main sowie eine positive Kundenresonanz auf die erzielten Qualitätsverbesserungen zugrunde.

Besser als im Jahr zuvor entwickelte sich auch die Nachfrage im Bereich unserer Regionalzüge und S-Bahnen: Während das Geschäftsfeld Regio trotz weiterer Abgänge aufkommensstarker Verkehre an Wettbewerber die Verkehrsleistung auf der Schiene im Berichtsjahr um 1,6% auf 33,8 Mrd. Pkm steigern konnte, lag die Verkehrsleistung auf der Schiene im Geschäftsfeld Stadtverkehr mit 5,1 Mrd. Pkm um 9,3% über dem Vorjahreswert. Als Markterfolg erwiesen sich wiederum die Länder-Tickets, deren Absatz mit über neun Millionen um fast 17% stieg. Dämpfend wirkte hingegen erneut die unverändert schwierige Situation am Arbeitsmarkt mit einem Rückgang bei den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. Unsere Busverkehre konnten - auf vergleichbarer Basis - um 0,8% auf 9,1 Mrd. Pkm zulegen.

Die überwiegend im Regionalverkehr tätigen konzernfremden Eisenbahnverkehrsunternehmen konnten ihre Verkehrsleistung nach unserer Schätzung um etwa 11% steigern, was auf die Übernahme bisheriger DB-Verkehre zurückzuführen ist. In Summe wurden im Schienenpersonennahverkehr von uns und Dritten im Berichtsjahr mit knapp über zwei Milliarden mehr Fahrgäste befördert als jemals zuvor. Die Verkehrsleistung im gesamten Schienenpersonenverkehr (Nah- und Fernverkehr aller Unternehmen) stieg um 3,5%. Der geschätzte Marktanteil konzernfremder Eisenbahnunternehmen am Schienenpersonenverkehr liegt mittlerweile bei rund 4% (verkehrsleistungsbezogen) beziehungsweise bei gut 13% (bezogen auf die Zugleistung im Regionalverkehr).

Die Marktentwicklung im Berichtsjahr ging auch zulasten des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV), dessen schrumpfende Nachfrage auf den Rückgang bei Bus-Gelegenheitsverkehren zurückzuführen ist, während die Linienverkehre mit Bussen, Straßen- und U-Bahnen in Summe nochmals einen leichten Zuwachs verzeichneten. Im Bereich des ÖSPV hat der Ausschreibungswettbewerb im Jahr 2005 deutlich zugenommen. Hieraus sowie angesichts der stark fragmentierten Anbieterstruktur ist eine fortschreitende Marktkonsolidierung zu erwarten. In der Struktur der Marktteilnehmer beobachten wir hier wie auch im ÖSPV das zunehmende Gewicht der Tochtergesellschaften großer, international agierender Konzerne.

Die so genannten »Billigflieger« haben in den letzten Jahren mit preisaggressiven Angeboten zunächst hohe Wachstumsraten erzielt und mit ihrem Marketing die Strategien der etablierten Airlines, aber auch die Preiswahrnehmung der Kunden entscheidend verändert. Nachdem allerdings die Durchschnittspreise im innerdeutschen Linienverkehr aufgrund gestiegener Kosten für Kerosin 2005 stark zugelegt hatten, fielen die Zuwächse moderater aus als auf europäischen oder Interkontinentalrelationen.

Dynamische Entwicklung der internationalen Transport- und Logistikmärkte

Die für die Geschäftsfelder im Vorstandsressort Transport und Logistik relevanten Märkte waren im Berichtsjahr von weiterem Wachstum geprägt; entsprechend den unterschiedlichen konjunkturellen Entwicklungen war das Marktwachstum im weltweiten Umfeld erneut dynamischer als die Entwicklung des deutschen und innereuropäischen Güterverkehrsmarkts.

Der europäische Landverkehr war durch einen anhaltenden Margendruck bei steigendem Angebot gekennzeichnet. Wesentliche Gründe für die Verschärfung der Wettbewerbssituation sind eine fortschreitende Marktconsolidierung bei Logistikdienstleistern sowie die Zunahme von aggressiv auftretenden Frachtführern aus den neuen EU-Ländern und anderen osteuropäischen Staaten. Darüber hinaus verteuerten die hohen Treibstoffkosten die Transportleistungen. Die länderspezifisch unterschiedlichen Dieselbesteuerungen in Europa führen zu unterschiedlichen Kostenbelastungen zwischen west- und osteuropäischen Spediteuren und damit zu unterschiedlichen Kalkulationsgrundlagen. Drastisch verschärft wird die Situation durch die Liberalisierung der Dieseleinfuhren. Kundenseitig war neben dem Anstieg logistischer Zusatzleistungen die verstärkte Verlagerung interner Logistikprozesse an Standorte in Osteuropa festzustellen. In diesem Umfeld ist es uns gelungen, das Sendungsvolumen in der Sparte Europäischer Landverkehr im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um knapp 4% zu steigern, wobei wir in den osteuropäischen EU-Beitrittsländern zweistellige Zuwachsraten erzielen konnten.

Die Wachstumsdynamik im weltweiten Luftfrachtmarkt hat sich im Berichtsjahr auf hohem Niveau fortgesetzt. Auf den Routen von Nordamerika nach Europa, Asien und Südamerika war weiterhin ein deutliches Marktwachstum bei stabilen Frachtraten-niveaus zu verzeichnen. Insbesondere die Transpazifikverkehre zeigten einen hohen Anstieg von 10%. Auch die Verkehre aus Asien nach Europa und Nordamerika sowie innerhalb Asiens entwickelten sich weiterhin positiv. Unser Geschäftsfeld Schenker verzeichnete im Berichtsjahr weltweit einen Volumenzuwachs von 9% bei Import- und von 6% bei Exportsendungen gegenüber dem Vorjahr. Die aufkommensstarken Relationen Asien/Europa und umgekehrt wiesen ein stabiles Frachtmengenwachstum von 10% auf. Auf der Route Europa/Südamerika lag das Volumenwachstum bei rund 12%. Allerdings besteht im Markt aufgrund der angespannten Wettbewerbssituation mit Tendenz zu Überkapazitäten ein hoher Druck auf die Raten, der zusätzlich über Ratenaufschläge wegen erhöhter Energiepreise und Sicherheitsanforderungen (Fuel and Security Surcharges) verschärft wird.

Exporte aus Asien nach Europa und Amerika sowie die innerasiatischen Verkehre waren im Berichtsjahr der Wachstumsmotor des weltweiten Seefrachtmarkts, wenngleich die Zuwachsrate mit rund 10% den Vorjahreswert nicht ganz erreichte. Ein wesentlicher Treiber ist der anhaltende Trend zur Verlagerung von Produktionskapazitäten nach Asien. Die Asienverkehre waren jedoch weiterhin von einer starken Unpaarigkeit der Warenströme gekennzeichnet. Während auf den Relationen von Europa

und Nordamerika nach Asien der Wettbewerbsdruck aufgrund von Überkapazitäten an Laderaum hoch war, waren die Kapazitäten von Asien nach Europa und Nordamerika bei stabilem Rateniveau voll ausgelastet. Bei den innerasiatischen Verkehren hielt das starke Volumenwachstum an. Ein Ungleichgewicht in den Verkehrsströmen existierte auch auf den Transatlantikrelationen: Während auf der Relation von Nordamerika nach Europa freie Kapazitäten vorhanden waren und sich die Frachtraten auf niedrigem Niveau befanden, war das Frachtraumangebot von Europa nach Nordamerika sehr knapp und entsprechend ein Anstieg der Frachtraten zu beobachten. Gegensätzlich war die Situation bei den Südamerikaverkehren, bei denen für die Transporte nach Europa hohe Frachtraten aufgrund des knappen Kapazitätsangebots bezahlt werden mussten, während sich die Raten nach Südamerika auf einem niedrigen Niveau bewegten. Unser Geschäftsfeld Schenker konnte von der Marktdynamik profitieren und das Seefrachtgeschäft über den Markttrend hinaus um 17% ausweiten.

Unverändert hohe Wettbewerbsintensität im deutschen Güterverkehrsmarkt

Wachstumsraten/ Marktanteile im Güterverkehr in Deutschland in %	2005	2004	Marktanteil 2005
Schienengüterverkehr	+ 5,0	+ 8,2	17,1
DB Konzern	(- 1,0)	(+ 5,0)	(14,5)
Andere Bahnen	(+ 60,0)	(+ 49,2)	(2,6)
Straßengüterverkehr	+ 3,5	+ 5,6	70,7
Binnenschiff	+ 1,5	+ 9,5	12,2
Gesamtmarkt¹⁾	+ 3,5	+ 6,5	100,0

¹⁾ Der Gesamtmarkt umfasst nach unserer Definition: Verkehrsträger Schiene (Railion Deutschland AG und andere Bahnen), Straße (deutsche LKW ohne Nahbereich; ausländische LKW) und Binnenschifffahrt. Die Daten für das Jahr 2005 entsprechen den per 15. Februar 2006 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Die weiterhin robuste Entwicklung der weltweiten Wirtschaft hat sich insgesamt positiv auf den deutschen Güterverkehrsmarkt ausgewirkt. Zwar hat sich die Wachstumsrate im Gesamtmarkt von überragenden 6,5% auf 3,5% fast halbiert, sie liegt aber immer noch über dem mehrjährigen Durchschnitt. Die Hauptursache für das gebremste Wachstum ist in der deutlich schwächeren Konjunktur im Inland zu sehen. Unverändert hoch blieb hingegen der Wettbewerbs- und Preisdruck.

Der Schienengüterverkehr in Deutschland insgesamt erwies sich in einem hart umkämpften Markt erneut als wachstumsstärkster Verkehrsträger. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs konnte entsprechend zum dritten Mal in Folge ausgebaut werden.

Innerhalb des Schienengüterverkehrs verzeichneten die anderen Eisenbahnen vor dem Hintergrund eines sich intensivierenden intramodalen Wettbewerbs in Deutschland erneut einen deutlichen Verkehrsleistungsanstieg. Ihr Anteil am Schienengüterverkehr

hat sich im Berichtsjahr auf knapp 15,5% (im Vorjahr: 10,2%) erhöht. Im Wesentlichen konnten diese Bahnen dabei Aufträge akquirieren, die zuvor von unserem Geschäftsfeld Railion gefahren wurden.

In diesem Kontext ist der leichte Rückgang der Verkehrsleistung unseres Schienen-güterverkehrs auf 76,8 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) ein positives Ergebnis, zumal aus dem Branchenumfeld – anders als im Vorjahr – die negativen Impulse überwogen. Hierbei sind insbesondere der deutliche Rückgang der Rohstahlproduktion sowie die unerwartet negative Entwicklung der Bauindustrie zu erwähnen. Dies konnte auch vom Zuwachs bei den grenzüberschreitenden Verkehren, deren Anteil an der Gesamtverkehrsleistung der Railion Deutschland AG annähernd 60% beträgt, nicht kompensiert werden.

Auch im Geschäftsfeld Railion insgesamt (einschließlich der internationalen Tochtergesellschaften Railion Nederland N.V., Railion Danmark A/S und – neu seit Mai 2005 – Railion Italia) konnten wir das positive Vorjahresergebnis nicht wiederholen. Im Railion-Verbund ging die Verkehrsleistung ebenfalls um 1% auf 83,1 Mrd. tkm zurück.

Im Straßengüterverkehr (deutsche LKW – ohne Nahbereich – und ausländische LKW) setzte sich der Anstieg der Verkehrsleistung nur gebremst fort. Auch hier war der kräftige Außenhandel die treibende Kraft. Von dieser Entwicklung profitierten weiterhin insbesondere die grenzüberschreitenden Verkehre dominierenden ausländischen LKW, die kontinuierlich ihre Marktanteilsgewinne ausbauen. Basis sind die deutlich günstigeren Kostenstrukturen der aus Nachbarländern heraus operierenden LKW-Flotten. Gutartbezogen zeigte sich der mit Abstand kräftigste Anstieg im Bereich der Fahrzeuge/Maschinen/Halb- und Fertigwaren sowie der so genannten besonderen Transportgüter (vor allem Containerverkehre). Rückgänge waren unter anderem in den Güterabteilungen Steine/Erden sowie Eisen/Stahl zu verzeichnen.

Die Binnenschifffahrt kehrte nach durch das Niedrigwasser im Jahr 2003 und den Aufholeffekt im Jahr 2004 verzerrten Veränderungsraten der Vorjahre zu einem moderaten Wachstum zurück.

»Open Access« zu unserer Schieneninfrastruktur erneut stärker genutzt

Angesichts des seit 1994 offenen Marktzugangs zur Infrastruktur in Deutschland nutzen vermehrt konzernfremde Eisenbahnen die Chancen zum Markteintritt oder wachsen erkennbar: So stieg die Anzahl der von konzernfremden Unternehmen realisierten Stationshalte erneut deutlich um 16% auf 13 Mio. Halte; die Trassenachfrage erhöhte sich um 25% auf 110 Mio. Trassenkilometer. Dabei nutzten im Jahr 2005 knapp 300 konzernfremde Eisenbahnverkehrsunternehmen die Infrastruktur des DB Konzerns.

Geschäftsverlauf

Die DB AG erzielte im Geschäftsjahr 2005 wie im Vorjahr keine Umsatzerlöse. Die Bestandsveränderungen sowie die aktivierten Eigenleistungen waren mit in Summe 3 Mio. € (im Vorjahr: - 5 Mio. €) für die wirtschaftliche Entwicklung von untergeordneter Bedeutung.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 1.705 Mio. € auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1.711 Mio. €). Sie enthalten hauptsächlich Erträge aufgrund von Leistungen für Konzerngesellschaften und konzernfremde Dritte, Mieten und Pachten sowie Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Sachanlagevermögens im Rahmen der planmäßigen wirtschaftlichen Nutzung des Immobilienvermögens und der Veräußerung von Finanzanlagen.

Der Materialaufwand lag mit 146 Mio. € ebenfalls auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 147 Mio. €). Der Personalaufwand von 395 Mio. € (im Vorjahr: 450 Mio. €) umfasste die Löhne und Gehälter sowie die notwendigen Sozialaufwendungen für die bei der DB AG beschäftigten Mitarbeiter. Positiv wirkte sich auch die für die DB AG zum 1. Juli 2005 wirksam gewordene kollektive Absenkung der Arbeitszeit aus.

Die Abschreibungen reduzierten sich im Berichtsjahr leicht auf 25 Mio. € (im Vorjahr: 28 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten deutlich auf 1.160 Mio. € (im Vorjahr: 1.456 Mio. €) gesenkt werden. Sie enthielten unter anderem Mieten und Pachten und übrige betriebliche Aufwendungen wie beispielsweise Gebühren, Abgaben, Versicherungsbeiträge, Zahlungen für Leistungen Dritter und Entschädigungen. Der Rückgang ist maßgeblich auf die Erfolge der Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Optimierung der Overheadfunktionen zurückzuführen. Darüber hinaus war der Vorjahreswert maßgeblich durch Zuführungen zu den Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen und für Immobilienrisiken geprägt.

Die deutliche Verbesserung im Beteiligungsergebnis auf 558 Mio. € (im Vorjahr: 195 Mio. €) wurde maßgeblich durch die positive Ergebnisentwicklung der Tochtergesellschaften geprägt, die zu höheren Erträgen aus Ergebnisabführungen führten.

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB Konzern entsprechend den Finanzierungsbedürfnissen der Konzerngesellschaften und reicht diesen die aufgenommenen Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen weiter. Der Zinssaldo betrug im Berichtsjahr - 163 Mio. € (im Vorjahr: - 205 Mio. €).

Insgesamt ergab sich für die DB AG ein positives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 377 Mio. € (im Vorjahr: - 385 Mio. €). Unter Berücksichtigung einer Steuerposition von - 24 Mio. € ergab sich hieraus ein Jahresüberschuss von 353 Mio. €. Unter Verrechnung mit dem Verlustvortrag aus dem Vorjahr in Höhe von - 1.778 Mio. € führte dies zu einem Bilanzverlust von - 1.425 Mio. € (im Vorjahr: - 1.778 Mio. €).

Entwicklung der Bilanz

Die Bilanzsumme per 31. Dezember 2005 betrug 31,7 Mrd. € (im Vorjahr: 30,8 Mrd. €). Der Anstieg ist maßgeblich auf die Erhöhung der Anteile an verbundenen Unternehmen durch die Kapitalerhöhung bei einer Tochtergesellschaft sowie die Bereitstellung weiterer Mittel zur Finanzierung der Konzerngesellschaften zurückzuführen.

Auf der Aktivseite bildet entsprechend den Beteiligungen an den Tochtergesellschaften das Finanzanlagevermögen den Schwerpunkt. Das Sachanlagevermögen in Höhe von 2,9 Mrd. € (im Vorjahr: 2,9 Mrd. €) setzte sich wie im Vorjahr in erster Linie aus Grundstücken und grundstücksähnlichen Rechten zusammen. Von den Finanzanlagen in Höhe von 25,8 Mrd. € (im Vorjahr: 24,7 Mrd. €) entfielen 57,3% beziehungsweise 14,8 Mrd. € auf Anteile an verbundenen Unternehmen und 39,5% beziehungsweise 10,2 Mrd. € auf Ausleihungen an verbundene Unternehmen. Das Umlaufvermögen in Höhe von 3,0 Mrd. € (im Vorjahr: 3,2 Mrd. €) bestand im Wesentlichen aus Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen (2,5 Mrd. €) sowie liquiden Mitteln (zusammen 0,5 Mrd. €).

Das Eigenkapital stieg durch den Jahresüberschuss von 7,2 Mrd. € auf 7,5 Mrd. €. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich zugleich auf 23,7%. Die Rückstellungen lagen mit 7,1 Mrd. € annähernd auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 7,0 Mrd. €). Die Verbindlichkeiten in Höhe von 17,0 Mrd. € (im Vorjahr: 16,6 Mrd. €) bestanden in erster Linie aus Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (12,9 Mrd. €).

Investitionen

Die Brutto-Investitionen der DB AG in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen wie im Vorjahr mit 53 Mio. € auf niedrigem Niveau; Schwerpunkte bildeten der Zugang von Grundstücken und die Anschaffung von Geschäftsausstattung sowie von Informationstechnologie.

Finanzen

Bündelung der Ressourcen durch zentrales Treasury

Im DB Konzern ist die DB AG das zentrale Treasury-Zentrum. Hierdurch stellen wir sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des Konzerns vor. Bei Aufnahmen externer Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande. Diese Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften als

Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht. Mit diesem Konzept sichern wir einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Weitere Vorteile liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Exzellente Ratings im Berichtsjahr erneut bestätigt

Im Juni 2005 haben die jährlichen Rating-Reviews mit den Rating-Agenturen Moody's und Standard&Poor's (S&P) stattgefunden. Beide Rating-Agenturen haben anschließend ihre positiven Urteile über die Bonität der Deutschen Bahn bestätigt. Gleiches erfolgte durch beide Rating-Agenturen zudem im November 2005 nach der Unterzeichnung des Kaufvertrags für BAX. Hierzu sowie zur wirtschaftlichen Entwicklung insgesamt standen wir über unseren Investor-Relations-Bereich kontinuierlich in engem Kontakt mit den jeweiligen Analystenteams. Das Rating von S&P lautet seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert »AA«, dasjenige von Moody's »Aa1«. Beide Ratings haben einen »stabilen« Ausblick.

Für die Finanzierung der zur strategischen Weiterentwicklung des DB Konzerns akquirierten Gesellschaft BAX Global haben wir ergänzend die internationalen Finanzmärkte in Anspruch genommen. Im Dezember 2005 haben wir über die Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, eine fünfjährige Anleihe über 800 Mio. USD (mit einem Kupon von 5,125%) emittiert. Mit dieser Anleihe konnten wir die bisher umfassendste geografische Diversifikation auf Investorensseite erreichen, wobei eine substantielle Nachfrage europäischer, afrikanischer, asiatischer und amerikanischer Investoren befriedigt wurde. Der auf das Closing der BAX-Transaktion abgestimmte Mittelzufluss erfolgte allerdings erst im Geschäftsjahr 2006.

Für Emissionen im langfristigen Bereich steht ein Debt Issuance Programme über 10 Mrd. € zur Verfügung, unter dem per 31. Dezember 2005 unter Berücksichtigung der vorgenannten Anleihe noch ein Emissionsspielraum von rund 2,5 Mrd. € vorhanden war. Im kurzfristigen Bereich standen per 31. Dezember 2005 ähnlich wie im Vorjahr garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten von rund 2,5 Mrd. € und ein Multi-Currency Multi-Issuer Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung.

Im Berichtsjahr wurden keine größeren Leasing-Transaktionen abgeschlossen.

Mitarbeiter

Zum Ende des Geschäftsjahres 2005 lag die Zahl unserer Mitarbeiter bei 6.093 (im Vorjahr: 6.062). Ferner wurden 195 Auszubildende beschäftigt.

Verbundsystem Bahn

Organisatorische Weiterentwicklung stärkt die Systemkompetenz der Bahn

Für eine hochwertige Produktionsqualität im Schienenverkehr sind gut aufeinander abgestimmte technische Anlagen – von Strecken über Ausrüstung, Anlagen, Betriebsstellen bis hin zu Fahrzeugen – genauso notwendig wie Mitarbeiter, die die übergreifenden Prozesse beherrschen. Zur weiteren Optimierung der Schnittstellen haben wir im Berichtsjahr die Verantwortung für Technik und Beschaffung, das Qualitätsmanagement, den Umweltschutz und die technische Weiterentwicklung des Systems Bahn im neuen Vorstandsressort »Systemverbund Bahn« gebündelt.

Unsere Technikstrategie zielt auf hohe Zuverlässigkeit und Wirtschaftlichkeit

Mit der strategischen Ausrichtung auf hochwertige Mobilitäts- und Logistikangebote gilt ein hoher Qualitätsanspruch umfassend für uns, unsere Lieferanten sowie für die in die Erstellung der Gesamtleistung eingebundenen Partner. Weitere Verbesserungen des Systems Bahn mit einer ausgereiften, zuverlässigen und kostengünstigen Technik sind die Grundlage dafür, mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Hierfür ist ein kontinuierlicher, intensiver Austausch mit der Bahnindustrie von der Systementwicklung über den Betrieb bis zur Instandhaltung notwendig. Wir sehen es hierbei als unsere Aufgabe an, europaweit wettbewerbsfähige Produktentwicklungen zu forcieren. Von der Bahnindustrie erwarten wir, dass sie zuverlässig funktionierende Bahntechnik liefert und technische Innovationen vorantreibt.

Qualitätsmanagement und hohe Sicherheit als Basis nachhaltiger Wettbewerbsvorteile

Der Verkehrsträger Schiene hat dank des Rad-Schiene-Systems mit dem spurgeführten Rad und der Leit- und Sicherungstechnik einen deutlichen Sicherheitsvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern. Wir setzen alles daran, diesen hohen Sicherheitsstandard fortzuschreiben, und verbessern dafür kontinuierlich die Systeme und Prozesse.

Im Berichtsjahr haben wir unser Qualitätsmanagement mit der Zusammenführung bereits geschäftsfeldspezifisch oder -übergreifend etablierter Standards – wie dem Qualitätsmanagementsystem (DIN ISO 9000 ff.) oder dem Umweltmanagementsystem (DIN ISO 14001) – in einem umfassenden Integrierten Managementsystem (IMS) für qualitätsrelevante Prozesse weiterentwickelt. Hierin gebündelt werden auch die Managementsysteme für Arbeitsschutz, Notfall/Brandschutz, Safety und Gefahrgut.

Gute Reputation unseres Engineeringdienstleisters bei konzernfremden Kunden

Die Kompetenz und Wettbewerbsfähigkeit unseres Engineeringdienstleisters DB Systemtechnik spiegelt sich in der Nachfrage konzernfremder Kunden wider. Nach erfolgreichen Kooperationen mit der chinesischen und der taiwanesischen Bahn im Rahmen von Großprojekten im Vorjahr hat die DB Systemtechnik im Berichtsjahr auch

die russischen Bahnen im Rahmen eines Projekts zur Beschaffung des ersten russischen Hochgeschwindigkeitszugs beraten. Für den schwedischen Elektrotriebzug X60 hat die DB Systemtechnik im Auftrag der Alstom LHB die Gesamtzulassung für das deutsche Schienennetz durchgeführt.

Einkauf

Mit einem Einkaufsvolumen von uns und unseren Konzerngesellschaften – ohne die national wie international im Geschäftsfeld Schenker getätigten Kontrakte – von mehr als 9,1 Mrd. € waren wir auch im Berichtsjahr erneut einer der größten Investoren in Deutschland und haben damit nach unseren Schätzungen direkt und indirekt mehr als 600.000 Arbeitsplätze in der Industrie gesichert. Die Schwerpunkte lagen erneut in den Bereichen industrielle Produkte sowie Bau- und Ingenieurleistungen, wobei die Beauftragungen in letzterem Bereich deutlich zurückgenommen wurden. Auch der Bezug von Dienstleistungen Dritter war leicht rückläufig. Im Gegenzug hat sich – aufgrund der hohen Energiepreise – ein Anstieg im Bereich der leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe ergeben.

Entsprechend unseren Investitionsschwerpunkten haben große Vergaben insbesondere im Infrastrukturbereich sowie zur weiteren Modernisierung unseres Fahrzeugparks stattgefunden. So wurde beispielsweise im August 2005 der Bauauftrag für den Neubau einer 4 km langen zweiten Röhre am Schlüchterner Tunnel vergeben. Der Schlüchterner Tunnel liegt auf einer der meistbefahrenen Fernverkehrsstrecken zwischen Hanau und Fulda, die für alle aus Norden und Osten nach Frankfurt fahrenden Züge die wichtigste Verbindung ist. Im Jahr 2008 sollen die ersten Züge durch den neuen Tunnel fahren. Umfangreiche Fahrzeugbestellungen betrafen Reisezugwagen, Doppelstockwagen für den Regionalverkehr sowie elektrische Lokomotiven.

Wesentliche Beschaffungsmaßnahmen resultieren zudem aus unserer Rolle als führender Mobilitäts- und Logistikdienstleister für die FIFA WM 2006™: Hier zeichnen wir verantwortlich für die Ausstattung der WM-Standorte und wichtigen Bahnhöfe mit moderner Kundeninformationstechnik. Ferner rüsten wir Knotenpunkte wie zum Beispiel Frankfurt (Main) Sportfeld mit neuen Eisenbahnüberführungen, Bahnsteigen, Stützwänden, Bahndämmen aus und passen den Oberbau und das Gleisbild bedarfsgerecht an.

Mit einer systematischen Pflege und Standardisierung unserer Geschäftsbeziehungen zu über 40.000 Lieferanten erhöhen wir die Qualität der Zusammenarbeit im Rahmen des Beschaffungsprozesses. Präqualifizierungsverfahren für Lieferanten, wie sie im Berichtsjahr für den Einkauf von Beraterleistungen und den Bereich Bauüberwachung eingeführt wurden, dienen der Qualitätssteigerung und Aufwandsreduzierung im Vergabeverfahren.

Im Bereich der Beschaffung maschinentechnischer Anlagen konnten wir im Berichtsjahr unsere Gestalterrolle weiter vertiefen und die Beschaffungskosten optimieren. Nach guten Erfahrungen bei der Standardisierung und Modularisierung von Fahrstufen und Aufzügen und deren Beschaffung über Rahmenverträge haben wir diese Verfahrensweise auf weitere Produktgruppen ausgedehnt, wie zum Beispiel Fahrzeugaußenreinigungsanlagen, Flurfördertechnik, Hebebockanlagen und mobile Radsatzwechseleinrichtungen.

Weitere Informationen

Neues Stationspreissystem zum 1. Januar 2005 eingeführt

Zum 1. Januar 2005 hat die DB Station&Service AG ein neues Stationspreissystem eingeführt. Es beinhaltet einen Preiskatalog mit sechs länderspezifischen Kategoriepreisen, die sich sowohl an der verkehrlichen Bedeutung der Bahnhöfe – wie zum Beispiel der Anzahl der Zughalte, der Reisendenzahl und der Verknüpfungsfunktion – orientieren als auch die länderspezifischen Infrastrukturvoraussetzungen und Fördermodalitäten integrieren. Die spezifischen Vorstellungen der Länder zur Regionalisierung werden so umfassend berücksichtigt. Jeder Bahnhof wird nach bundesweit einheitlichen Merkmalen einer Kategorie zugeordnet. Mit dem neuen Stationspreissystem reduziert sich die Anzahl der Stationspreise auf 96 länderspezifische Preise (16 Bundesländer mal sechs Kategorien) mit jeweils zwei Zuglängenfaktoren. Aus dem neuen Stationspreissystem resultierten ein gegenüber dem früheren Stationspreissystem deutlich vereinfachter Abrechnungsmodus und eine adäquatere Berücksichtigung der höheren Ansprüche längerer Züge an die Bahninfrastruktur.

Umsetzung des EG-Infrastrukturpakets in deutsches Recht erfolgt

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) wurden im Berichtsjahr im Zuge der Umsetzung des so genannten EG-Infrastrukturpakets umfangreich überarbeitet. Dabei wurden zugleich die Ergebnisse der Taskforce »Zukunft Schiene« von September 2001 gesetzlich umgesetzt.

Mit der Novellierung des AEG sind insbesondere die folgenden wesentlichen Neuerungen verbunden: Die Regulierungskompetenzen wurden gebündelt und der Bundesnetzagentur zugeordnet. Diese hat ihre entsprechende Aufsichtsfunktion zum 1. Januar 2006 übernommen. Gleichzeitig wurden die Regulierungsbefugnisse auf den Zugang zu den Serviceeinrichtungen, die dort erbrachten Leistungen, die Benutzungsbedingungen und die Entgeltgrundsätze erweitert. Schließlich wird die Monopolkommission regelmäßig ein Gutachten zur Marktbeobachtung erstellen. Insgesamt zeichnet sich auf dieser Basis ein breiter Konsens zur Regulierung des integrierten DB Konzerns ab. Die EIBV wurde auf Basis der Weiterentwicklung des AEG angepasst.

»Fahrplan 2006« erfolgreich gestartet

Zum Ende des Berichtsjahres stand turnusmäßig der europaweit abgestimmte Fahrplanwechsel an. Der Übergang zum »Fahrplan 2006« am 11. Dezember 2005 erfolgte reibungslos. Mit diesem Fahrplanwechsel wurden weitere Angebotsverbesserungen wirksam. Hierzu zählt im Fernverkehr beispielsweise die neue Sprinterverbindung Köln – Stuttgart. Weitere Verbesserungen werden mit dem nächsten Fahrplanwechsel am 28. Mai 2006 in Kraft treten – insbesondere die Einbindung des Berliner Hauptbahnhofs und damit der Nord-Süd-Achse in Berlin sowie die Inbetriebnahme der Aus-/Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München.

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2005 traten ferner Preisanpassungen im Fernverkehr wie auch im Regionalverkehr in Kraft, mit denen wir vor allem auf die höheren Beschaffungspreise beim Energiebezug reagieren.

Diskussion über Höhe der Regionalisierungsmittel ab dem Jahr 2007 hat begonnen

Im Regionalisierungsgesetz sind derzeit die Höhe der Mittel, mit denen unter anderem der Schienenpersonennahverkehr zu finanzieren ist, sowie deren Verteilung an die Bundesländer bis einschließlich 2007 festgeschrieben. Im Jahr 2007 ist eine Revision des Gesetzes vorgesehen, in der für die Jahre ab 2008 die Höhe der zur Verfügung stehenden Mittel neu festgelegt werden soll. Zu diesem Prozess finden derzeit im politischen Raum erste Diskussionen statt. Es ist aus unserer Sicht denkbar, dass im Jahr 2006 entsprechende gesetzgeberische Beschlüsse mit Wirkung ab dem Jahr 2007 gefasst werden. Allerdings ist es derzeit für uns nicht abschätzbar, welchen Ausgang die Diskussionen im politischen Raum nehmen. Wir unterstützen das Ziel, einen leistungsstarken öffentlichen Personennahverkehr auf möglichst hohem Niveau verbunden mit einer soliden Finanzierungsbasis auch für die Jahre nach 2007 zu sichern. Entsprechend stehen wir für den Austausch aller notwendigen Sachinformationen und Argumente zur Verfügung und bringen diese aktiv in die anstehenden Diskussionen ein.

Risikobericht

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt unsere Geschäftspolitik auf die Wahrnehmung von Chancen und 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 wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten

Markt- und Umfeldbedingungen

Zur Absicherung unseres unternehmerischen Kurses eines ertragsorientierten Wachstums haben wir umfassende Maßnahmenpakete implementiert, von denen wir Absicherungen oder Verbesserungen der Leistungsqualität, der Effizienz und unserer Kostenstrukturen erwarten. Wir sehen hierin Chancen für ein weiteres organisches Wachstum, das sich zudem in weiteren Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen widerspiegeln dürfte. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Ausführungen im Kapitel »Strategie« verwiesen. Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten zudem darin, absehbare Marktkonsolidierungen aus einer führenden Wettbewerbsposition aktiv gestalten zu können. Bezüglich der allgemeinen Umfeldbedingungen sind weitere Verbesserungen des relevanten gesamtwirtschaftlichen Umfelds denkbar, aber im Geschäftsjahr 2006 nur in geringerem Umfang zu erwarten. Zu den entsprechenden Einschätzungen wird auch auf die Ausführungen im Kapitel »Ausblick« verwiesen.

Integriertes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und in der DB AG und den Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen unseres Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG quartalsweise berichtet. Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

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

Organisatorisch ist das Konzerncontrolling die Risikomanagement-Koordinationsstelle für den DB Konzern. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzerntreasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken zentral gesteuert und begrenzt. Das Konzerntreasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute formulierten »Mindestanforderungen an das Betreiben von Handelsgeschäften« (MAH) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des KonTraG.

Aktives Risikomanagement im DB Konzern

Unser unternehmerisches Handeln ist auf ein aktives Risikomanagement ausgerichtet. Dabei zählen zu den Risiken für den DB Konzern insbesondere:

■ **Marktrisiken:** Dies sind etwa die konjunkturelle Entwicklung und die teilweise zyklische Nachfrageentwicklung. Wesentliche Einflussfaktoren für den Personenverkehr – private Konsumausgaben, Zahl der Erwerbstätigen – waren im Berichtsjahr erneut eher verhalten, für das laufende Geschäftsjahr wird eine leichte Verbesserung prognostiziert. Im Vergleich zu den Geschäftsjahren 2003 und 2004 hat sich bei anhaltend hoher Wettbewerbsintensität die von den preisaggressiven Wettbewerbsstrategien der Billigflieger ausgehende Marktdynamik reduziert. Durch preislich besonders attraktive Angebote konnten wir zwischenzeitlich die Risiken aus einer für die Bahn im Vergleich zu den Billigfliegern ungünstigen Preiswahrnehmung reduzieren. In Verbindung mit einer hohen Leistungsqualität und attraktiven, schnellen Verbindungen konnte sich insbesondere das Geschäftsfeld Fernverkehr von der insgesamt rückläufigen Entwicklung des Gesamtmarkts absetzen. Im Schienenpersonennahverkehr, betreffend damit die Geschäftsfelder Regio und Stadtverkehr, gibt es einen intensiven Wettbewerb um langfristige Bestellerverträge. Maßgeblich für die Entwicklung wird auch das Ergebnis der derzeit laufenden Diskussion über die Höhe der mittelfristig vom Bund den Ländern zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel sein.

Im Schienengüterverkehr, das heißt für die Geschäftsfelder Railion und Stinnes, sind die wichtigsten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemieerzeugnissen und Baumaterialien. Diese unterliegen zum einen konjunkturellen Schwankungen, zum anderen sind strukturelle Veränderungen der Produktionsstrukturen der sich häufig in einem globalen Wettbewerb befindlichen Kunden zu berücksichtigen. Neben der zunehmenden intramodalen Wettbewerbsintensität besteht ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck, der sich durch die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger LKW-Flotten aus den neuen EU-Staaten weiter verschärft hat. Bei einer isolierten Betrachtung für den Schienengüterverkehr bestehen insofern Marktrisiken aus der Anpassungsnotwendigkeit an die national wie international mit zunehmender Globalisierung verkehrsträgerübergreifende Wettbewerbsintensität.

Der Notwendigkeit einer verstärkten Internationalisierung haben wir bereits frühzeitig mit dem Railion-Verbund, internationalen Beteiligungen und Kooperationen Rechnung getragen. Eine neue Herausforderung ist die im Jahr 2007 anstehende Marktöffnung für den Schienengüterverkehr in Europa. Übergreifend sind der Verkehrsträger Schiene sowie unser Logistikbereich von den dynamischen Konsolidierungsprozessen innerhalb der Logistikbranche, der fortschreitenden Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte sowie von weiter steigenden Kundenanforderungen betroffen. Wir reagieren darauf mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung; zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote auf der Schiene und hinsichtlich der Einbindung des

Schienengüterverkehrs in umfassendere Logistikangebote. Mit der Breite unseres Geschäftsportfolios sowie der international starken Aufstellung unserer Geschäftsfelder verfügen wir über eine gute Risikodiversifikation. Aus einer Position der Wettbewerbsstärke sehen wir die absehbaren Konsolidierungsprozesse deshalb zugleich als Chance, unsere starke Wettbewerbsstellung nicht nur zu verteidigen, sondern vielmehr auszubauen.

Aufgrund der besonderen Natur des Geschäfts ergeben sich für das Geschäftsfeld Schenker Risiken aus der Abgabe von Unbedenklichkeitserklärungen an Luftfahrtgesellschaften, die im Einzelfall erhebliche Auswirkungen haben können. Die Regelungen zur Gewährung von Zollbürgschaften wurden in den vergangenen Jahren kontinuierlich überarbeitet und verbessert. Im Zusammenhang mit den Luftverkehrsrisiken wurden entsprechende Versicherungen abgeschlossen. Schenker achtet darüber hinaus auf die strikte Einhaltung der landesspezifischen Vorschriften über die Sicherheitsvorkehrungen für die Beförderung von Luft- und Seefracht.

Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten unserer Kunden einschließlich der Bestellerorganisationen oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen begegnen wir mit einer intensiven Marktbeobachtung und einer kontinuierlichen Weiterentwicklung unseres Leistungsportfolios. Hinsichtlich Marktrisiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler wie internationaler Ebene bringen wir unsere Position in die vorausgehenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.

■ **Betriebsrisiken:** Der DB Konzern betreibt im Schienenverkehr ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir durch die systematische Wartung, den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Da die Qualität unserer eigenen Leistungen in hohem Maße auch von der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen sowie von der Leistungsqualität von Partnern abhängt, führen wir einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern.

■ **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten können in Projektrisiken resultieren, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben.

Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte wie den Knoten Berlin (unter anderem Berliner Hauptbahnhof), die Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München und den Aufbau des GSM-R-Netzes. Für den Knoten Berlin wird ein gestuftes Inbetriebnahmekonzept verfolgt. Für neue Projekte gilt grundsätzlich, dass eine Umsetzung erst nach abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren erfolgt.

■ **Sicherheit und Planbarkeit der staatlichen Infrastrukturfinanzierung:** Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Staat eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend sind eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Insgesamt streben wir mit dem Bund eine langfristige tragfähige, moderne Infrastrukturpartnerschaft an, die unser unternehmerisches Interesse als Eigentümer und Betreiber der – für Dritte diskriminierungsfrei zur Verfügung stehenden – Infrastruktur mit dem grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag des Bundes für die Schieneninfrastruktur in Übereinstimmung bringt und die Abwicklung deutlich vereinfacht. Hierfür wollen wir uns bezüglich des Bestandsnetzes zur Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität verpflichten.

■ **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Energiepreissrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese Instrumente werden im Anhang erläutert.

■ **Rechtliche und vertragliche Risiken:** Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Sachlich betreffen die Risiken vielfach Bauprojekte oder Immobilienangelegenheiten. 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.

■ **Allgemeine Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen.

Die Risikoschwerpunkte lagen im Berichtsjahr wie im Vorjahr aufgrund der hohen Projektvolumina im Infrastrukturbereich sowie in der hohen Wettbewerbsintensität bei den projekt- und marktbezogenen Risiken. Hierzu finden regelmäßig umfassende Analysen statt. Zu den operativen Gegensteuerungsmaßnahmen zählen umfangreiche geschäftsfeldspezifische Effizienz- und Rationalisierungsprogramme ebenso wie unser übergreifendes Programm »Qualify«.

Zur Absicherung von nicht vermeidbaren Risiken schließen wir zudem Versicherungen ab, um die finanziellen Folgen möglicherweise eintretender Schadensfälle und Haftungsrisiken für den DB Konzern zu begrenzen.

Risikoportfolio ohne bestandsgefährdende Risiken

Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden oder für die überschaubare Zukunft erkennbar.

Bericht des Vorstands über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

Die Bundesrepublik Deutschland hält alle Anteile an der DB AG. Gemäß § 312 AktG hat der Vorstand der DB AG deshalb einen Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen aufgestellt, der mit folgender Erklärung abschließt:

»Wir erklären, dass unsere Gesellschaft nach den Umständen, die uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhielt.

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

Nachtragsbericht

Ergänzungsgutachten schafft Gesprächsbasis für Entscheidungen zur materiellen Privatisierung

Im September 2004 wurde das Gutachten »Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG mit und ohne Netz« auf Wunsch des Verkehrsausschusses im Bundestag durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen (BMVBW) ausgeschrieben. Es ergänzt das vorliegende Gutachten »Kapitalmarktfähigkeit der Deutschen Bahn AG« von Morgan Stanley aus dem Jahr 2004, indem alle in Betracht kommenden Varianten sowohl unter finanzwirtschaftlichen als auch unter haushalts-, wettbewerbs- und verkehrspolitischen Gesichtspunkten verglichen werden. Im März 2005 erhielt ein Konsortium unter der Leitung von Booz Allen Hamilton (BAH) den Auftrag, dieses Gutachten zu erstellen. Nachdem die vorgesehene Bearbeitungszeit von März bis Juni 2005 zunächst um mehrere Monate ausgeweitet worden war, konnte es im Januar 2006 an den Verkehrsausschuss des Bundestags übergeben werden. Gemäß den Vorgaben des Auftraggebers enthält das Gutachten keine eindeutige Strukturempfehlung, sondern soll qualifiziert die Vor- und Nachteile der Varianten aufzeigen. Entsprechend prüft der Verkehrsausschuss des Bundestags derzeit seine Ergebnisse des Gutachtens. Eine abschließende Klärung der Strukturfrage ist wesentliche Voraussetzung für die materielle Privatisierung der DB AG. Auf der Grundlage des Gutachtens kann eine politische Entscheidung im Jahr 2006 getroffen werden.

Erfolgreiches Closing der Akquisition von BAX

Nach der Unterzeichnung des Kaufvertrags bezüglich der Akquisition von BAX am 15. November 2005 konnten die vertraglichen Voraussetzungen erfüllt und ein erfolgreiches Closing der Transaktion im Januar 2006 erreicht werden. Damit sind zugleich die rechtlichen Voraussetzungen für die Integration in den DB Konzern geschaffen, die jetzt schrittweise erfolgt.

Strategie

Fokussiertes Konzernportfolio

Mit der Bahnreform 1994 haben wir den Auftrag übernommen, die Bahn unternehmerisch auszurichten. Hieraus resultierten vier maßgebliche Herausforderungen:

- umfassende Modernisierung sowohl der Infrastruktur als auch des Fahrzeugparks,
- kontinuierliche Produktivitätssteigerungen und wettbewerbsfähige Kostenstrukturen,
- marktgerechte Angebote hinsichtlich aller aus Kundensicht relevanten Dimensionen und Wahrnehmung von Wachstumschancen sowie
- eine nachhaltige Verbesserung der Profitabilität und der Innenfinanzierungskraft.

Während in den ersten Jahren nach dem Start der Bahnreform ein besonderer Schwerpunkt auf der Sanierung und dem Abbau des Investitionsstaus liegen musste, stehen heute – bei einer Fortsetzung konsequenten Kostenmanagements und weiterer Modernisierung – die marktgerechte Weiterentwicklung unseres Leistungsportfolios sowie die Nutzung von Wachstumschancen verstärkt im Vordergrund. Zudem streben wir kapitalmarktgerechte Relationen bezüglich der Rendite, Bilanzstruktur und Finanzierungskraft an. Hierfür haben wir ein umfassendes Wertmanagementsystem etabliert und kapitalmarktgerechte Zielgrößen festgelegt.

Hinsichtlich unseres Geschäftsportfolios sind wir als integrierter Konzern aufgestellt und betrachten die Fokussierung auf miteinander verbundene Geschäftsfelder als wesentlichen Erfolgsfaktor. Das Kerngeschäft wird dabei maßgeblich durch die Eisenbahnaktivitäten in unserem Heimatmarkt Deutschland bestimmt. Hier liegt die primäre Aufgabe in der Aufrechterhaltung unserer starken Marktstellung im Personen- und Güterverkehr sowie der Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit dieses Gesamtsystems. Unsere die Infrastruktur beinhaltende vertikale Integration ist eine elementare Voraussetzung für eine umfassende Verantwortungsübernahme für die Weiterentwicklung des Gesamtsystems Bahn. Nur so kann sichergestellt werden, dass der Marktdruck, dem die Transportbereiche ausgesetzt sind, auch an die Infrastruktur- und Dienstleistungsbereiche weitergegeben wird. Hiervon sowie von unseren Modernisierungsprogrammen profitieren zugleich diskriminierungsfrei alle Nutzer der Infrastruktur. Für die nachhaltige Sicherung der hohen Infrastrukturqualität und der zielgerichteten Weiterentwicklung des Netzes streben wir mit dem Bund eine langfristig tragfähige, moderne Infrastrukturpartnerschaft auf der Basis einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung an, die unser unternehmerisches Interesse mit dem grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag des Bundes für die Schieneninfrastruktur in Übereinstimmung bringt.

Wir haben uns mit zielgerichteten Weiterentwicklungen des Kerngeschäfts – insbesondere im Bereich Transport und Logistik – auf veränderte, anspruchsvollere Kundenanforderungen ausgerichtet. Mit der 2002 um Schenker und zu Jahresbeginn 2006 um BAX verstärkten Aufstellung haben wir uns zusätzliche Wachstumspotenziale in der Sparte Europäischer Landverkehr, in der internationalen Luft- und Seefracht sowie in der Kontraktlogistik erschlossen. Diese Ergänzungen unseres Portfolios sind zudem auch ein wesentlicher Baustein für die Zukunftssicherung des Schienengüterverkehrs, der von der Einbindung in leistungsfähige, internationale Netzwerke profitiert.

Unsere Strategieentwicklung erfolgt strikt markt- und wettbewerbsorientiert. Es entspricht dabei ebenso den Markterfordernissen wie unserer Unternehmensphilosophie, dass wir mit unseren Geschäftsfeldern jeweils führende Stellungen in den relevanten Märkten anstreben. Zur Absicherung der notwendigen weiteren Verbesserung unserer Leistungsqualität, Wettbewerbsstärke und Ertragskraft läuft seit dem Jahresende 2004 das umfassende Programmpaket »Qualify«.

Auf dem Weg zu einem führenden internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleister

Unser Markt- und Wettbewerbsumfeld ist heute sowie auf Basis der bekannten Prognosen mittel- und langfristig von einer hohen Dynamik und Wettbewerbsintensität geprägt. Hieraus ergeben sich erhebliche Herausforderungen. Zugleich bieten sich aber auch große Chancen für eine unternehmerische Weiterentwicklung. Die zunehmende Internationalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft und die grenzüberschreitende Neuausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen führen zu einer anhaltenden Steigerung der Nachfrage nach internationalen Angeboten für Mobilität und Logistik. Nicht zuletzt die EU-Osterweiterung hat neue Perspektiven geschaffen, indem sie die Spielregeln in den Speditionsmärkten verändert und einen zusätzlichen Kostendruck im Bereich von Speditionsleistungen induziert, aber zugleich auch die Bedeutung unseres Heimatmarkts als Transitland verstärkt hat. Dies stellt erhebliche Ansprüche an alle Verkehrsträger. Dabei ist gerade unser Stammgeschäft Schienenverkehr für eine wirtschaftliche und umweltgerechte Bewältigung der wachsenden Verkehrsströme unverzichtbar.

Für den Verkehrsträger Schiene insgesamt und damit für uns als leistungsstarken Anbieter ergeben sich große Chancen aus der im europäischen Umfeld anstehenden Deregulierung: Die Eisenbahnmärkte in Europa öffnen sich im Schienengüterverkehr bis 2007, im Schienenpersonenverkehr bis 2010. So ergeben sich für uns auf der Schiene zukünftig im Ausland die gleichen Möglichkeiten, die internationale Verkehrsunternehmen aufgrund des offenen Marktzugangs in Deutschland seit 1994 wahrnehmen.

Zugleich ist es mit Blick auf die heutigen und zukünftigen Kundenanforderungen notwendig, die Schienenverkehre in übergreifende Mobilitäts- und Logistikangebote einzubinden: Die Globalisierung der industriellen Strukturen mit weit reichenden Standortverlagerungen innerhalb Europas sowie insbesondere in den asiatischen Raum

lässt weiterhin ein im Vergleich zur BIP-Entwicklung überproportionales Wachstum des Logistiksektors erwarten. Hieran werden mittelfristig aber nur diejenigen Unternehmen partizipieren, die ihren Kunden umfassende globale Logistikdienstleistungen anbieten können. In den heute teilweise noch fragmentierten Marktstrukturen kommt deshalb führenden Positionen unter den Gesichtspunkten Leistungsqualität und Profitabilität eine entscheidende Rolle zu.

Im Personenverkehr verbindet sich mit der Herausforderung »Mobilität« die Notwendigkeit, verschiedene Verkehrsträger intelligent zu vernetzen und so integrierte Angebote zu ermöglichen. Dabei sprechen nicht zuletzt die absehbaren demografischen Veränderungen und damit neuen Anforderungen hinsichtlich leistungsfähiger, kostengünstiger Verkehre in Ballungsräumen für weitere Optimierungen.

Vor diesem Hintergrund verfolgen wir das Ziel, den DB Konzern zu einem führenden internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleister weiterzuentwickeln. Dazu werden wir unsere Kernleistungen weiter verbessern, mit integrierten Angeboten die Systemstärken verschiedener Verkehrsträger kombinieren und die Schnittstellen zu den vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsstufen optimieren. Der weitere Ausbau unserer Aktivitäten wird auch in Zukunft ausschließlich dort erfolgen, wo dies aus Sicht unserer Kunden sinnvoll ist und wo unsere Kompetenzen und Ressourcen dies nahe legen. Mit einer kerngeschäftorientierten Weiterentwicklung unseres Leistungsspektrums streben wir zugleich an, dass die Schiene in Deutschland auch zukünftig überproportional am Wachstum im Mobilitätsmarkt partizipieren kann.

Weitere Ergebnispotenziale werden wir auch zukünftig aus internen Prozessoptimierungen und Kostensenkungen realisieren können. Zusätzlich sehen wir durch eine weitere Internationalisierung und den Eintritt in verwandte Märkte Wachstums- und Entwicklungsoptionen für unsere Geschäftsfelder. Im Personenverkehr stehen zur Vorbereitung auf die Marktöffnung im europäischen Schienenpersonenverkehr bis zum Jahr 2010 der Aufbau des internationalen Geschäfts, der Ausbau unserer Position im Bereich der Stadtverkehre sowie das Angebot attraktiver Mobilitätsketten im Vordergrund. Eine weitere Stärkung der internationalen Position des Geschäftsfelds Railion im Schienengüterverkehr verbessert die intermodale Wettbewerbsfähigkeit. Bei unseren Logistikaktivitäten Schenker und BAX stellen der weitere Ausbau der Kompetenzen entlang der Logistikkette sowie die Optimierung und der weitere Ausbau der Netze in einem sich konsolidierenden Markt wichtige Entwicklungsrichtungen dar. In den Infrastruktur- und den Dienstleistungsbereichen erwarten wir weitere Zuwächse im Geschäft mit konzernexternen Kunden.

Transport und Logistik: Leistungsfähige, globale Netzwerke und Logistikkompetenz

Die internationalen Gütertransport- und Logistikmärkte bleiben mittelfristig ausgesprochene Wachstumsmärkte. Die Gütertransportmärkte Straße, See und Luft sind weit gehend liberalisiert und international ausgerichtet. Perspektivisch zeichnet sich

ein Fortschritt auch im europäischen Schienengüterverkehr ab. Unabhängig von Fragen des rechtlichen Marktzugangs sind die Hemmnisse durch historisch bedingt unterschiedliche Spurbreiten, Strom-, Leit- und Sicherheitssysteme sowie individuelle Rechtsvorschriften für den internationalen Transport auf der Schiene zu überwinden.

Aufgrund der angespannten Wettbewerbssituation im Güterverkehrsmarkt ist für eine nachhaltige Ergebnissicherung die Fortsetzung von Sanierungs- und Restrukturierungsmaßnahmen unumgänglich. Für das Geschäftsfeld Railion liegt die vordringliche Aufgabe in der weiteren Steigerung der Konkurrenzfähigkeit im harten Wettbewerb. Das im Juni des Berichtsjahres aufgesetzte Projekt »RailPlus« mit seinem ganzheitlichen markt- und produktionsseitigen Ansatz bildet die Grundlage für weitere Produktivitätssteigerungen und mittelfristige Ergebnisverbesserungen. Erste Fortschritte konnten bereits im Berichtsjahr erzielt werden. Unsere Kunden fordern zudem eine hohe Verlässlichkeit in der Produktion sowie eine durchgehende Qualität über Ländergrenzen hinweg.

Mit Blick auf eine weitere Internationalisierung des Schienengüterverkehrs sehen wir sich ergänzende strategische Optionen in der Erweiterung des Railion-Verbunds durch den Beitritt weiterer Bahnen, in Beteiligungen oder Partnerschaften sowie in einem eigenen Markteintritt. Auf der technischen Seite tragen wir den Herausforderungen – wie auch im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr – mit entsprechenden Investitionen in mehrsystemfähige, international zugelassene Fahrzeuge Rechnung.

Das Geschäftsfeld Stinnes ist im europäischen Massengutgeschäft als Stinnes Freight Logistics gut aufgestellt. Langfristiges Ziel ist es hier, einer der führenden Anbieter für Speditions- und Logistikkdienstleistungen im Segment Massengut in Europa zu werden. Das Transportaufkommen für Kombinierte Verkehre (KV) in Europa wird aufgrund der steigenden Containerisierung der Transporte stärker wachsen als der sonstige Schienengüterverkehrsmarkt. Vor diesem Hintergrund streben wir an, mit Stinnes Intermodal unsere europaweit führende Marktposition als Anbieter von KV-Schieneleistungen weiter auszubauen und damit an diesem Wachstumsmarkt noch stärker zu partizipieren. Dies soll unter anderem über eine stärkere Ausrichtung auf aufkommensstarke europäische Achsen erfolgen.

Zudem erwarten unsere Kunden umfassendere logistische Angebote. Hier können wir ein Leistungsangebot mit One-Stop-Shopping für Logistik-, Speditions- und Transportdienstleistungen vorweisen. Durch die Kombination der Netzwerke von Schenker und BAX können wir unsere Wettbewerbsposition weiter verbessern. Gezielt bieten wir hochwertige, an den besonderen Anforderungen einzelner Branchen ausgerichtete Lösungen an. Mit Schenker und BAX verfügen wir über starke, weltweit agierende Logistikkdienstleister, durch die wir auf Basis hochwertiger weltweiter Netze im Land-, See- und Luftverkehr und starker Logistikkompetenzen in wichtigen Branchen (zum Beispiel Automotive und Hightech) aktiv am globalen Marktwachstum teilnehmen können. Wir streben den weiteren Ausbau der weltweiten Netze sowie eine gezielte

Weiterentwicklung der Logistikkompetenzen durch internes und externes Wachstum an, um unsere führende Position im Markt zu behaupten und weiter zu verstärken. Eine der zentralen Aufgaben im Geschäftsjahr 2006 wird zunächst die Integration von BAX in den DB Konzern sein.

Personenverkehr: Integrierte Mobilität in Deutschland und Positionierung in Europa

Im Personenverkehrsmarkt in Europa ist mit weiterem Wachstum zu rechnen. Die Liberalisierung der Märkte im Schienenpersonennah- und -fernverkehr hat begonnen, ist aber europaweit unterschiedlich weit fortgeschritten. Im Schienenpersonenfernverkehr übernimmt Deutschland hinsichtlich des offenen Marktzugangs eine ausgesprochene Vorreiterrolle im europäischen Umfeld. Im Nahverkehr werden dagegen in ganz Europa zunehmend Verkehre ausgeschrieben.

Vor diesem Hintergrund bleibt es zunächst erste Priorität, unsere Position im Heimatmarkt Deutschland zu verteidigen. Dies bedeutet eine Weiterentwicklung der einzelnen Geschäftsfelder Fernverkehr, Regio und Stadtverkehr ebenso wie deren engere Vernetzung und die Schaffung verkehrsträgerübergreifender Mobilitätsangebote inklusive der Back-up-Systeme in den Bereichen Information, Ticketing und Abrechnung. Dazu gehört entsprechend auch die Weiterentwicklung von »www.bahn.de« mit europaweiten Zugverbindungen sowie nahezu den kompletten Verbindungen im deutschen öffentlichen Nah- und Stadtverkehr im Sinne einer umfassenden Mobilitätsauskunft.

Die Weiterentwicklung der BahnCard zur Mobilitätskarte, durchgehende Tarife bis in die Verkehrsverbünde hinein sowie die Aktivitäten von DB Carsharing und Call a Bike zielen auf das Angebot attraktiver – auch über Bahn und Bus hinausgehender – Mobilitätsdienstleistungen. Zusätzlich werden wir den grenzüberschreitenden Verkehr weiter ausbauen und gegebenenfalls Markteintrittschancen im Ausland zur schrittweisen Internationalisierung unserer Aktivitäten wahrnehmen.

Im Geschäftsfeld Fernverkehr ist es unser Ziel, ein wettbewerbsstarkes Angebot von schnellen Verbindungen zwischen deutschen Ballungsräumen und ins europäische Ausland zu gewährleisten. Wir setzen dabei auf die klassischen Systemvorteile der Bahn: zügiges und entspanntes Reisen, komfortabel von Innenstadt zu Innenstadt bei einem hohen Anteil nutzbarer Zeit. Mit Priorität werden weitere Verbesserungen der Informations- und Leistungsqualität sowie eine Stabilisierung beziehungsweise Steigerung der Pünktlichkeit verfolgt. Zudem werden unsere Service- und Preiskonzepte ebenso wie unsere Kundenbindungsinstrumente kontinuierlich zielgruppenorientiert weiterentwickelt. Im grenzüberschreitenden Verkehr treiben wir die Kooperationen mit den Bahnen der Nachbarländer weiter voran. Wesentliche Maßnahmen haben wir im Programm »Offensive Fernverkehr« gebündelt, das bereits maßgeblichen Anteil am Markterfolg sowie der Ertragssteigerung des Geschäftsfelds im Berichtsjahr hat.

In den Geschäftsfeldern Regio und Stadtverkehr gilt es, ein kostengünstiges Angebot für reibungslose Mobilität in Stadt und Fläche bereitzustellen. Gerade wir sind in besonderem Maße in der Lage, eine optimale Integration der unterschiedlichen Verkehrssysteme zu ermöglichen. Dies erfordert weitere Produktivitäts-, Qualitäts- und Leistungssteigerungen. Der deutsche Stadtverkehrsmarkt ist derzeit noch stark fragmentiert und durch kommunale Anbieter geprägt. Dieser Markt beginnt sich zu öffnen. Eine stärkere Betonung der Wirtschaftlichkeit im Stadtverkehr durch Effizienzsteigerungen und die Nutzung von Synergien bietet bei geeigneten Markteintrittsmöglichkeiten beträchtliches Wachstumspotenzial. Perspektivisch richten wir unseren Blick auch auf die Wahrnehmung von Wachstumsmöglichkeiten in den benachbarten europäischen Nahverkehrsmärkten.

Infrastruktur und Dienstleistungen: Gewährleistung zuverlässiger, attraktiver und bezahlbarer Angebote als Basis

Unsere Infrastrukturbereiche und Dienstleister bestimmen maßgeblich die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Systems Bahn: Kostensenkungen und Leistungsverbesserungen sind die wichtigsten Hebel zur weiteren Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene. Dabei besteht die zentrale Aufgabe darin, mit einem qualitativ hochwertigen und an den Bedürfnissen der Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgerichteten Angebot einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb zu ermöglichen. Die Leistungsangebote und die dazugehörigen Preissysteme zur Nutzung der Infrastruktur sind diskriminierungsfrei ausgestaltet.

Im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe setzen wir in enger Zusammenarbeit mit dem Bund und den jeweiligen Gebietskörperschaften den Kurs einer nutzungs- und bedarfsgerechten Modernisierung sowie unsere Programme für Sicherheit, Sauberkeit und Service fort. Wir realisieren hierfür differenzierte Entwicklungskonzepte für verschiedene Bahnhofstypenkategorien. Die Parksituation an unseren großen Bahnhöfen zu verbessern ist Aufgabe unserer neu gegründeten Tochtergesellschaft DB BahnPark GmbH. Potenziale sehen wir in einer Erhöhung der Vermietungserlöse an gut frequentierten Standorten. Von kundenseitig nicht mehr angenommenen und unrentablen Empfangsgebäuden am Bahnhof werden wir uns trennen und die Infrastruktur an den Verkehrsstationen bedarfsgerecht anpassen.

Zentrale Herausforderung im Geschäftsfeld Netz bleibt eine weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit bei kostenoptimierter Modernisierung und Engpassbeseitigung im Bestandsnetz. Unsere Strategie »Netz 21« zielt unter anderem auf die Entmischung von schnellen und langsameren Verkehren sowie die Harmonisierung der Geschwindigkeiten. Umgesetzt wird »Netz 21« in drei mittel- und langfristig angelegten Investitionspaketen. Das größte dieser Pakete bezieht sich auf das Bestandsnetz, in dem die vorhandenen Potenziale besser als bislang erschlossen werden sollen. In einem zweiten Paket investieren wir in moderne Leit- und Sicherungstechnik, um die Flexibilität und Verfügbarkeit des Netzes weiter zu erhöhen. Mit dem dritten Investitionspaket schließlich

wird die Infrastruktur durch Neu- und Ausbauprojekte gezielt dort ergänzt, wo eine große Netzwirkung erreicht wird. Damit sollen Engpässe – insbesondere in Eisenbahnknotenpunkten – beseitigt und Fahrzeiten weiter verkürzt werden. Geschwindigkeit und Umfang des Netzausbaus sind dabei in hohem Maße abhängig von den verkehrspolitischen Vorgaben und der Höhe der für die Infrastruktur zur Verfügung gestellten Mittel des Bundes.

Auch unsere Dienstleistungsaktivitäten liefern einen erheblichen Wertschöpfungsbeitrag für die Bahnkunden und das System Bahn. Die gute Akzeptanz auch seitens konzernexterner Kunden insbesondere in den Bereichen Fahrzeuginstandhaltung, Telekommunikationsservices und Facility Management zeigt hier weitere Entwicklungschancen.

Ausblick

Konjunktuelle Aussichten: Unveränderte Wachstumsdynamik

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen in Deutschland im Geschäftsjahr 2006 leicht verbessern. Die Prognosen für das internationale Umfeld sind dabei unverändert günstiger als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Die nachfolgenden Einschätzungen für die Entwicklung im Jahr 2006 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen weltpolitischen Entwicklung.

■ **Weltwirtschaft:** Die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft dürfte im laufenden Geschäftsjahr nahezu unverändert anhalten und an Breite gewinnen. Insgesamt verlangsamt sich das Wirtschaftswachstum der USA voraussichtlich nur leicht. In Japan wird sich die wirtschaftliche Expansion in etwa gleichem Tempo fortsetzen wie im Vorjahr. Aufgrund wirtschaftspolitischer Maßnahmen, mittels derer China die Gefahr von Überkapazitäten in der Industrie vermeiden will, wird sich dort das gesamtwirtschaftliche Wachstum leicht abschwächen. In den übrigen ostasiatischen Ländern wird sich insbesondere wegen einer anziehenden Binnen- nachfrage die Expansion leicht beschleunigt fortsetzen. Ein zentraler Risikofaktor bleibt die Energiepreisentwicklung: So sind erhebliche Belastungen für die globale Konjunktur zu erwarten, wenn der Ölpreis über das gegenwärtig bereits hohe Niveau hinaus ansteigt.

■ **Europa:** Im Euro-Raum wird die Wachstumsdynamik des BIP voraussichtlich um 0,5 Prozentpunkte zulegen. Der private Konsum dürfte leicht anziehen, gestützt von Beschäftigungszuwächsen bei gleichzeitig moderaten Lohnerhöhungen. Die Investitionen werden – bei allenfalls leichtem Anstieg der langfristigen Zinsen – angesichts steigender Unternehmensgewinne merklich zulegen. Die insgesamt günstige Lage der Weltwirtschaft, die im Verlauf des Jahres 2005 erfolgte

Abwertung des Euro sowie die verbesserte Wettbewerbsfähigkeit werden den Export weiter stärken. Die Konsolidierung der öffentlichen Haushalte wird hingegen leicht dämpfend wirken. In den EU-Mitgliedsländern Ost- und Mitteleuropas wird sich das Wachstum des BIP auf dem Niveau von 2005 bewegen und weiterhin deutlich über dem EU-Durchschnitt liegen. Der Konsum sowie die Investitionen dürften ebenfalls zulegen. Vor allem der Außenhandel wird durch die Erholung im Euro-Raum spürbare Impulse erhalten.

■ **Deutschland:** Die für das Jahr 2006 vorliegenden Prognosen lassen ein gegenüber dem Vorjahr um etwa 0,5 Prozentpunkte stärkeres Wachstum erwarten. Angesichts des weiter günstigen internationalen Umfelds wird sich die Expansion der Exporte leicht beschleunigen. Zusammen mit den verbesserten Abschreibungsbedingungen für Unternehmen wird dies zu einem deutlichen Anstieg der Ausstattungsinvestitionen beitragen. Die Bauinvestitionen werden – gestützt unter anderem durch das zusätzliche Investitionsprogramm des Bundes für Verkehrsinfrastruktur – nicht mehr rückläufig sein. Auch der private Konsum wird sich etwas beleben, in der zweiten Jahreshälfte nicht zuletzt durch das Vorziehen von Käufen aufgrund der für den Jahresbeginn 2007 angekündigten Mehrwertsteuererhöhung. Auch die FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2006™ wird in Teilbereichen der Gesamtwirtschaft zu positiven Konjunkturreffekten führen.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Die für 2006 erwartete Aufhellung der volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen sowie die FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2006™ lassen für den deutschen Personenverkehrsmarkt insgesamt einen verhaltenen Zuwachs von 0,5% erwarten. Bei der Verkehrsleistung des MIV rechnen wir mit einer leichten Erholung. Die Kraftstoffpreise werden voraussichtlich auch im laufenden Geschäftsjahr weiter steigen, allerdings nicht mehr so stark wie 2005. Der innerdeutsche Luftverkehr dürfte wie im Berichtsjahr um etwa 1,5 bis 2% wachsen. Die Nachfrage im ÖSPV wird dagegen, bedingt durch sinkende öffentliche Mittel, allenfalls stagnieren. Die Situation im Schienenverkehr in Deutschland wird zum einen durch eine leichte Erholung am Arbeitsmarkt, zum anderen aber auch durch stagnierende Realeinkommen und nur schwache Impulse durch den Konsum beeinflusst. Insgesamt gehen wir aber auch im Schienenverkehr von einem leichten Verkehrsleistungszuwachs aus.

Auch künftig werden sich die internationalen Transport- und Logistikmärkte positiv entwickeln. Die bereits im Berichtsjahr vorhandenen Überkapazitäten in der Luft- und Seefracht sowie teilweise auch im Landverkehr werden sich jedoch voraussichtlich weiter erhöhen. Dies wird in Konsequenz dazu führen, dass die Margen weiter unter Druck geraten und die Konsolidierungswelle auf dem Markt für Transport- und Logistikdienstleistungen anhält.

Wachstumsmärkte werden erneut die asiatischen Exportrelationen nach Amerika und Europa sein. Als weiterer Wachstumsschwerpunkt wird sich Osteuropa behaupten. Die anhaltende Produktionsverlagerung der Industrie in diese Länder und das wachsende Pro-Kopf-Einkommen werden zu steigenden Güterflüssen zwischen West- und Osteuropa führen.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt werden sich die konjunkturellen Impulse leicht verstärken: Der Außenhandel wird höhere Wachstumsraten als im Vorjahr erreichen, und die Inlandsnachfrage wird sich leicht beleben. Der Produktionszuwachs im verarbeitenden Gewerbe dürfte weiterhin deutlich stärker ausfallen als das gesamtwirtschaftliche Wachstum. Nach dem merklichen Rückgang im Vorjahr sollte die Rohstahlproduktion einen leichten Zuwachs verbuchen können. In diesem gesamtwirtschaftlichen Umfeld erwarten wir für die Entwicklung des Güterverkehrs eine etwas höhere Dynamik als im Berichtsjahr.

Sowohl im Schienenpersonen- als auch im Schienengüterverkehr erwarten wir zusätzlich zu der hohen intermodalen Wettbewerbsintensität eine weiter wachsende Bedeutung der konzernfremden Bahnen und damit verbunden eine weitere Verschärfung des intramodalen Wettbewerbs.

Im laufenden Geschäftsjahr dürften sich die Perspektiven für den Bereich Vermietung durch positivere Prognosen für den Einzelhandel und das Gastgewerbe leicht verbessern.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Auch aus den in Diskussion oder Veränderung befindlichen Rahmenbedingungen sind im Geschäftsjahr 2006 keine wesentlichen Impulse zu erwarten. In der verkehrspolitischen Diskussion rechnen wir insbesondere auf europäischer Ebene mit einer weiteren Vorbereitung auf die verabredeten Marktöffnungen für den Schienengüterverkehr bis 2007. Allerdings bestehen bezüglich der operativen Umsetzung in den Nachbarländern noch erhebliche Unsicherheiten. Im europäischen Vergleich nimmt Deutschland mit dem seit 1994 offenen Marktzugang zur Schieneninfrastruktur bezüglich der Liberalisierung nachweislich bereits heute eine führende Position ein. Insofern begrüßen wir alle Fortschritte in Richtung einer übergreifenden Angleichung an den national bereits erreichten Standard als wesentliche Voraussetzung zur Stärkung der Position der Eisenbahnen im intermodalen Wettbewerb für lang laufende internationale Transporte. Eine weitere verkehrspolitische Aufgabe bleibt die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger. Wir werden uns weiterhin bei allen verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

Voraussichtliche Geschäftsentwicklung der DB AG

Die Geschäftsentwicklung der DB AG wird auch im Geschäftsjahr 2006 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt sein. Ein übergreifendes Ziel im DB Konzern ist die nachhaltige

weitere Verbesserung der Ertragskraft. Angesichts positiver Erwartungen an die Entwicklung der Konzerngesellschaften rechnen wir für das Geschäftsjahr 2006 mit einem weiteren Anstieg des Beteiligungsergebnisses sowie entsprechend mit Verbesserungen des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie des Jahresüberschusses. Parallel dazu treiben wir die Verbesserung des Verhältnisses von Innenfinanzierungskraft und Finanzbedarf aus Investitionsprogrammen mit dem mittelfristigen Ziel der Rückführung der Finanzschulden voran.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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

Inhalt

- **35** Bilanz
- **36** Gewinn- und Verlustrechnung
- **37** Kapitalflussrechnung
- **38** Anhang
- **55** Bestätigungsvermerk

Aktiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2005	2004
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0	0
Sachanlagen	(2)	2.883	2.934
Finanzanlagen	(2)	25.770	24.662
		28.653	27.596
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	2	1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	2.527	2.373
Wertpapiere	(5)	0	0
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		486	821
		3.015	3.195
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		14	15
		31.682	30.806

Passiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2005	2004
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
Kapitalrücklage	(7)	5.310	5.310
Gewinnrücklagen	(8)	1.471	1.471
Bilanzverlust		-1.425	-1.778
		7.506	7.153
B. Rückstellungen			
	(9)	7.144	7.026
C. Verbindlichkeiten			
	(10)	16.996	16.585
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
	(11)	36	42
		31.682	30.806

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember			
in Mio. €	Anhang	2005	2004
Bestandsveränderungen		2	-5
Andere aktivierte Eigenleistungen		1	0
Gesamtleistung		3	-5
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	1.705	1.711
Materialaufwand	(16)	-146	-147
Personalaufwand	(17)	-395	-450
Abschreibungen		-25	-28
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	-1.160	-1.456
		-18	-375
Beteiligungsergebnis	(19)	558	195
Zinsergebnis	(20)	-163	-205
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		377	-385
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-24	0
Jahresüberschuss/-fehlbetrag		353	-385
Verlustvortrag aus dem Vorjahr		-1.778	-1.393
Bilanzverlust		-1.425	-1.778

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember			
in Mio. €	Anhang	2005	2004
Ergebnis vor Steuern		377	- 385
Abschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		25	28
Veränderung der Pensionsrückstellungen		14	5
Cashflow vor Steuern		416	- 352
Veränderung der übrigen Rückstellungen		0	60
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Finanzanlagen		80	447
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		- 69	- 30
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		- 84	- 5
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 319	- 416
Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)		40	- 153
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		64	- 449
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		148	98
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 53	- 63
Einzahlungen aus dem Verkauf eines Geschäftsbereichs		0	94
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		93	6
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 397	- 84
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 209	51
Ein- / Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 508	- 2.945
Ein- / Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		308	3.249
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten und MCCP		340	422
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten und MCCP		- 330	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		- 190	726
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		- 335	328
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(21)	821	493
Finanzmittelbestand am Jahresende	(21)	486	821

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €

	Vortrag zum 01.01.2005	Zugänge	Umb- chungen
Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1	0	0
	1	0	0
Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	2.627	31	0
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	472	12	2
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0
	3.104	43	2
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	17	0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	30	1	0
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	86	5	5
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	10	4	-7
	3.248	53	0
Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	14.155	616	0
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	9.685	888	0
3. Beteiligungen	671	0	0
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	495	0	0
5. Sonstige Ausleihungen	3	0	0
	25.009	1.504	0
Anlagevermögen insgesamt	28.258	1.557	0

Anschaffungs- und Herstellungskosten		Abschreibungen					Buchwert	
Abgänge	Stand am 31.12.2005	Vortrag zum 01.01.2005	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Umbu- chungen	Abgänge	Stand am 31.12.2005	Stand am 31.12.2005	Stand am 31.12.2004
0	1	-1	0	0	0	-1	0	0
0	1	-1	0	0	0	-1	0	0
-78	2.580	-112	0	0	2	-110	2.470	2.515
-4	482	-116	-14	0	3	-127	355	356
0	5	-1	0	0	0	-1	4	4
-82	3.067	-229	-14	0	5	-238	2.829	2.875
0	17	-9	0	0	0	-9	8	8
0	1	0	0	0	0	0	1	1
-1	30	-23	-2	0	1	-24	6	7
-11	85	-53	-9	0	9	-53	32	33
0	7	0	0	0	0	0	7	10
-94	3.207	-314	-25	0	15	-324	2.883	2.934
-11	14.760	-2	0	0	2	0	14.760	14.153
-387	10.186	0	0	0	0	0	10.186	9.685
0	671	-345	0	0	0	-345	326	326
0	495	0	0	0	0	0	495	495
0	3	0	0	0	0	0	3	3
-398	26.115	-347	0	0	2	-345	25.770	24.662
-492	29.323	-662	-25	0	17	-670	28.653	27.596

Anhang

für das Geschäftsjahr 2005

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

1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr weitgehend unverändert geblieben.

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

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

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis einer Ist-Beschäftigung ermittelt. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

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

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	3 - 5
Bahnkörper, Brücken	75
Gleisanlagen	20 - 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 - 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 - 20
Schienenfahrzeuge	15 - 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 - 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5 - 13

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

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen, ausgewiesen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird die Durchschnittsmethode angewandt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen.

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens sind zu Anschaffungskosten bewertet.

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6a EStG passiviert. Im Jahresabschluss 2005 sind die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6 % p. a. ermittelt. Durch die Anwendung der neuen Richttafeln werden Effekte in Höhe von 2 Mio. € ausgewiesen.

Alle anderen Rückstellungen sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung; darüber hinaus sind Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB bilanziert. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung sind den handelsrechtlichen Erfordernissen entsprechend mit den amtlichen Mittelkursen bewertet. Anpassungen erfolgen, sofern sich aus den Geld- und Briefkursen zum Bilanzstichtag niedrigere Forderungen beziehungsweise höhere Verbindlichkeiten ergeben.

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

Erläuterungen zur Bilanz

2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 38 – 39 dargestellt.

Im Geschäftsjahr wurden 35 Tsd. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

Im Anlagebestand zum 31. Dezember 2005 werden Vermögensgegenstände in Höhe von 989 Mio. € (im Vorjahr: 1.024 Mio. €) ausgewiesen, die zum Aurelis-Portfolio gehören. Da das wirtschaftliche Eigentum an diesen Vermögensgegenständen aufgrund des bis 2013 befristeten Rücktrittsrechts noch nicht übergeht, sind diese – soweit noch nicht durch Aurelis veräußert – bis zum Jahr 2013 bei der DB AG zu bilanzieren. Die Entwicklung dieser Liegenschaften des Aurelis-Portfolios korrespondiert mit der unter den sonstigen Verbindlichkeiten bilanzierten Herausgabeverpflichtung (siehe Abschnitt 10).

3 Vorräte

in Mio. €	2005	2004
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	1
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	2	0
Geleistete Anzahlungen	0	0
Insgesamt	2	1

Die im Vorjahr unter den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen ausgewiesenen Verbrauchsmaterialien werden seit dem Geschäftsjahr 2005 nicht mehr bestandsmäßig geführt, sondern zum Zeitpunkt ihres Zugangs sofort aufwandswirksam erfasst.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2005	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2004
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	184	11	173
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.724	0	1.638
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	175	173	183
Sonstige Vermögensgegenstände	444	222	379
Insgesamt	2.527	406	2.373

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 57 Mio. € (im Vorjahr: 62 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen Forderungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung, insbesondere den Cash-Pooling-Forderungen, sowie aus Gewinnabführungen.

Die sonstigen Vermögensgegenstände umfassen im Wesentlichen Forderungen an die Finanzverwaltung und den Anspruch an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) aus der »Trilateralen Vereinbarung« auf Übertragung von Grundstücken.

5 Wertpapiere

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens betragen 27.563,79 €.

6 Gezeichnetes Kapital

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

7 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beläuft sich auf unverändert 5.310 Mio. €.

8 Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen belaufen sich auf unverändert 1.471 Mio. €.

9 Rückstellungen

in Mio. €	2005	2004
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	108	94
Steuerrückstellungen	416	389
Sonstige Rückstellungen	6.620	6.543
Insgesamt	7.144	7.026

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 12 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) zugeführt. Darunter werden arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 3 Mio. € ausgewiesen.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2005	2004
Verpflichtungen im Personalbereich	126	140
Restrukturierungsmaßnahmen	553	445
Ökologische Altlasten	2.428	2.478
Rückgabeverpflichtungen	274	280
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	1.053	1.094
Übrige Risiken	2.186	2.106
Insgesamt	6.620	6.543

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Tantiemen sowie Vorruhestandsverpflichtungen.

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

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

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

- Rekultivierungs- und Rückbaumaßnahmen (Stilllegung von Anlagen),
- unterlassene Instandhaltung (beinhaltet auch zukünftige Maßnahmen zur Vorbereitung der Veräußerung von Grundstücken),
- Projektrisiken,
- Risiken aus schwebenden Geschäften sowie für ungewisse Verbindlichkeiten aus noch nicht abgerechneten Lieferungen und Leistungen,
- die gesetzlich vorgeschriebene Aufbewahrung von Geschäftsunterlagen für die wesentlichen Konzernunternehmen (Archivierungskosten).

10 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2005	davon mit Restlaufzeit			2004
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Anleihen	67	0	0	67	67
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	489	233	256	0	148
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	5	3	0	2	5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	66	66	0	0	66
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	12.940	3.092	5.137	4.711	12.467
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2.069	460	656	953	2.000
Sonstige Verbindlichkeiten	1.360	355	320	685	1.832
davon aus Steuern	(22)	(22)	(0)	(0)	(29)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(5)	(5)	(0)	(0)	(5)
Insgesamt	16.996	4.209	6.369	6.418	16.585
davon zinspflichtig	(15.251)				(14.677)

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen insbesondere die lang- und kurzfristige Konzernfinanzierung und Verlustübernahmen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, enthalten unter anderem langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, in Höhe von 1.864 Mio. € (im Vorjahr: 1.872 Mio. €). Diese Darlehen müssen aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden. Dies erfolgte durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen der Tochtergesellschaften DB Fernverkehr AG, DB Regio AG und Railion Deutschland AG.

Weitere Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

In den sonstigen Verbindlichkeiten wurde zum Bilanzstichtag des Vorjahres eine Inanspruchnahme des Multi-Currency Commercial Paper Programms in Höhe von 330 Mio. € ausgewiesen.

In den sonstigen Verbindlichkeiten ist die Herausgabeverpflichtung aus der Aurelis-Transaktion in Höhe von 989 Mio. € (im Vorjahr: 1.024 Mio. €) bilanziert.

Eine zusammenfassende Auflistung der Finanzschulden und weitere Erläuterungen hierzu sind unter Punkt (14) zu finden.

11 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen.

12 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2005	2004
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	1.498	1.501
Insgesamt	1.498	1.501

Die DB AG hat zugunsten der Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, für ein mit dieser im Umfang von maximal 2 Mrd. € aufgelegtes Multi-Currency Commercial Paper Programm eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie abgegeben, die zum 31. Dezember 2005 mit 0 Mio. € (im Vorjahr: 330 Mio. €) valutierte.

13 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2005	2004
Bestellobligo für Investitionen	1	2
Ausstehende Einlagen	317	320
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.673	1.622
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(1)	(1)
Insgesamt	1.991	1.944

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

Daneben bestehen Verpflichtungen aus dem Erwerb sämtlicher Anteile an BAX Global Inc. in Höhe von ca. 950 Mio. €.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die beiden nachfolgenden Tabellen zeigen zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von Nominal- und Barwerten (Stand: 31. Dezember 2005), untergliedert nach Fristigkeiten:

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 6%
Leasingraten		
fällig bis 1 Jahr	68	65
fällig 1 bis 5 Jahre	252	210
fällig über 5 Jahre	220	141
Insgesamt	540	416

Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2005 Leasingraten in Höhe von 72 Mio. € (im Vorjahr: 76 Mio. €) gezahlt.

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 6%
Miet- und andere Drittschuldverhältnisse		
fällig bis 1 Jahr	169	164
fällig 1 bis 5 Jahre	522	443
fällig über 5 Jahre	442	269
Insgesamt	1.133	876

14 Finanzinstrumente

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

A. Originäre Finanzinstrumente

Die DB AG hat im Rahmen des von ihr und ihrer Finanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, begebenen Debt-Issuance-Programms per 31. Dezember 2005 zwei Anleihen über insgesamt 67 Mio. € (im Vorjahr: 67 Mio. €) und darüber hinaus einen Schuldschein über 51 Mio. € (im Vorjahr: 51 Mio. €) im eigenen Namen emittiert. Die Deutsche Bahn Finance B.V. hat per 31. Dezember 2005 Kredite über insgesamt 10.294 Mio. € an die DB AG ausgereicht (im Vorjahr: 10.294 Mio. €).

Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DB AG.

Weiterhin bestehen langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, in Höhe von 1.864 Mio. € (im Vorjahr: 1.872 Mio. €).

Der DB AG standen per 31. Dezember 2005 garantierte Kreditfazilitäten in einem Gesamtvolumen von 2.501 Mio. € (im Vorjahr: 2.206 Mio. €) zur Verfügung. Hierbei handelt es sich um Back-up-Linien für das 2,0-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG und der Deutsche Bahn Finance B.V. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2005 in Anspruch genommen.

B. Derivative Finanzinstrumente

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

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken wurden Zinsswaps und Zins-/Währungsswaps abgeschlossen. Die daraus resultierende Zinsdifferenz wurde periodengerecht abgegrenzt. Zukünftige Zinsdifferenzen wurden als schwebendes Geschäft nicht bilanziert. Da die Refinanzierung der Bahn auch in Währungen außerhalb des Euro-Raums erfolgte, wurden diese Positionen mithilfe von Zins-/Währungsswaps unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu eliminieren. Die in diesem Zusammenhang getätigten Transaktionen wurden aufgrund ihres Zinssicherungscharakters (Festschreibung von Euro-Zinsen) der Rubrik Zinsänderungsrisiken zugeordnet. Neugeschäft wurde im Jahr 2005 nur in sehr geringem Umfang getätigt.

Fremdwährungsrisiken sind von vergleichsweise geringer Bedeutung. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen, unter anderem auch für den Dieselbezug, wurden Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäfte abgeschlossen.

Energierisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieseldieselkraftstoff und Strom. Im Rahmen der Preisabsicherung für den Dieselbezug wurden im Jahr 2005 auslaufende Transaktionen durch Anschlussgeschäfte ersetzt.

Das Nominalvolumen der nachfolgend dargestellten Sicherungsgeschäfte stellt die Summe aller Kauf- und Verkaufsbeträge dar, die den Geschäften zugrunde liegen. Bei Dieselgeschäften wird die Tonnage, bei Strom die elektrische Arbeit, gemessen in Gigawattstunden, angegeben. Die Höhe des Nominalvolumens erlaubt Rückschlüsse auf den Umfang des Einsatzes von derivativen Finanzinstrumenten, gibt aber nicht das Risiko aus dem Einsatz von Derivaten wieder.

Der Marktwert eines Finanzderivats entspricht dem Preis für die Auflösung beziehungsweise Wiederbeschaffung des Geschäfts. Für die Bewertung der Derivate wurden Barwertmodelle oder Monte-Carlo-Simulationsrechnungen unter Zugrundelegung marktgerechter Zinsstrukturkurven verwendet. Die dabei anzusetzenden Marktdaten wurden aus Marktinformationssystemen wie Reuters oder Bloomberg übernommen. Dabei wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus den entsprechenden Grundgeschäften nicht berücksichtigt. Umgekehrt werden bei der Bilanzierung der Grundgeschäfte die zugehörigen Derivate nicht zum Ansatz gebracht (kein Hedge-Accounting). Da Bewertungseinheiten (Derivat/Grundgeschäft) gebildet werden, ist in den nachfolgenden Tabellen neben dem Marktwert der Derivate auch die Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte seit Laufzeitbeginn ausgewiesen.

Als Kreditrisiko werden mögliche Vermögensverluste durch die Nichterfüllung seitens der Vertragspartner bezeichnet («Ausfallrisiko»). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der Geschäfte dar, bei denen Ansprüche unsererseits gegenüber den Vertragspartnern bestehen. Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimiten wird das Ausfallrisiko aktiv gesteuert. Die nachfolgende Angabe zum Kreditrisiko gibt die einfache Summe aller Einzelrisiken wieder.

Nominal- und Marktwert der Zinsderivate:

in Mio. €	2005	2004
Nominalvolumen	7.622	7.532
Marktwert der Derivate	-263	-373
Marktwertänderung zugehöriger Grundgeschäfte	37	79
Marktwert der Bewertungseinheiten	-226	-294

Am 31. Dezember 2005 bestand das Portfolio aus Zinsderivaten ganz überwiegend aus Swaps (Zinsswaps beziehungsweise Zins-/Währungsswaps) mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Reduzierung des negativen Marktwerts der Derivate resultiert überwiegend aus der Wertänderung der Zins-/Währungsswaps aufgrund der Aufwertung des US-Dollars gegenüber dem Euro.

Nominal- und Marktwert der Währungsderivate:

in Mio. €	2005	2004
Nominalvolumen	726	392
Marktwert der Derivate	8	-8
Marktwertänderung zugehöriger Grundgeschäfte	-8	8
Marktwert der Bewertungseinheiten	0	0

Die per 31. Dezember 2005 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr.

Nominal- und Marktwert der Dieselderivate:

in Mio. €	2005	2004
Nominalvolumen (Dieselkraftstoff in t)	220.700	180.000
Marktwert der Derivate	-1	11
Marktwertänderung zugehöriger Grundgeschäfte	1	-11
Marktwert der Bewertungseinheiten	0	0

Das Portfolio der Dieselderivate bestand am 31. Dezember 2005 ganz überwiegend aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr.

Kreditrisiko der Zins-, Währungs- und Dieselderivate:

in Mio. €	2005	2004
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Dieselderivate	107	140

Die Verringerung der Kreditrisiken im Vergleich zum Vorjahr ist durch die Wertentwicklung des Derivateportfolios begründet. Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 33 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von Aa3. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von A2 auf.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

15 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2005	2004
Konzernumlagen und übrige -verrechnungen	728	747
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	204	201
Mieten und Pachten	369	363
Übrige betriebliche Erträge	176	167
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	164	68
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	54	76
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	10	89
Insgesamt	1.705	1.711

16 Materialaufwand

in Mio. €	2005	2004
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	24	20
Aufwendungen für bezogene Leistungen	61	69
Aufwendungen für Instandhaltungen	61	58
Insgesamt	146	147

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

17 Personalaufwand

in Mio. €	2005	2004
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	278	341
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	37	41
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	2	1
	317	383
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	70	57
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	8	10
	78	67
davon für Altersversorgung	(23)	(35)
Insgesamt	395	450

In dem Betrag für Altersversorgung im Vorjahr sind auch Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung in Höhe von 22 Mio. € enthalten.

18 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2005	2004
Konzernverrechnungen	221	235
Mieten und Pachten	298	282
Gebühren und Beiträge	31	27
Übrige betriebliche Aufwendungen	592	865
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	11	33
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	7	14
Insgesamt	1.160	1.456

Von den übrigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 11 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €) »sonstige Steuern«.

19 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2005	2004
Erträge aus Beteiligungen	2	1
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(1)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	82	33
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	834	477
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-360	-256
Außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen	0	-60
Insgesamt	558	195

Die außerplanmäßige Abschreibung im Vorjahr betraf den Beteiligungsbuchwert an der ARCOR AG & Co. KG.

20 Zinsergebnis

in Mio. €	2005	2004
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	513	352
davon aus verbundenen Unternehmen	(513)	(351)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	120	173
davon aus verbundenen Unternehmen	(39)	(87)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-796	-730
davon an verbundene Unternehmen	(-548)	(-494)
Insgesamt	-163	-205

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

Im Geschäftsjahr vorgenommene Einlagen in die Kapitalrücklage von Tochtergesellschaften erfolgten im Umfang von 203 Mio. € durch Verrechnung mit Forderungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung und in Höhe von 16 Mio. € durch Sacheinlage von Grundstücken.

21 Finanzmittelbestand

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

Sonstige Angaben

22 Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 285 Nr. 11 HGB wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der Nummer HRB 50000 hinterlegt.

23 Beschäftigte

	im Jahres- durchschnitt 2005	am Jahres- ende 2005	im Jahres- durchschnitt 2004	am Jahres- ende 2004
Arbeitnehmer	5.080	5.127	5.081	5.026
Zugewiesene Beamte	991	966	1.066	1.036
Zwischensumme	6.071	6.093	6.147	6.062
Auszubildende	169	195	255	235
Insgesamt	6.240	6.288	6.402	6.297

Die DB AG fällt unter die tarifvertraglichen Regelungen des im Jahr 2005 abgeschlossenen Beschäftigungssicherungs-Tarifvertrags. Bei der Umrechnung von natürlichen Personen in Vollzeitäquivalente wurde die vereinbarte kollektive Absenkung der wöchentlichen Arbeitszeit zum 1. Juli 2005 von 40 auf 39 Stunden berücksichtigt. Dadurch fällt der Rückgang bei den Vollzeitkräften höher aus als der Rückgang der natürlichen Personen.

Die bei der DB AG beschäftigten Beamten sind in der Regel mit Eintragung der Gesellschaft dieser gemäß Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden («zugewiesene Beamte»). Sie arbeiten für die DB AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

**24 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats
sowie der ehemaligen Mitglieder**

in T€	2005	2004
Gesamtbezüge des Vorstands	9.003	6.699
davon fixer Anteil	(3.804)	(3.334)
davon erfolgsabhängiger Anteil	(5.199)	(3.365)
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	1.275	1.452
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	15.223	13.348
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	237	237
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	0	0
Kredite an Mitglieder des Vorstands	0	0
Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats	0	0

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 56 – 59 zu entnehmen.

25 Honorare des Abschlussprüfers

Im Geschäftsjahr wurden für den Abschlussprüfer folgende Honorare als Aufwand erfasst:

in T€	2005
Abschlussprüfung	561
Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	1.165
Steuerberatungsleistungen	0
Sonstige Leistungen	2.568
Insgesamt	4.294

26 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

27 Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Gewinn- und Verlustrechnung der DB AG weist nach dem Jahresüberschuss und unter Einbeziehung des Verlustvortrags in Höhe von 1.777.560.893,97 € einen Bilanzverlust zum 31. Dezember 2005 in Höhe von 1.424.476.267,50 € aus, der auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Berlin, den 7. März 2006

Deutsche Bahn AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Deutschen Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2005 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 8. März 2006

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Kämpfer)
Wirtschaftsprüfer

(Eggemann)
Wirtschaftsprüfer

Vorstand der Deutschen Bahn AG

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

- a) DB Netz AG (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
 - Dresdner Bank AG
 - SAP AG

Dr. Norbert Bensele

Ressort Transport und Logistik
– seit 17. März 2005 –,
Ressort Personal – bis 16. März 2005 –,
Berlin

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
 - DB Regio AG¹⁾
 - Railion Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾
 - Schenker AG (Vorsitz)¹⁾
 - Stinnes AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Services Immobilien GmbH¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
 - Partner für Berlin Holding Gesellschaft
für Hauptstadt-Marketing mbH
 - Sparda-Bank Berlin eG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung AG (Beirat)
 - IAS Institut für Arbeits- und
Sozialhygiene Stiftung (Beirat)

Klaus Daubertshäuser

Ressort Marketing
und politische Beziehungen,
Wettenberg

- bis 31. Dezember 2005 –
- a) DB Netz AG¹⁾
 - DE-Consult Deutsche Eisenbahn
Consulting GmbH¹⁾
 - Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G. (Beirat)

Stefan Garber

Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen,
Bad Homburg
– seit 1. April 2005 –

- a) DB Station&Service AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Energie GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB Services Technische Dienste GmbH¹⁾
 - DB Systems GmbH¹⁾
 - Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft
 - IDUNA Lebensversicherung a. G.
- b) Arcor AG&Co. KG
(Gesellschafterausschuss)¹⁾
 - DB Dienstleistungen GmbH
(Beirat, Vorsitz)¹⁾
 - Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Roland Heinisch

Ressort Systemverbund Bahn
– seit 1. April 2005 –,
Ressort Fahrweg – bis 31. März 2005 –,
Vorsitzender des Vorstands der DB Netz AG,
Idstein

- a) DB ProjektBau GmbH¹⁾

Dr. Bernd Malmström

Ressort Transport und Logistik,
Vorsitzender des Vorstands der Stinnes AG,
Berlin
– bis 16. März 2005 –

- a) Railion Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾
 - Schenker AG (Vorsitz)¹⁾
 - K+S Aktiengesellschaft
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾
 - POLZUG Intermodal GmbH¹⁾
 - Stinnes Corporation, Tarrytown/USA
(Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
a. G. (Beirat)
 - HHLA Intermodal GmbH & Co. KG

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Ressort Personenverkehr,
Weiterstadt

- a) DB Fernverkehr AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Regio AG (Vorsitz)¹⁾
 - Railion Deutschland AG¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
 - DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.

Diethelm Sack

Ressort Finanzen und Controlling,
Frankfurt am Main

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
 - DB Regio AG¹⁾
 - Railion Deutschland AG¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
 - Stinnes AG¹⁾
 - DB Services Immobilien GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
 - Frankfurter Versicherungs-AG
gbo AG
- b) DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - EUROFIMA Europäische Gesellschaft für
die Finanzierung von Eisenbahnmateriale,
Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)¹⁾

Margret Suckale

Ressort Personal,
Berlin
– seit 17. März 2005 –

- a) Schenker AG¹⁾
 - DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB JobService GmbH (Vorsitz)¹⁾
- b) DB Zeitarbeit GmbH (Beirat, Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
a. G. (Beirat)

Dr. Otto Wiesheu

Ressort Wirtschaft und Politik,
Zolling
– seit 1. Januar 2006 –

Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG

Dr. Günther Saßmannshausen

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats,
Hannover

Dr. Werner Müller

Vorsitzender des Aufsichtsrats

– seit 5. Juli 2005 –

Vorsitzender des Vorstands der RAG AG,
Mülheim an der Ruhr

- a) Degussa AG (Vorsitz)¹⁾
Deutsche Steinkohle AG (Vorsitz)¹⁾
RAG Coal International AG (Vorsitz)¹⁾
RAG Immobilien AG¹⁾
STEAG AG (Vorsitz)¹⁾
- b) RAG Beteiligungs-GmbH (Beirat, Vorsitz)¹⁾
g.e.b.b. Gesellschaft für Entwicklung,
Beschaffung und Betrieb mbH (Vorsitz)
Investitionsbank NRW (Beirat)
Stadler Rail AG (Verwaltungsrat)

Dr. Michael Frenzel

Vorsitzender des Aufsichtsrats,

Vorsitzender des Vorstands der TUI AG,
Burgdorf

– bis 5. Juli 2005 –

- a) Hapag-Lloyd AG (Vorsitz)¹⁾
Hapag-Lloyd Fluggesellschaft mbH
(Vorsitz)¹⁾
TUI Deutschland GmbH (Vorsitz)¹⁾
AWD Holding AG
AXA Konzern AG
Continental AG
E.ON Energie AG
VOLKSWAGEN AG
- b) Preussag North America, Inc.,
Greenwich/USA (Vorsitz)¹⁾
TUI China Travel Co. Ltd., Peking/China¹⁾
Norddeutsche Landesbank

Norbert Hansen*

Stellvertretender Vorsitzender
des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Hamburg

- a) Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
(Vorsitz)
DEVK Vermögensvorsorge- und
Beteiligungs-AG

Niels Lund Chrestensen

Geschäftsführender Gesellschafter
der N.L. Chrestensen, Erfurter Samen- und
Pflanzenzucht GmbH,
Erfurt

- a) Funkwerk AG
- b) Landesbank Hessen-Thüringen (Beirat
Öffentliche Unternehmen/Institutionen,
Kommunen und Sparkassen)
Thüringer Aufbaubank (Verwaltungsrat)

Peter Debuschewitz*

Konzernbevollmächtigter der
Deutschen Bahn AG für das Land Berlin,
Taufkirchen

- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. (Beirat)

Horst Fischer*

Angestellter der DB Regio AG,
Fürth

– bis 5. Juli 2005 –

Dr.-Ing. Dr. E. h. Jürgen Großmann

Geschäftsführender Gesellschafter
der Georgsmarienhütte Holding GmbH,
Hamburg

– seit 5. Juli 2005 –

- a) BATIG Gesellschaft für Beteiligungen mbH
British American Tobacco (Germany) GmbH
British American Tobacco (Industrie) GmbH
Deutsche Post AG
RAG Coal International AG
SURTECO Aktiengesellschaft (Vorsitz)
Wilhelm Karmann GmbH
- b) ARDEX GmbH (Beirat)
Hanover Acceptances Limited,
London/Großbritannien
RAG Trading GmbH

Volker Halsch

Staatssekretär im Bundesministerium
der Finanzen,
Berlin

– bis 1. März 2006 –

- a) Deutsche Telekom AG

Horst Hartkorn*

Vorsitzender des Betriebsrats
der S-Bahn Hamburg GmbH,
Hamburg

- a) S-Bahn Hamburg GmbH
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.

Jörg Hennerkes

Staatssekretär im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Köln

– seit 1. Februar 2006 –

Jörg Hensel*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der Railion Deutschland AG,
Vorsitzender des Spartenbetriebsrats
der Stinnes AG,
Hamm
a) Railion Deutschland AG
Stinnes AG

Klaus-Dieter Hommel*

Bundesvorsitzender
der Verkehrsgewerkschaft GDBA,
Frankfurt am Main
a) Railion Deutschland AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
DEVK Pensionsfonds-AG
DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG

Günter Kirchheim*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Netz AG,
Essen
a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
DEVK Pensionsfonds-AG
DEVK Vermögensvorsorge- und
Beteiligungs-AG (Vorsitz)

Präsidialausschuss

Dr. Werner Müller (Vorsitz)
Norbert Hansen
Jörg Hennerkes
Günter Kirchheim

Helmut Kleindienst*

Spartenbetriebsratsvorsitzender
des Geschäftsfelds Dienstleistungen
des DB Konzerns,
Betriebsratsvorsitzender
der DB Dienstleistungen GmbH,
Eppstein/Taunus
– seit 5. Juli 2005 –
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Lothar Krauß*

Stellv. Vorsitzender der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Rodenbach
a) DB Station&Service AG
DB JobService GmbH
DB Services Technische Dienste GmbH
DBV-Winterthur Holding AG
Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
DB Zeitarbeit GmbH (Beirat)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung AG
(Beirat)

Dr. Jürgen Krumnow

Ehem. Mitglied des Vorstands
der Deutschen Bank AG,
Königstein/Taunus
– seit 5. Juli 2005 –
a) Hapag-Lloyd AG
Lenze AG
TUI AG (Vorsitz)
b) Peek&Cloppenburg KG (Beirat)

Prüfungsausschuss

Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)
Jörg Hennerkes
Helmut Kleindienst
Lothar Krauß

Vitus Müller*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
Regio/Stadtverkehr,
Stuttgart
– seit 5. Juli 2005 –
a) DB Regio AG
DB Vertrieb GmbH
b) DB GesundheitsService GmbH (Beirat)

Heike Moll*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats
der DB Station&Service AG,
München
a) DB Station&Service AG
b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
(Beirat)

Ralf Nagel

Staatssekretär a. D.,
Berlin
– bis 31. Januar 2006 –
a) Fraport AG
b) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
(Beirat, Vorsitz)

Dr. Axel Nawrath

Staatssekretär im Bundesministerium
der Finanzen,
Königstein
– seit 1. März 2006 –

**Vermittlungsausschuss gemäß § 27
Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz**

Dr. Werner Müller (Vorsitz)
Norbert Hansen
Jörg Hennerkes
Günter Kirchheim

Dr. Bernd Pfaffenbach

Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie,
Wachtberg-Pech
– seit 3. Februar 2005 –
a) Deutsche Postbank AG
Lufthansa Cargo AG

Dr.-Ing. Ekkehard D. Schulz

Vorsitzender des Vorstands
der ThyssenKrupp AG,
Krefeld
a) ThyssenKrupp Automotive AG (Vorsitz)¹⁾
ThyssenKrupp Elevator AG (Vorsitz)¹⁾
ThyssenKrupp Services AG (Vorsitz)¹⁾
AXA Konzern AG
Bayer AG
COMMERZBANK AG
MAN AG (Vorsitz)
RAG AG
TUI AG

Dr. Ulrich Schumacher

General Partner der Francisco Partners,
Starnberg
– bis 5. Juli 2005 –
a) SAFE ID Solutions AG (Vorsitz)
b) Esmertec AG, Zürich/Schweiz
(Verwaltungsrat)
Siano Mobile Silicon, Netanya/Israel
WAVECOM S.A., Issy-les-Moulineaux
Cedex/Frankreich

**Dr.-Ing. E. h. Dipl.-Ing.
Heinrich Weiss**

Vorsitzender der Geschäftsführung
der SMS GmbH,
Hilchenbach-Dahlbruch
a) SMS Demag AG (Vorsitz)¹⁾
COMMERZBANK AG
HOCHTIEF AG
Voith AG
b) Concast AG, Zürich/Schweiz
(Verwaltungsrat)¹⁾
Bombardier Inc., Montreal/Kanada
Thyssen-Bornemisza Group, Monaco

Margareta Wolf

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Rüsselsheim-Bauschheim

Horst Zimmermann*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Nürnberg
– bis 5. Juli 2005 –
a) DB Fernverkehr AG
b) DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
(Beirat)

* 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. Dezember 2005
beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Bericht des Aufsichtsrats



Dr. Werner Müller

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr intensiv mit der Lage des Unternehmens befasst. Wir haben den Vorstand beraten und die Geschäftsführung überwacht. In Entscheidungen von wesentlicher Bedeutung war der Aufsichtsrat eingebunden. Der Vorstand hat den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend unterrichtet. Grundlage hierfür waren die ausführlichen, in schriftlicher sowie in mündlicher Form erstatteten Berichte des Vorstands an den Aufsichtsrat und dessen Ausschüsse. Außerdem stand der Aufsichtsratsvorsitzende in einem regelmäßigen Informations- und Gedankenaustausch mit dem Vorsitzenden des Vorstands.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr 2005 zu vier turnusmäßigen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche und finanzielle Entwicklung der DB AG und ihrer Konzerngesellschaften, über wesentliche Geschäftsvorfälle sowie über Strategie und Planung des Unternehmens ausführlich informiert.

In seiner Sitzung am 16. März 2005 stimmte der Aufsichtsrat dem Verkauf und der Abtretung der Geschäftsanteile der DB Fernverkehr AG an der Deutschen Touring Gesellschaft mbH und der Weiterentwicklung der Unternehmens- und Führungsstruktur des DB Konzerns zu. Damit erhielt der DB Konzern eine zweistufige Organisationsform. Gleichzeitig wurden das Vorstandsressort »Infrastruktur und Dienstleistungen« sowie das Vorstandsressort »Systemverbund Bahn« neu eingerichtet.

In seiner Sitzung am 24. Mai 2005 befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Lagebericht und Jahresabschluss 2004 sowie dem Konzernlagebericht und Konzernabschluss 2004 der DB AG. Ferner stimmte er Investitionsmaßnahmen zur Realisierung des geplanten Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf der Neubaustrecke Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland (POS) zu.

In seiner Sitzung am 5. Juli 2005 genehmigte der Aufsichtsrat mehrere Investitionsmaßnahmen und die Umschichtung von Investitionsmitteln innerhalb der Investitionsplanung der DB Regio AG.

In der sich anschließenden konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter, die Mitglieder des Präsidiums, des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz und des Prüfungsausschusses gewählt.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 12. November 2005 erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zum Verkauf von 100 % der Anteile an der Deutschen Eisenbahn-Reklame GmbH sowie zum Erwerb von 100 % der Geschäftsanteile an der BAX Global Inc., Delaware/USA.

In seiner Sitzung am 7. Dezember 2005 stimmte der Aufsichtsrat der Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2006 zu und nahm die Mittelfristplanung 2006 – 2010 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB AG zur Kenntnis. Er erörterte diese eingehend mit dem Vorstand. Ferner erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zum Erwerb der StarTrans-Gruppe, Hongkong/China.

Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

Das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand standen zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu vier turnusmäßigen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet. Weiter wurde das Präsidium jeweils aktuell über die Beurteilung der Risikolage des Unternehmens unterrichtet. Im Übrigen traf das Präsidium die ihm zugewiesenen Entscheidungen über personelle Angelegenheiten des Vorstands.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss erörterte in Gegenwart des Abschlussprüfers die Abschlüsse der DB AG und des DB Konzerns und bereitete die Beschlüsse des Aufsichtsrats über den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2004 vor. Gegenstand ausführlicher Beratungen war außerdem die Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2005. Er befasste sich nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats insbesondere mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements. Der Prüfungsausschuss trat im Berichtszeitraum zweimal zusammen.

Corporate Governance

Der Aufsichtsrat hat sich in seinen Sitzungen mit den »Corporate Governance Grundsätzen« der DB AG beschäftigt und hat auch die Effizienz der Tätigkeit des Aufsichtsrats überprüft.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2005 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PWC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 24. März 2006 Gegenstand der Sitzung des Prüfungsausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 30. März 2006 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2005 und den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2005 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde vom Abschlussprüfer geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht ebenfalls geprüft und gegen die im Bericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die PwC keine Einwendungen erhoben.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 5. Juli 2005 endete die Amtszeit der bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats.

Als Anteilseignervertreter wählte die Hauptversammlung am 5. Juli 2005 erneut die Herren Niels Lund Chrestensen, Dr. Werner Müller, Dr. Ekkehard D. Schulz, Dr.-Ing. E. h. Dipl.-Ing. Heinrich Weiss und Frau Parlamentarische Staatssekretärin Margareta Wolf in den Aufsichtsrat. Die Herren Dr. Michael Frenzel und Dr. Ulrich Schumacher schieden zu diesem Zeitpunkt aus dem Gremium aus. Als neue Mitglieder im Aufsichtsrat rückten die Herren Dr. Jürgen Großmann und Dr. Jürgen Krumnow nach. Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen entsandte mit Schreiben vom 21. Juni 2005 die Herren Staatssekretäre Volker Halsch, Ralf Nagel und Dr. Bernd Pfaffenbach gemäß § 9 Abs. 2 der Satzung erneut in den Aufsichtsrat.

Die Wahl der Arbeitnehmervertreter erfolgte am 7. Juni 2005 in der Delegiertenversammlung in Berlin. Die Herren Peter Debuschewitz, Norbert Hansen, Horst Hartkorn,

Jörg Hensel, Klaus-Dieter Hommel, Günter Kirchheim, Lothar Krauß und Frau Heike Moll wurden in ihrem Amt bestätigt. Die Herren Horst Fischer und Horst Zimmermann schieden mit Beendigung der Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat aus. Ihnen folgten die Herren Helmut Kleindienst und Vitus Miller nach.

Herr Ralf Nagel legte sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 31. Januar 2006 nieder. Als Nachfolger wurde mit Wirkung vom 1. Februar 2006 Herr Jörg Hennerkes, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, nach § 9 Abs. 2 der Satzung der DB AG von der Bundesrepublik Deutschland in den Aufsichtsrat entsandt.

Herr Volker Halsch legte sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 1. März 2006 nieder. Als Nachfolger wurde mit Wirkung vom 1. März 2006 Herr Dr. Axel Nawrath, Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen, nach § 9 Abs. 2 der Satzung der DB AG von der Bundesrepublik Deutschland in den Aufsichtsrat entsandt.

Der Aufsichtsrat spricht auch an dieser Stelle den ausgeschiedenen Mitgliedern seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Unterstützung aus.

In seiner konstituierenden Sitzung am 5. Juli 2005 wählte der Aufsichtsrat Herrn Dr. Müller als Vorsitzenden des Aufsichtsrats und bestätigte Herrn Hansen als seinen Stellvertreter. Er wählte die Herren Dr. Müller, Hansen, Nagel und Kirchheim in das Präsidium des Aufsichtsrats. In gleicher Zusammensetzung wurde der Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz gebildet. Als Mitglieder des Prüfungsausschusses wurden die Herren Nagel, Kleindienst, Krauß und Dr. Krumnow gewählt. Herr Dr. Krumnow wurde zum Vorsitzenden des Prüfungsausschusses gewählt.

Das für den Unternehmensbereich Transport und Logistik zuständige Vorstandsmitglied, Herr Dr. Bernd Malmström, ist einvernehmlich zum 16. März 2005 aus dem Vorstand ausgeschieden. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Dr. Malmström für seine langjährige engagierte Arbeit.

In seiner Sitzung am 16. März 2005 befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit der Weiterentwicklung der Unternehmens- und Führungsstruktur des DB Konzerns. Er hat in diesem Rahmen Herrn Dr. Norbert Bensel die Verantwortung für das Ressort »Transport und Logistik« übertragen. Frau Margret Suckale wurde zum Vorstandsmitglied der DB AG für das Ressort »Personal« bestellt. Herr Stefan Garber wurde zum Vorstandsmitglied der DB AG für das Ressort »Infrastruktur und Dienstleistungen« bestellt. Herr Roland Heinisch hat das neue Ressort »Systemverbund Bahn« übernommen.

Weiterhin stimmte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 16. März 2005 einer Verlängerung des Vertrags von Herrn Dr. Karl-Friedrich Rausch als Mitglied des Vorstands der DB AG für das Ressort »Personenverkehr« zu. Ferner stimmte der Aufsichtsrat in seiner außerordentlichen Sitzung am 12. November 2005 der Niederlegung des Vorstandsmandats durch Herrn Klaus Daubertshäuser zum 31. Dezember 2005 zu. Der Aufsichtsrat

dankt Herrn Daubertshäuser für seine langjährige engagierte Arbeit. Herr Dr. Otto Wiesheu wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2006 als Nachfolger von Herrn Daubertshäuser zum Vorstandsmitglied der DB AG für das Ressort »Wirtschaft und Politik« bestellt.

Weiterhin stimmte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 7. Dezember 2005 einer Verlängerung des Vertrags von Herrn Diethelm Sack als Mitglied des Vorstands der DB AG für das Ressort »Finanzen/Controlling« zu.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2005 geleisteten Einsatz.

Berlin, im März 2006

Für den Aufsichtsrat



Dr. Werner Müller

Vorsitzender

Kontaktinformationen

Finanzwirtschaftliche Informationen bietet Ihnen Investor Relations:

Telefon: 030 297-61676

Telefax: 030 297-61961

E-Mail: investor.relations@bahn.de

Internet: www.db.de/ir

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Dieser Bericht, der Geschäftsbericht des Deutsche Bahn Konzerns, die Geschäftsberichte der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG, der Railion Deutschland AG, der DB Station&Service AG und der DB Netz AG sowie aktuelle Informationen über die Bahn sind auch im Internet abrufbar.

Dieser Bericht sowie der Geschäftsbericht des Deutsche Bahn Konzerns erscheinen auch in englischer Sprache.

Allgemeine Unternehmenspublikationen, den Wettbewerbsbericht, den Umweltbericht sowie den Personal- und Sozialbericht können Sie im Internet einsehen beziehungsweise bei der Konzernkommunikation bestellen:

Telefax: 030 297-62086

E-Mail: medienbetreuung@bahn.de

Internet: www.db.de/presse

Impressum

Redaktion

Deutsche Bahn Investor Relations

Produktionskoordination/ Beratung

Mentor Werbeberatung

H.-J. Dietz, Kelkheim

Gestaltung

Studio Delhi

Konzept und Design,

Mainz

DTP

LGS GmbH,

Frankfurt am Main

Lithografie

Koch Lichtsatz und Scan,

Wiesbaden

Druck

Color-Druck, Leimen

Bildnachweis

Deutsche Bahn

DB AG/Lautenschläger



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.bahn.de
www.db.de