



Jahresabschluss und Lagebericht
Deutsche Bahn AG 2006

Inhalt

2	Lagebericht
2	Überblick
4	Wirtschaftliches Umfeld
6	Entwicklung der relevanten Märkte
10	Geschäftsverlauf
11	Entwicklung der Bilanz
12	Investitionen
12	Finanzen
13	Mitarbeiter
14	Systemverbund Bahn
16	Weitere Informationen
18	Risikobericht
23	Bericht des Vorstands über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen
23	Nachtragsbericht
24	Strategie
30	Ausblick
34	Jahresabschluss
34	Bestätigungsvermerk
35	Bilanz
36	Gewinn- und Verlustrechnung
37	Kapitalflussrechnung
38	Entwicklung des Anlagevermögens
40	Anhang
61	Bericht des Aufsichtsrats

Überblick

In der Konzernstruktur des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding. Das Geschäftsportfolio des DB-Konzerns ist im Wesentlichen in zehn Geschäftsfelder strukturiert, die drei Vorstandsressorts (Personenverkehr, Transport und Logistik sowie Infrastruktur und Dienstleistungen) zugeordnet sind. Dabei werden im Vorstandsressort Personenverkehr die Geschäftsfelder Fernverkehr, Regio und Stadtverkehr, im Vorstandsressort Transport und Logistik die Geschäftsfelder Schenker, Railion und Stinnes sowie im Vorstandsressort Infrastruktur und Dienstleistungen die Geschäftsfelder Netz, Personenbahnhöfe, Dienstleistungen und Energie geführt. Komplettiert wird die Struktur durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen.

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wird maßgeblich durch die Entwicklung des Gesamtkonzerns geprägt. Alle wesentlichen operativen und finanziellen Kennzahlen für den DB-Konzern zeigten im Berichtsjahr deutliche Verbesserungen gegenüber den entsprechenden Vorjahreswerten. Die positive Entwicklung des DB-Konzerns wurde breit über die Geschäftsfelder getragen. Insgesamt war die operative und wirtschaftliche Entwicklung in den Geschäftsfeldern sehr erfreulich.

Positiv geprägt wurde das Berichtsjahr für den DB-Konzern insbesondere durch ein gutes konjunkturelles Umfeld, umfassende Angebotsverbesserungen, die Inbetriebnahme neuer Schieneninfrastruktur, den erfreulichen Verlauf der FIFA WM 2006™ sowie die starke und weiter ausgebauten Präsenz des DB-Konzerns in allen internationalen Wachstumsregionen. Damit ist es gelungen, die führenden Marktpositionen des DB-Konzerns in den relevanten Märkten zu bestätigen oder sogar auszubauen.

Portfolio-Optimierung konsequent fortgesetzt

Neben dem organischen Wachstum nutzen wir Chancen, die Wettbewerbsfähigkeit des DB-Konzerns durch gezielte M&A-Transaktionen zu stärken. Mit Akquisitionen beziehungsweise Desinvestitionen verfolgen wir das Ziel, den DB-Konzern gemäß seiner strategischen Ziele weiterzuentwickeln.

Im Berichtsjahr sind dabei folgende Transaktionen von besonderer Bedeutung:

- Akquisition von BAX Global (BAX): Mit dem im November 2005 unterzeichneten Kaufvertrag zum Erwerb von 100% der Geschäftsanteile der BAX Global Inc., Delaware/USA, von dem börsennotierten US-Unternehmen The Brink's Company ist dem DB-Konzern ein wesentlicher Schritt zum weiteren Ausbau seiner Logistikaktivitäten gelungen. BAX bietet weltweite Luft- und Seefrachtspedition, Transportdienstleistungen in den USA sowie Supply Chain Management an. Das Geschäftsportfolio von BAX stellt hinsichtlich der Branchenschwerpunkte sowie der regionalen Stärken eine hervorragende Ergänzung zu den bisherigen Aktivitäten dar. Mit der Integration von BAX in das Geschäftsfeld Schenker hat der DB-Konzern seine Position als führender internationaler Logistikdienstleister insbesondere im asiatisch-pazifischen Raum sowie in China und den USA entscheidend weiterentwickelt.

Damit ist der DB-Konzern zu einem der weltweit führenden Unternehmen der Transport- und Logistikbranche geworden. Der Kaufpreis basierte auf einem Enterprise Value von rund 1,1 Mrd. USD (rund 950 Mio. €).

- Akquisition der StarTrans-Gruppe (StarTrans): Im Februar 2006 hat der DB-Konzern zunächst 80 % der in Hongkong/China ansässigen StarTrans übernommen. StarTrans ist mit 14 operativen Gesellschaften in Hongkong, Südostasien und den USA hauptsächlich im Luftfrachtgeschäft mit Branchenfokus Textil tätig. Mit der Beteiligung an StarTrans konnte das Geschäftsfeld Schenker seinen Marktanteil auf der wichtigen Transpazifikrelation Hongkong/Nordamerika mehr als verdoppeln sowie den Zugang zu US-amerikanischen Kunden ausbauen. Der Kaufpreis basierte auf einem Enterprise Value von rund 0,1 Mrd. €.
- Akquisition der Roll Spedition GmbH (Roll): Zur Stärkung der Landverkehrs- und Logistikaktivitäten und zum Ausbau des innerdeutschen Netzwerks im Geschäftsfeld Schenker hat der DB-Konzern mit Wirkung zum 1. Januar 2006 die Spedition Roll übernommen. Roll ist ein führender regionaler Anbieter von Logistikdienstleistungen und betreibt ein modernes Logistikzentrum für Umschlag und Lagerlogistik. Weder im Kundenportfolio noch bei den Stückgutssystemverkehren gibt es nennenswerte Überschneidungen mit den bisherigen Aktivitäten.
- Akquisition der RAG Bahn und Hafen GmbH (RBH): Zur Stärkung des Geschäftsfelds Railion hatte der DB-Konzern bereits im Vorjahr die Schienenlogistikaktivitäten der RAG AG erworben. Die RBH stärkt die Position in der europaweiten Massengutlogistik. Die Gesellschaft firmiert seit Dezember unter dem Namen RBH Logistics GmbH.
- Verkauf der Deutschen Eisenbahn-Reklame GmbH (DERG): Bereits im Vorjahr hatte der DB-Konzern mit wirtschaftlicher Wirkung zum 30. November 2005 sämtliche Anteile an der DERG veräußert.
- Verkauf der STINNES-data-SERVICE GmbH (SDS): Ebenfalls im Vorjahr hatte der DB-Konzern mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2006 sämtliche Anteile an der SDS veräußert.

Durch weitere Veränderungen im Beteiligungsbereich konnte der DB-Konzern seine Wettbewerbsposition verbessern beziehungsweise strukturelle Bereinigungen vornehmen. Hierzu zählte beispielsweise die im Vorjahr vorgenommene Anteilsaufstockung auf 100 % durch den zusätzlichen Erwerb weiterer 66,7% der Linjegods AS, Oslo/Norwegen. Die Gesellschaft firmiert seit Januar unter dem Namen Schenker Linjegods AS.

Wirtschaftliches Umfeld

Der überwiegende Anteil des Geschäfts des DB-Konzerns im Personen- sowie im Güterverkehr ist in hohem Maße abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Hier fielen die Wachstumsimpulse im Jahr 2006 stärker aus als im Vorjahr. Die global ausgerichteten Logistikaktivitäten im Geschäftsfeld Schenker konnten wie auch schon in den Vorjahren von der weiterhin kräftigen Dynamik im Welthandel profitieren.

Wirtschaftliche Entwicklung stärker als im Vorjahr

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung: Bruttoinlandsprodukt(BIP)-Zuwachs in %	2006	2005
Welt	3,8	3,3
USA	3,4	3,2
Japan	2,2	1,9
China	10,7	10,4
Euro-Raum	2,7	1,4
Deutschland	2,7	0,9

Die Daten für das Jahr 2006 entsprechen den per 27. Februar 2007 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Der Aufschwung der Weltwirtschaft hielt trotz weiterhin hoher Rohölpreise im Jahr 2006 an, hat sich jedoch im Verlauf des Jahres etwas verlangsamt. Ausschlaggebend dafür war, dass die konjunkturelle Dynamik in den USA nachließ. Die Beschleunigung der Expansion im Euro-Raum und in Großbritannien konnte dies nicht ausgleichen. Wachstumsstärkste Region war erneut Asien. In China erreichte das Wirtschaftswachstum erneut das hohe Niveau des Vorjahres.

Die Konjunktur im Euro-Raum hat sich im Verlauf des Jahres 2006 verstärkt. Die wesentlichen Impulse kamen von der Binnennachfrage, da insbesondere die Ausstattungsinvestitionen kräftig ausgeweitet wurden. Der private Konsum legte leicht beschleunigt zu. Die Bauinvestitionen expandierten spürbar. Sowohl die Exporte als auch die Importe zogen deutlich an. Mit einem Bruttoinlandsprodukt(BIP)-Zuwachs von etwa 5,5% entwickelten sich die neuen EU-Mitgliedsländer erneut wesentlich dynamischer.

Der Aufschwung der deutschen Wirtschaft hat sich im Jahr 2006 erheblich verstärkt. Bei weiter kräftig wachsenden Exporten wurde er zunehmend von der Inlandsnachfrage bestimmt. Angesichts der anhaltend kraftvollen Expansion der Weltwirtschaft erreichte die Ausfuhr zweistellige Zuwachsraten. Die verbesserten Absatz- und Ertragsaussichten der Unternehmen und der Anstieg der Kapazitätsauslastung führten zu einem weiter beschleunigten Anstieg der Ausstattungsinvestitionen. Die Bauinvestitionen legten nach einem zehn Jahre währenden Rückgang zum ersten Mal wieder zu. Der private Konsum erholte sich anfangs nur zögerlich, wurde aber in der zweiten

Jahreshälfte auch durch Vorzieheffekte aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung im Jahr 2007 gestärkt. Die Zahl der Erwerbstätigen, vor allem auch die der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, nahm spürbar zu, und die Arbeitslosenquote sank auf jahresdurchschnittlich 10,3%.

Weitere deutliche Steigerung der Energiepreise

Die Preise für Rohöl lagen mit über 65 US-Dollar (USD)/Barrel (bbl) im Jahresdurchschnitt knapp 20% über denen des Jahres 2005. Die Dynamik an den Energiemärkten setzte sich in der ersten Hälfte des Jahres 2006 ungebremst fort. Getrieben durch eine hohe Nachfrage und ein starkes Interesse von Finanzinvestoren erreichten die Rohölpreise im Sommer einen neuen Rekordstand von über 78 USD/bbl. Die Stabilisierung der geopolitischen Risiken, der milde Winter sowie das Ausbleiben beeinträchtigender Wirbelstürme in den USA ließen die Preise danach wieder auf das Niveau des Jahresanfangs zurückgehen. Ende des Jahres bewegten sich dementsprechend die Preise zwischen 59 USD/bbl und 64 USD/bbl. Der Preisrückgang veranlasste die Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC), sich zum ersten Mal seit dem Jahr 2004 wieder auf eine Kürzung der Fördermengen zu verständigen. Für November 2006 und Februar 2007 wurden Kürzungen von insgesamt 5% vereinbart, damit die Preise nicht unter ein Niveau von 55 bis 60 USD/bbl fallen.

Auch die Strompreise sind im Jahresdurchschnitt weiter gestiegen. Mit 50 €/Megawattstunde (MWh) lagen sie um 10% über denen des Jahres 2005. Auslöser waren die gestiegenen Primärenergiepreise von Kohle, Öl und Gas. Zusätzliche Impulse resultierten Anfang des Jahres 2006 aus dem starken Anstieg der Preise für CO₂-Emissionen. Der Emissionsmarkt verzeichnete allerdings einen Einbruch im April, als klar wurde, dass es für die erste Handelsperiode (2005 - 2007) keinen Mangel an Emissionsrechten geben würde. Die Strompreisschwankungen nahmen im Jahr 2006 weiter zu, bedingt durch die inzwischen hohe installierte Leistung bei Windkraft und eine geringere Vorhaltung von Reservekraftwerken. Dies führte zu stärkeren Wechselwirkungen zwischen Strompreisen und Wetter, wobei sich die Wetterabhängigkeiten von Stromangebot und -nachfrage gegenseitig verstärkten. Die Kälteeinbrüche Anfang des Jahres und die Hitzewelle im Sommer sorgten dementsprechend für Rekordpreise: Es wurden bis zu 300 € für 1 MWh Grundlast geboten.

Euro gewinnt an Wert

Gegenüber dem US-Dollar konnte der Euro im Laufe des Jahres 2006 die Verluste des Vorjahres, das er bei etwa 1,17 USD abgeschlossen hatte, annähernd wettmachen. In zwei großen Schritten zog er insgesamt um 12% zur US-Währung an. Zum Ende des Jahres 2006 erreichte der Euro zwischenzeitliche Höchststände über 1,33 USD. Ebenso stieg der Euro auch gegenüber dem japanischen Yen (JPY). Trotz der Beendigung der japanischen Nullzinspolitik konnte der Yen gegenüber der europäischen Währung keinen Boden gutmachen. Mit 157 JPY erreichte der Euro einen neuen Rekordstand.

Wieder steigende Zinsen

Getrieben von hohen Rohstoffpreisen und einer zunächst positiven Einschätzung der Konjunktur zogen die Renditen der Anleihen bis zum Sommer kontinuierlich an. Zinserhöhungen der Notenbanken gaben den Renditen, vor allem im kurzfristigen Bereich, zusätzlichen Auftrieb. Erst das Nachgeben der Rohstoffpreise sorgte für eine zwischenzeitliche Erholung an den Rentenmärkten. Mit der wiedergewonnenen Konjunkturoptimismus in Europa stiegen die Zinsen erneut an. Angesichts weiter zu erwartender Leitzinserhöhungen gaben insbesondere die Notierungen der kurzfristigen Anleihen nach, was zum Jahresende 2006 sogar zu einer leicht inversen Zinsstrukturkurve im Euro führte. Angesichts eines hohen Anlagebedarfs blieb das Interesse an Neuemissionen jedoch auch im Jahr 2006 recht hoch. Die Kreditprämien der Emittenten bewegten sich daher weiterhin auf historisch niedrigem Niveau.

Entwicklung der relevanten Märkte

Starkes Wachstum des Schienenpersonenverkehrs in Deutschland

Personenverkehrsmarkt in Deutschland in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsraten		Wachstumsraten	
	2006	2005	2006	2005
Schielenpersonenverkehr	+3,8	+3,3	9,4	9,0
DB-Konzern	(+3,1)	(+3,3)	(9,0)	(8,6)
DB-konzernexterne Bahnen	(+25,0)	(+3,8)	(0,4)	(0,4)
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	+0,9	-0,5	9,2	9,0
DB-Konzern ¹	(-4,2)	(-12,1)	(1,0)	(1,1)
Motorisierter Individualverkehr	-1,7	-1,5	80,2	80,9
Luftverkehr (innerdeutsch)	+4,1	+2,5	1,2	1,1
Gesamtmarkt	-1,0	-1,0	100,0	100,0

¹⁾ Auf vergleichbarer Basis

Die Daten für das Jahr 2006 entsprechen den per 27. Februar 2007 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Der deutsche Personenverkehrsmarkt (alle motorisierten Verkehrsträger: motorisierter Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr sowie innerdeutscher Luftverkehr) war im Jahr 2006 eigenen Berechnungen zufolge weiter leicht rückläufig. Ausschlaggebend war der fortgesetzte Nachfragerückgang beim marktdominierenden motorisierten Individualverkehr, verursacht durch die auch im Jahr 2006 gegenüber dem Jahr 2005 um 5,6% gestiegenen Kraftstoffpreise.

In einem ansonsten überwiegend positiven wirtschaftlichen Umfeld mit wachsenden Beschäftigtenzahlen und anziehendem Konsum konnte der Schienenverkehr insgesamt weiter zulegen und seinen Marktanteil leicht erhöhen.

Zu dieser positiven Entwicklung leisteten die im Schienenpersonenverkehr aktiven Gesellschaften des DB-Konzerns einen sehr erfreulichen Beitrag: Sowohl im

Fern- und im Regional- als auch im Stadtverkehr konnten wir Verkehrsleistungszuwächse verzeichnen. Die überwiegend im Regionalverkehr tätigen konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen konnten ihre Verkehrsleistung nach unseren Schätzungen deutlich steigern. Dies ist im Wesentlichen auf die Übernahme bisheriger DB-Verkehre zurückzuführen. Der geschätzte Marktanteil konzernexterner Eisenbahnunternehmen am Schienenpersonenverkehr liegt mittlerweile bei 15,2%, bezogen auf die im Regionalverkehr erbrachte Zugleistung. Insgesamt wurden im Schienenpersonennahverkehr mit knapp 2,1 Milliarden Personen mehr Fahrgäste befördert als je zuvor.

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) hat im Jahr 2006 leicht zulegen können. Ausschlaggebend war das Plus bei den Linienverkehren mit Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen. Die Verkehrsleistung der Busgesellschaften des DB-Konzerns ging unter anderem aufgrund von Ausschreibungsverlusten leicht zurück. In der Struktur der Marktteilnehmer beobachteten wir auch im Jahr 2006 das zunehmende Gewicht der Tochtergesellschaften großer, international agierender Konzerne.

Im innerdeutschen Luftverkehr wird der Wettbewerb im Rahmen der beginnenden Konsolidierung am Billigflugmarkt über den Preis ausgetragen. Aufgrund des verschärften intramodalen Wettbewerbs fiel der Zuwachs etwas höher aus als im Vorjahr.

Schiene mit stärkstem Wachstum im deutschen Güterverkehrsmarkt

Güterverkehrsmarkt in Deutschland in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsraten		Wachstumsraten	
	2006	2005	2006	2005
Schiengüterverkehr ¹	+12,0	+3,8	17,2	16,4
DB-Konzern	(+9,5)	(-1,7)	(14,3)	(14,1)
DB-konzernexterne Bahnen	(+36,5)	(+55,9)	(2,8)	(2,4)
Straßengüterverkehr	+8,0	+3,0	70,0	69,7
Binnenschiff	-0,2	+0,7	10,3	11,0
Rohrfernleitungen	-4,0	+3,1	2,6	2,9
Gesamtmarkt	+7,0	+2,9	100,0	100,0

¹⁾ Die RBH Logistics GmbH wird seit dem Berichtsjahr unter DB-Konzern erfasst.
Die Daten für das Jahr 2006 entsprechen den per 27. Februar 2007 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Der Güterverkehrsmarkt in Deutschland insgesamt (Schiene, Straße, Binnenschiffahrt und Rohrfernleitungen) hat sich im Jahr 2006 sehr gut entwickelt. Die Wachstumsrate der Verkehrsleistung hat sich insgesamt mehr als verdoppelt. Die Impulse aus dem Umfeld für den Güterverkehr in Deutschland waren dabei insgesamt deutlich günstiger ausgeprägt als im Vorjahr. Gestützt wurde diese Entwicklung durch einen anhaltend kräftigen Außenhandel und eine anziehende Binnennachfrage. Die hohe Verkehrsnachfrage führte auch zu Laderaumengpässen, die sich insbesondere im LKW-Verkehr zeigten. Vor dem Hintergrund weiter gestiegener (Energie-)Kosten zeichneten sich zunehmend Preiserhöhungen ab, wobei gleichzeitig die Wettbewerbsintensität anhaltend hoch blieb.

Für den Schienengüterverkehr wird ab dem Jahr 2006 – wie auch bei den Wettbewerbern – die Bruttoverkehrsleistung betrachtet. Das heißt, bei Sendungen in beladenen Containern werden nun auch die Behältergewichte berücksichtigt. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die Vorjahreswerte entsprechend angepasst.

Im Vergleich der Verkehrsträger verzeichnete die Schiene insgesamt erneut die höchste Wachstumsrate. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs konnte dementsprechend zum vierten Mal in Folge ausgebaut werden. Die im Schienengüterverkehr tätigen Gesellschaften des DB-Konzerns konnten dabei insgesamt ein sehr starkes Wachstum auf hohem Niveau erzielen. Auch die DB-konzernexternen Eisenbahnen verzeichneten erneut einen kräftigen Verkehrsleistungsanstieg. Ihr Anteil am Schienengüterverkehr hat sich im Jahr 2006 weiter erhöht.

Im Straßengüterverkehr (deutsche LKW und ausländische LKW – inklusive Kabotageverkehren in Deutschland) setzte sich der Anstieg der Verkehrsleistung auf einem erhöhten Niveau fort. Positive Impulse für die deutschen LKW kamen vor allem aus der Belebung der Binnennachfrage und hier unter anderem aus der Erholung der Baubranche. Der kräftige Außenhandel erwies sich als treibende Kraft vor allem bei den die grenzüberschreitenden Verkehre dominierenden ausländischen LKW.

Bezogen auf die transportierten Güter zeigte sich der mit Abstand kräftigste Anstieg im Bereich der Fahrzeuge/Maschinen/Halb- und Fertigwaren sowie der so genannten besonderen Transportgüter (vor allem Containerverkehre).

In der Binnenschifffahrt reichten die positiven Konjunkturimpulse nicht aus, um die insbesondere zu Jahresbeginn aufgetretenen witterungsbedingten Rückgänge vollständig zu kompensieren. Eisgang sowie Hoch- und Niedrigwasser führten zu einer spürbaren Einschränkung der Geschäftstätigkeit. So konnte auch das bereits schwache Vorjahresniveau der Verkehrsleistung im Jahr 2006 nicht mehr ganz erreicht werden. Um knapp 3% zugenommen hat hingegen die beförderte Tonnage. Während die stärksten Zuwächse in den Bereichen Kohle und Steine/Erden zu verzeichnen waren, blieb die Anzahl der transportierten Container leicht hinter dem Vorjahresniveau zurück.

DB-Schieneninfrastruktur erneut stärker von DB-konzernexternen Bahnen genutzt

Angesichts des seit 1994 offenen Marktzugangs nutzen vermehrt DB-konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen die Infrastruktur in Deutschland. Im Jahr 2006 waren rund 350 Eisenbahnverkehrsunternehmen (darunter 328 DB-konzernexterne) hier aktiv. Die Entwicklung der für die Geschäftsfelder im Vorstandsressort Infrastruktur und Dienstleistungen maßgeblichen Größen ist abhängig von den Betriebsprogrammen ihrer Kunden und dementsprechend auch von der Entwicklung auf den Verkehrsmärkten. Die von den Kunden im Schienenpersonen- und -güterverkehr erbrachte Betriebsleistung bestimmt die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur und damit die Nachfrage nach den Produkten und Dienstleistungen. Im Jahr 2006 stiegen sowohl die Trassennachfrage als auch die Anzahl der Stationshalte leicht an. Mit Blick auf die Verkehrsleistung sind die Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns

dabei indirekt dem hohen Marktdruck ihrer Kunden ausgesetzt. Dies liegt begründet in der hohen inter- und intramodalen Wettbewerbsintensität der Verkehrsmärkte beziehungsweise der darüber hinausgehenden Mobilitäts- und Logistikmärkte.

Daneben ist die Entwicklung des Einzelhandels von besonderer Bedeutung. Der Branchenmix und die Waren- und Dienstleistungsangebote in den Bahnhöfen stehen im Wettbewerb zu Warenhäusern, zu Angeboten in Fußgängerzonen und auf Marktplätzen sowie zu anderen Strukturen des Einzelhandels und der Gastronomie. Der Einzelhandelsumsatz erhöhte sich real um 0,3%. Die Umsatzsteigerung ist im Wesentlichen auf den Einzelhandel mit Nicht-Lebensmitteln zurückzuführen (real +1,2%). Dies wurde unterstützt durch vorgezogene Käufe angesichts der Mehrwertsteuererhöhung vom 1. Januar 2007 an. Das Gastgewerbe konnte von der FIFA WM 2006TM mit vielen Gästen aus dem Ausland profitieren und seinen realen Umsatz nach den Rückgängen der vorangegangenen Jahre auf dem Vorjahresniveau stabilisieren.

Dynamische Entwicklung der internationalen Transport- und Logistikmärkte

Die für das Geschäftsfeld Schenker im Vorstandsressort Transport und Logistik relevanten Märkte waren im Jahr 2006 von weiterem Wachstum geprägt. Wie in den Vorjahren war dabei analog zu den jeweiligen konjunkturellen Entwicklungen das Marktwachstum im weltweiten Umfeld dynamischer als die Entwicklung des deutschen und innereuropäischen Güterverkehrsmarkts. Das Geschäftsfeld Schenker konnte in diesem Umfeld seinen Wachstumskurs weiter fortsetzen.

Der europäische Landverkehr profitierte im Jahr 2006 von der guten konjunkturellen Entwicklung in Europa. Entsprechend positiv hat sich die Nachfrage nach Transportdienstleistungen im Straßengüterverkehr entwickelt. Die gestiegene Nachfrage hat in diesem Marktumfeld aber auch vermehrt zu Kapazitätsengpässen geführt. In Verbindung mit den anhaltend hohen Preisen für Dieselkraftstoff führte dies zu Preiserhöhungen durch die Frachtführer. Bei einer weiterhin hohen Wettbewerbsintensität konnten diese Kostenerhöhungen aber nur teilweise über Treibstoffzuschläge (Fuel Surcharges) an die Kunden weitergegeben werden. Die Marktsituation war daher im Jahresverlauf zunehmend gekennzeichnet durch höhere Transportvolumina und entsprechend steigende Umsätze. Gleichzeitig schwächten sich aber die Rohermargen weiter ab. Weitere Gründe für den anhaltend hohen Margendruck waren zum einen aggressive Preisstrategien großer Wettbewerber und zum anderen die sich weiter fortsetzende Marktkonsolidierung bei Logistikdienstleistern.

Der weltweite Luftfrachtmarkt verzeichnete ebenfalls gute Zuwächse. Das Frachtrateniveau blieb dabei insgesamt stabil. Die stärksten Wachstumsraten zeigten sich erneut auf den Relationen mit Ursprung in Asien und bei den innerasiatischen Verkehren. Auch auf den Routen zwischen Europa und Nordamerika war die Entwicklung weiter positiv. Durch die weiter angespannte Wettbewerbssituation sowie Ratenaufschläge für Treibstoff und Sicherheitsanforderungen (Fuel und Security Surcharges) bestand im Luftfrachtverkehr ein anhaltender Preisdruck. Eine Weitergabe dieser Kostenerhöhungen an den Markt war nicht immer vollständig möglich. Dies wirkte sich entsprechend auf die Entwicklung der Rohermargen aus.

In der Seefracht waren auch im Jahr 2006 Exporte aus Asien – insbesondere China – nach Europa und Amerika der Motor für das Wachstum des globalen Seefrachtmarkts. Daneben verzeichneten – wie in der Luftfracht – auch die innerasiatischen Verkehre deutliche Wachstumsraten. In Europa entwickelten sich Relationen aus Osteuropa besonders stark. Das kräftige Flottenwachstum der Reedereien über die bestehende Nachfrage hinaus führte insgesamt zu sinkenden Seefrachtraten im Jahr 2006. Das Marktumfeld war gekennzeichnet von einer zunehmenden Konsolidierung bei Reedereien auf der Beschaffungsseite und verstärkten Aktivitäten der führenden Paketdienste (Integrators) im klassischen Seefrachtgeschäft.

Das Marktumfeld für den Bereich Logistik/Supply Chain Management war im Jahr 2006 von einer weiter steigenden Nachfrage nach Mehrwert-Logistikleistungen geprägt. Dies lag zum einen an einer zunehmenden Internationalisierung von Wertschöpfungsketten und zum anderen an einer Reduzierung von Lagerbeständen aufgrund kürzerer Produktlebenszyklen. Aus der Sicht der Kunden sind auch weitere Kostenreduzierungen, Qualitätsverbesserungen und eine stärkere Konzentration auf das jeweilige Kerngeschäft ausschlaggebend für ein intensiveres Logistik-Outsourcing in der Industrie weltweit. Wachstumsregionen sind auch hier vor allem Nordamerika und Asien sowie Osteuropa.

Geschäftsverlauf

Die DB AG erzielte im Berichtsjahr wie im Vorjahr keine Umsatzerlöse.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Berichtsjahr auf 2.083 Mio. € angestiegen (im Vorjahr: 1.705 Mio. €). Hierin spiegelt sich unter anderem die Auswirkung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts bezüglich der Bezahlung für die Erbringung bahnpolizeilicher Leistungen durch den Bundesgrenzschutz in den Jahren 2002 bis 2005 in Höhe von insgesamt 256 Mio. € wider.

Der Materialaufwand lag mit 145 Mio. € auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 146 Mio. €).

Der Personalaufwand ist im Berichtsjahr auf 421 Mio. € angestiegen (im Vorjahr: 395 Mio. €). Hier wirkten sich insbesondere organisatorische Änderungen innerhalb des DB-Konzerns aus, in deren Folge Mitarbeiter aus den Geschäftsfeldern in die DB AG übernommen worden sind.

Die Abschreibungen blieben mit 25 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 25 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen auf 1.065 Mio. € zurück (im Vorjahr: 1.160 Mio. €). Hier war im Vorjahreswert noch die Rückstellungszuführung in Höhe von 64 Mio. € für die Erbringung bahnpolizeilicher Leistungen durch den Bundesgrenzschutz enthalten.

Die deutliche Verbesserung im Beteiligungsergebnis auf 1.080 Mio. € (im Vorjahr: 558 Mio. €) wurde maßgeblich durch die positive Ergebnisentwicklung der Tochtergesellschaften geprägt, die zu höheren Erträgen aus Ergebnisabführungen führten.

Positiv entwickelten sich hier insbesondere die Gesellschaften in den Vorstandsressorts Personenverkehr sowie Transport und Logistik.

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB-Konzern entsprechend den Finanzierungsbedürfnissen der Konzerngesellschaften und reicht ihnen die aufgenommenen Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen weiter. Der Zinssaldo betrug im Berichtsjahr -169 Mio. € (im Vorjahr: -163 Mio. €).

Insgesamt ergab sich daraus ein deutlich verbessertes Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 1.338 Mio. € (im Vorjahr: 377 Mio. €). Bei der Beurteilung ist zu beachten, dass dieses Ergebnis zum Teil auf Sondereinflüssen basiert, die nicht als nachhaltig unterstellt werden können. Unter Berücksichtigung einer Steuerposition von -5 Mio. € (im Vorjahr: -24 Mio. €) ergab sich hieraus ein Jahresüberschuss von 1.333 Mio. € (im Vorjahr: 353 Mio. €). Unter Verrechnung mit dem Verlustvortrag aus dem Vorjahr in Höhe von -1.425 Mio. € (im Vorjahr: -1.778 Mio. €) führte dies zu einem Bilanzverlust von -92 Mio. € (im Vorjahr: -1.425 Mio. €).

Entwicklung der Bilanz

Die Bilanzsumme per 31. Dezember 2006 betrug 33.013 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 31.682 Mio. €). Der Anstieg ist maßgeblich auf die Erhöhung der Anteile an verbundenen Unternehmen, durch die Bereitstellung weiterer Mittel zur Finanzierung der Tochtergesellschaften und auf den Anstieg der Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen zurückzuführen.

Auf der Aktivseite bildet entsprechend der Funktion der DB AG als konzernleitende Management-Holding des DB-Konzerns das Finanzanlagevermögen mit 79,5% des Gesamtvermögens den Schwerpunkt (per 31. Dezember 2005: 81,4%). Von den Finanzanlagen in Höhe von 26.211 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 25.770 Mio. €) entfielen 57,3% beziehungsweise 15.029 Mio. € auf Anteile an verbundenen Unternehmen und 41,9% beziehungsweise 10.983 Mio. € auf Ausleihungen an verbundene Unternehmen. Das Sachanlagevermögen in Höhe von 2.808 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 2.883 Mio. €) setzte sich wie im Vorjahr in erster Linie aus Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten zusammen.

Das Umlaufvermögen ist per 31. Dezember 2006 auf 3.914 Mio. € angestiegen (per 31. Dezember 2005: 3.015 Mio. €). Dies resultierte aus dem deutlichen Anstieg der Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände (+1.278 Mio. €). Dabei sind insbesondere die Forderungen gegen verbundene Unternehmen deutlich angestiegen. Diese umfassen im Wesentlichen Forderungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung und aus Gewinnabführungen. Gegenläufig gingen die flüssigen Mittel um 378 Mio. € auf 108 Mio. € zurück. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen stieg dementsprechend auf 11,8% (per 31. Dezember 2005: 9,5%).

Das Eigenkapital stieg durch den im Berichtsjahr erzielten Jahresüberschuss von 7.506 Mio. € auf 8.839 Mio. €. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich infolgedessen auf 26,8% (per 31. Dezember 2005: 23,7%). Die Rückstellungen lagen mit 6.685 Mio. € unter dem Vorjahresniveau (per 31. Dezember 2005: 7.144 Mio. €). In dem Rückgang spiegelt sich unter anderem die Auflösung der in den Vorjahren gebildeten Rückstellung für die Erbringung bahnpolizeilicher Leistungen durch den Bundesgrenzschutz wider. Die Verbindlichkeiten in Höhe von 17.452 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 16.996 Mrd. €) bestanden wie im Vorjahr in erster Linie aus Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (13.760 Mio. €). Diese betreffen insbesondere die lang- und kurzfristige Konzernfinanzierung und hier insbesondere Mittel, die die Finanzierungsgesellschaft DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, an die DB AG in Form von Krediten ausgereicht hat. Die DB Finance begibt zur Refinanzierung dieser Kredite Anleihen unter der Garantie der DB AG.

Bilanzstruktur in %	2006	2005
Anlagevermögen	87,9	90,5
Umlaufvermögen	11,9	9,5
Aktiver RAP	0,2	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0
Eigenkapital	26,8	23,7
Rückstellungen	20,2	22,5
Verbindlichkeiten	52,9	53,7
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(49,0)	(48,1)
Passiver RAP	0,1	0,1
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	33.013	31.682

Investitionen

Die Brutto-Investitionen der DB AG in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen wie im Vorjahr mit 24 Mio. € auf niedrigem Niveau (im Vorjahr: 53 Mio. €). Schwerpunkte bildeten der Zugang von Grundstücken und die Anschaffung von Geschäftsausstattung sowie von Informationstechnologie.

Finanzen

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des Konzerns vor. Bei Aufnahmen externer Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und

langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande. Diese Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften als Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht. Mit diesem Konzept sichern wir einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Weitere Vorteile liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Nachdem in den Jahren 2003 bis 2005 die Schenker-Organisation in dieses Konzept integriert wurde, haben wir im Berichtsjahr die Integration des BAX-Treasurys abgeschlossen.

Für Emissionen im langfristigen Bereich steht ein Debt-Issuance-Programm über 10 Mrd. € zur Verfügung, unter dem per 31. Dezember 2006 noch ein Emissionsspielraum von rund 1,9 Mrd. € vorhanden war. Im kurzfristigen Bereich standen per 31. Dezember 2006 ähnlich wie im Vorjahr ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. €, das per 31. Dezember 2006 mit 357 Mio. € in Anspruch genommen war, sowie garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von rund 2,1 Mrd. € zur Verfügung. Das Commercial-Paper-Programm wird über die Kreditlinien als Back-up abgesichert. Darüber hinaus konnten wir zum Bilanzstichtag auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 784 Mio. € zurückgreifen. Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Bereitstellung von Working Capital als auch von Avalen.

Im Berichtsjahr wurden keine größeren Leasingtransaktionen abgeschlossen.

Exzellente Ratings im Berichtsjahr erneut bestätigt

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa«, Standard & Poor's »AA«. Beide Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert. Das Rating von Moody's hat einen stabilen Ausblick. Ende August hat Standard & Poor's aufgrund der öffentlichen Diskussion über die Privatisierung des DB-Konzerns den Ausblick von stabil auf negativ zurückgenommen.

Mitarbeiter

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.

Zum Ende des Berichtsjahres lag die Zahl der Mitarbeiter bei 6.011 Mitarbeitern (per 31. Dezember 2005: 6.093 Mitarbeiter). Ferner wurden 171 Auszubildende beschäftigt (per 31. Dezember 2005: 195 Auszubildende). Im Jahresdurchschnitt waren 6.040 Mitarbeiter bei der DB AG beschäftigt (im Vorjahr: 6.071 Mitarbeiter).

Systemverbund Bahn

Das Schienengeschäft ist charakterisiert durch eine große Produktionstiefe, eine hohe Ressourcen- und Kapitalbindung sowie eine sehr komplexe Vernetzung. Für das reibungslose Zusammenwirken der Einzelelemente und eine stetige Effizienzerhöhung in der Produktion sind die einzelnen technischen Komponenten von Strecken über Ausrüstung, Anlagen und Betriebsstellen bis hin zu Fahrzeugen von großer Bedeutung. Die Einführung technischer Innovationen, wirtschaftliche Optimierungen in den Einzelelementen und die Anpassung an Kundenanforderungen schaffen wechselnde Einflüsse, die berücksichtigt werden müssen. Im Systemverbund Bahn sind im DB-Konzern alle hierfür relevanten Themen wie Technik und Beschaffung, Qualitätsmanagement, Umweltschutz und Sicherheit in der DB AG gebündelt.

Technik: Basis der Wettbewerbsvorteile der Schiene

Der Verkehrsträger Schiene hat dank des Rad-Schiene-Systems mit dem spurgeführten Rad sowie der Zugsicherungssysteme einen deutlichen Sicherheitsvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern. Um diesen hohen Sicherheitsstandard fortzuschreiben, verbessern wir kontinuierlich unsere Systeme und Prozesse. Im Berichtsjahr konnten wir die Zusammenführung bereits geschäftsfeldspezifischer oder -übergreifend vorhandener Standards in einem Integrierten Managementsystem (IMS) prozessual und organisatorisch abschließen und damit unser Qualitätsmanagement maßgeblich weiterentwickeln. Das IMS bündelt die Elemente Qualität, Umweltschutz, Sicherheit, Arbeitsschutz, Notfall/ Brandschutz und Gefahrgut.

Methodenkompetenz eröffnet Optimierungspotenziale

Unser effektives und effizientes Management der Produktionsmittel leistet einen wesentlichen Beitrag zum wirtschaftlichen Erfolg. Im Berichtsjahr haben wir im Projekt »Wertorientiertes Management der Produktionsmittel« (WMP) eine einheitliche Lebenszykluskosten(LCC)-Methodik erarbeitet. Auf dem Fahrzeugkomponentensektor haben wir im Projekt »Modularisierung der Fahrzeuge und Standardisierung der Schnittstellen« (MOFAST) ein Bewertungsverfahren entwickelt, um die LCC einzelner Module einheitlich beurteilen zu können.

Engineeringdienstleistungen für DB-konzerninterne und -externe Kunden

Die Ingenieure bei der DB Systemtechnik sind darauf spezialisiert, schnelle und effiziente Lösungen für Probleme zu finden, die im laufenden Betrieb an der Schnittstelle zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur entstehen. Im Berichtsjahr haben sie entscheidend dazu beigetragen, dass die Fahrzeuge der Baureihe VT 611/612 durch das Eisenbahnbundesamt wieder uneingeschränkt für den Neigetriebetrieb zugelassen wurden. Im Auftrag der Firma Siemens haben wir im Berichtsjahr Messfahrten

für die Zulassung des spanischen Hochgeschwindigkeitszugs AVE S103 auf der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke Madrid – Barcelona durchgeführt. Im Versuchsbetrieb wurde der Nachweis erbracht, dass der neue Zug bis zu einer Geschwindigkeit von 350 km/h betriebssicher fahren kann.

Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit durch optimierte Beschaffung

Im Rahmen des Projekts »GO4IT Beschaffung« konnten wir auch im Berichtsjahr Beschaffungskosten reduzieren, insbesondere durch die Optimierung von Beschaffungsvorgängen und die Nutzung technischer und kaufmännischer Hebel in interdisziplinär besetzten Teams. Das Projekt »GO4IT Beschaffung« ist Teil des konzernweiten Programms »Qualify«.

Umwelt: Ausrichtung auf nachhaltiges Handeln

Angesichts weiter wachsender Mobilitäts- und Transportbedürfnisse gilt es, die aus dem Verkehrssektor entstehenden Belastungen für die Umwelt und die Atmosphäre möglichst gering zu halten. Wir fühlen uns den Prinzipien eines nachhaltigen, verantwortlichen Handelns im gesellschaftlichen Umfeld verpflichtet. Eine ökonomisch, sozial und ökologisch ausgerichtete Unternehmenspolitik macht sich nicht nur für die Umwelt und die Gesellschaft bezahlt. Sie ist darüber hinaus auch der Schlüssel für unseren eigenen unternehmerischen Erfolg. Dem tragen wir mit unserem Nachhaltigkeitsmanagement Rechnung.

Im ökologischen Vergleich der Verkehrsträger bietet die Schiene deutliche Vorteile. Diese sind für unsere Kunden neben technischer Sicherheit, Leistungsqualität und Serviceorientierung ein nachweislich wichtiger Faktor bei der Wahl des Verkehrsbeziehungsweise Transportmittels. Gerade deshalb spielt auch die Schiene eine zentrale Rolle in den verkehrspolitischen Überlegungen zur Gestaltung zukunftsfähiger Mobilitäts- und Logistikstrukturen in Deutschland und Europa. Angesichts des prognostizierten Wachstums der Verkehrs- und Transportströme in den kommenden Jahren und Jahrzehnten wird die Bedeutung der umweltfreundlichen Schiene bei der Sicherung eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems weiter zunehmen.

Einkauf

Das Auftragsvolumen des DB-Konzerns lag im Berichtsjahr bei insgesamt 21,2 Mrd. €. Neben dem aus der Natur des Logistikgeschäfts erwachsenden großen Block der Fracht- und Speditionsleistungen im Geschäftsfeld Schenker in Höhe von 9,7 Mrd. € lagen die Schwerpunkte erneut in den Bereichen industrielle Produkte mit einem Auftragsvolumen in Höhe von 4,3 Mrd. € sowie Bau- und Ingenieurleistungen mit einem Auftragsvolumen von 3,1 Mrd. €. Der Bezug von Dienstleistungen Dritter war mit einem Auftragsvolumen in Höhe von 2,1 Mrd. € leicht rückläufig. Im Gegenzug hat sich aufgrund der höheren Energiepreise ein Anstieg im Bereich der leitungsgebun-

denen Energien und Kraftstoffe ergeben. Das Auftragsvolumen betrug hier 2,0 Mrd. €. Mehr als zwei Drittel des Auftragsvolumens ohne die Fracht- und Speditionsleistungen wurden an kleine und mittelständische Unternehmen vergeben. Der DB-Konzern war damit auch im Berichtsjahr erneut einer der größten Investoren in Deutschland und hat so wesentlich zum Erhalt von Arbeitsplätzen beigetragen.

Wesentliche Beschaffungsmaßnahmen resultierten aus der Rolle des DB-Konzerns als Mobilitäts- und Logistikdienstleister für die FIFA WM 2006™: Bis zum Beginn der Weltmeisterschaft haben wir rund 70 Bahnhöfe mit modernen Kundeninformationsanlagen in LCD-Technik (Liquid Crystal Display) ausgestattet, die mit der Möglichkeit mehrsprachiger Anzeigen und individueller Anzeigetexte eine flexiblere Kundeninformation ermöglichen. Wichtige WM-Knotenpunkte wie Frankfurt (Main) Sportfeld und Nürnberg Frankenstadion wurden mit neuen Eisenbahnüberführungen, Bahnsteigen, Stützwänden und Bahndämmen ausgestattet; Oberbau und Gleisbild wurden bedarfsgerecht angepasst.

Entsprechend der Investitionsschwerpunkte des DB-Konzerns haben große Vergaben insbesondere im Infrastrukturbereich sowie zur weiteren Modernisierung unseres Fahrzeugparks stattgefunden.

Weitere Informationen

Aufnahme der Aufsichtstätigkeit der Bundesnetzagentur

Zum 1. Januar 2006 ist aufgrund der Neuerungen der dritten Novelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) die Zuständigkeit für die Regulierung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur vom Eisenbahn-Bundesamt auf die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen übergegangen. Dabei wurden die Instrumente und Befugnisse angepasst. Infolgedessen haben wir im Berichtsjahr zusammen mit der Bundesnetzagentur neue Verfahrensabläufe implementiert.

Die Bundesnetzagentur erstellt für jede Fahrplanperiode einen Bericht über ihre Tätigkeit sowie über die Lage und Entwicklung auf ihrem Aufgabengebiet für die Bundesregierung. Der erste Tätigkeitsbericht der Bundesnetzagentur für die Fahrplanperiode des Berichtszeitraums ist für das erste Quartal des Jahres 2007 avisiert. In Umsetzung dieser Aufgabe hat die Bundesnetzagentur im Mai mit einer Marktbeobachtung im Bereich des Schienenverkehrswesens begonnen und an die Marktteilnehmer Auskunftersuchen gerichtet, die die angesprochenen Unternehmen des DB-Konzerns umfassend beantwortet haben.

Das Eisenbahn-Bundesamt überwacht weiterhin die Einhaltung der Vorgaben zur Entflechtung von Infrastruktur und Transportleistung.

Urteil zu Gebührenbescheiden für Leistungen des BGS

Die Grenzschutzdirektion Koblenz hatte der DB AG im Jahr 2002 einen Leistungsbescheid in Höhe von rund 64 Mio. € wegen erlangter Vorteile aus der Erbringung bahnpolizeilicher Aufgaben durch den Bundesgrenzschutz übersandt. Die von der DB AG gegen den Leistungsbescheid eingereichte Klage hatte in letzter Instanz beim Bundesverwaltungsgericht Erfolg. Dem Urteil zufolge ist die auf Grundlage des § 3 Abs. 2 BPolG (Bundespolizeigesetz) erlassene Verordnung rechtswidrig – und damit auch der Gebührenbescheid. Dementsprechend hat der Bund die erhobenen Gebühren für das Jahr 2002 in Höhe von rund 64 Mio. € an die DB AG zurückgezahlt.

Auch die Widersprüche gegen die Gebührenbescheide für die Jahre 2003 und 2004 waren erfolgreich. Die bereits gezahlten Gebühren für die Jahre 2003 und 2004 in Höhe von je rund 64 Mio. € wurden rückerstattet.

Gesetzentwurf zur Kapitalprivatisierung der DB AG in Vorbereitung

Mit Beschluss des Deutschen Bundestags vom 24. November 2006 über den Entschließungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD (Bundestagsdrucksache 16/3493) wurde die Bundesregierung aufgefordert, einen Gesetzentwurf zur Kapitalprivatisierung der DB AG zu erarbeiten. Zielsetzung dieses Gesetzes soll neben der Beteiligung privater Investoren an der DB AG unter anderem auch die Weiterentwicklung der Regulierungsinstrumente der Bundesnetzagentur sein. Dies soll den bestehenden diskriminierungsfreien Netzzugang und fairen Wettbewerb auf der Schiene sicherstellen.

Anpassungen bei Immobilienzuordnungen innerhalb des DB-Konzerns

Das Bundesverkehrsministerium und die DB AG haben sich im Berichtsjahr darauf geeinigt, Anpassungen an der Immobilienzuordnung bei einzelnen Gesellschaften des DB-Konzerns vorzunehmen. Alle noch im Eigentum der DB AG befindlichen Immobilien werden nun den entsprechenden operativen Tochtergesellschaften zugeordnet. Mit der Umsetzung soll voraussichtlich im Geschäftsjahr 2007 begonnen werden.

Aufstockung der Beteiligung an Aurelis

Im Geschäftsjahr 2003 wurde ein umfangreiches Immobilienportfolio an die Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG veräußert, an der neben der DB AG mit 49% der Anteile drei weitere Investoren mit insgesamt 51% der Anteile beteiligt waren. Im Berichtsjahr hat die DB AG alle Anteile der Investoren an der Aurelis übernommen. In diesem Zusammenhang wurde auch das langfristige Darlehen, das durch eine selbstschuldnerische Bürgschaft der DB AG besichert war, vorzeitig getilgt und über den Kapitalmarkt refinanziert.

Risikobericht

Mit den Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt unsere Geschäftspolitik sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen des Risikomanagements im DB-Konzern auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt in einem integrierten Risikomanagementsystem, das an den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten

Markt- und Umfeldbedingungen

Um den unternehmerischen Kurs eines ertragsorientierten Wachstums des DB-Konzerns abzusichern, werden umfassende Maßnahmenpakete im Rahmen konzernübergreifender oder geschäftsfeldspezifischer Programme umgesetzt, von denen wir Absicherungen oder Verbesserungen in Leistungsqualität, Effizienz und Kostenstrukturen erwarten. Dazu gehört insbesondere das DB-konzernweite Projekt »Qualify«. Wir sehen hierin auch Chancen für ein weiteres organisches Wachstum der Aktivitäten des DB-Konzerns, das sich zudem in weiteren Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen widerspiegeln dürfte.

Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf den für die Geschäftsfelder des DB-Konzerns relevanten Märkten zudem darin, absehbare Marktkonsolidierungen aus führenden Wettbewerbspositionen heraus aktiv gestalten zu können. Wir wollen dabei die Möglichkeiten nutzen, die gerade die Konsolidierung und Globalisierung der Logistikindustrie eröffnen. Wir haben uns im DB-Konzern zudem so positioniert, dass wir auch auf ein Umfeld sich öffnender Märkte im europäischen Schienenverkehr hervorragend vorbereitet sind und so sich bietende Chancen nutzen können. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf die Ausführungen im Kapitel »Strategie«.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich in seinen allgemeinen Bedingungen insgesamt positiver entwickeln als erwartet. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken. Zu den entsprechenden Einschätzungen für das Geschäftsjahr 2007 verweisen wir auch auf die Ausführungen im Kapitel »Ausblick«.

Integriertes Risikomanagementsystem

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

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

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

Aktives Risikomanagement im DB-Konzern

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

Marktrisiken

Zu den Marktrisiken gehören unter anderem die konjunkturelle Entwicklung und die teilweise zyklische Nachfrageentwicklung, aber auch generelle Markttrends.

Für die Geschäftsfelder im Vorstandsressort Personenverkehr ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren wie private Konsumausgaben oder die Zahl der Erwerbstätigen von Bedeutung. Zudem besteht ein harter intermodaler Wettbewerb in einem insgesamt rückläufigen Markt. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist unverändert der dominierende Wettbewerber. Relationsbezogen besteht zudem nach wie vor eine anhaltend hohe Wettbewerbsintensität, ausgelöst durch die so genannten Billigflieger. In den letzten Jahren konnten sich die Gesellschaften des DB-Konzerns von der insgesamt rückläufigen Entwicklung des Gesamtmarkts positiv absetzen. Maßgeblich dazu beigetragen hat die Einleitung umfangreicher Maßnahmen: So wurden die Serviceleistungen weiter ausgebaut und verbessert. Auf der Angebotsseite konnten durch die Inbetriebnahme neuer Schieneninfrastruktur neue Hochgeschwindigkeitsverbindungen angeboten und auf vielen Strecken die Reisezeiten zum Teil deutlich verkürzt werden. Die Preiswahrnehmung durch unsere Kunden konnten wir durch zahlreiche Spezialpreisangebote und Aktionen spürbar verbessern. Von Bedeutung bleibt auch die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt.

Im Regional- und Stadtverkehr gibt es einen intensiven intramodalen Wettbewerb um langfristige Bestellerverträge. In der Struktur der Marktteilnehmer beobachteten wir dabei das zunehmende Gewicht der Tochtergesellschaften großer, international agierender Konzerne. Ein Risiko von Ausschreibungsverlusten resultiert hierbei insbesondere aus Unternehmen, die bereit sind, Markteintrittsprämien zu bezahlen, oder ihren Angeboten teilweise ambitionierte Annahmen zugrunde legen. Wir können aber eine zunehmende Sensibilisierung bei den Bestellerorganisationen für die negativen Folgen daraus erkennen. Zudem optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen, um attraktive Angebote zu wirtschaftlich sinnvollen Konditionen abgeben zu können. Maßgeblich für die Entwicklung in diesem Markt ist auch die Höhe der mittelfristig den Ländern vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel. Diese sind Grundlage für die Bestellungen von Verkehren bei Verkehrsunternehmen durch die einzelnen Länder. Absenkungen können hier Auswirkungen auf die Aktivitäten des DB-Konzerns haben.

Im Schienengüterverkehr sind die wichtigsten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemieerzeugnissen und Baumaterialien. Diese unterliegen zum einen konjunkturellen Schwankungen, zum anderen sind strukturelle Veränderungen der Produktionsstrukturen unserer Kunden zu berücksichtigen, die sich häufig in einem globalen Wettbewerb befinden. Neben der zunehmenden intramodalen Wettbewerbsintensität insbesondere im Ganzzugverkehr besteht ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Dieser verschärft sich durch die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger LKW-Flotten aus den neuen EU-Staaten. Bei einer isolierten Betrachtung für den Schienengüterverkehr bestehen insofern Marktrisiken aus der Notwendigkeit, sich an die verkehrsträgerübergreifend zunehmende Wettbewerbsintensität anzupassen. Das Geschäftsfeld Railion reagiert darauf mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung. Zudem werden die Leistungsangebote auf der Schiene optimiert und der Schienengüterverkehr in umfassende Logistikangebote eingebunden. Neue Herausforderungen resultieren auch aus der Marktöffnung für den Schienengüterverkehr in Europa, die mit dem Jahr 2007 begonnen hat. Der Notwendigkeit einer verstärkten Internationalisierung hat der DB-Konzern bereits frühzeitig mit dem Aufbau des Railion-Verbunds sowie mit zahlreichen internationalen Beteiligungen und Kooperationen Rechnung getragen.

Die Aktivitäten des DB-Konzerns im Logistikbereich sind insbesondere von den dynamischen Konsolidierungsprozessen innerhalb der Logistikbranche und weiter steigenden Kundenanforderungen betroffen. Aus einer Position der Wettbewerbsstärke sehen wir im DB-Konzern die absehbaren Konsolidierungsprozesse dabei zugleich als Chance, die Marktpositionen nicht nur zu verteidigen, sondern auch zu stärken. Der weitere Ausbau des Netzwerks wie zum Beispiel durch die Akquisitionen von BAX und StarTrans, aber auch durch die Eröffnung von Logistikzentren, steht dabei im Mittelpunkt der Aktivitäten.

Aufgrund der besonderen Natur des Geschäfts ergeben sich für das Geschäftsfeld Schenker Risiken aus der Abgabe von Unbedenklichkeitserklärungen an Luftfahrtgesellschaften, die im Einzelfall erhebliche Auswirkungen haben können. Die Regelungen zur Gewährung von Zollbürgschaften wurden in den vergangenen Jahren kontinuierlich überarbeitet und verbessert. Das Geschäftsfeld Schenker achtet darüber hinaus auf die strikte Einhaltung der landesspezifischen Vorschriften über die Sicherheitsvorkehrungen für die Beförderung von Luft- und Seefracht. Darüber hinaus sind länderbezogene Gepflogenheiten bei der Abfertigung von Sendungen zu berücksichtigen.

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

Die Entwicklung der Energiemärkte betrifft insbesondere die Aktivitäten im Vorstandsressort Personenverkehr und im Vorstandsressort Transport und Logistik. Je nach Marktconstellation ist es dabei nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben. Wir begegnen diesem Risiko durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente.

Betriebsrisiken

Der DB-Konzern betreibt im Schienenverkehr ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für die Schienenaktivitäten des DB-Konzerns. Eine deutliche Beeinträchtigung der Pünktlichkeit im Geschäftsfeld Fernverkehr verschlechtert die wahrgenommene Qualität der Dienstleistung und kann damit zu Kundenverlusten führen. Zudem hat sich der DB-Konzern selbst verpflichtet, Kunden bei Verspätungen von einem bestimmten Umfang an zu entschädigen. Hier könnte es zukünftig zu einer Verschärfung durch neue europaweite und ergänzende nationale Regelungen kommen. Im Regionalverkehr besteht das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder einer nicht ausreichend hohen Pünktlichkeit. Auch hier könnte es zukünftig gesetzliche Regelungen zu Entschädigungsleistungen geben. Im Schienengüterverkehr ist die zeitliche Zuverlässigkeit der Transporte ein wesentliches Auswahlkriterium bei der Verkehrsträgerwahl.

Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir DB-konzernweit generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend können bestimmte Faktoren, die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, allerdings nur schwer beeinflusst werden. Hier gilt das Bemühen der Begrenzung möglicher Auswirkungen.

Da die Qualität der Leistungen in hohem Maße auch von der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen und der Leistungsqualität von Partnern abhängt, führen wir im DB-Konzern einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern.

Projektrisiken

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

Wir tragen dem im DB-Konzern durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte. Für neue Projekte gilt grundsätzlich, dass eine Umsetzung erst nach abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren erfolgt.

Infrastrukturfinanzierung

Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend sind eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Insgesamt strebt der DB-Konzern mit dem Bund eine langfristig tragfähige, moderne Infrastrukturpartnerschaft an. Darin soll das unternehmerische Interesse des DB-Konzerns als Eigentümer und Betreiber der – für Dritte diskriminierungsfrei zur Verfügung stehenden – Infrastruktur mit dem grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag des Bundes für die Schieneninfrastruktur verknüpft werden. Zudem sollen auch die Abwicklungsprozesse deutlich vereinfacht werden. Hierfür will sich der DB-Konzern zur Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität des Bestandsnetzes verpflichten.

Finanzwirtschaftliche Risiken

Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese Instrumente werden im Anhang erläutert.

Rechtliche und vertragliche Risiken

Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Diese betreffen vielfach Bauprojekte oder Immobilienangelegenheiten. Für rechtliche und vertragliche Risiken wurden unter Abschätzung der jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten Rückstellungen gebildet. Die tatsächliche Inanspruchnahme dieser Rückstellungen ist davon abhängig, ob sich die Risiken in Höhe der heutigen Einschätzungen realisieren.

Allgemeine Umfeldrisiken

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

Risikoportfolio ohne bestandsgefährdende Risiken

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

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

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

Bericht des Vorstands über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

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

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

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

Nachtragsbericht

Weitere Veränderungen im Beteiligungsportfolio

Per 1. Januar 2007 haben wir unseren Anteil an der DB GesundheitsService GmbH an das Institut für Arbeits- und Sozialhygiene Stiftung (IAS) verkauft. Die IAS hielt bisher 49% der Anteile.

Struktur im Ressort Transport und Logistik weiterentwickelt

Im Vorstandsressort Transport und Logistik haben wir Anfang 2007 die Aufstellung marktorientiert angepasst. Hintergrund der Weiterentwicklung ist das strategische Ziel, die Position des DB-Konzerns als weltweit führender Transport- und Logistikdienstleister zu stabilisieren und weiter auszubauen.

Im Segment Schienengüterverkehr rücken in der neuen Struktur Produktion und Vertrieb im Schienengüterverkehr enger zusammen. Der Kombinierte Verkehr wird unter dem Markennamen »Intermodal« geführt und auf Seehafenhinterlandverkehre und die Hauptverkehrsachsen im kontinentalen Verkehr ausgerichtet. Der integrierte Marktauftritt im Segment Schenker bleibt insbesondere in den Landesgesellschaften und Regionen bestehen. Unsere Kunden haben damit nach wie vor über einen Ansprechpartner Zugang zur gesamten Leistungspalette von Schenker. Innerhalb von Schenker bündeln wir unsere Aktivitäten in den Sparten »Land Transport«, »Air/Ocean Freight« und »Contract Logistics/SCM«.

In der Berichtsstruktur betreffen die Änderungen die bisherigen Geschäftsfelder Railion und Stinnes. Die bisher im Geschäftsfeld Stinnes innerhalb der Bereiche Stinnes Freight Logistics und Stinnes Intermodal geführten Beteiligungen werden erstmalig im Zwischenbericht Januar - Juni 2007 im neuen Segment Schienengüterverkehr ausgewiesen werden.

Strategie

Mit der Bahnreform haben wir 1994 den Auftrag übernommen, die Bahn unternehmerisch auszurichten. In den ersten Jahren nach dem Start der Bahnreform lag der Schwerpunkt dabei auf der Sanierung des Schienengeschäfts verbunden mit dem Abbau des über Jahrzehnte aufgelaufenen Investitionsstaus. Durch konsequentes Kostenmanagement und kontinuierliche Prozessoptimierungen verbunden mit einer Vielzahl an Modernisierungsmaßnahmen haben wir für den DB-Konzern eine nachhaltige Verbesserung von Angebot, Qualität und Profitabilität erreicht.

Hinsichtlich des Geschäftsportfolios sind wir als integrierter Konzern aufgestellt und betrachten die Fokussierung auf miteinander verbundene Geschäftsfelder als wesentlichen Erfolgsfaktor. Das Kerngeschäft wird dabei maßgeblich durch die Eisenbahnaktivitäten im Heimatmarkt Deutschland bestimmt. Im Eisenbahngeschäft des DB-Konzerns liegt die primäre Aufgabe in der Aufrechterhaltung unserer starken Marktstellung im Personen- und Güterverkehr und in der Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene. Die vertikal integrierte Konzernstruktur ist dabei eine elementare Voraussetzung, um eine umfassende Verantwortung für die Weiterentwicklung der Schiene übernehmen zu können.

Neben der Weiterentwicklung der Eisenbahn im Heimatmarkt Deutschland haben wir sukzessive das Portfolio im europäischen Eisenbahnmarkt sowie im weltweiten Speditions- und Logistikgeschäft auf- und ausgebaut. Dabei haben wir den DB-Konzern

mit zielgerichteten Weiterentwicklungen seines Kerngeschäfts auf veränderte, anspruchsvollere Kundenanforderungen ausgerichtet. Insbesondere mit den Akquisitionen von Schenker (2002) und BAX (2006) haben wir uns zusätzliche Wachstumspotenziale für den DB-Konzern im europäischen Landverkehr, in der internationalen Luft- und Seefracht sowie in der Kontraktlogistik erschlossen. So haben wir es bereits heute geschafft, dass der DB-Konzern führende Marktpositionen in allen relevanten Verkehrsegmenten einnimmt.

DB-Konzern betreibt die Verkehrsnetzwerke der Zukunft

Die Entwicklung des DB-Konzerns zeigt, dass er die einzigartige Fähigkeit besitzt, komplexe Verkehrs- und Transportnetzwerke nachhaltig und profitabel betreiben und weiterentwickeln zu können. Diese Kompetenz werden wir auch zukünftig einsetzen, um uns im DB-Konzern weiterhin erfolgreich in einem von hoher Dynamik geprägten Markt- und Wettbewerbsumfeld zu behaupten. Große Chancen ergeben sich aus der anhaltenden Globalisierung und dem damit verbundenen starken Wachstum der globalen Warenströme sowie der Liberalisierung des europäischen Schienenverkehrsmarkts. Die zunehmende Verknappung fossiler Energien, immer stärker belastete Verkehrsinfrastrukturen und der globale Klimawandel werden die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene als besonders ressourcenschonendes und umweltfreundliches Transportmittel stärken. Die Herausforderung, von der wir im DB-Konzern besonders profitieren werden, ist die intelligente Verknüpfung der ökonomischen und ökologischen Stärken verschiedener Verkehrsträger.

Auch die EU-Osterweiterung hat neue Perspektiven geschaffen. Mit den veränderten Spielregeln in den Speditionsmärkten ist ein zusätzlicher Kostendruck im Bereich der Speditionsleistungen entstanden. Zugleich hat aber auch die Bedeutung des Heimatmarkts Deutschland als Transitland zugenommen. Dies stellt erhebliche Ansprüche an alle Verkehrsträger. Der Verkehrsträger Schiene ist dabei für eine wirtschaftliche und umweltgerechte Bewältigung der wachsenden Verkehrsströme unverzichtbar.

Für den DB-Konzern als führenden Betreiber komplexer Eisenbahnsysteme ergeben sich zudem große Chancen aus den im europäischen Umfeld anstehenden Deregulierungen: Die europäischen Mitgliedsstaaten sind dazu verpflichtet, die vollständige Liberalisierung des Schienengüterverkehrs im Jahr 2007 sicherzustellen. Im Schienenpersonenverkehr beginnt im Jahr 2010 die Marktöffnung für grenzüberschreitende Verkehre. Dadurch ergeben sich für den DB-Konzern auf der Schiene zukünftig in Europa die gleichen Möglichkeiten, die internationale Verkehrsunternehmen aufgrund des offenen Marktzugangs bereits seit Jahren aktiv in Deutschland wahrnehmen.

Mit seiner Erfahrung als Betreiber komplexer Verkehrsnetzwerke und langjähriger Partner der öffentlichen Hand ist der DB-Konzern bereits heute ein gefragter Partner bei der Entwicklung und dem Betrieb von Verkehrsnetzen, insbesondere in den sich öffnenden osteuropäischen Märkten. Der DB-Konzern wird auch diesen Zweig zukünftig weiter ausbauen.

Das Angebot hochwertiger und zuverlässiger End-to-End-Transportdienstleistungen unter Einbindung aller Verkehrsträger sowie ergänzender Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen ist eine weitere Kernkompetenz des DB-Konzerns. Dies ist mit Blick auf die heutigen und zukünftigen Kundenanforderungen von großer Bedeutung.

Die Globalisierung der industriellen Strukturen mit weit reichenden Standortverlagerungen lässt weiterhin ein im Vergleich zur BIP-Entwicklung überproportionales Wachstum des Transport- und Logistiksektors erwarten. Hieran werden mittelfristig aber nur Unternehmen partizipieren können, die ihren Kunden umfassende globale Logistikdienstleistungen anbieten. Im Personenverkehr besteht zunehmend die Notwendigkeit, verschiedene Verkehrsträger intelligent zu vernetzen und so integrierte Angebote zu ermöglichen. Auch hier verfügt der DB-Konzern über ein einzigartiges Know-how, verkehrsträgerübergreifende Angebote zu konzipieren und umzusetzen.

Vor diesem Hintergrund verfolgen wir das Ziel, den DB-Konzern zum führenden Betreiber von Verkehrsnetzwerken zu entwickeln. Dazu werden wir unser Kerngeschäft weiter optimieren, mit integrierten Angeboten die Systemstärken verschiedener Verkehrsträger kombinieren und die Schnittstellen zu den vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsstufen verbessern. Wo Engpässe bestehen und zusätzliche Potenziale vorhanden sind, wird der DB-Konzern seine Verkehrsnetzwerke weiter ausbauen.

Integrierte Mobilität in Deutschland und Positionierung in Europa

Im schienengebundenen Personenverkehr in Europa ist mit weiterem Wachstum zu rechnen. Die Liberalisierung der Märkte im Schienenpersonennah- und -fernverkehr hat begonnen, ist aber europaweit unterschiedlich weit fortgeschritten. Im Schienenpersonenfernverkehr übernimmt Deutschland mit seinem offenen Marktzugang eine ausgesprochene Vorreiterrolle im europäischen Umfeld. Im Nahverkehr werden dagegen auch in anderen Ländern zunehmend Verkehre ausgeschrieben.

Vor diesem Hintergrund hat die Verteidigung der Position im Heimatmarkt Deutschland weiterhin Priorität. Dies bedeutet sowohl eine Weiterentwicklung der einzelnen Geschäftsfelder Fernverkehr, Regio und Stadtverkehr als auch deren engere Vernetzung und die Schaffung verkehrsträgerübergreifender Mobilitätsangebote, einschließlich der Back-up-Systeme in den Bereichen Information, Ticketing und Abrechnung.

Mit der Weiterentwicklung der BahnCard zur Mobilitätskarte, durchgehenden Tarifen bis in die Verkehrsverbünde hinein sowie den Aktivitäten von DB Carsharing und »Call a Bike« erhöhen wir die Attraktivität unserer Angebote. Diese gehen zunehmend auch über Bahn und Bus hinaus. Zudem werden der grenzüberschreitende Verkehr weiter ausgebaut und gegebenenfalls Markteintrittschancen im Ausland zur schrittweisen Internationalisierung unserer Aktivitäten wahrgenommen. Entsprechend wird auch die Weiterentwicklung von »www.bahn.de« zu einer umfassenden Mobilitäts-Buchungsplattform mit europaweiten Zugverbindungen sowie nahezu allen Verbindungen im deutschen öffentlichen Nahverkehr forciert.

Im Geschäftsfeld Fernverkehr ist das Ziel, ein wettbewerbsstarkes Angebot von schnellen, stark frequentierten Verbindungen zwischen deutschen Ballungsräumen und ins europäische Ausland zu gewährleisten. Wir setzen dabei auf die klassischen Systemvorteile der Bahn: zügiges und entspanntes Reisen, komfortabel von Innenstadt zu Innenstadt bei einem hohen Anteil nutzbarer Zeit. Die Angebote des DB-Konzerns zeichnen sich durch ihren offenen Systemzugang aus, der unseren Kunden ein flexibles Reiseverhalten ermöglicht. Mit Priorität werden weitere Verbesserungen der Informations- und Leistungsqualität verfolgt. Zudem werden die Service- und Preiskonzepte ebenso wie die Kundenbindungsinstrumente kontinuierlich zielgruppenorientiert weiterentwickelt. Im grenzüberschreitenden Verkehr werden die Kooperationen mit den Bahnen der Nachbarländer weiter vorangetrieben.

In den Geschäftsfeldern Regio und Stadtverkehr gilt es, weiterhin ein kostengünstiges Angebot für reibungslose Mobilität in Stadt und Fläche bereitzustellen. Gerade der DB-Konzern ist in besonderem Maße in der Lage, eine optimale Integration der unterschiedlichen Verkehrssysteme zu gewährleisten. Dies erfordert kontinuierliche Produktivitäts-, Qualitäts- und Leistungssteigerungen. Der deutsche Stadtverkehrsmarkt ist derzeit noch stark fragmentiert und durch kommunale Anbieter geprägt. Die allmähliche Öffnung dieses Markts lässt eine sukzessive Konsolidierung in den nächsten Jahren erwarten. Aufgrund der derzeitigen kartellrechtlichen Auffassungen sind die Kooperationsmöglichkeiten des DB-Konzerns in Deutschland begrenzt. Perspektivisch richten wir unseren Blick auf Wachstumschancen in den benachbarten europäischen Nahverkehrsmärkten und auf den Gewinn von Ausschreibungen in Deutschland.

Gewährleistung zuverlässiger, attraktiver und bezahlbarer Infrastruktur und Dienstleistungen

Die Schieneninfrastruktur bestimmt maßgeblich die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Systems Bahn. Dabei besteht die zentrale Aufgabe darin, mit einem qualitativ hochwertigen und an den Bedürfnissen der Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgerichteten Angebot einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb zu ermöglichen und so die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene zu steigern. Die Leistungsangebote und die dazugehörigen Preissysteme zur Nutzung der Infrastruktur sind diskriminierungsfrei ausgestaltet.

Für die nachhaltige Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität und einer zielgerichteten Weiterentwicklung des Schienennetzes in Deutschland strebt der DB-Konzern mit dem Bund eine langfristig tragfähige, moderne Infrastrukturpartnerschaft auf der Basis einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung an. Diese soll das unternehmerische Interesse des DB-Konzerns mit dem grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag des Bundes für die Schieneninfrastruktur verknüpfen.

Im Geschäftsfeld Netz liegt eine Herausforderung in der Steigerung der Leistungsfähigkeit für die stark wachsenden Verkehrsströme auf den Hauptmagistralen. Ein weiterer Aspekt ist die kostenoptimierte und bedarfsgerechte Modernisierung der Infrastruktur. Die Umsetzung erfolgt in der Strategie »Netz 21«. Sie bildet die strategische

Grundlage für ein qualitativ hochwertiges, zuverlässiges und sicheres Verkehrsangebot auf der Schiene. Durch ausgewählte Aus- und Neubaumaßnahmen sollen gezielt Engpässe beseitigt und die Leistung deutlich gesteigert werden. Für zukünftige Verkehrsentwicklungen sollen ausreichend Kapazitäten bereitgestellt werden. Deshalb werden unter anderem Verkehre nach ihren Geschwindigkeiten getrennt, um so zusätzliche Kapazitäten durch eine höhere Auslastung zu schaffen.

Im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe setzt der DB-Konzern in enger Zusammenarbeit mit Bund und Gebietskörperschaften den nutzungs- und bedarfsgerechten Modernisierungskurs fort. Zudem werden auch die Programme für Sicherheit, Sauberkeit und Service vorangetrieben. Hierfür werden differenzierte Entwicklungskonzepte für verschiedene Bahnhofskategorien realisiert. Die Parksituation an den großen Bahnhöfen zu verbessern ist Aufgabe der neu gegründeten Tochtergesellschaft DB BahnPark. Potenziale bestehen dabei in der Steigerung der Vermietungserlöse an gut frequentierten Standorten. Von Empfangsgebäuden mit einer schwachen Nutzung wird der DB-Konzern sich trennen. Gleichzeitig wird die Infrastruktur an den entsprechenden Verkehrsstationen bedarfsgerecht weiterentwickelt.

Im Geschäftsfeld Energie sichert der DB-Konzern die Schienenverkehrsangebote der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Angebot einer sehr hohen Versorgungssicherheit bei Bahnenergie Strom und Diesel. Durch langfristig gesicherte Beschaffungsvorteile und erfolgreiche Energiedienstleistungen wird so maßgeblich zu möglichst stabilen Energiepreisen für den Verkehrsträger Schiene trotz stark ansteigender Rohstoffpreise beigetragen.

Das Geschäftsfeld Dienstleistungen erbringt einen erheblichen Wertschöpfungsbeitrag für das Gesamtsystem Schiene durch seine qualitativ hochwertigen Aktivitäten in den Bereichen Fahrzeuginstandhaltung, Telekommunikationsservices, Facility Management und Fuhrparkmanagement. Der Schwerpunkt liegt hier unverändert in der weiteren Optimierung des Angebots.

Leistungsfähige, globale Netzwerke und Logistikkompetenz

Die internationalen Transport- und Logistikmärkte sind Wachstumsmärkte mit einer zunehmenden Tendenz zur Konsolidierung. Um dauerhaft wettbewerbsfähig und profitabel agieren zu können, ist es erforderlich, die Position des DB-Konzerns in den wesentlichen Märkten zu stärken und das aktuelle Leistungsportfolio um zusätzliche logistische Dienstleistungen zu ergänzen. Dafür wird der DB-Konzern in den nächsten Jahren seine Logistikkompetenz systematisch weiterentwickeln und den Ausbau sowie die Verknüpfung seiner Transportnetzwerke weiter vorantreiben. Vorrangiges Ziel ist die weitere Entwicklung integrierter Produkte. Auch in Zukunft werden zudem die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern weiter optimiert, zum Beispiel mit dem Ausbau der Seehafenhinterlandverkehre zur besseren Anbindung der maritimen Terminals an das europäische Schienennetz. So hat es der DB-Konzern bereits heute geschafft, führende Marktpositionen in allen relevanten Verkehrssegmenten einzunehmen.

Im europäischen Landverkehr stehen die kontinuierliche Steigerung der Leistungsfähigkeit der Netze und die Entwicklung von innovativen Produkten wie zum Beispiel bei Komplettladungsangeboten im Vordergrund. Des Weiteren werden die Angebote in der Schienenlogistik über eine engere Verzahnung mit dem Schienengüterverkehr verbessert. Ziel ist es, die aktuelle Marktführerschaft im europäischen Landverkehr zu festigen und die Netzwerkdichte in den nächsten Jahren vor allem in Süd- und Osteuropa zu erhöhen.

Durch die erfolgreiche Integration der Geschäftsaktivitäten von BAX und StarTrans konnte der DB-Konzern sein Netzwerk in Amerika und Asien weiter ausbauen. Damit hat er sich auf den wichtigen asiatischen und transpazifischen Tradelanes als einer der führenden Anbieter im Bereich der Luft- und Seefracht positioniert. Auch in Zukunft steht der weitere Ausbau des Luft- und Seefrachtnetzwerks auf den wichtigen globalen Tradelanes im Vordergrund, um weiterhin erfolgreich am Wachstum dieses Markts partizipieren zu können.

Für die Schlüsselbranchen in der Kontraktlogistik werden innovative verkehrsträgerübergreifende Produktlösungen entwickelt, mit denen es bereits gelungen ist, neue, global agierende Kunden zu gewinnen. Mit ausgeprägtem Branchen-Know-how für Automotive, Hightech Electronics, Industrial und Consumer Retail/Wholesale versetzt das Geschäftsfeld Schenker seine Kunden in die Lage, sich noch stärker als bisher auf ihre Kernkompetenzen zu konzentrieren. Wir werden unser Angebot an integrierten Supply Chain Solutions und Value Added Services auch zukünftig durch einen gezielten Ausbau der Kapazitäten verstärken.

Durch die fortschreitende Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrsmarkts nimmt zusätzlich zum bestehenden nationalen auch der internationale Wettbewerb auf der Schiene deutlich zu. Das Geschäftsfeld Railion ist im sich weiter öffnenden europäischen Markt bereits gut aufgestellt und bietet unter anderem auf der Nord-Süd-Achse von Skandinavien nach Italien durchgängige Transporte an. Erfolg versprechende Projekte wie zum Beispiel die Kooperation mit der schwedischen Güterverkehrsbahn Green Cargo wurden ebenso auf den Weg gebracht. Dies gilt auch für den Ausbau von Railion Italia. Daneben werden auch die Schnittstellen zwischen den Verkehrsträgern weiter optimiert. Dazu gehört unter anderem der Ausbau der Seehafenhinterlandverkehre zur besseren Anbindung maritimer Terminals an das europäische Schienennetz. Besonders der europäische Schienengüterverkehr wird durch diese Einbindung in leistungsfähige internationale Netzwerke profitieren.

Im Vorjahr wurde das Sanierungs- und Restrukturierungsprogramm RailPlus gestartet, um auf die Herausforderungen des steigenden Wettbewerbs im Schienengüterverkehr sowie auf zunehmende Kundenanforderungen reagieren zu können. Neben der Ausgestaltung eines neuen Geschäftsmodells und der Weiterentwicklung der Produktions- und Vertriebskonzepte liegt ein Hauptaugenmerk auf einer besseren Betreuung der Hauptkundengruppen. Das langfristige Ziel im Geschäftsfeld Railion ist es, die führende Position im schienenbasierten Transportmarkt in den Massengutmärkten in Europa zu halten.

Der Kombinierte Verkehr in Europa ist das am stärksten wachsende Segment im Schienengüterverkehr. Der DB-Konzern ist der europaweit führende Anbieter von Schienenleistungen im kombinierten Verkehr. Um diese Position zu festigen, werden die Aktivitäten systematisch weiterentwickelt. Dies erfolgt unter anderem über eine stärkere Ausrichtung auf aufkommensstarke europäische Achsen. Weiterhin bietet das Wachstum der Seehafen hinterlandverkehre große Chancen. Um dieses zu erschließen und die aktuelle Marktführerschaft in Europa zu verteidigen, wird die Präsenz in den Seehäfen verbessert und die Wertschöpfungskette über den reinen Seehafen hinterlandtransport hinaus verlängert.

Ausblick

Konjunkturelle Aussichten

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden die konjunkturellen Rahmenbedingungen in Deutschland im Jahr 2007 weiterhin positiv sein, wenn auch nicht mehr so wie im Berichtsjahr. Die Prognosen für das internationale Umfeld sind dabei unverändert günstiger als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Die nachfolgenden Einschätzungen für die Entwicklung im Jahr 2007 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen weltpolitischen Entwicklung.

Die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft dürfte sich im laufenden Geschäftsjahr etwas abschwächen, bleibt aber immer noch kräftig. Insgesamt wird das Wirtschaftswachstum in den USA voraussichtlich um etwa einen Prozentpunkt geringer sein als im Vorjahr. Auch in Japan wird die wirtschaftliche Expansion schwächer ausfallen. In China wird das Expansionstempo sein hohes Niveau nahezu beibehalten. Es wird gestützt von einem beschleunigt zunehmenden privaten Konsum bei leicht zurückgehenden Investitionen und Exporten. Das Entwicklungstempo in den übrigen ostasiatischen Ländern wird sich infolge der schwächeren Weltkonjunktur, insbesondere der zurückgehenden Nachfrage in den USA, etwas verlangsamen.

Im Euro-Raum wird die wirtschaftliche Expansion kräftig bleiben, sich jedoch infolge der nachlassenden expansiven Wirkung der Geldpolitik und des sich abschwächenden Booms der Weltwirtschaft etwas verlangsamen. Im Jahr 2007 wird die Wachstumsdynamik des realen BIP voraussichtlich auf etwa 2% zurückgehen. Die Expansion der Inlandsnachfrage wird sich verlangsamen, da die Impulse aus der Geldpolitik auslaufen und die Finanzpolitik dämpfend wirkt. Der Investitionsaufschwung wird etwas an Fahrt verlieren. Für den privaten Verbrauch ist hingegen eine relativ robuste Entwicklung wahrscheinlich. Die verfügbaren Realeinkommen werden merklich steigen, gestützt von Beschäftigungszuwächsen und höheren Lohnabschlüssen. In den EU-Mitgliedsländern Ost- und Mitteleuropas wird das Wachstum des BIP weiterhin deutlich über dem EU-Durchschnitt liegen, wenngleich sich die Dynamik vor allem wegen der konjunkturellen Verlangsamung im Euro-Raum leicht verringern dürfte.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2007 vorliegenden Prognosen eine Fortsetzung des Aufschwungs mit schwächerem Tempo erwarten. Das BIP wird im Jahresdurchschnitt um rund 1,5% zunehmen. Wesentliche Triebkraft bleiben die Ausstattungsinvestitionen. Der private Konsum dürfte schwächer zulegen, da die Realeinkommen durch die Maßnahmen der Finanzpolitik (Anhebung der Mehrwertsteuer, Senkung von Sparerfreibetrag und Entfernungspauschale, Streichung der Eigenheimzulage) um rund einen Prozentpunkt belastet werden. Auch werden die in das Jahr 2006 vorgezogenen Käufe fehlen. Die Exporte werden weniger stark zulegen, da sich die Weltkonjunktur leicht abkühlt. Die schwächer steigende Binnennachfrage wird auch den Importanstieg dämpfen. Die Inflationsrate wird trotz der Mehrwertsteuererhöhung nur leicht anziehen. Zu Jahresbeginn hat eine Vielzahl von Unternehmen zunächst auf eine Weitergabe der erhöhten Mehrwertsteuer an die Kunden verzichtet.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Im Jahr 2007 werden sich die volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland voraussichtlich leicht eintrüben. Der Außenhandel und die Inlandsnachfrage werden an Dynamik einbüßen. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt wird sich weiter erholen; die realen Einkommen und der private Konsum werden aber nur leicht zulegen können. Die Kraftstoffpreise werden voraussichtlich im Jahr 2007 weiter ansteigen, wenn auch weniger stark als im Berichtsjahr.

Vor diesem Hintergrund rechnen wir bei der Verkehrsleistung im deutschen Personenverkehrsmarkt mit Stagnation, denn die Nachfrage des MIV dürfte nicht weiter sinken und in etwa das Vorjahresniveau erreichen. Der innerdeutsche Luftverkehr dürfte dagegen um etwa 2% wachsen. Der Schienenverkehr in Deutschland erhält zwar ebenfalls nur schwache Impulse aus dem gesamtwirtschaftlichen Umfeld, wir gehen jedoch insgesamt davon aus, dass die Verkehrsleistung aufgrund des weiteren Anstiegs der Kraftstoffpreise sowie zusätzlicher Angebotsverbesserungen und Reisezeitverkürzungen leicht wächst.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt werden sich die positiven Konjunkturimpulse im Jahr 2007 abschwächen. Die Wachstumsraten im Außenhandel werden nicht mehr so stark wie im Vorjahr ausfallen. Auch der Zuwachs der Inlandsnachfrage wird sich abschwächen. Der Produktionszuwachs im verarbeitenden Gewerbe dürfte weiterhin deutlich stärker ausfallen als das gesamtwirtschaftliche Wachstum. Nach dem kräftigen Anstieg im Jahr 2006 wird die insbesondere für die Schiene bedeutende Rohstahlproduktion nicht mehr so stark zulegen können. In diesem gesamtwirtschaftlichen Umfeld erwarten wir für die Entwicklung des Güterverkehrs eine gegenüber dem Berichtsjahr abgeschwächte Wachstumsdynamik.

Die DB-konzernexternen Bahnen in Deutschland werden sowohl im Schienenpersonen- als auch im Schienengüterverkehr eine weiter wachsende Bedeutung haben. Entsprechend erwarten wir neben der intermodalen auch eine weiter zunehmende intramodale Wettbewerbsintensität.

Die internationalen Transport- und Logistikmärkte werden sich auch zukünftig positiv entwickeln. Wachstumsmärkte werden erneut die asiatischen Exportrelationen nach Amerika und Europa sein. Auch Osteuropa wird sich als weiterer Wachstumsschwerpunkt behaupten. Die anhaltende Produktionsverlagerung der Industrie in diese Länder und das wachsende Pro-Kopf-Einkommen werden zu steigenden Güterflüssen zwischen West- und Osteuropa führen.

Entwicklung der Beschaffungsmärkte

Für das laufende Geschäftsjahr erwarten wir keine prinzipiellen Engpässe auf der Beschaffungsseite. Eine entscheidende Rolle spielt die weitere Entwicklung der Energiepreise. Insgesamt erwarten wir weiter steigende Energie- und Rohstoffpreise. Abgesehen davon gehen wir auf den für uns relevanten Beschaffungsmärkten kurzfristig nicht von größeren Preisschwankungen aus. Wesentliche Zuliefer- und Dienstleistungsbranchen befinden sich aber in oder vor erheblichen strukturellen Veränderungen. Dies gilt vor allem für die Lieferantenstrukturen im Fahrzeug- oder Leit- und Sicherungstechnikbereich sowie in der Bauindustrie. Mittelfristig könnten veränderte Branchenstrukturen zu Verschlechterungen der Bezugsbedingungen führen, die primär preisliche Auswirkungen hätten. Aus den zu beobachtenden Konzentrations-tendenzen auf Ebene der Frachtführer in der See- und Luftfracht erwarten wir im Jahr 2007 noch keine wesentlichen Auswirkungen.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Auch aus den in Diskussion oder Veränderung befindlichen Rahmenbedingungen sind im Geschäftsjahr 2007 keine wesentlichen Impulse zu erwarten. Am 1. Januar 2007 tritt die vollständige Marktöffnung im Schienengüterverkehr in Europa in Kraft. Allerdings bestehen bezüglich der operativen Umsetzung in den Nachbarländern noch erhebliche Unsicherheiten. Im europäischen Vergleich nimmt Deutschland mit dem seit 1994 offenen Marktzugang zur Schieneninfrastruktur nachweislich bereits heute eine führende Position in der Liberalisierung ein. Insofern begrüßen wir alle Fortschritte in Richtung einer übergreifenden Angleichung an den national bereits erreichten Standard. Europaweite Liberalisierung des Marktzugangs ist eine wesentliche Voraussetzung zur Stärkung der Position der Eisenbahnen im intermodalen Wettbewerb für lang laufende internationale Transporte. Eine weitere verkehrspolitische Aufgabe bleibt die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger. Wir werden uns weiterhin bei allen verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

Voraussichtliche Geschäftsentwicklung der DB AG

Die Geschäftsentwicklung der DB AG wird auch im Geschäftsjahr 2007 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt sein. Ein übergreifendes Ziel im DB-Konzern ist die nachhaltige weitere Verbesserung der Ertragskraft. Angesichts positiver Erwartungen an die Entwicklung

der Konzerngesellschaften rechnen wir für das Geschäftsjahr 2007 mit einem weiteren Anstieg des Beteiligungsergebnisses. Aufgrund des Wegfalls von Sondereffekten werden das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie der Jahresüberschuss den Wert des Berichtsjahres aber voraussichtlich nicht wieder erreichen können. Gemäß unseren Erwartungen wird der DB-Konzern auch im Geschäftsjahr 2007 in der Lage sein, seinen operativen Finanzbedarf vollständig über die Innenfinanzierung abzudecken, sodass aus dem operativen Geschäft des DB-Konzerns heraus auch keine wesentliche Veränderung der Verschuldung erwartet wird. Mittelfristig wollen wir die Finanzschulden weiter zurückführen.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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

Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 8. März 2007

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Kämpfer)
Wirtschaftsprüfer

(Eggemann)
Wirtschaftsprüfer

Bilanz

Aktiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0	0
Sachanlagen	(2)	2.808	2.883
Finanzanlagen	(2)	26.211	25.770
		29.019	28.653
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	1	2
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	3.805	2.527
Wertpapiere	(5)	0	0
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		108	486
		3.914	3.015
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		80	14
		33.013	31.682

Passiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
Kapitalrücklage	(7)	5.310	5.310
Gewinnrücklagen	(8)	1.471	1.471
Bilanzverlust		-92	-1.425
		8.839	7.506
B. Rückstellungen			
	(9)	6.685	7.144
C. Verbindlichkeiten			
	(10)	17.452	16.996
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
	(11)	37	36
		33.013	31.682

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
Bestandsveränderungen		0	2
Andere aktivierte Eigenleistungen		0	1
Gesamtleistung		0	3
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	2.083	1.705
Materialaufwand	(16)	-145	-146
Personalaufwand	(17)	-421	-395
Abschreibungen		-25	-25
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	-1.065	-1.160
		427	-18
Beteiligungsergebnis	(19)	1.080	558
Zinsergebnis	(20)	-169	-163
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		1.338	377
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-5	-24
Jahresfehlbetrag/-überschuss		1.333	353
Verlustvortrag aus dem Vorjahr		-1.425	-1.778
Bilanzverlust		-92	-1.425

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
Ergebnis vor Steuern		1.338	377
Abschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		25	25
Veränderung der Pensionsrückstellungen		17	14
Cashflow vor Steuern		1.380	416
Veränderung der übrigen Rückstellungen		-476	80
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		-79	-69
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		-29	-84
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-146	-319
Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-432	40
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		218	64
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		153	148
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		-24	-53
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		36	93
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-122	-397
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		43	-209
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		359	-508
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		-1.134	308
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten und MCCP		357	340
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten und MCCP		-221	-330
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-639	-190
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		-378	-335
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(21)	486	821
Finanzmittelbestand am Jahresende	(21)	108	486

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €

	Vortrag zum 01.01.2006	Zugänge
Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1	0
	<u>1</u>	<u>0</u>
Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	2.580	8
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	482	3
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0
	<u>3.067</u>	<u>11</u>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	17	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	30	1
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	85	6
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	7	6
	<u>3.207</u>	<u>24</u>
Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	14.760	144
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	10.186	992
3. Beteiligungen	671	0
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beschäftigungsverhältnis besteht	495	2
5. Sonstige Ausleihungen	3	0
	<u>26.115</u>	<u>1.138</u>
Anlagevermögen insgesamt	<u>29.323</u>	<u>1.162</u>

		Anschaffungs- und Herstellungskosten			Abschreibungen			Buchwert	
Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2006	Vortrag zum 01.01.2006	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2006	Stand am 31.12.2006	Stand am 31.12.2005
0	0	1	-1	0	0	0	-1	0	0
0	0	1	-1	0	0	0	-1	0	0
0	-69	2.519	-110	0	0	2	-108	2.411	2.470
2	-11	476	-127	-13	0	4	-136	340	355
0	0	5	-1	-1	0	0	-2	3	4
2	-80	3.000	-238	-14	0	6	-246	2.754	2.829
0	0	17	-9	-1	0	1	-9	8	8
0	0	1	0	0	0	0	0	1	1
0	-1	30	-24	-1	0	1	-24	6	6
1	-5	87	-53	-9	0	4	-58	29	32
-3	0	10	0	0	0	0	0	10	7
0	-86	3.145	-324	-25	0	12	-337	2.808	2.883
125	0	15.029	0	0	0	0	0	15.029	14.760
495	-690	10.983	0	0	0	0	0	10.983	10.186
-125	-7	539	-345	0	0	0	-345	194	326
-495	0	2	0	0	0	0	0	2	495
0	0	3	0	0	0	0	0	3	3
0	-697	26.556	-345	0	0	0	-345	26.211	25.770
0	-783	29.702	-670	-25	0	12	-683	29.019	28.653

Anhang

für das Geschäftsjahr 2006

Der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG (DBAG) 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 unverändert.

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

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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

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

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	3
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5-50
Bahnkörper, Brücken	75
Gleisanlagen	20-25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10-50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5-20
Schienenfahrzeuge	10-30
Maschinen und maschinelle Anlagen	8-15
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2-20

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

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

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Anlagevermögen).

Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

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

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens sind zu Anschaffungskosten bewertet.

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6a EStG passiviert. Im Jahresabschluss 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.

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 werden bei Bedarf für konkrete Risiken Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB bilanziert. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50% erfasst.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Forderungen und Verbindlichkeiten aus Leistungsbeziehungen in fremder Währung werden zum Euro-Referenzkurs beziehungsweise zum amtlichen Mittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Im Rahmen der Konzernfinanzierung werden Zins- und Währungsrisiken aus offenen Fremdwährungspositionen durch derivative Finanzinstrumente abgesichert.

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

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

Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamten aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.

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

Erläuterungen zur Bilanz

(2) Anlagevermögen

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

Im Geschäftsjahr wurden keine (im Vorjahr: 35 T €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

Im Anlagebestand zum 31. Dezember 2006 werden Vermögensgegenstände in Höhe von 967 Mio. € (im Vorjahr: 989 Mio. €) ausgewiesen, die zum Aurelis-Portfolio gehören. Da das wirtschaftliche Eigentum an diesen Vermögensgegenständen aufgrund der vertraglichen Gestaltung noch nicht übergeht, sind diese – soweit noch nicht durch Aurelis veräußert – bis zum Jahr 2013 bei der DB AG zu bilanzieren. Die Entwicklung dieser Liegenschaften des Aurelis-Portfolios korrespondiert mit der unter den sonstigen Verbindlichkeiten bilanzierten Herausgabeverpflichtung (siehe Abschnitt 10).

(3) Vorräte

in Mio. €	2006	2005
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	0
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	2
Insgesamt	1	2

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2006	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2005
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	175	8	184
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.240	175	1.724
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	175
Sonstige Vermögensgegenstände	389	25	444
Insgesamt	3.805	208	2.527

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 24 Mio. € (im Vorjahr: 57 Mio. €).

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

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

(5) Wertpapiere

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens betragen 27.441,29 €.

(6) Gezeichnetes Kapital

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

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beläuft sich auf unverändert 5.310 Mio. €.

(8) Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen belaufen sich auf unverändert 1.471 Mio. €.

(9) Rückstellungen

in Mio. €	2006	2005
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	125	108
Steuerrückstellungen	423	416
Sonstige Rückstellungen	6.137	6.620
Insgesamt	6.685	7.144

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 16 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €) zugeführt. Darunter werden arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 6 Mio. € ausgewiesen.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2006	2005
Verpflichtungen im Personalbereich	111	126
Restrukturierungsmaßnahmen	554	553
Ökologische Altlasten	2.359	2.428
Rückgabeverpflichtungen	272	274
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	1.024	1.053
Übrige Risiken	1.817	2.186
Insgesamt	6.137	6.620

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

Die Rückstellungen für ökologische Altlasten beziehen sich in erster Linie auf die Beseitigung von vor dem 1. Juli 1990 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Hierfür wurde bereits in der Eröffnungsbilanz der Deutschen Reichsbahn ein entsprechender Betrag in Höhe von 2,9 Mrd. € zurückgestellt und unverändert in die Eröffnungsbilanz der DBAG übernommen. Rückstellungen für mögliche Rückgabeverpflichtungen wurden für Risiken aus Restitutionsansprüchen für Grundstücke im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn gebildet.

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

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

(10) Verbindlichkeiten

in Mio. €	2006	davon mit Restlaufzeit			2005
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Anleihen	67	0	46	21	67
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	268	12	256	0	489
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	7	5	0	2	5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	67	67	0	0	66
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	13.760	4.172	4.483	5.105	12.940
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.652	43	656	953	2.069
Sonstige Verbindlichkeiten	1.631	721	290	620	1.360
davon aus Steuern	(11)	(11)	(0)	(0)	(22)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(0)	(0)	(5)
Insgesamt	17.452	5.020	5.731	6.701	16.996
davon zinspflichtig	(16.170)				(15.251)

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

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, enthalten unter anderem langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, in Höhe von 1.609 Mio. € (im Vorjahr: 1.864 Mio. €). Diese Darlehen müssen aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden. Dies erfolgte durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen der Tochtergesellschaften DB Fernverkehr AG, DB Regio AG und Railion Deutschland AG.

Weitere Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

In den sonstigen Verbindlichkeiten wird zum Bilanzstichtag eine Inanspruchnahme des Multi-Currency-Commercial-Paper-Programms in Höhe von 357 Mio. € (im Vorjahr: 0 €) ausgewiesen.

In den sonstigen Verbindlichkeiten ist die Herausgabeverpflichtung aus der Aurelis-Transaktion in Höhe von 967 Mio. € (im Vorjahr: 989 Mio. €) bilanziert.

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

(11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen.

(12) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2006	2005
Bürgschafts- und Gewährleistungsverpflichtungen	477	1.498

Die DBAG hat zugunsten der Deutschen Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, für ein mit dieser im Umfang von maximal 2 Mrd. € aufgelegtes Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie abgegeben, die zum 31. Dezember 2006 mit 357 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) valutierte. Die korrespondierenden Verbindlichkeiten werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2006	2005
Bestellobligo für Investitionen	3	1
Ausstehende Einlagen	305	317
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.472	1.673
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(177)	(1)
Insgesamt	1.780	1.991

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

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die beiden nachfolgenden Tabellen zeigen zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von Nominal- und Barwerten (Stand 31. Dezember 2006), untergliedert nach Fristigkeiten:

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 6,0 %
Leasingraten		
fällig bis 1 Jahr	68	66
fällig 1 bis 5 Jahre	231	193
fällig über 5 Jahre	173	113
Insgesamt	472	372

Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2006 Leasingraten in Höhe von 68 Mio. € (im Vorjahr: 72 Mio. €) gezahlt.

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 6,0 %
Miet- und andere Drittschuldverhältnisse		
fällig bis 1 Jahr	186	180
fällig 1 bis 5 Jahre	459	393
fällig über 5 Jahre	355	217
Insgesamt	1.000	790

(14) Finanzinstrumente

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

A. Originäre Finanzinstrumente

Die DBAG hat im Rahmen des von ihr und ihrer Finanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, begebenen Debt-Issuance-Programms per 31. Dezember 2006 zwei Anleihen über gesamt 67 Mio. € (im Vorjahr: 67 Mio. €) und darüber hinaus einen Schuldschein über 51 Mio. € (im Vorjahr: 51 Mio. €) im eigenen Namen emittiert. Die Deutsche Bahn Finance B.V. hat per 31. Dezember 2006 Kredite über insgesamt 11.232 Mio. € an die DBAG ausgereicht (im Vorjahr: 10.294 Mio. €). Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DBAG.

Weiterhin bestehen langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, in Höhe von 1.609 Mio. € (im Vorjahr: 1.864 Mio. €).

Der DBAG standen per 31. Dezember 2006 garantierte Kreditfazilitäten als Back-up-Linien für das 2,0-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DBAG und der Deutschen Bahn Finance B.V. in einem Gesamtvolumen von 2.075 Mio. € (im Vorjahr: 2.501 Mio. €) zur Verfügung. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2006 in Anspruch genommen.

B. Derivative Finanzinstrumente

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

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken wurden Zinsswaps und Zins-Währungs-Swaps abgeschlossen. Die daraus resultierende Zinsdifferenz wurde periodengerecht abgegrenzt. Zukünftige Zinsdifferenzen wurden als schwebendes Geschäft nicht bilanziert. Da die Refinanzierung der Bahn auch in Währungen außerhalb des Euro-Raums erfolgte, wurden diese Positionen mithilfe von Zins-Währungs-Swaps unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu eliminieren. Die in diesem Zusammenhang getätigten Transaktionen wurden aufgrund ihres Zinssicherungscharakters (Festschreibung von Euro-Zinsen) der Rubrik Zinsänderungsrisiken zugeordnet. Im Jahr 2006 liefen einige Transaktionen aus, Neugeschäft erfolgte im Rahmen der Emissionstätigkeit.

Fremdwährungsrisiken sind von vergleichsweise geringer Bedeutung. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisentermingeschäfte abgeschlossen. Ein geringeres Volumen an kurzfristiger Refinanzierung in Fremdwährung im Vergleich zum Jahresultimo 2005 führte zu einer Reduzierung des Absicherungsbedarfs im Währungsbereich.

Energierisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieselmotorkraftstoff und Strom. Nachdem der Absicherungshorizont erweitert wurde, erhöhte sich der Bestand an Energiepreissicherungen im Vergleich zum Vorjahr deutlich. Erstmals wurden auch reine Kohle- und Gasabsicherungen durchgeführt.

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

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

Als Kreditrisiko werden mögliche Vermögensverluste durch die Nichterfüllung seitens der Vertragspartner bezeichnet (»Ausfallrisiko«). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der Geschäfte dar, bei denen Ansprüche unsererseits gegenüber den Vertragspartnern bestehen. Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der

Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimiten wird das Ausfallrisiko aktiv gesteuert. Die nachfolgende Angabe zum Kreditrisiko gibt die einfache Summe aller Einzelrisiken wieder.

Nominal- und Marktwert der Zinsderivate:

in Mio. €	2006	2005
Nominalvolumen	7.317	7.622
Marktwert der Derivate	-393	-263
Marktwertänderungen zugehöriger Grundgeschäfte	330	37
Marktwert der Bewertungseinheiten	-63	-226

Am 31. Dezember 2006 bestand das Portfolio aus Zinsderivaten im Wesentlichen aus Swaps (Zinsswaps beziehungsweise Zins-Währungs-Swaps) mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Zunahme des negativen Marktwerts der Derivate basiert zum Großteil auf der Aufwertung des Euro gegenüber den wichtigsten Währungen, das gestiegene Zinsniveau im Euro-Raum wirkte dem jedoch entgegen. Die Wertänderung der Grundgeschäfte hingegen resultiert ganz überwiegend aus Währungseffekten.

Nominal- und Marktwert der Währungsderivate:

in Mio. €	2006	2005
Nominalvolumen	476	726
Marktwert der Derivate	-1	8
Marktwertänderungen zugehöriger Grundgeschäfte	1	-8
Marktwert der Bewertungseinheiten	0	0

Die per 31. Dezember 2006 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr.

Nominal- und Marktwert der Energiederivate:

in Mio. €	2006	2005
Nominalvolumen (Dieselkraftstoff in t)	547.200	220.700
Marktwert der Derivate	-24	-1
Marktwertänderungen zugehöriger Grundgeschäfte	24	1
Marktwert der Bewertungseinheiten	0	0

in Mio. €	2006	2005
Nominalvolumen (Gas, HSL in t)	240.000	-
Marktwert der Derivate	-12	-
Marktwertänderungen zugehöriger Grundgeschäfte	12	-
Marktwert der Bewertungseinheiten	0	-

in Mio. €	2006	2005
Nominalvolumen (Kohle, BAFA in t SKE)	504.000	-
Marktwert der Derivate	-2	-
Marktwertänderungen zugehöriger Grundgeschäfte	2	-
Marktwert der Bewertungseinheiten	0	-

Das Portfolio der Dieselderivate bestand am 31. Dezember 2006 überwiegend aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr. Die Kohle- und Gassicherungen wiesen im Wesentlichen eine Laufzeit größer als ein Jahr auf.

Kreditrisiko der Zins-, Währungs- und Energiederivate:

in Mio. €	2006	2005
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Dieselderivate	30	107

Die Verringerung der Kreditrisiken im Vergleich zum Vorjahr ist durch die Wertentwicklung des Derivateportfolios begründet. Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 12 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von Aa3. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von A1 auf.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(15) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2006	2005
Konzernumlagen und übrige -verrechnungen	781	728
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	199	204
Mieten und Pachten	368	369
Übrige betriebliche Erträge	265	176
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	122	164
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	306	54
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	42	10
Insgesamt	2.083	1.705

Wesentlichen Einfluss auf die Höhe der sonstigen betrieblichen Erträge im Berichtsjahr hatte die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts zu der zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der DBAG rechtshängigen Frage, ob der Leistungsbescheid 2002 für bahnpolizeiliche Leistungen an die DBAG rechtmäßig ist. Mit Urteil vom 17. Mai 2006 hat das Bundesverwaltungsgericht letztinstanzlich zugunsten der DBAG entschieden, dass der für den Leistungszeitraum 2002 ergangene Leistungsbescheid aufzuheben ist. Darüber hinaus wurde die dem Leistungsbescheid zugrunde liegende Rechtsverordnung für unwirksam erklärt. Nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts wurden die gezahlten Beträge für die Leistungszeiträume 2002, 2003 und 2004 an die DBAG zurückerstattet. Die im Jahresabschluss 2005 für den Leistungszeitraum 2005 gebildete Rückstellung wurde erfolgswirksam aufgelöst. Mit Blick auf den gesamten Berichtszeitraum 2006 werden demnach in den sonstigen betrieblichen Erträgen 128 Mio. € als Erträge aus Auflösung von Rückstellungen und 128 Mio. € als übrige Erträge ausgewiesen.

(16) Materialaufwand

in Mio. €	2006	2005
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	24	24
Aufwendungen für bezogene Leistungen	63	61
Aufwendungen für Instandhaltungen	58	61
Insgesamt	145	146

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

(17) Personalaufwand

in Mio. €	2006	2005
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	304	278
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen		
gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	34	37
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	2
	339	317
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	74	70
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen		
gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	8	8
	82	78
davon für Altersversorgung	(25)	(23)
Insgesamt	421	395

(18) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2006	2005
Konzernverrechnungen	209	221
Mieten und Pachten	288	298
Gebühren und Beiträge	33	31
Übrige betriebliche Aufwendungen	509	592
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	14	11
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	12	7
Insgesamt	1.065	1.160

Von den übrigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 6 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €) »sonstige Steuern«.

Der Vorjahreswert bei den übrigen Aufwendungen enthält die Rückstellungsbildung für den Leistungsbescheid 2005 der Bundespolizei in Höhe von 64 Mio. €.

(19) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2006	2005
Erträge aus Beteiligungen	38	2
davon aus verbundenen Unternehmen	(37)	(1)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	53	82
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.315	834
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-326	-360
Insgesamt	1.080	558

(20) Zinsergebnis

in Mio. €	2006	2005
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	510	513
davon aus verbundenen Unternehmen	(510)	(513)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	164	120
davon aus verbundenen Unternehmen	(87)	(39)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-843	-796
davon an verbundene Unternehmen	(-606)	(-548)
Insgesamt	-169	-163

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

Im Geschäftsjahr vorgenommene Einlagen in die Kapitalrücklage von Tochtergesellschaften erfolgten im Umfang von 22 Mio. € durch Sacheinlage von Grundstücken.

(21) Finanzmittelbestand

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

Sonstige Angaben

(22) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 285 Nr. 11 HGB wird im elektronischen Bundesanzeiger bekanntgemacht.

(23) Beschäftigte

	im Jahres- durchschnitt 2006	am Jahresende 2006	im Jahres- durchschnitt 2005	am Jahresende 2005
Arbeitnehmer	5.105	5.091	5.080	5.127
Zugewiesene Beamte	935	920	991	966
Zwischensumme	6.040	6.011	6.071	6.093
Auszubildende	147	171	169	195
Insgesamt	6.187	6.182	6.240	6.288

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

(24) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

in T €	2006	2005
Gesamtbezüge des Vorstands	16.589	9.748 ¹⁾
davon fixer Anteil	(4.209)	(3.804) ¹⁾
davon erfolgsabhängiger Anteil	(12.380)	(5.944) ¹⁾
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	1.381	1.275
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	17.554	15.223
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	875	237
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	0	0
Kredite an Mitglieder des Vorstands	0	0
Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats	0	0

¹⁾ Betrag angepasst

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der folgenden Übersicht zu entnehmen.

Aufsichtsrat

Dr. Günther Saßmannshausen

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats,
Hannover

Dr. Werner Müller

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender des Vorstands der RAG AG
und der RAG Beteiligungs AG,
Mülheim an der Ruhr

a) Degussa AG (Vorsitz)¹⁾

Deutsche Steinkohle AG (Vorsitz)¹⁾

RAG Coal International AG (Vorsitz)¹⁾

RAG Immobilien AG¹⁾

STEAG AG (Vorsitz)¹⁾

b) g.e.b.b. Gesellschaft für Entwicklung,
Beschaffung und Betrieb mbH
(Vorsitz)

Stadler Rail AG (Verwaltungsrat)

Norbert Hansen*

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

a) Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft
DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Lebensversicherungsverein a.G.
(Vorsitz)

DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Sach- und HUK-Versicherungs-
verein a.G. (Vorsitz)

DEVK Vermögensvorsorge- und
Beteiligungs-AG

Georg Brunnhuber

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Oberkochen
- seit 1. Juli 2006 -

b) Kreissparkasse Ostalb (Verwaltungsrat)

Niels Lund Chrestensen

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

a) Funkwerk AG

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

Dr. Eckhard Cordes

Vorsitzender des Vorstands der
Franz Haniel & Cie. GmbH,
Düsseldorf

- vom 1. Juli bis 25. August 2006 -

a) Celesio AG (Vorsitz)
METRO AG (Vorsitz)

Rheinmetall AG

TAKKT AG

b) Air Berlin PLC, London/Groß-
britannien (Board of Directors)
Aktiebolaget SKF, Göteborg/
Schweden (Board of Directors)
FIEGE Holding Stiftung & Co. KG
(Beirat, Vorsitz)

Peter Debuschewitz*

Konzernbevollmächtigter für die Koor-
dination Berliner Bahnhöfe und Strecken
der Deutschen Bahn AG,
Taufkirchen

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

Dr.- Ing. Dr. E.h. Jürgen Großmann

Geschäftsführender Gesellschafter
der Georgsmarienhütte Holding GmbH,
Hamburg

a) Messer Group GmbH

MTU Friedrichshafen GmbH

BATIG Gesellschaft für

Beteiligungen mbH

British American Tobacco

(Germany) GmbH

British American Tobacco

(Industrie) GmbH

RAG Coal International AG

SURTECO Aktiengesellschaft (Vorsitz)

VOLKSWAGEN AG

b) ARDEX GmbH (Beirat)

Hanover Acceptances Limited,

London/Großbritannien

RAG Trading GmbH

Wilhelm Karmann GmbH

Volker Halsch

Staatssekretär a. D.,
Berlin

- bis 1. März 2006 -

Horst Hartkorn*

Vorsitzender des Betriebsrats der S-Bahn
Hamburg GmbH,
Hamburg

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

Jörg Hennerkes

Staatssekretär im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Berlin

– seit 1. Februar 2006 –

- a) Fraport AG
- b) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

Jörg Hensel*

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

- a) Railion Deutschland AG
Stinnes AG

Klaus-Dieter Hommel*

Bundsvorsitzender der Verkehrsgewerkschaft GDBA,
Frankfurt am Main

- a) Railion Deutschland AG
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G.
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
 - DEVK Pensionsfonds-AG
 - DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG

Günter Kirchheim*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Netz AG,
Essen

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

Helmut Kleindienst*

Spartenbetriebsratsvorsitzender des
Geschäftsfelds Dienstleistungen
des DB-Konzerns,
Betriebsratsvorsitzender der
DB Dienstleistungen GmbH,
Eppstein/Taunus

- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Lothar Krauß*

Stellv. Vorsitzender der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Rodenbach

- a) DB Station & Service AG
 - DB JobService GmbH
 - DB Services Technische Dienste GmbH
 - DBV-Winterthur Holding AG
 - Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
 - DB Zeitarbeit GmbH (Beirat)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. (Beirat)

Dr. Jürgen Krumnow

Ehem. Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bank AG,
Königstein/Taunus

- a) Hapag-Lloyd AG
Lenze AG
TUI AG (Vorsitz)
- b) Peek & Cloppenburg KG (Beirat)

Vitus Miller*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
Regio/Stadtverkehr,
Stuttgart

- a) DB Regio AG
DB Vertrieb GmbH
- b) DB GesundheitsService GmbH (Beirat)

Heike Moll*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats
der DB Station & Service AG,
München

- a) DB Station & Service AG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherungs Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. (Beirat)

Ralf Nagel

Staatssekretär a. D.,
Mitglied des Vorstands der PUTZ &
PARTNER Unternehmensberatung AG,
Berlin

- bis 31. Januar 2006 -
- b) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
(Beirat, Vorsitz)

Dr. Axel Nawrath

Staatssekretär im Bundesministerium
der Finanzen,
Berlin

- seit 1. März 2006 -

Dr. Bernd Pfaffenbach

Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie,
Wachtberg-Pech

- a) Deutsche Postbank AG
Lufthansa Cargo AG

Dr.- Ing. Ekkehard D. Schulz

Vorsitzender des Vorstands der
ThyssenKrupp AG,
Krefeld

- bis 30 Juni 2006 -
- a) ThyssenKrupp Automotive AG
(Vorsitz)¹⁾
ThyssenKrupp Elevator AG (Vorsitz)¹⁾
ThyssenKrupp Services AG (Vorsitz)¹⁾
AXA Konzern AG
Bayer AG
MAN AG (Vorsitz)
RAG AG
RWE AG
- b) RAG Beteiligungs-GmbH

Dr. h.c. Eggert Voscherau

Stellv. Vorsitzender des Vorstands der
BASF Aktiengesellschaft,
Neustadt

- seit 8. Dezember 2006 -
- a) BASF Schwarzheide GmbH (Vorsitz)¹⁾
CropEnergies AG (Vorsitz)
HDI Haftpflichtverband der
Deutschen Industrie VVaG
Talanx AG
- b) BASF Antwerpen NV
(Verwaltungsrat, Vorsitz)¹⁾
Nord Stream AG (Aktionärsausschuss)

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

Vorsitzender der Geschäftsführung
der SMS GmbH,
Hilchenbach-Dahlbruch

a) SMS Demag AG (Vorsitz)¹⁾

COMMERZBANK AG

Voith AG

b) Concast AG, Zürich/Schweiz

(Verwaltungsrat)

Bombardier Inc., Montreal/Kanada

Margareta Wolf

Mitglied des Deutschen Bundestags,

Rüsselsheim-Bauschheim

– bis 30 Juni 2006 –

Präsidium

Dr. Werner Müller (Vorsitz)

Norbert Hansen

Jörg Hennerkes

Günter Kirchheim

Prüfungsausschuss

Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)

Jörg Hennerkes

Helmut Kleindienst

Lothar Krauß

Personalausschuss

Dr. Werner Müller (Vorsitz)

Norbert Hansen

Jörg Hennerkes

Günter Kirchheim

Vermittlungsausschuss

nach § 27 Abs. 3 MitbestG

Dr. Werner Müller (Vorsitz)

Norbert Hansen

Jörg Hennerkes

Günter Kirchheim

* 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 2006 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Vorstand

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Vorstands,

Berlin

a) DB Netz AG (Vorsitz)¹⁾

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G.

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

Dresdner Bank AG

SAP AG

Dr. Norbert Bensele

Ressort Transport und Logistik,

Berlin

a) DB Fernverkehr AG¹⁾

DB Regio AG¹⁾

Railion Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾

Schenker AG (Vorsitz)¹⁾

Stinnes AG (Vorsitz)¹⁾

DB Services Immobilien GmbH¹⁾

RBH Logistics GmbH (Vorsitz)¹⁾

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

Partner für Berlin Holding Gesellschaft für Hauptstadt-Marketing mbH

Praktiker Bau- und Heimwerkermärkte AG

Praktiker Bau- und Heimwerkermärkte Holding AG

Sparda-Bank Berlin eG

b) IAS Institut für Arbeits- und Sozialhygiene Stiftung (Beirat)

Stefan Garber

Ressort Infrastruktur und

Dienstleistungen,

Bad Homburg

a) DB Station & Service AG (Vorsitz)¹⁾

DB Energie GmbH (Vorsitz)¹⁾

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

Roland Heinisch

Ressort Systemverbund Bahn,
Idstein
a) DB ProjektBau GmbH¹⁾

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Ressort Personenverkehr,
Weiterstadt
a) DB Fernverkehr AG (Vorsitz)¹⁾
DB Regio AG (Vorsitz)¹⁾
Railion Deutschland AG¹⁾
Schenker AG¹⁾
DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)¹⁾
S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Sach- und HUK-Versicherungs-
verein a.G.

Diethelm Sack

Ressort Finanzen und Controlling,
Frankfurt am Main
a) DB Regio AG¹⁾
Railion Deutschland AG¹⁾
Schenker AG¹⁾
Stinnes AG¹⁾
DB Services Immobilien GmbH
(Vorsitz)¹⁾

DEVK Allgemeine Lebensversiche-
rungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Lebensversicherungsverein a.G.
gbo AG
b) DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)¹⁾
EUROFIMA Europäische Gesellschaft
für die Finanzierung von Eisenbahnma-
terial, Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)¹⁾

Margret Suckale

Ressort Personal,
Berlin
a) Schenker AG¹⁾
DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB JobService GmbH (Vorsitz)¹⁾
b) DB Zeitarbeit GmbH (Beirat, Vorsitz)¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Sach- und HUK-Versicherungs-
verein a.G. (Beirat)

Dr. Otto Wiesheu

Ressort Wirtschaft und Politik,
Zolling
b) DB Sicherheit GmbH¹⁾

¹⁾ Konzerninternes Mandat

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu
bildenden Aufsichtsräten

b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und aus-
ländischen Kontrollgremien von Wirtschafts-
unternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den
31. Dezember 2006 beziehungsweise auf den
Zeitpunkt des Ausscheidens.

(25) Honorare des Abschlussprüfers

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

in T €	2006	2005
Abschlussprüfung	650	561
Sonstige Bestätigungs- oder Beratungsleistungen	1.287	1.165
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	2.321	2.568
Insgesamt	4.258	4.294

(26) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

(27) Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Gewinn- und Verlustrechnung der DBAG weist nach dem Jahresüberschuss und unter Einbeziehung des Verlustvortrags in Höhe von 1.424.476.267,50 € einen Bilanzverlust zum 31. Dezember 2006 in Höhe von 91.725.405,71 € aus, der auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Berlin, den 6. März 2007

Deutsche Bahn AG
Der Vorstand

Bericht des Aufsichtsrats



Dr. Werner Müller
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Deutschen Bahn AG

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

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr 2006 zu vier turnusmäßigen Sitzungen und einer außerordentlichen Sitzung gemeinsam mit dem Lenkungsausschuss der Bundesregierung zur Kapitalprivatisierung der Deutschen Bahn zusammen. Die Sitzungen des Aufsichtsrats wurden vorbereitend durch das Präsidium und den Prüfungsausschuss unterstützt, die jeweils zu fünf Sitzungen zusammentrafen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche und finanzielle Entwicklung der DBAG und ihrer Konzerngesellschaften, über wesentliche Geschäftsvorfälle sowie über Strategie und Planung des Unternehmens ausführlich informiert. In sämtliche Entscheidungen, die der Zustimmung des Aufsichtsrats bedurften, war der Aufsichtsrat durch intensive Erörterung unmittelbar eingebunden.

In seiner Sitzung am 30. März 2006 befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Lagebericht und dem Jahresabschluss 2005 sowie dem Konzernlagebericht und Konzernabschluss 2005 der DB AG.

Des Weiteren befasste er sich mit der Strategie und Entwicklung sowie der Fortschreibung der Geschäftsverteilung und Weiterentwicklung der Führungsstruktur des Ressorts Transport und Logistik und der Strategie für die Seehafenhinterlandverkehre. Er stimmte der Gründung einer gemeinsamen Logistikgesellschaft mit der russischen Bahn sowie Investitionsmaßnahmen im Infrastrukturbereich zu. Er verabschiedete ferner die Geschäftsordnung für den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der DB AG. Hiermit einhergehend stimmte der Aufsichtsrat der Anpassung der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat, der Geschäftsordnung für den Vorstand und der Corporate Governance Grundsätze zu.

In seiner Sitzung am 30. Juni 2006 stimmte der Aufsichtsrat insbesondere der Bildung eines Personalausschusses sowie der vorzeitigen Beendigung der Beteiligung der WestLB AG an der Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG zu.

Der Stand der Entscheidung zur Kapitalprivatisierung stand im Mittelpunkt der Sitzung des Aufsichtsrats am 6. September 2006. Ferner stimmte der Aufsichtsrat in dieser Sitzung einer Veräußerung von Geschäftsanteilen an einer noch zu gründenden Fahrzeug-Gesellschaft an die ÖBB-Personenverkehr AG sowie einigen Infrastrukturprojekten zu.

In seiner Sitzung am 8. Dezember 2006 stimmte der Aufsichtsrat der Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2007 zu und nahm die Mittelfristplanung 2007 bis 2011 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB AG zur Kenntnis. Des Weiteren erteilte er seine Zustimmung zur Veräußerung des Anteils der DB AG an der Scandlines Aktiengesellschaft und zur Übernahme eines Anteils an der China United International Rail Containers Co., Ltd., Beijing/China.

Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

Das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand standen zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet.

Der Prüfungsausschuss erörterte in Gegenwart des Abschlussprüfers die Abschlüsse der DB AG und des DB-Konzerns und bereitete die Beschlüsse des Aufsichtsrats über den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2005 vor. Gegenstand ausführlicher Beratungen war außerdem die Wahl des Abschlussprüfers für das Geschäftsjahr 2006. Er befasste sich insbesondere auch mit der Budgetplanung für das Jahr 2007 und der Mittelfristplanung 2007 bis 2011, den Quartalsberichten und dem Halbjahresabschluss, Fragen der Rechnungslegung, des Risikomanagements, der Integration von BAX Global und dem Thema Compliance. Der Aufsichtsrat wurde jeweils zeitnah über die Arbeit des Prüfungsausschusses unterrichtet.

Weiterhin hat der Aufsichtsrat einen Personalausschuss eingerichtet. Der Personalausschuss ist im Berichtsjahr nicht zusammengetreten.

Corporate Governance

Der Aufsichtsrat hat sich in seinen Sitzungen am 30. März und 30. Juni 2006 mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance Grundsätze der DB AG beschäftigt und diese entsprechend der Weiterentwicklung des Deutschen Corporate Governance Kodex fortgeschrieben. Ferner hat er in seiner Sitzung am 8. Dezember 2006 die Effizienz seiner Tätigkeit überprüft.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2006 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 27. März 2007 Gegenstand der Sitzung des Prüfungsausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 28. März 2007 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2006 und den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2006 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

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

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

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

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

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

Als Vertreter der Anteilseigner wählte die Hauptversammlung am 30. Juni 2006 die Herren Georg Brunnhuber, Mitglied des Deutschen Bundestags, und Dr. Eckhard Cordes, Vorsitzender des Vorstands der Franz Haniel & Cie. GmbH, mit Wirkung zum 1. Juli 2006 in den Aufsichtsrat. Herr Prof. Dr. Ekkehard D. Schulz und Frau Margareta Wolf schieden zu diesem Zeitpunkt aus dem Gremium aus.

Herr Dr. Cordes legte sein Mandat mit Wirkung zum 25. August 2006 nieder. Als Nachfolger für die Vertreter der Anteilseigner bestellte die außerordentliche Hauptversammlung am 8. Dezember 2006 Herrn Dr. Eggert Voscherau, stellvertretender Vorsitzender des Vorstands der BASF Aktiengesellschaft, mit Wirkung zum 8. Dezember 2006.

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

Mit Wirkung zum 1. Januar 2006 wurde Herr Dr. Otto Wiesheu als Nachfolger von Herrn Klaus Daubertshäuser zum Vorstandsmitglied der DBAG bestellt.

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

Berlin, im März 2007
Für den Aufsichtsrat

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'W. Müller', is centered on a white rectangular background.

Dr. Werner Müller
Vorsitzender

Kontaktinformationen

Finanzwirtschaftliche Informationen bietet Ihnen Investor Relations:

Telefon: 030 297-61666

Telefax: 030 297-61959

E-Mail: investor.relations@bahn.de

Internet: www.db.de/ir

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

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

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

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

Telefax: 030 297-61919

E-Mail: medienbetreuung@bahn.de

Internet: www.db.de/presse

Impressum

Redaktion

Deutsche Bahn Investor Relations

Produktionskoordination/ Beratung

Mentor Werbeberatung

H.-J. Dietz, Kelkheim

Gestaltung, DTP

Studio Delhi Konzept und Design,
Mainz

Lithografie

Koch Lichtsatz und Scan,
Wiesbaden

Druck

Color-Druck, Leimen

Bildnachweis

Deutsche Bahn
DB AG/Lautenschläger



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.db.de