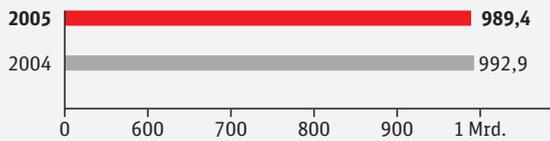




DB Netz AG
Geschäftsbericht 2005

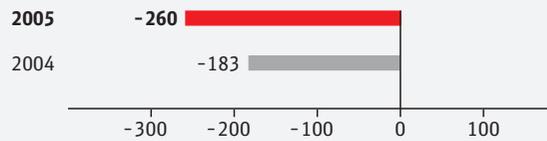
Entwicklung im Geschäftsjahr 2005

Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm¹⁾



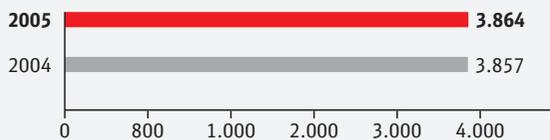
2004 zu 2005: -0,4 %

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Mio. €



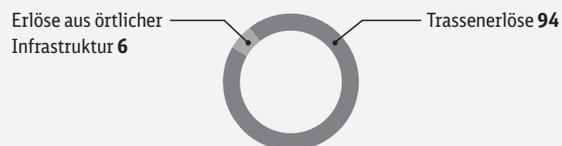
2004 zu 2005: -42,1 %

Umsatzerlöse in Mio. €



2004 zu 2005: +0,2 %

Umsatzstruktur in %



2004 zu 2005: +7 Mio. €

Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €

	2005	2004	Veränderung
Umsatz	3.864	3.857	+0,2 %
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	-260	-183	-42,1 %
Bilanzsumme	21.722	21.688	+0,2 %
Anlagevermögen	20.975	20.932	+0,2 %
Eigenkapital	5.731	5.115	+12,0 %
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	6.545	6.401	+2,2 %
Brutto-Investitionen	4.016	4.661	-13,8 %
Netto-Investitionen ³⁾	620	1.195	-48,1 %
Mitarbeiter per 31.12.	39.163	42.702	-8,3 %

Leistungskennzahlen

	2005	2004	Veränderung
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm ¹⁾	989,4	992,9	-0,4 %
davon Gesellschaften, die nicht zum DB Konzern gehören	(109,8)	(87,7)	+25,2 %
Betriebslänge in km	34.218	34.722	-1,5 %

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

Inhalt

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden	2
Lagebericht	6
Jahresabschluss	28
	29 Bilanz
	30 Gewinn- und Verlustrechnung
	31 Kapitalflussrechnung
	32 Entwicklung des Anlagevermögens
	34 Anhang
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers	46
Wesentliche Beteiligungen	47
Organe der DB Netz AG	49
Bericht des Aufsichtsrats	53



Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem vorliegenden Geschäftsbericht halten Sie eine umfassende Dokumentation der finanziellen und unternehmerischen Entwicklungen der DB Netz AG im Jahr 2005 in den Händen. Als Schieneninfrastrukturbetreiber des Deutsche Bahn Konzerns sind wir mit unseren Mitarbeitern für das rund 34.000 Kilometer lange Streckennetz inklusive aller betriebsnotwendigen Anlagen verantwortlich. Unsere zentrale Aufgabe ist es, den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Infrastruktur in hoher Qualität und Verfügbarkeit zur Verfügung zu stellen. Damit bietet die DB Netz AG die entscheidenden Voraussetzungen dafür, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene zuverlässig und sicher abläuft.



Roland Heinisch
Vorsitzender des Vorstands
DB Netz AG

Der Blick in das Zahlenwerk des Geschäftsberichtes macht deutlich, dass wir unseren umfassenden Sanierungskurs im Berichtszeitraum konsequent weitergeführt haben. Wie in den vergangenen Jahren lag dabei mit 70 Prozent des Investitionsvolumens das Hauptaugenmerk auf der Modernisierung der bestehenden Infrastruktur. Hier setzen wir insbesondere auf neue Leit- und Sicherungstechnik, die uns eine effizientere Betriebsführung erlaubt. Im Jahr 2005 flossen rund 900 Millionen Euro in die Realisierung von 33 Elektronischen Stellwerksprojekten. Das Elektronische Stellwerk im Hauptbahnhof Frankfurt am Main verdient dabei aufgrund der Gesamtinvestition von 132 Millionen Euro besondere Erwähnung. Der mehrstufige Inbetriebnahmeprozess begann Anfang November nach knapp vierjähriger Bauzeit. 25 Gleise im Bahnhofsbereich der Main-Metropole wurden in vier Abschnitten an das neue Stellwerk und die Betriebszentrale Frankfurt angeschlossen. Von dort wird der Zugverkehr seitdem an 60 Monitoren überwacht und gesteuert.

Auch bei Nebenstrecken setzen wir auf innovative Stellwerkstechnik, die hinsichtlich der Dimensionierung, Leistungsfähigkeit und Kosten den speziellen Erfordernissen regionaler Schieneninfrastruktur gerecht wird. Beleg hierfür ist das Elektronische Stellwerk der Firma Westinghouse Rail Systems, das seit Anfang 2005 auf der Strecke Kiel-Bad Schwartau im Einsatz ist. Seit Juni 2005 arbeiten wir darüber hinaus zwischen Korbach und Brilon Wald mit dem Elektronisch Signalisierten Zugleitbetrieb.

Bei der betrieblichen Kommunikation kommt dem digitalen Zugfunk auf Basis des Global System for Mobile Communications-Rail (GSM-R) im Berichtszeitraum eine zunehmend wichtigere Rolle zu. Unsere bisherigen Erfahrungen mit der Technologie haben gezeigt, dass sich die Umsetzung der europäischen Vorgaben in jedem Fall gelohnt hat. Als vorteilhaft erweisen sich insbesondere eine bessere Sprachqualität und Gesprächskontinuität, aber auch der schnellere Verbindungsaufbau sowie die höhere Netzverfügbarkeit. Nachdem der Infrastrukturaufbau des GSM-R Netzes im Berichtsjahr erste zusammenhängende Abschnitte erbracht hatte, wollen wir bis Ende 2006 rund 20.000 Streckenkilometer mit digitalem Zugfunk ausgerüstet haben.

Ein hochwertiges Bestandsnetz mit modernerer Leit- und Sicherungstechnik ist unabdingbar für den zuverlässigen Schienenverkehr. Weiter voran kamen wir unter Berücksichtigung der zur Verfügung stehenden Bundesmittel zudem bei den Neu- und

Ausbauprojekten. Neben der bautechnischen Fertigstellung der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München und der Nord-Süd-Verbindung in Berlin, die insbesondere Vorteile für den innerdeutschen Schienenverkehr haben, waren dabei auch Maßnahmen, die sich positiv auf den internationalen Bahnbetrieb auswirken. Ein Beispiel hierfür ist der Katzenbergtunnel – mit rund 250 Millionen Euro allein für den Rohbau das bedeutendste Einzelbauwerk der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel. Für die beiden Röhren des Bauwerks nahmen im Berichtsjahr zwei spezielle Bohrmaschinen ihre Arbeit auf. Die Inbetriebnahme des Streckenabschnitts Schliengen–Haltingen mit dem Katzenbergtunnel ist für 2011 geplant. Auf der Strecke Köln–Aachen–Lüttich haben wir darüber hinaus im Sommer 2005 mit den Arbeiten für die neue 711 Meter lange zweite Röhre des Buschtunnels zwischen dem Aachener Hauptbahnhof und der deutsch-belgischen Grenze begonnen. Das Bauwerk soll bereits zum Fahrplanwechsel 2007/2008 für den Eisenbahnverkehr zur Verfügung stehen. Die Investitionen in den über drei Kilometer langen Streckenabschnitt belaufen sich auf rund 50 Millionen Euro.

Das Fern- und Ballungsnetz ist vornehmlich für schnelle Fernverkehrszüge im Personen- und Güterverkehr ausgelegt. Darüber hinaus besteht eine weitere wesentliche Aufgabe darin, einen hohen Qualitätsstandard auf Nahverkehrsstrecken zu gewährleisten. Schließlich wird auf dieser Infrastruktur ein Großteil der Verkehrsleistungen auf der Schiene erbracht. Beleg für die nachhaltige Stärkung der regionalen Schieneninfrastruktur sind nicht zuletzt rund 620 Millionen Euro, die wir im Berichtsjahr im Rahmen unserer Regionalnetz-Strategie in die Infrastruktur in der Fläche investiert haben. Seit nunmehr fünf Jahren managen wir knapp 12.000 Kilometer in über 40 regionalen Organisationseinheiten. Dass dieses Konzept aufgeht, lässt sich exemplarisch an der Niddertalbahn zwischen Bad Vilbel und Glauburg-Stockheim festmachen. Nach umfangreicher Sanierung des Fahrweges ging die 100-jährige, rund 30 Kilometer lange Strecke im Herbst 2005 wieder in Betrieb. In diesem Zusammenhang wurde auch der Büdesheimer Tunnel komplett erneuert. Die Modernisierung der Strecke, bei der auch neue Signaltechnik eingebaut sowie Bahnübergangsanlagen erneuert bzw. nachgerüstet werden, soll 2008 abgeschlossen sein.

Ein im Berichtsjahr vorherrschendes Thema war neben unserer Investitionsplanung die Diskussion um den integrierten Bahn-Konzern und den Wettbewerb auf der Schiene. Mit der Novellierung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes hat der Gesetzgeber zudem neue Rahmenbedingungen geschaffen, die unser Geschäft nachhaltig prägen. Erwähnt sei an dieser Stelle die Einrichtung der Bundesnetzagentur mit weit reichenden Kompetenzen bei Trassenvergabe und Preisgestaltung. Wir stehen diesen Entwicklungen offen gegenüber. Denn unsere Erfahrungen und die in den vergangenen Jahren erreichten Erfolge belegen, dass wir mit dem integrierten Ansatz in die richtige Richtung gehen. Derzeit nutzen über 320 Eisenbahnverkehrsunternehmen unsere Infrastruktur. Mehr als 300 dieser Firmen gehören nicht zum Deutsche Bahn Konzern. Diese europaweit einmalige Wettbewerbsintensität spiegelte sich ebenfalls in den Trassenanmeldungen für den Jahresfahrplan 2006 wider. Die Wettbewerbsunternehmen steigerten die Zahl ihrer Anmeldungen gegenüber dem Vorjahr um 18 Prozent auf 10.310.

Lässt man das Jahr 2005 insgesamt Revue passieren, zeigt sich, dass wir sowohl mit Blick auf die Vorhaltung und den Ausbau unserer Schieneninfrastruktur als auch auf unternehmerische Ziele erneut vorangekommen sind. In den kommenden Jahren wird es darum gehen, diese erfolgreiche Entwicklung fortzusetzen. Das laufende Jahr mit der FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2006™ stellt eine ganz besondere Herausforderung für uns dar. Wir werden alles daran setzen, durch hochwertige Leistungen und Qualität unseren Beitrag zum Gelingen des Events zu leisten. Mit der Inbetriebnahme der Großprojekte im Verkehrsknoten Berlin, der Ausbaustrecke Berlin-Leipzig/Halle sowie der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg-Ingolstadt-München schaffen wir die infrastrukturellen Voraussetzungen für attraktive Angebote im Personenverkehr. Zudem haben wir uns bereits betrieblich und fahrplanerisch auf die FIFA Fussball-Weltmeisterschaft 2006™ vorbereitet.

Ihr



Roland Heisch
Vorsitzender des Vorstands
DB Netz AG





Inhalt

- 7 Überblick | Gesamtwirtschaftliche Lage
- 8 Relevante Märkte und Entwicklung der Verkehrsleistung
- 9 Geschäftsverlauf
- 10 Bilanzstruktur
- 11 Investitionen
- 12 Finanzierung
- 14 Mitarbeiter | Weitere Informationen
- 19 Risikobericht
- 21 Strategie
- 24 Ausblick

Überblick

Die DB Netz AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB Konzern) dem Vorstandsressort Infrastruktur und Dienstleistungen zugeordnet. Sie verantwortet die gesamte Schieneninfrastruktur des Eisenbahnbetriebs. Wichtigste Aufgabe ist es, mit einem qualitativ hochwertigen und auf die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmten Schienennetz die Grundlage für einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb zu schaffen. Neben der Instandhaltung gehören zu den vorrangigen Tätigkeitsfeldern die Investitionen in das bestehende Netz, in Neu- und Ausbaustrecken sowie in moderne Leit- und Sicherungstechnik.

Die DB Netz AG vermarktet Trassen und Dienstleistungen an ihre Kunden und erstellt die Fahrpläne. Das Schienennetz steht seit 1994 allen zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland diskriminierungsfrei zur Nutzung offen. Die Zahl der Kunden, die Personen- und Güterverkehre auf unserem Schienennetz durchführen, nimmt kontinuierlich zu. Im Berichtsjahr waren es bereits über 320 Gesellschaften, darunter mehr als 300 Unternehmen, die nicht zum DB Konzern gehören.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Mit der primär nationalen Ausrichtung unserer Geschäftsaktivitäten, aber auch aufgrund der Geschäftsstrukturen unserer Kunden waren wir auch im Berichtsjahr in hohem Maße von der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland abhängig. Diese wies im Berichtsjahr nur einen verhaltenen Anstieg auf, der merklich hinter dem Zuwachs des Vorjahres zurückblieb. Während die Weltwirtschaft trotz des starken Anstiegs der Rohölpreise im Jahr 2005 erneut deutlich gewachsen ist (um rund 3%; im Vorjahr knapp 4%), lagen die konjunkturelle Expansion im Euro-Raum mit einem Bruttoinlandsprodukt (BIP)-Anstieg von knapp 1,5 % sowie die Wachstumsrate in Deutschland deutlich niedriger. Dabei nahm das reale BIP im Berichtsjahr um 0,9 % zu (im Vorjahr: 1,6 %). Gestützt wurde die wirtschaftliche Entwicklung insbesondere von einem immer noch kräftigen Anstieg der Exporte und einer im Vergleich zum Vorjahr stärkeren Expansion der Ausrüstungsinvestitionen. Belastend wirkte hingegen der wieder beschleunigte Rückgang der Bauinvestitionen. Nachdem die privaten Konsumausgaben im Vorjahr noch leicht gestiegen waren, stagnierten sie im Jahr 2005. Dazu trug bei, dass durch den weiteren Anstieg des Rohölpreises erneut ein größerer Teil des verfügbaren Einkommens für Energieausgaben aufgewendet werden musste und die Unsicherheit über den weiteren wirtschaftspolitischen Kurs anhielt. Nach bisher vorliegenden Daten dürfte der reale Einzelhandelsumsatz im Berichtsjahr erneut nur schwach gestiegen sein.

Relevante Märkte und Entwicklung der Verkehrsleistung

Die Entwicklung der für uns maßgeblichen Betriebsleistung unserer Kunden ist einerseits abhängig von der Entwicklung auf den Verkehrsmärkten und andererseits von den Betriebsprogrammen unserer Kunden. Mit Blick auf die Verkehrsleistung sind wir dabei durch die hohe intermodale und intramodale Wettbewerbsintensität der Verkehrsmärkte bzw. der darüber hinausgehenden Mobilitäts- und Logistikmärkte indirekt dem hohen Marktdruck unserer Kunden ausgesetzt.

Positive Entwicklung im Schienenpersonenverkehr

Die Nachfrage im deutschen Personenverkehrsmarkt hat im Berichtsjahr weiter abgenommen. Dieser Markt umfasst nach unserer Definition alle motorisierten Verkehrsträger und war im Berichtsjahr wie auch im Vorjahr um etwa 1% rückläufig. Ausschlaggebend war der fortgesetzte Nachfragerückgang im motorisierten Individualverkehr (MIV), verursacht durch die stark gestiegenen Kraftstoffpreise bei gleichzeitig leicht rückläufigem Einkommen und stagnierendem privatem Verbrauch. Im Vergleich hierzu entwickelte sich die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr deutlich positiv.

Die Verkehrsleistung des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV) lag insgesamt leicht unter dem Vorjahresniveau. Grund für diesen Rückgang war ausschließlich die schrumpfende Nachfrage nach Bus-Gelegenheitsverkehren, während die Unternehmen des Linienverkehrs mit Bussen, Straßen- und U-Bahnen insgesamt ein leichtes Plus verzeichneten.

Der Wettbewerb im Personenverkehr hat sich auch im Berichtsjahr weiter intensiviert. Dies gilt sowohl verkehrsträgerübergreifend als auch auf der Schiene.

Schwieriges Marktumfeld für den Schienengüterverkehr

Eine spürbare Abschwächung der positiven Impulse aus dem wirtschaftlichen Umfeld führte im Berichtsjahr – auf Basis vorläufiger Daten – auch zu einer geringeren Zunahme der Verkehrsleistung im deutschen Güterverkehrsmarkt (Schiene, Straße und Binnenschifffahrt). Mit einem Anstieg um rund 3,5% hat sich das Wachstum gegenüber dem Vorjahr deutlich reduziert.

Für den Schienengüterverkehr insgesamt waren kaum positive Umfeldimpulse zu verzeichnen. Insbesondere der deutliche Rückgang der Rohstahlproduktion belastete die Entwicklung. Maßgeblich war vor allem die schwache Entwicklung im Montanbereich (insbesondere Steinkohle/-koks, Eisen/Stahl). Ein deutlicher Leistungsanstieg im Kombinierten Verkehr, bei den landwirtschaftlichen Produkten und im Bereich Baustoffe/Entsorgung sowie Zuwächse unter anderem bei den forstwirtschaftlichen Erzeugnissen reichten nicht aus, die Rückgänge in den anderen Güterbereichen zu kompensieren. Die Bedeutung der grenzüberschreitenden Verkehre nahm im Berichtsjahr weiter zu.

Der Schienengüterverkehr konnte aufgrund dessen zwar sein sehr gutes Vorjahresergebnis nicht wiederholen, erwies sich jedoch mit einem Leistungsanstieg um etwa 5 % in einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld erneut als starker Verkehrsträger und verzeichnete im Vergleich zur Straße und zur Binnenschifffahrt die höchste Wachstumsrate. Auch der Wettbewerb auf der Schiene war von einer weiter deutlich gestiegenen Wettbewerbsintensität gekennzeichnet.

Im Straßengüterverkehr (deutsche LKW – ohne Nahbereich – und ausländische LKW) setzte sich die Entwicklung der Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr mit rund 3,5 % ebenfalls nur gebremst fort. In einem insgesamt schwächeren Umfeld blieb der Außenhandel erneut die treibende Kraft. Von dieser Entwicklung profitierten weiterhin insbesondere die ausländischen LKW, die – wie in den letzten Jahren – erneut deutlich stärker als ihre deutschen Wettbewerber zulegen konnten.

Geschäftsverlauf

Leicht positive Umsatzentwicklung

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 3.864 Mio. € und weist damit einen leichten Anstieg um 0,2 % gegenüber dem Vorjahr aus. Mit 94 % entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse. 6 % entfielen auf Entgelte für die Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Die Leistungsnachfrage lag im Berichtsjahr mit 989,4 Mio. Trassenkilometern (Trkm) um 0,4 % unter dem Vorjahreswert von 992,9 Mio. Trkm und entfiel zu 77 % auf den Personen- und zu 23 % auf den Güterverkehr. Beim Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB Konzern gehören, konnte mit 388 Mio. € eine Steigerung um 24,3 % gegenüber dem Vorjahr erreicht und die positive Entwicklung der Vorjahre damit fortgeführt werden. Die intensivere Nutzung der Trassen durch diese Kundengruppe wird auch in der Leistungsnachfrage ersichtlich, die im Berichtsjahr mit 109,8 Mio. Trkm um 22,1 Mio. Trkm (+25,2 %) über dem Vorjahreswert lag. Entsprechend erhöhte sich der Anteil des mit diesen Gesellschaften erzielten Umsatzes am Gesamtumsatz im Berichtsjahr auf 10 % (im Vorjahr: 8 %). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB Konzerns sank im abgelaufenen Geschäftsjahr um 2,0 % auf 3.476 Mio. €.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Mit 4.232 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 43 Mio. €. Hierzu trug insbesondere der Anstieg der aktivierten Eigenleistungen bei.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen dagegen mit 840 Mio. € um 73 Mio. € unter dem Vorjahreswert. In diesem Rückgang spiegeln sich insbesondere die geringeren Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen wider.

Die betrieblichen Aufwendungen (ohne Zinsen) lagen mit 5.025 Mio. € um 0,4 % (-21 Mio. €) unter dem Vorjahreswert.

Der Materialaufwand stieg um 13,8% (192 Mio. €) auf 1.586 Mio. €. Wesentlicher Faktor für diesen Anstieg sind die Instandhaltungsaufwendungen, die sich um 21,2% (178 Mio. €) auf 1.018 Mio. € erhöhten. Maßgeblich für diese Entwicklung sind unsere Programme zur Sicherstellung der Qualität und hohen Verfügbarkeit des Streckennetzes.

Der Personalaufwand verringerte sich im Berichtsjahr aufgrund des Rückgangs der Zahl der Mitarbeiter um 7,5% (135 Mio. €) auf 1.663 Mio. €. Mit 33,1% (im Vorjahr: 35,6%) des Gesamtaufwands bildeten die Personalkosten nach wie vor den größten Aufwandsblock. Der Personalaufwand je Mitarbeiter belief sich wie im Vorjahr auf 41 T€. Der Umsatz je Mitarbeiter stieg um 6,8% auf 94 T€.

Die Abschreibungen betragen 961 Mio. € und lagen damit nahezu auf Vorjahresniveau (963 Mio. €). Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist hingegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine deutliche Verringerung um 76 Mio. € auf 815 Mio. € zu verzeichnen. Diese ist im Wesentlichen auf die geringeren Zuschüsse für Anlagen Dritter sowie die Reduzierung der Aufwendungen für Beraterleistungen und sonstige Leistungen Dritter zurückzuführen.

Das Beteiligungsergebnis lag mit 3 Mio. € unter dem Vorjahreswert von 8 Mio. €. Das Zinsergebnis in Höhe von -310 Mio. € verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: -247 Mio. €) um 63 Mio. €. Hier spiegelt sich mit -46 Mio. € insbesondere der Rückkauf von Zinslosen Darlehen zum Barwert im Dezember 2004 wider, der mit einem Anstieg der zinspflichtigen Verbindlichkeiten verbunden war.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit betrug -260 Mio. € und sank damit gegenüber dem Vorjahr um 77 Mio. €. Das negative Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags von der DB AG übernommen.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2005 im Vergleich zum Jahresende 2004 nur unwesentlich auf 21,7 Mrd. € erhöht. Das Anlagevermögen betrug zum Stichtag 31. Dezember 2005 21,0 Mrd. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 96,6% (per 31. Dezember 2004: 96,5%), die Anlagendeckung bei 60,0% (per 31. Dezember 2004: 61,1%). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Insbesondere aufgrund der Erhöhung der Kapitalrücklage im Januar des Berichtsjahres stieg auf der Passivseite die Höhe des Eigenkapitals auf 5,7 Mrd. €. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich damit auf 26,4% (per 31. Dezember 2004: 23,6%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben an der Bilanzsumme einen Anteil von 31,5% (per 31. Dezember 2004: 35,4%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 36,8% (per 31. Dezember 2004: 35,3%) und die passiven Rechnungsabgrenzungsposten von 5,3% (per 31. Dezember 2004: 5,7%).

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 2,3 Mrd. € um 2,9% unter dem Vorjahreswert. Größere Rückstellungen bestehen unter anderem für Risiken des Projekts Nürnberg–Ingolstadt–München, verlorene Planungskosten, Pensionen, Restrukturierungsmaßnahmen, Vorruhestandsregelungen sowie unterlassene Instandhaltungsmaßnahmen.

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 5,3 Mrd. € (im Vorjahr: 5,5 Mrd. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten stiegen mit 6,5 Mrd. € (im Vorjahr: 6,4 Mrd. €) im Berichtsjahr nur leicht an. Davon resultieren 5,3 Mrd. € (im Vorjahr: 5,3 Mrd. €) aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung, 0,8 Mrd. € (im Vorjahr: 0,8 Mrd. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank (EIB) und 0,4 Mrd. € (im Vorjahr: 0,3 Mrd. €) aus kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme erhöhte sich geringfügig per 31. Dezember 2005 auf 30,1%.

Bilanzstruktur in %	2005	2004
Anlagevermögen	96,6	96,5
Umlaufvermögen	2,4	2,4
Aktiver RAP	1,0	1,1
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2005	2004
Eigenkapital	26,4	23,6
Rückstellungen	10,7	11,0
Verbindlichkeiten	57,6	59,7
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(30,1)	(29,5)
Passiver RAP	5,3	5,7
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	21.722	21.688

Investitionen

Die Brutto-Investitionen lagen im Berichtsjahr mit 4.016 Mio. € um 14% unter dem Vorjahreswert. Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich zugegangener Baukostenzuschüsse, verringerten sich auf 620 Mio. € (im Vorjahr: 1.195 Mio. €).

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren in der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Rund 70% des Investitionsvolumens wurden im Bestandsnetz investiert.

Ein Hauptaugenmerk lag dabei auf der Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik. Eines der leistungsstärksten Elektronischen Stellwerke in Europa ging im Bereich des Frankfurter Hauptbahnhofs in Betrieb. Ein weiterer Schwerpunkt war die Sanierung des Oberbaus mit 1,2 Mrd. €. Die hierfür angefallenen Aufwendungen bewegen sich auf Vorjahresniveau.

Rund 30% des Investitionsvolumens erfolgten in Neu- und Ausbauprojekte nach dem »Bedarfsplan Schiene« des Bundes. Projekte mit dem größten Anteil im Bedarfsplan waren die ABS/NBS Nürnberg–Ingolstadt–München mit 257 Mio. € sowie der Knoten Berlin mit 95 Mio. € und die Nord-Süd-Verbindung mit 129 Mio. €. Für diese drei Großprojekte haben wir unsere Aktivitäten so weit vorangetrieben, dass die Inbetriebnahme im Jahr 2006 erfolgen wird.

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

Im Geschäftsjahr 2005 wurden die Bundesmittel für den Zeitraum 2006 bis 2010 aufgrund des vom Bundeskabinett verabschiedeten Konjunkturprogramms gegenüber dem Haushaltsansatz 2005 bis 2009 leicht angehoben. Die notwendigen Finanzierungsvereinbarungen einschließlich der Anpassungsvereinbarung für bestehende Finanzierungsvereinbarungen wurden termingerecht abgeschlossen. Im Zeitraum 2006 bis 2010 sollen bei Bedarfsplanprojekten sowie ausgesuchten Konjunkturprogrammprojekten Investitionen in Höhe von insgesamt rund 3,5 Mrd. € realisiert werden.

Finanzierung

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die DB Netz AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzerntreasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB Konzern sowie die DB Netz AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1«, Standard & Poor's »AA« – beide Ratings haben einen stabilen Ausblick. Die mit diesen Ratings von der DB AG erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen der DB Netz AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich bei Brutto-Investitionen in Höhe von 4.016 Mio. € im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 530 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen und Zinslosen Darlehen. Der Finanzbedarf wurde vollständig aus eigenen Mitteln finanziert.



Mitarbeiter

Die Zahl der Beschäftigten der DB Netz AG hat sich im Laufe des Berichtsjahres von 42.702 Mitarbeitern auf 39.163 Mitarbeiter verringert. Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 54 % unserer Mitarbeiter tätig sind. Im Bereich der Instandhaltung sind derzeit rund 23 % und in der Instandsetzung rund 9 % unserer Mitarbeiter aktiv. Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeiter mit 40.915 um 6,8 % unter dem Vorjahreswert.

Die Zahl der Mitarbeiter stellt zur besseren Vergleichbarkeit innerhalb des DB Konzerns und im Zeitablauf auf Vollzeitpersonen ab. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Die Verringerung der beschäftigten Mitarbeiter ist im Wesentlichen das Ergebnis unserer technischen Rationalisierungsmaßnahmen im Betriebs- und Instandhaltungsbereich. Der Personalabbau konnte insbesondere durch sozialverträgliche Maßnahmen sowie die Ausnutzung der natürlichen Fluktuation realisiert werden.

Um eine erfolgreiche Entwicklung des Unternehmens auch für die Zukunft zu sichern, räumen wir der Aus- und Fortbildung sowie der Gewinnung von qualifiziertem Fach- und Führungspersonal zur Erhöhung der Besetzungsqualität einen großen Stellenwert ein. So wurde auch im Berichtsjahr der Management-Planungsprozess für Führungskräfte durchgeführt, mit dessen Hilfe Potenzialträger für weiterführende Aufgaben identifiziert und im Nachgang hinsichtlich ihrer Managementaufgaben bedarfsgerecht qualifiziert werden.

Weitere Informationen

Baustart für Katzenbergtunnel auf der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel

Nach Realisierung des nördlichen Abschnitts von Rastatt (Süd) bis Offenburg im Vorjahr begannen im Berichtsjahr die Arbeiten für ein weiteres Teilstück der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel: den Katzenbergtunnel. Nach dem Start der ersten Vortriebsmaschine für die Oströhre des Bauwerks im Mai fand Ende Oktober 2005 die offizielle Tunneltaufe für die Weströhre statt. Bis Ende 2007 soll der Einsatz der beiden parallel laufenden Vortriebsmaschinen in dem 9.385 Meter langen Tunnel beendet sein. Mit Investitionen von rund 250 Mio. € allein für den Rohbau ist der Katzenbergtunnel das bedeutendste Einzelbauwerk der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel. Die Fertigstellung des Streckenabschnitts von Schliengen bis Haltingen mit dem Katzenbergtunnel ist für das Jahr 2011 geplant.

Umschlagbahnhöfe als Schnittstelle zwischen Schiene und Straße gewinnen weiter an Bedeutung

Der Kombinierte Verkehr hat im Berichtsjahr weiter an Bedeutung gewonnen. Ziel ist, die Straße zunehmend von LKW-Kolonnen zu entlasten und den Güterverkehr stärker auf die Schiene zu verlagern. Im Zuge dessen haben wir im Berichtsjahr in unseren Umschlagbahnhöfen zahlreiche Baumaßnahmen umgesetzt bzw. begonnen.

Nach einer Bauzeit von nur elf Monaten wurde im November der neue Umschlagbahnhof Ulm-Nord/Dornstadt termingerecht in Betrieb genommen. Insgesamt 23 Mio. € sind in die moderne Anlage geflossen. Innerhalb kürzester Zeit konnte das Umschlagvolumen gegenüber den alten Anlagen in Neu-Ulm um 15 % gesteigert werden.

Mehr Kapazitäten stehen seit Oktober 2005 auch im Umschlagterminal Leipzig-Wahren zur Verfügung. In der Rekordzeit von fünf Monaten und mit Investitionen in Höhe von 3 Mio. € wurde die Anlage von 350 auf 700 Meter erweitert. Dafür war eine Verlängerung der vier vorhandenen Ladegleise, der Kranbahn sowie der Fahr-, Lade- und Abstellspuren erforderlich. Die Bauarbeiten erfolgten unter dem »rollenden Rad«, also bei laufendem Umschlagbetrieb.

Finanzierungsvereinbarung zur Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck-Travemünde unterzeichnet

Mit der Unterzeichnung einer Finanzierungsvereinbarung wurde im September 2005 der Grundstein für die Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck-Travemünde gelegt. Rund 85 Kilometer werden im Rahmen des Projekts bis Ende des Jahres 2008 elektrifiziert. Zudem entsteht zwischen Schwartau-Waldhalle und Lübeck-Kücknitz bis Ende 2009 auf sieben Kilometern durchgehend ein zweites Gleis. In engem Zusammenhang mit den Elektrifizierungsmaßnahmen steht darüber hinaus die Modernisierung des Lübecker Hauptbahnhofs unter Berücksichtigung denkmalpflegerischer Aspekte.

Ausbau des Streckenabschnitts Aachen Hauptbahnhof-Grenze Deutschland/Belgien weitergeführt

Die Strecke Köln-Aachen-Lüttich ist Bestandteil der europäischen Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris-Brüssel-Köln/Amsterdam. Im Sommer 2005 begannen die Arbeiten für das größte Einzelvorhaben beim Ausbau eines Streckenabschnitts zwischen dem Aachener Hauptbahnhof und der deutsch-belgischen Grenze: die neue 711 Meter lange zweite Röhre für den Buschtunnel. Das Bauwerk soll zum Fahrplanwechsel 2007/2008 in Betrieb genommen werden. Die Investitionen in den über drei Kilometer langen Streckenabschnitt belaufen sich insgesamt auf rund 50 Mio. €.

Neben dem Tunnelneubau werden zwischen Aachen Hauptbahnhof und belgischer Grenze weitere bauliche Maßnahmen durchgeführt. Hierzu zählen auf rund 680 Metern Länge die Errichtung von Schallschutzwänden, Arbeiten an der Leit- und Sicherungstechnik sowie Ausgleichsmaßnahmen auf einer Fläche von fünf Hektar. Zudem ist in einer zweiten Baustufe die Erneuerung des vorhandenen knapp 700 Meter langen Buschtunnels einschließlich des Umbaus für den eingleisigen Betrieb geplant.

Rangierbahnhöfe – Drehscheiben für die europäischen Warenströme

Bevor Güterzüge zu ihren Bestimmungsorten fahren können, müssen die einzelnen Wagen oder Wagengruppen zu Zügen zusammengestellt werden. Dieser Prozess findet in Rangierbahnhöfen statt. 50 Anlagen gibt es in Deutschland – elf davon sind große Rangierbahnhöfe mit überregionalen Zugbildungsaufgaben.

Um den Anforderungen der zunehmenden Güterströme auf der Schiene gerecht zu werden, investieren wir im Rahmen eines bundesweit angelegten Modernisierungsprogramms rund 230 Mio. €. Nach Abschluss der Bauarbeiten in den Zugbildungsanlagen Seelze Ost/West und Mannheim West/Ost im Vorjahr wurde im Berichtsjahr mit der Modernisierung der Zugbildungsanlagen Gremberg Nord/Süd und Hagen-Vorhalle begonnen. Der Bedeutung der Anlagen als zentrale Drehscheiben für den nationalen und internationalen Güterverkehr entsprechend wurde in beiden Zugbildungsanlagen moderne Brems-, Förder- und Steuerungstechnik mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 93 Mio. € eingebaut.

Außerdem wird die für den Güterumschlag zwischen Seeschifffahrt und Schiene notwendige Infrastruktur in der Zugbildungsanlage im Seehafen Rostock erneuert. Rund 36 Mio. € werden in den kommenden Jahren investiert, um unter anderem 38 Kilometer Gleis zu verlegen und 91 neue Weichenverbindungen einzubauen. Um den laufenden Betrieb dabei aufrechtzuerhalten, finden die Baumaßnahmen in vier Bauabschnitten statt. Zeitgleich begann die Hafenentwicklungsgesellschaft mit dem Ausbau der Gleisanlagen und Verkehrsflächen auf dem Terminal für den Kombinierten Verkehr (KV-Terminal). Die Sanierung der Gesamtanlage soll Ende 2007 abgeschlossen sein.

Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik durch Elektronische Stellwerke

Elektronische Stellwerke (ESTW) ermöglichen uns eine effizientere und wirtschaftlichere Betriebsführung. Dank der rechnergesteuerten Technik können Weichen und Signale in wesentlich größeren Streckenbereichen gestellt werden. Gegenüber der bisherigen Technik ist die Bedienung stärker automatisiert. Im Berichtsjahr haben wir insgesamt 33 Projekte für ESTW mit einem Investitionsvolumen von rund 900 Mio. € realisiert.

Mit Investitionen von rund 132 Mio. € ist das ESTW im Hauptbahnhof Frankfurt am Main eines der größten Projekte. Nach knapp vierjähriger Bauzeit begann Anfang November 2005 der mehrstufige Inbetriebnahmeprozess. In vier Abschnitten wurden die 25 Gleise im Bahnhofsbereich an das neue Stellwerk und damit an die Betriebszentrale Frankfurt angeschlossen. Von dort wird der Zugverkehr von den Fahrdienstleitern an 60 Monitoren überwacht und gesteuert. Das bisherige Stellwerk zwischen den Gleisen 9 und 10 wurde Ende November 2005 nach 48 Jahren außer Betrieb genommen.

Fahrplan – Spiegelbild für fairen Wettbewerb auf dem Schienennetz der Bahn

Derzeit nutzen über 320 Eisenbahnverkehrsunternehmen unsere Infrastruktur – mehr als 300 dieser Gesellschaften gehören nicht zum DB Konzern. Dieser europaweit einmalige Wettbewerb im Schienenverkehr spiegelt sich auch in den Trassenanmeldungen für den Jahresfahrplan 2006 wider. Auch wenn der Großteil der Bestellungen von den Unternehmen des DB Konzerns im Personennah-, Personenfern- und Güterverkehr einging, konnten die Unternehmen, die nicht zum DB Konzern gehören, die Zahl ihrer Anmeldungen gegenüber dem Vorjahr um weitere 18 % auf 10.310 steigern.

Für den Jahresfahrplan 2006 gingen fristgerecht rund 48.600 Trassenanmeldungen ein. Daraus wurde ein komplexes Gerüst aus Strecken, Fahrzeiten und Zugtypen erstellt, das den Wünschen und Anforderungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprach. Jede bis zum 11. April 2005 eingegangene Anmeldung wurde gleichrangig behandelt. Allerdings gab es dabei nicht selten zeitliche und streckenbezogene Überschneidungen. Etwa 11.000 dieser Fälle konnten gemeinsam mit unseren Kunden während der Konstruktionsphase behoben werden. Weitere 121 Fälle wurden nach entsprechenden Prioritäten geregelt. Das Höchstpreisverfahren, bei dem eine Trasse an den Meistbietenden versteigert wird, war wie im vergangenen Jahr in keinem Fall erforderlich.

Aufnahme des digitalen Zugfunks auf Basis von GSM-R

Mit dem Aufbau des Global System for Mobile Communication-Rail (GSM-R) entsteht eines der größten digitalen Mobilfunknetze für den Bahnbetrieb. Die innovative Technik ersetzt streckenweise ab dem Berichtsjahr in einer ersten Stufe die klassischen Funktionen des Bahnbetriebsfunks – startend mit der Ablösung der Applikation Zugfunk. Als europaweit einheitlicher Standard für mobile Sprach- und Datenfunkanwendung treibt GSM-R die technologische Integration der europäischen Schienenverkehrsnetze weiter voran. Die Investition in das zunächst rund 24.500 Kilometer große GSM-R-Netz ist beispielhaft für Europa und ermöglicht weitere Anwendungen im Bereich Betriebssteuerung, Diagnose und Service.

Der Infrastrukturaufbau für das GSM-R-Netz verlief im Berichtsjahr planmäßig. Als wesentlich anspruchsvollere Aufgabe stellte sich die operative Umsetzung der auf der GSM-Technologie aufsetzenden »Rail-Features« dar – zumal hierfür auf keinerlei Erfahrungswerte zurückgegriffen werden konnte. Seit Beginn des Jahres 2006 sind rund 3.200 Streckenkilometer erfolgreich in Betrieb. Ziel ist es, bis Ende des Jahres 2006 rund 20.000 Streckenkilometer mit digitalem Zugfunk umzusetzen. Die bisherigen betrieblichen Erfahrungen mit der neuen Technologie sind positiv. So konnten beispielsweise neben der besseren Sprachqualität und Gesprächskontinuität auch ein schnellerer Verbindungsaufbau sowie eine stabilere Netzverfügbarkeit erreicht werden.

Qualitative Verbesserung der Infrastruktur in den Regionalnetzen fortgesetzt

Im Jahr 2000 startete die Mittelstandsoffensive des DB Konzerns. Seitdem hat sich in unseren bundesweit in 31 Organisationseinheiten gebündelten Regionalnetzen viel bewegt. Neben der qualitativen Verbesserung von Bahnstrecken wurden im Rahmen der Rationalisierung neue Leit- und Sicherungstechnik in Betrieb genommen sowie Bahnübergänge modernisiert. Erklärtes Ziel ist die nachhaltige Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des regionalen Schienenverkehrs. Insbesondere die Herstellung einer wirtschaftlichen Basis im Rahmen der Sanierung sowie die Modernisierung der Infrastruktur stehen im Fokus. Im Jahr 2005 investierten wir dafür rund 620 Mio. €.

Ein Beispiel für die positive Entwicklung der Regionalnetze ist die Niddertalbahn zwischen Bad Vilbel und Glauburg-Stockheim. Im Herbst 2005 ging die 100-jährige, rund 30 Kilometer lange Strecke nach umfangreicher Fahrwegsanierung wieder in Betrieb. In diesem Zusammenhang wurde innerhalb von zwei Jahren auch der Budesheimer Tunnel für 7 Mio. € komplett erneuert. Die Modernisierung, bei der auch innovative Signaltechnik eingebaut und Bahnübergangsanlagen erneuert beziehungsweise nachgerüstet werden, soll im Jahr 2008 abgeschlossen sein.

Bei den Nebenstrecken setzen wir zunehmend auch auf maßgeschneiderte Stellwerkstechniken, die sowohl hinsichtlich der Leistungsfähigkeit und Dimensionierung als auch bei den Kosten den speziellen Erfordernissen regionaler Infrastruktur besser gerecht werden. Ein Beispiel hierfür ist das Elektronische Stellwerk der Firma Westinghouse Rail Systems, das Anfang 2005 auf der Strecke Kiel-Bad Schwartau in Betrieb ging. Darüber hinaus ist zwischen Korbach und Brilon Wald seit Juni 2005 der Elektronisch Signalisierte Zugleitbetrieb der Firma Scheidt & Bachmann im Einsatz.

Neben positiven Effekten für einen effizienteren Betrieb sorgen die neuen Techniken auch für mehr Wettbewerb unter den Anbietern von Stellwerkstechnik. Der Spielraum der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei Einkauf und Einführung von Leit- und Sicherungstechnik für regionale Schieneninfrastruktur konnte damit im Berichtsjahr weiter ausgebaut werden.

Neubau des Schlüchterner Tunnels beauftragt

Mit dem Bau einer weiteren Tunnelröhre bei Schlüchtern wird die Schieneninfrastruktur der viel befahrenen Strecke Hanau-Fulda qualitativ weiter verbessert. Die Bauarbeiten für die 3.995 Meter lange neue Röhre begannen im September 2005. Nach Inbetriebnahme des Tunnels werden vorübergehend zwei Gleise integriert. Damit ist die Erneuerung der mehr als 90 Jahre alten zweiten Tunnelröhre durch Einbau einer neuen Innenschale möglich. Im Endzustand sollen beide Tunnel jeweils nur eingleisig befahren werden. Zusammen mit dem Bund investieren wir in die Neubau- und Erneuerungsmaßnahmen insgesamt rund 190 Mio. €. Bereits ab dem Jahr 2008 sollen die ersten Züge den neuen Tunnel passieren.

Änderung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags

Der zwischen der DB AG und der DB Netz AG geschlossene Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag vom 1. Juni 1999 wurde im Zuge der Umsetzung der Änderungen des Allgemeinen Eisenbahngesetzes zum 6. Mai 2005 geändert. Es wurde klargestellt, dass die DB Netz AG in Bezug auf den Netzfahrplan die sonstigen Zuweisungen von Zugtrassen und die Entscheidungen über die Wegeentgelte frei entscheiden kann und die DB AG keine hiervon abweichenden Weisungen erteilen wird.

Risikobericht

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Auf die aktive Steuerung dieser Risiken zielt unser Risikomanagement. Um frühzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können, verfügt die DB Netz AG über ein integriertes Risikomanagementsystem, das die nötigen Informationen aufbereitet und unmittelbar aus den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) abgeleitet ist. Dieses System entwickeln wir kontinuierlich inhaltlich weiter.

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

Zur Absicherung eines ertragsorientierten Wachstums haben wir Maßnahmenpakete implementiert, aus denen wir Absicherungen oder Verbesserungen der Leistungsqualität, der Effizienz und unserer Kostenstrukturen erwarten. Wir sehen hierin Chancen für weitere Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen. Bezüglich der allgemeinen Umfeldbedingungen sind weitere Verbesserungen des relevanten gesamtwirtschaftlichen Umfelds denkbar, aber im Geschäftsjahr 2006 nur in geringerem Umfang zu erwarten.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für die DB Netz AG zählen:

- **Marktrisiken:** Sie ergeben sich im Wesentlichen indirekt, das heißt über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.
- **Betriebsrisiken:** Als Infrastrukturbetreiber verfügen wir über ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir durch systematische Wartung, Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Für wesentliche Einzelrisiken, wie den möglichen Austausch schadhafter Betonschwellen, haben wir bilanzielle Vorsorge getroffen.

■ **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina und eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten führen zu Projektrisiken, die entweder als eigene Projekte direkt oder durch die vernetzten Produktionsstrukturen mittelbar Auswirkungen auf uns haben. Unser Hauptaugenmerk legen wir weiterhin auf unsere Großprojekte, insbesondere die Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München und die Einführung des digitalen Mobilfunknetzes GSM-R. Für diese Projekte haben wir im Berichtsjahr weitere Analysen zur Konkretisierung möglicher Risiken durchgeführt. Als Konsequenzen identifizierter Risiken leiten wir operative Gegenmaßnahmen ein. Die sich aus den Kostenerhöhungen bei dem Projekt Nürnberg–Ingolstadt–München ergebenden Risiken haben wir bilanziell berücksichtigt und entsprechend Vorsorge getroffen. Auch beim Knoten Berlin sind Kostenerhöhungen zu verzeichnen. Inwieweit sich aus diesen Mehrkosten Risiken für das Unternehmen ergeben, können wir derzeit noch nicht abschließend beurteilen. Aus Kostenerhöhungen auf uns zukommende Mehraufwendungen beziehen wir mit in unsere Planungsrechnungen ein.

■ **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzerntreasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.

■ **Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen.

■ **Infrastrukturfinanzierungsbeiträge des Bundes:** Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen. Zur erfolgreichen Durchführung des Investitionsprogramms sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es bereits abschließende Vereinbarungen hierfür geben konnte. Wir befinden uns hierzu in einem engen Kontakt mit dem Bund.

Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt. Zur Absicherung von nicht vermeidbaren Risiken schließen wir zudem Versicherungen ab, um die finanziellen Folgen möglicherweise eintretender Schadensfälle und Haftungsrisiken für unser Unternehmen zu begrenzen.

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB Konzerns vorgegeben und durch die DB Netz AG und unsere Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikomanagements wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Netz AG quartalsweise berichtet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert; analysiert werden neben den möglichen Auswirkungen vor allem die Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen.

Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Im Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken ab festgelegten Wesentlichkeitsgrenzen über ein Risikoportfolio mit detaillierten Einzelaufstellungen abgebildet. 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.

Strategie

»Netz 21« – unsere Strategie

Mit der Strategie »Netz 21« wird das Ziel verfolgt, Kapazitäten und Leistungsfähigkeit des Netzes zu erhöhen, um damit den wachsenden Verkehrsströmen und Transportmengen Rechnung zu tragen. Langfristig führt »Netz 21« zur Entmischung von schnellen und langsameren Verkehren sowie zur Harmonisierung von Geschwindigkeiten auf den Hauptverkehrsachsen des Schienennetzes in Deutschland.

Umgesetzt wird »Netz 21« in drei mittel- und langfristig angelegten Investitionspaketen. Das größte dieser Pakete bezieht sich auf das bestehende Schienennetz, in dem die vorhandenen Potenziale besser als bislang erschlossen werden sollen. In einem zweiten Paket investieren wir in moderne Leit- und Sicherheitstechnik, um 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 können Engpässe insbesondere in Eisenbahnknoten beseitigt und Fahrzeiten weiter verkürzt werden.

Vor dem Hintergrund geänderter Rahmenbedingungen (aktualisierte Verkehrsprognosen und limitierte für Infrastrukturinvestitionen zur Verfügung stehende Bundesmittel) erfolgt derzeit eine Überprüfung von »Netz 21«. Erste Ergebnisse bestätigen die grundsätzlichen Aussagen. Auf der Basis einer neuen unternehmenseigenen Verkehrsprognose, der unternehmenseigenen Bewertung von Infrastrukturmaßnahmen und aktuellen Verkehrs- und Betriebskonzepten wird ein Zielnetz in Abhängigkeit von den zur Verfügung stehenden Finanzmitteln erarbeitet.

Weiterentwicklung des bestehenden Netzes

Mittelfristig besteht der größte Handlungsbedarf weiterhin bei der Modernisierung des bestehenden Netzes. Hier haben wir in den vergangenen Jahren bereits erhebliche Qualitätsfortschritte erreicht. Insbesondere in den Regionen wurden mit Nachdruck zahlreiche Strecken saniert und mit moderner Technik ausgestattet. Wir werden die Verfügbarkeit unserer Strecken weiter optimieren, damit der Bahnverkehr insbesondere auch an großen Knoten in den Ballungszentren besser läuft.

Zur Sicherung der Bestandsnetzinvestitionen und Aufrechterhaltung/Verbesserung der Qualität im bestehenden Netz diskutieren wir derzeit mit dem Bund über eine neue Finanzierungssystematik. 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 (LuFV) an, die unser unternehmerisches Interesse mit dem grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag des Bundes für die Schieneninfrastruktur in Übereinstimmung bringt. Ziel ist es, den jährlichen Infrastrukturbeitrag des Bundes für das Bestandsnetz langfristig festzuschreiben. Gleichzeitig wird die Bahn in der LuFV ein Qualitätsversprechen abgeben.

Neu- und Ausbaustrecken

Neben den Maßnahmen für das Bestandsnetz sind aus unserer Sicht nach wie vor Neu- und Ausbauprojekte mit hoher Netzwirkung zu realisieren. Dazu zählt unter anderem der noch nicht finanziell abgesicherte Lückenschluss zwischen den Schnellfahrstrecken Köln-Frankfurt und Mannheim-Stuttgart.

Mit der im Vorjahr erfolgten Reduzierung der Bundesmittel für Schienenwegeinvestitionen im Mittelfristzeitraum bis zum Jahr 2010 haben sich die Spielräume jedoch verringert. In der so genannten 66er-Liste, die gemeinsam mit dem Bund erarbeitet worden ist, ist mittelfristig nur der Weiterbau bereits begonnener Projekte vorgesehen. Wichtige neue Maßnahmen können frühestens nach 2010 begonnen werden. Notwendige Voraussetzung für die Beseitigung der wachstumshemmenden Engpässe im Netz und damit für die vollständige Umsetzung von »Netz 21« ist allerdings eine Finanzierungsmittellinie, die zumindest im Anschluss an den Mittelfristzeitraum die Realisierung der verkehrlich dringend notwendigen Infrastrukturprojekte ermöglicht.

Internationale Ausrichtung

Als Infrastrukturbetreiber stellen wir uns auf die wachsende Internationalisierung der Verkehrsmärkte ein. Es gilt, die bestehenden Vertriebssysteme weiterzuentwickeln und mit den europäischen Bahnen in Einklang zu bringen. Die nationale Schieneninfrastruktur muss darüber hinaus auf die Bedürfnisse der grenzüberschreitenden Verkehre ausgerichtet werden. Die Neu- und Ausbauprojekte entlang des Rheins sowie die Definition von Korridoren für die ETCS-Umrüstung (European Train Control System) im konventionellen Netz sind beispielhafte Bestrebungen.



Ausblick

Konjunkturelle Aussichten: Unveränderte Wachstumsdynamik

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

Die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft dürfte im laufenden Jahr nahezu unverändert anhalten. Im Euro-Raum wird die Wachstumsdynamik des Bruttoinlandsprodukts in der Größenordnung von rund 0,5 Prozentpunkten zulegen können. Der private Konsum wird leicht anziehen, gestützt von Beschäftigungszuwächsen bei gleichzeitig moderatem Lohnzuwachs. 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 Berichtsjahres erfolgte Abwertung des Euro sowie die verbesserte Wettbewerbsfähigkeit werden den Export weiter stärken. Die Konsolidierung der öffentlichen Haushalte wird hingegen leicht dämpfend wirken.

Die für Deutschland vorliegenden Prognosen für das laufende Jahr 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 beschleunigen. Dies sowie die verbesserten Abschreibungsbedingungen werden zu einem deutlichen Anstieg der Ausrüstungsinvestitionen beitragen. Die Bauinvestitionen werden nicht weiter zurückgehen, gestützt unter anderem durch das zusätzliche Investitionsprogramm des Bundes für die Verkehrsinfrastruktur. Auch der private Konsum wird sich voraussichtlich etwas beleben, in der zweiten Jahreshälfte gestärkt durch das Vorziehen von Käufen aufgrund der angekündigten Mehrwertsteuererhöhung im Jahr 2007. In Teilbereichen der Gesamtwirtschaft dürfte es zu positiven Konjunkturreffekten durch die FIFA WM Deutschland 2006™ kommen.

Voraussichtlich leicht positive Impulse im Personenverkehrsmarkt

Die für das laufende Jahr erwartete Aufhellung der volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen (leichter Anstieg der Erwerbstätigenzahl und des Konsums) lassen für den deutschen Personenverkehrsmarkt im Allgemeinen und für unsere Kunden im Schienenpersonenverkehr im Besonderen einen Zuwachs erwarten, der durch die FIFA WM Deutschland 2006™ zusätzlich gestützt wird. Mit einem Verkehrsleistungsanstieg um rund 0,5% bleibt das Wachstum jedoch verhalten; auch bei der Verkehrsleistung des motorisierten Individualverkehrs erwarten wir eine leichte Erholung.

Der innerdeutsche Luftverkehr wird wie im Berichtsjahr nur leicht wachsen. Die Nachfrage im ÖSPV wird dagegen, bedingt durch sinkende öffentliche Zuwendungen, allenfalls stagnieren. Der Schienenpersonenverkehr dürfte ein Verkehrsleistungsplus leicht über dem Gesamtmarkt erzielen.

Weiteres Wachstum des Güterverkehrsmarkts

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt werden sich die konjunkturellen Impulse gegenüber dem Berichtsjahr leicht verstärken. Der Außenhandel wird höhere Wachstumsraten als im Berichtsjahr 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 Berichtsjahr wird für die Rohstahlproduktion ein leichter Zuwachs erwartet. In diesem gesamtwirtschaftlichen Umfeld dürfte die Verkehrsmarktentwicklung eine etwas höhere Dynamik aufweisen als im Berichtsjahr.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2006 sind aus den Rahmenbedingungen keine wesentlichen Impulse zu erwarten. Wir werden uns im Konzernverbund auch zukünftig bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

Konsequente Fortsetzung des Sanierungs- und Modernisierungsprozesses im Netz

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

Im laufenden Jahr liegt der Schwerpunkt der Investitionen weiter auf der konsequenten Fortführung des Sanierungs- und Modernisierungskurses. Grundlage ist und bleibt die Strategie »Netz 21«, mit der die Kapazität und Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur erhöht wird.

Der größte Handlungsbedarf besteht nach wie vor bei der Modernisierung der bestehenden Infrastruktur. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Bundeshaushaltsmittel für Investitionen in die Schienenwege können im Mittelfristzeitraum allerdings nur laufende Projekte weitergeführt werden. Neue Baumaßnahmen sind ohne finanzielle Hinterlegung nicht realisierbar.

Ergebnisverbesserung im laufenden Jahr

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr unseren eingeschlagenen Weg konsequent fortsetzen. Neben der Fortführung der Sanierungsanstrengungen liegt der unternehmerische Fokus auf der Verbesserung der Leistungsqualität. Wir gehen davon aus, dass wir uns mit den bereits abgeschlossenen oder in Umsetzung befindlichen

Maßnahmenpaketen und Programmen im laufenden Jahr erfolgreich weiterentwickeln können. Vorrangiges wirtschaftliches Ziel ist die mittelfristige Stabilisierung unseres Ergebnisses. Hierfür setzen wir auch im laufenden Jahr in hohem Maße auf die Wirkung interner Maßnahmen.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2005	Erwartung 2006
Umsatzerlöse	3.864	▾ Leichte Verringerung
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-260	▴ Verbesserung, aber unverändert negativ

■ **Umsatz:** Bei den Umsatzerlösen wird aus gegenwärtiger Sicht für das laufende Jahr ein leichter Rückgang erwartet. Die Abnahme der Trassenerlöse von Gesellschaften des DB Konzerns und der Erlöse aus der Vermietung und Verpachtung von örtlichen Infrastrukturanlagen kann voraussichtlich nicht durch eine Zunahme bei den Erlösen von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nicht zum DB Konzern gehören, kompensiert werden.

■ **Ergebnis:** Aufgrund der Fortsetzung des konsequenten Sanierungskurses und der Umsetzung weiterer Ergebnissicherungsmaßnahmen gehen wir beim Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit für das laufende Jahr von einer Verbesserung aus.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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





Inhalt

- 29 Bilanz
- 30 Gewinn- und Verlustrechnung
- 31 Kapitalflussrechnung
- 32 Entwicklung des Anlagevermögens
- 34 Anhang

Aktiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2005	2004
A. Anlagevermögen	(2)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		365	394
Sachanlagen		20.595	20.522
Finanzanlagen		15	16
		20.975	20.932
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	95	95
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	423	408
Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		13	6
		531	509
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	216	247
		21.722	21.688

Passiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2005	2004
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklage	(7)	4.964	4.348
		5.731	5.115
B. Rückstellungen	(8)	2.324	2.393
C. Verbindlichkeiten	(9)	12.516	12.947
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(10)	1.151	1.233
		21.722	21.688

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2005	2004
Umsatzerlöse	(12)	3.864	3.857
Bestandsveränderungen		1	-15
Andere aktivierte Eigenleistungen		367	347
Gesamtleistung		4.232	4.189
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	840	913
Materialaufwand	(14)	-1.586	-1.394
Personalaufwand	(15)	-1.663	-1.798
Abschreibungen	(16)	-961	-963
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	-815	-891
		47	56
Beteiligungsergebnis	(18)	3	8
Zinsergebnis	(19)	-310	-247
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-260	-183
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(20)	0	0
Erträge aus der Verlustübernahme	(21)	260	183
Jahresüberschuss		0	0

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2005	2004
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Gewinnabführung / Verlustausgleich		- 260	- 183
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		961	963
Veränderung der Pensionsrückstellungen		8	8
Cashflow vor Steuern		709	788
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Finanzanlagen		0	0
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 49	- 110
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/ Erträge		- 125	- 115
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		- 18	- 19
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		16	136
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 493	- 589
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		40	91
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		42	79
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 3.997	- 4.654
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		3.377	3.392
Einzahlungen aus der Aufnahme Zinsloser Darlehen des Bundes		90	232
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen		- 353	- 1.312
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		1	0
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		0	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 840	- 2.263
Einzahlungen in die Kapitalrücklage / aus Gesellschafterzuschüssen		600	0
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter		183	324
Ein- / Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		50	3.969
Ein- / Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 26	- 2.119
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten		0	0
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten		0	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		807	2.174
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		7	2
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		6	4
Finanzmittelbestand am Jahresende	(22)	13	6

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €

	Vortrag zum 01.01.2005	Übertragung von/an Konzernge- sellschaften ¹⁾	Zugänge	Umbu- chungen
Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Konzessionen, Rechte und ähnliche immaterielle Vermögensgegenstände	477	0	0	0
Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken				
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	1.978	0	40	2
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	286	0	9	11
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	9.586	0	70	307
	11.850	0	119	320
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	11.707	-2	280	749
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	178	0	10	4
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	698	-7	35	53
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.814	0	176	-1.126
	28.247	-9	620	0
Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	0	0	0
2. Beteiligungen	1	0	0	0
	30	0	0	0
Anlagevermögen insgesamt	28.754	-9	620	0

¹⁾ Übertragungen zwischen der DB Netz AG und der DB Energie (AHK - 10,8 Mio. €),
Übertragungen zwischen DB Netz AG und der DBG (AHK 1,6 Mio. €),
Übertragungen zwischen DB Netz AG und der DGT (AHK 0,1 Mio. €),
Übertragungen zwischen DB Netz AG und der MOS (AHK 0,1 Mio. €)

Anschaffungs- und Herstellungskosten							Abschreibungen		Buchwert	
Abgänge	Stand am 31.12.2005	Vortrag zum 01.01.2005	Übertragung von/an Konzernge- sellschaften ¹⁾	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Umbu- chungen	Abgänge	Stand am 31.12.2005	Stand am 31.12.2005	Stand am 31.12.2004	
0	477	-83	0	-29	0	0	-112	365	394	
-11	2.009	0	0	0	0	0	0	2.009	1.978	
-2	304	-117	0	-14	0	1	-130	174	169	
-19	9.944	-1.887	0	-158	0	5	-2.040	7.904	7.699	
-32	12.257	-2.004	0	-172	0	6	-2.170	10.087	9.846	
-73	12.661	-5.319	0	-676	0	53	-5.942	6.719	6.388	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
-4	188	-102	0	-14	0	3	-113	75	76	
-9	770	-300	0	-70	0	8	-362	408	398	
442	3.306	0	0	0	0	0	0	3.306	3.814	
324	29.182	-7.725	0	-932	0	70	-8.587	20.595	20.522	
0	29	-14	0	0	0	0	-14	15	15	
-1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	
-1	29	-14	0	0	0	0	-14	15	16	
323	29.688	-7.822	0	-961	0	70	-8.713	20.975	20.932	

Anhang

für das Geschäftsjahr 2005

Der Jahresabschluss der DB Netz 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 im Wesentlichen unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringerwertige 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	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 fortgeschriebenen Anschaffungskosten ausgewiesen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen wird die Durchschnittsmethode angewandt. Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt. Bisher unter den Hilfs- und Betriebsstoffen erfasste Energiestoffe (z. B. Heizöl, Kohle) werden ab dem Berichtsjahr sofort aufwandswirksam erfasst.

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. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungswerts gebildet.

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6a EStG passiviert. Es wurden 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 Anwendung der neuen Richttafeln werden Effekte in Höhe von 4 Mio. € ausgewiesen.

Vorruhestandsrückstellungen 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.

Altersteilzeitrückstellungen werden aufgrund der tarifvertraglichen Regelungen passiviert. Die Berechnung erfolgt nach versicherungsmathematischen Grundsätzen.

Jubiläumsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß §§ 5 Abs. 4 und 52 Abs. 6 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 5,5% p. a. ermittelt.

Sterbegeldrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß §§ 6a und 52 Abs. 7 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 6% p. a. ermittelt. Der Effekt durch die Anwendung der neuen Richttafeln beträgt 2 Mio. €.

Bei der Berechnung der Rückstellung für Haftpflichtrenten wurden die neuen Richttafeln 2005 G zugrunde gelegt. Die Höhe der Rückstellung wird mit einem Rechnungszinssatz von 4,25% p. a. (im Vorjahr: 6% p. a.) ermittelt, und erstmalig wurden Zahlungen an Sozialversicherungsträger einbezogen.

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 grundsätzlich auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse wurden im Berichtsjahr erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50 % erfasst.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung werden zum Euro-Referenzkurs umgerechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen und gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden – sofern sie gegenüber derselben Gesellschaft bestehen – miteinander saldiert. Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der DB AG.

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

Die Gesellschaft fällt unter die tarifvertraglichen Regelungen des in 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.

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

Erläuterungen zur Bilanz

2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 32–33 dargestellt.

Erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 3.396 Mio. € wurden im Berichtsjahr von den Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 11 Mio. € (im Vorjahr: 33 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände in Höhe von 6 Mio. € enthalten.

3 Vorräte

in Mio. €	2005	2004
Hilfs- und Betriebsstoffe	85	86
Nicht abgerechnete Lieferungen und Leistungen	10	9
Insgesamt	95	95

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips sind in Höhe von 95 Mio. € (im Vorjahr: 96 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2005	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2004
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	93	1	89
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	312	1	298
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	17	0	21
Insgesamt	423	2	408

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 72 Mio. € (im Vorjahr: 62 Mio. €).

5 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen zukünftiger Nutzungsentgelte im Zusammenhang mit dem Projekt GSM-R an die DB Telematik GmbH ausgewiesen.

6 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital beträgt 767 Mio. €. Es ist eingeteilt in 153.400.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der Deutschen Bahn AG (DB AG) gehalten.

7 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beträgt zum Jahresende 4.964 Mio. €. In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat. Darüber hinaus erfolgte zur Stärkung der Eigenkapitalbasis zum 1. Januar 2005 eine Zuführung zur Kapitalrücklage durch die DB AG von 600 Mio. €. Zusätzlich erhöhte sich die Kapitalrücklage um rund 16 Mio. € aufgrund der Übertragung von Grundvermögen durch das Bundes-eisenbahnvermögen.

8 Rückstellungen

in Mio. €	2005	2004
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	153	145
Steuerrückstellungen	5	4
Sonstige Rückstellungen	2.166	2.244
Insgesamt	2.324	2.393

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 9 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: Zuführung 13 Mio. €). In den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind 3,6 Mio. € (per 31. Dezember 2004: 2,4 Mio. €) aus Entgeltumwandlung (Deferred Compensation) enthalten.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2005	2004
Verpflichtungen im Personalbereich	314	347
Restrukturierungsmaßnahmen	110	154
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	31	20
Unterlassene Instandhaltungen	72	61
Rückzahlungsverpflichtungen	347	375
Risikovorsorge für Projekte	985	981
Übrige Risiken	307	306
Insgesamt	2.166	2.244

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

Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen sowie besitzstandswahrende Zulagen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt.

Die Risikovorsorge für Projekte betrifft mit 743 Mio. € das Projekt Nürnberg – Ingolstadt – München und mit 242 Mio. € verlorene Planungskosten.

Ferner ist bei der DB AG zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten gebildet worden.

9 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2005	davon mit Restlaufzeit			2004
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	5.261	337	1.694	3.230	5.512
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.216	416	0	800	1.097
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	0	0	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	338	338	0	0	452
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.316	252	2.393	2.671	5.454
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	2	0	0	3
Sonstige Verbindlichkeiten	382	382	0	0	428
davon aus Steuern	(11)	(11)	(0)	(0)	(10)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(20)	(20)	(0)	(0)	(20)
Insgesamt	12.516	1.728	4.087	6.701	12.947
davon zinspflichtig	(6.545)				(6.401)

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind mit Forderungen gegen dasselbe Unternehmen saldiert.

In den Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG sind kurzfristige Forderungen und Verbindlichkeiten mit langfristigen Verbindlichkeiten verrechnet, da diese erfüllbar sind.

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber der DB AG von 5.182 Mio. € (per 31. Dezember 2004: 5.132 Mio. €) enthalten. Davon mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr 5.063 Mio. € (per 31. Dezember 2004: 5.128 Mio. €).

Weitere kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG bestehen in Höhe von 245 Mio. € (per 31. Dezember 2004: 263 Mio. €). Hierin ist eine Verbindlichkeit aus dem Cash-Pooling von 147 Mio. € (per 31. Dezember 2004: 173 Mio. €) enthalten. Diesen kurzfristigen Verbindlichkeiten stehen kurzfristige Forderungen gegen die DB AG von 311 Mio. € (per 31. Dezember 2004: 148 Mio. €) gegenüber.

Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen ausschließlich Lieferungen und Leistungen. Im Übrigen bestehen Kreditlinien zum 31. Dezember 2005 in Höhe von 6.858 Mio. € (31. Dezember 2004: 4.443 Mio. €).

10 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten bezieht sich im Wesentlichen (1.014 Mio. €) auf die im Jahr 1999 bzw. 2004 erworbenen Rückzahlungsforderungen des Bundes aus Zinslosen Darlehen. Der Posten wird in Anlehnung an die Nutzungsdauer der geförderten Anlagen aufgelöst.

Darüber hinaus werden einmalig gezahlte Tilgungsbeihilfen und Aufwandszuschüsse der Bundesländer ausgewiesen, die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden.

11 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2005	2004
Bestellobligo für Investitionen	1.861	2.168
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	759	863
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(624)	(673)
Insgesamt	2.620	3.031

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

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

in Mio. €	2005	2004
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	186	189
fällig 1 bis 5 Jahre	318	396
fällig über 5 Jahre	255	278
Insgesamt	759	863

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

12 Umsatzerlöse

in Mio. €	2005	2004
Erlöse aus Trassenentgelten	3.649	3.638
Erlöse aus örtlicher Infrastruktur	214	217
Sonstige	1	2
Insgesamt	3.864	3.857

13 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2005	2004
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	60	58
Leistungen für Dritte	169	150
Mieten und Pachten	62	62
Übrige betriebliche Erträge	200	159
Erstattung von Aufwendungen an Anlagen Dritter	113	130
Erträge im Zusammenhang mit dem Anlagevermögen	109	166
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	21	24
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	23	65
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	9	17
Ausgleichszahlungen nach EWG-VO Nr. 1192/69	74	82
Insgesamt	840	913

14 Materialaufwand

in Mio. €	2005	2004
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe	117	113
Aufwendungen für bezogene Leistungen	451	441
Aufwendungen für Instandhaltungen	1.018	840
Insgesamt	1.586	1.394

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

15 Personalaufwand

in Mio. €	2005	2004
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	944	1.004
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	402	452
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	15	18
	1.361	1.474
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	215	229
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	87	95
	302	324
davon für Altersversorgung	(18)	(21)
Insgesamt	1.663	1.798

In den Löhnen und Gehältern werden in Höhe von 4,7 Mio. € (im Vorjahr: 0,6 Mio. €) für Mitarbeiter übernommene Lohn- und Kirchensteuer ausgewiesen.

16 Abschreibungen

in Mio. €	2005	2004
Planmäßige Abschreibungen	950	930
Außerplanmäßige Abschreibungen	11	33
Insgesamt	961	963

17 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2005	2004
Mieten und Pachten	153	151
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten inkl. Programmierung und Systemanalyse	88	95
Konzernumlage	89	89
Buchverluste aus dem Verkauf von Gegenständen des Anlagevermögens	3	4
Aufwendungen aus der Zuführung zu Rückstellungen für Projektrisiken	4	8
Zuschüsse zu Anlagen Dritter	87	107
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	23	16
Beratung, Servicefunktionen, Dienstleistungen	170	193
Übrige	198	228
Insgesamt	815	891

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind »sonstige Steuern« in Höhe von 0,2 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 0,1 Mio. €).

18 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2005	2004
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	3	10
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0	- 2
Insgesamt	3	8

19 Zinsergebnis

in Mio. €	2005	2004
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3	1
davon aus verbundenen Unternehmen	(2)	(1)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 313	- 248
davon an verbundene Unternehmen	(-252)	(- 172)
Insgesamt	- 310	- 247

20 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag des Vorjahres (2.773,25 €) betreffen Auflösungen von Steuerrückstellungen infolge der Verschmelzung der DB Verkehrsbau Logistik GmbH, Mainz.

21 Erträge aus Verlustübernahme

Der Jahresfehlbetrag wird aufgrund des mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags vom 1. Juni 1999 von dieser ausgeglichen.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die diesem Anhang als Anlage vorangestellte 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 Mittelzuflusses aus laufender Geschäftstätigkeit wird auch der Cashflow ausgewiesen.

22 Finanzmittelbestand

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

In den Finanzmittelbestand wurden definitionsgemäß nicht einbezogen die Verbindlichkeit gegenüber der DB AG aus dem Cash-Pooling in Höhe von 147 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 1.216 Mio. €.

Sonstige Angaben

23 Mitteilung nach § 20 Aktiengesetz (AktG)

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

24 Konzernzugehörigkeit

Die DB Netz AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in deren Konzernabschluss zum 31. Dezember 2005 einbezogen, der entsprechend den Vorschriften der IAS/IFRS des IASB erstellt wurde. Entsprechend den Befreiungsregelungen des § 291 HGB wurde kein Teilkonzernabschluss erstellt. Zu den vom deutschen Handelsrecht abweichenden Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden im Konzernabschluss der DB AG verweisen wir auf die in deren Konzernanhang vorgenommenen Angaben. Der Konzernabschluss der DB AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Charlottenburg, Berlin, unter der HRB-Nummer 50000 hinterlegt.

25 Anteilsbesitz

Die Aufstellung über den Anteilsbesitz (§ 285 Nr. 11 HGB) wird gemäß § 287 HGB beim Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter der Nummer HRB 50879 hinterlegt.

26 Beschäftigte

	im Jahres- durchschnitt 2005	am Jahresende 2005	im Jahres- durchschnitt 2004	am Jahresende 2004
Arbeitnehmer	28.126	26.848	29.930	29.227
Zugewiesene Beamte	12.789	12.315	13.963	13.475
Zwischensumme	40.915	39.163	43.893	42.702
Auszubildende	1.026	1.217	840	1.037
Insgesamt	41.941	40.380	44.733	43.739

Die Anzahl der Mitarbeiter wird zur besseren Vergleichbarkeit innerhalb des DB Konzerns und im Zeitablauf in Vollzeitpersonen angegeben. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

27 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in T €	2005	2004
Gesamtbezüge des Vorstands	1.588	1.520
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	88	80

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 49-52 zu entnehmen.

28 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind bisher nicht eingetreten.

Frankfurt am Main, 9. März 2006

DB Netz AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 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 10. März 2006

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Witteler)	(ppa. Neutz)
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchgerechnet in %	Umsatz 2005 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2005
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt a. M.	100,0	50,4	497
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	75,0	32,1	404



Vorstand

Roland Heinisch

Vorsitzender des Vorstands,
Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Idstein
– bis 31. März 2006 –
a) DB ProjektBau GmbH¹⁾

Dagmar Haase

Ressort Marketing und Vertrieb,
Bad Homburg
b) Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-
Straße mbH (DUSS)¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. (Beirat)

Klaus Junker

Ressort Betrieb,
Zirndorf
a) Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH¹⁾

Oliver Kraft

Ressort Netzinvestitionen, Fern- und
Ballungsnetz
Bad Homburg
– seit 1. Februar 2006 –
a) DB Bahnbau GmbH¹⁾

Wolfgang Scherz

Ressort Instandsetzung,
Oberursel
– bis 13. April 2006 –
a) DB Bahnbau GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB Services Südost GmbH¹⁾

Karl-Heinz Stroh

Ressort Personal,
München
a) DB Station&Service AG
DB Services Südost GmbH
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Dr. Matthias Zieschang

Ressort Finanzen und Controlling,
Berlin
a) DB Station&Service AG
DB Energie GmbH
DB ProjektBau GmbH¹⁾
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-
Straße mbH (DUSS) (Vorsitz)¹⁾

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.

Aufsichtsrat

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Berlin

- a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
Dresdner Bank AG
SAP AG

Regina Rusch-Ziemba*

Stellvertretende Vorsitzende des
Aufsichtsrats

– seit 9. Mai 2005 –

Stellv. Vorsitzende der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Hamburg

- a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
DGB-Rechtsschutz GmbH

Norbert Hansen*

Stellvertretender Vorsitzender des
Aufsichtsrats,

Vorsitzender der TRANSNET Gewerkschaft
GdED,

Hamburg

– bis 21. März 2005 –

- a) Deutsche Bahn AG
Stinnes AG
DB Neunte Vermögensverwaltungs-
gesellschaft mbH
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
(Vorsitz)
DEVK Vermögensvorsorge- und
Beteiligungs-AG
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Dr. Norbert Bensel

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Berlin

– bis 28. April 2005 –

- a) DB Station&Service AG¹⁾
Railion Deutschland AG¹⁾
Schenker AG¹⁾
Stinnes AG¹⁾
DB JobService GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB Neunte Vermögensverwaltungs-
gesellschaft mbH¹⁾
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) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾
DB Zeitarbeit GmbH (Vorsitz)¹⁾
IAS Institut für Arbeits- und
Sozialhygiene Stiftung (Beirat)

Stephan Bernhardt*

Justiziar der TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Frankfurt am Main

– seit 27. April 2005 –

Christian Bormann*

Betriebsratsvorsitzender des Wahlbetriebs
N.VII.28 der DB Netz AG,
Tröbsdorf

– seit 27. April 2005 –

- a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.

Dr. Nikolaus Breuel

Vorsitzender des Vorstands der
DB Fernverkehr AG,
Berlin

– bis 28. April 2005 –

- a) DB Regio AG
Schenker AG
Stinnes AG
DB Telematik GmbH
- b) CityNightLine CNL AG, Zürich/Schweiz
(Verwaltungsrat, Vorsitz)¹⁾
DBAutoZug GmbH (Vorsitz)¹⁾

Siegfried Danninger*

Betriebsratsvorsitzender des Wahlbetriebs
N.II.8 der DB Netz AG,
Pöcking

- a) Sparda International GmbH (Vorsitz)
Sparda-Bank München eG (Vorsitz)
Sparda-ImmoFin-GmbH (Vorsitz)

Klaus Daubertshäuser

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Wettenberg

– bis 31. Dezember 2005 –

- a) DE-Consult Deutsche Eisenbahn
Consulting GmbH¹⁾
Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. (Beirat)

Stefan Garber

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Bad Homburg

– bis 28. April 2005 –

- a) DB Regio AG¹⁾
DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB Services Technische Dienste GmbH¹⁾
DB Systems GmbH¹⁾
DB Telematik GmbH¹⁾
Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft
IDUNA Lebensversicherung a.G.
- b) Arcor AG & Co. KG
(Gesellschafterausschuss)¹⁾
Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Karl-Heinz Gülzow*

Mitglied des Betriebsrats des Wahlbetriebs
N.IV.14 der DB Netz AG,
Treuenbrietzen
– bis 30. Juni 2005 –

Bernhard H. Hansen

Mitglied des Vorstands der
DB Station&Service AG,
Limeshain
– vom 29. April bis 31. Dezember 2005 –

Dr. Alexander Hedderich

Leiter Konzernentwicklung der
Deutschen Bahn AG,
Berlin
– seit 29. April 2005 –

Marlies Helling*

Leiterin Personalbetreuung Zentrale der
DB Netz AG,
Frankfurt am Main
a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.

Dr. Herbert Junk

Referatsleiter im Bundesministerium
für Wirtschaft und Arbeit,
Alfter
– bis 30. Juni 2005 –

Günter Kirchheim*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Netz AG,
Essen
– bis 21. März 2005 –
a) Deutsche Bahn AG
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)

Thomas Kohl

Abteilungsleiter EW im Bundesministerium
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,
Bonn

Dr. Richard Lutz

Leiter Konzerncontrolling der
Deutschen Bahn AG,
Hönnow
– seit 29. April 2005 –

Peter Mießen

Abteilungsleiter II im
Bundesministerium der Finanzen,
Glienicke
a) Deutsche Gesellschaft für Technische
Zusammenarbeit (GTZ) GmbH

Marianne Motherby

Leiterin Recht der Deutschen Bahn AG,
Berlin
– seit 29. April 2005 –

Jürgen Niemann

Mitglied des Vorstands der
DB Station&Service AG,
Berlin
– seit 29. April 2005 –

Petra Orschekowski*

Betriebsratsvorsitzende der Zentrale
Wahlbetrieb N.I 1 der DB Netz AG,
Mainz

Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands
der Deutschen Bahn AG,
Frankfurt am Main
– bis 28. April 2005 –
a) DB Station&Service AG¹⁾
Stinnes AG¹⁾
DB Neunte Vermögensverwaltungs-
gesellschaft mbH¹⁾
DB Services Immobilien GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
Frankfurter Versicherungs-AG
gbo AG
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)¹⁾
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für
die Finanzierung von Eisenbahnmaterial,
Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)¹⁾

Dr. Matthias Schürgers

Abteilungsleiter Wirtschaftspolitik
im Bundesministerium für Wirtschaft
und Technologie,
Berlin
– seit 1. Juli 2005 –
a) Lausitzer und Mitteldeutsche
Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

Wolf-Dieter Siebert

Vorsitzender des Vorstands
der DB Station&Service AG,
Berlin
– seit 12. Januar 2006 –
a) DB Fernverkehr AG
DB Regio AG
DB ProjektBau GmbH
DB Telematik GmbH
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Volker Thürk*

Angestellter in der Niederlassung Nord
der DB Netz AG,
Celle
– seit 1. Juli 2005 –

Gerhard Wegner*

Stellv. Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Netz AG,
Rastede
b) Gemeinnützige Wohnbaugesellschaft
Nord GmbH

Alois Weis*

Wissenschaftlicher Leiter der
Europäischen Akademie für
umweltorientierten Verkehr GmbH (EVA),
Hörsbach
– bis 30. Juni 2005 und
seit 22. September 2005 –

Rainer Zimmermann*

Vorsitzender des Betriebsrats
der NDI 14 der DB Netz AG,
Linz am Rhein

Dr. Otto Wiesheu

Mitglied des Vorstands
der Deutschen Bahn AG,
Zolling
– seit 12. Januar 2006 –

* 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.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der DB Netz AG trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu drei Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Netz AG und ihrer Tochtergesellschaften, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Darüber hinaus standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu zwei Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet.

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

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 9. Mai 2005 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2004 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 22. November 2005 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2006 befasst und die Budgetplanung 2006, die Mittelfristplanung 2006 bis 2010 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Netz AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat befasste sich in seiner Sitzung am 25. Januar 2006 mit der Weiterentwicklung der Organisationsstruktur der DB Netz AG.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG per 31. Dezember 2005 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 13. April 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.



Hartmut Mehdorn
Vorsitzender
des Aufsichtsrats
DB Netz AG

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2005 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch diese ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2005 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Die Herren Stephan Bernhardt und Christian Bormann wurden per Gerichtsbeschluss vom 27. April 2005 als Nachfolger für die Herren Norbert Hansen und Günther Kirchheim, die ihr Mandat zum 21. März 2005 niedergelegt haben, in den Aufsichtsrat bestellt.

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 28. April 2005 wurden als Mitglieder der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats Frau Marianne Motherby, die Herren Bernhard H. Hansen, Dr. Alexander Hedderich, Dr. Richard Lutz und Jürgen Niemann als Nachfolger für die Herren Dr. Norbert Bensel, Dr. Nikolaus Breuel, Stefan Garber, Diethelm Sack und Wolf-Dieter Siebert, die ihr Mandat zum 28. April 2005 niedergelegt haben, gewählt.

In der Aufsichtsratssitzung am 9. Mai 2005 wurde Frau Regina Rusch-Ziemba als Nachfolgerin von Herrn Norbert Hansen zur stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats und zum Mitglied des Präsidiums des Aufsichtsrats der DB Netz AG gewählt. Die Arbeitnehmervertreter des Aufsichtsrats wählten Herrn Gerhard Wegner zum Mitglied des nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz eingerichteten Ausschusses (Vermittlungsausschuss) und zum Mitglied des Präsidiums des Aufsichtsrats der DB Netz AG.

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 30. Juni 2005 endete die Amtszeit der bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats.

Die Wahl der Arbeitnehmervertreter erfolgte am 7. Juni 2005 in der Delegiertenversammlung. Frau Regina Rusch-Ziemba, Frau Marlies Helling, Frau Petra Orschowski, die Herren Stephan Bernhardt, Christian Bormann, Siegfried Danninger, Gerhard Wegner sowie Rainer Zimmermann wurden bestätigt. Die Herren Karl-Heinz Gülzow und Alois Weis schieden mit Beendigung der Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat aus. Ihnen folgten die Herren Jürgen Seifert und Volker Thürk nach. Herr Jürgen Seifert legte mit Wirkung zum 21. Juni 2005 sein Mandat im Aufsichtsrat nieder. Als sein Nachfolger wurde Herr Alois Weis mit Gerichtsbeschluss vom 22. September 2005 bestellt.

Die Hauptversammlung wählte als Anteilseignervertreter am 30. Juni 2005 die Herren Hartmut Mehdorn, Klaus Daubertshäuser, Bernhard H. Hansen, Dr. Alexander Hedderich, Thomas Kohl, Dr. Richard Lutz, Jürgen Niemann, Peter Mießen und Frau Marianne Motherby.

Herr Dr. Herbert Junk schied zu diesem Zeitpunkt aus dem Gremium aus. Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen entsandte mit Schreiben vom 21. Juni 2005 Herrn Dr. Matthias Schürgers in den Aufsichtsrat.

Der Aufsichtsrat wählte in seiner konstituierenden Sitzung am 30. Juni 2005 Herrn Hartmut Mehdorn zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Frau Regina Rusch-Ziemba zur stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats. Er wählte Herrn Mehdorn, Frau Rusch-Ziemba sowie die Herren Kohl und Wegner in das Präsidium des Aufsichtsrats. In gleicher Zusammensetzung wurde der Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz gebildet.

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 12. Januar 2006 wurden die Herren Wolf-Dieter Siebert und Dr. Otto Wiesheu als Nachfolger für die Herren Klaus Daubertshäuser und Bernhard H. Hansen, die ihr Mandat zum 31. Dezember 2005 niedergelegt haben, gewählt.

Der Aufsichtsrat spricht allen ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern auch an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Der Aufsichtsrat bestellte Herrn Dr. Volker Kefer in seiner Sitzung am 25. Januar 2006 zum Mitglied und Vorsitzenden des Vorstands der DB Netz AG ab dem 1. Juli 2006 bzw. nach Möglichkeit früher. Der Aufsichtsrat stimmte der Niederlegung des Vorstandsmandats durch Herrn Roland Heinisch zum 31. März 2006 zu. Herr Oliver Kraft wurde für das neue Ressort »Netzinvestitionen, Fern- und Ballungsnetz (I.NI)« ab dem 1. Februar 2006 zum Mitglied des Vorstands bestellt.

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

Der Aufsichtsrat dankt ganz besonders Herrn Roland Heinisch für seine erfolgreiche Arbeit als Vorstandsvorsitzender. Herr Roland Heinisch hat als Vorstandsvorsitzender die DB Netz AG seit September 2000 maßgeblich geprägt und gemeinsam mit den Vorstandskollegen erfolgreich geführt. Künftig wird er sich als Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG ausschließlich auf die Funktion »Systemverbund Bahn« konzentrieren.

Frankfurt am Main, im April 2006
Für den Aufsichtsrat



Hartmut Mehdorn
Vorsitzender



DB Netz AG

Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main

www.db.de/netz

Die DB Netz AG ist ein Unternehmen
des Deutsche Bahn Konzerns.

**Der Geschäftsbericht sowie
aktuelle Informationen sind auch
im Internet abrufbar:**

www.db.de/ir
www.db.de/presse

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Telefon: 030 297-61676
Telefax: 030 297-61961
E-Mail: investor.relations@bahn.de
Internet: www.db.de/ir

**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

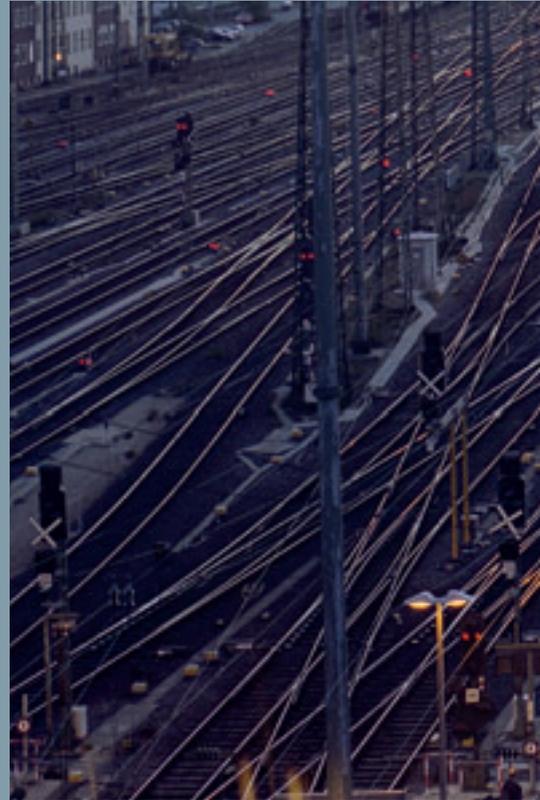
Color-Druck, Leimen

Fotografie und Beratung

Max Lautenschläger, Berlin

Bildnachweis

Deutsche Bahn
DB AG/Lautenschläger
DB AG/Schmid (S. 1)
DB AG/Jazbec (S. 28)



DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main

www.db.de/netz