



DB Netz AG
Geschäftsbericht 2006

Entwicklung im Geschäftsjahr 2006

Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm¹⁾



2005 zu 2006: +1,6%

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Mio. €



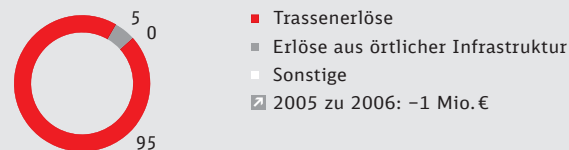
2005 zu 2006: +18,5%

Umsatzerlöse in Mio. €



2005 zu 2006: -0,0%

Umsatzstruktur in %



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2006	2005	Veränderung prozentual
Umsatz	3.863	3.864	-0,0
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	-212	-260	+18,5
Bilanzsumme	21.052	21.722	-3,1
Anlagevermögen	20.290	20.975	-3,3
Eigenkapital	5.753	5.731	+0,4
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	7.009	6.545	+7,1
Brutto-Investitionen	4.402	4.016	+9,6
Netto-Investitionen ³⁾	1.177	620	+89,8
Mitarbeiter per 31. 12.	37.565	39.163	-4,1

Leistungskennzahlen	2006	2005	Veränderung prozentual
Betriebsleistungen auf dem Netz in Mio. Trkm ¹⁾	1.005,7	989,4	+1,6
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören	(128,0)	(109,8)	+16,6
Betriebslänge in km	34.066	34.150	-0,2

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

Inhalt

2	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
7	Lagebericht
7	Überblick
7	Gesamtwirtschaftliche Lage
8	Relevante Märkte und Entwicklung der Verkehrsleistung
9	Geschäftsverlauf
10	Bilanzstruktur
13	Investitionen
13	Finanzierung
14	Mitarbeiter
15	Weitere Informationen
19	Risikobericht
21	Strategie
22	Ausblick
27	Jahresabschluss
27	Bilanz
28	Gewinn- und Verlustrechnung
29	Kapitalflussrechnung
30	Entwicklung des Anlagevermögens
32	Anhang
46	Bestätigungsvermerk
47	Wesentliche Beteiligungen
49	Bericht des Aufsichtsrats

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Dr. Volker Kefer
Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2006 war für die DB Netz AG wie selten zuvor geprägt von großen Ereignissen. Durch die Inbetriebnahme neuer Infrastruktur und die FIFA WM 2006™ waren alle Bereiche der DB Netz AG gefordert – von der Bereitstellung über den Betrieb bis hin zur Vermarktung.

Im vergangenen Jahr ging so viel neue Infrastruktur in Betrieb wie nie zuvor in der Geschichte der Bahn. Der Verkehrsträger Schiene ist in Deutschland damit deutlich attraktiver geworden, Reisezeiten haben sich verkürzt und Verkehrsangebote verbessert.

Im Süden ging im Mai die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke von Nürnberg über Ingolstadt nach München in Betrieb, in deren Bau rund 3,6 Milliarden Euro investiert wurden. Durch die neue Strecke haben wir die Voraussetzungen geschaffen, dass die Reisezeit zwischen den beiden bayrischen Metropolen Nürnberg und München nur noch rund eine Stunde beträgt und damit knapp 40 Minuten kürzer ist als zuvor. Für die Fernverkehrsverbindungen von Frankfurt nach München sparen Reisende seit dem vergangenen Jahr 30 Minuten. Die neue Hochgeschwindigkeitsstrecke wird auch vom Nahverkehr mit einem neuen Angebot genutzt: Seit Dezember 2006 sind hier die schnellsten Nahverkehrszüge Deutschlands mit Tempo 200 unterwegs. Im Nordosten nahm die Hochgeschwindigkeitsstrecke von Berlin nach Leipzig ihren Betrieb auf, die Züge fahren auf dieser Relation nun nur noch eine Stunde. Von der Hauptstadt nach München spart man nun bis zu 74 Minuten Reisezeit. Schließlich haben wir in Berlin durch

die Inbetriebnahme des neuen Hauptbahnhofs und des Nord-Süd-Tunnels das lange geplante Verkehrskonzept umgesetzt und können nun die Verkehre in Nord-Süd- wie in Ost-West-Richtung schneller und flexibler abwickeln.

Die Beispiele sind eindrucksvoller Beleg unserer regen Investitionstätigkeit. Im Jahr 2006 investierten wir inklusive Bundes- und weiterer Drittmittel 4,4 Milliarden Euro in die Schieneninfrastruktur und damit rund zehn Prozent mehr als im Vorjahr. Hinzu kamen über eine Milliarde Euro für die Instandhaltung. Neben dem Bau neuer beziehungsweise dem Ausbau bestehender Infrastruktur haben wir im Jahr 2006 wie auch in den Vorjahren intensiv am Erhalt und an der Modernisierung des bestehenden Netzes gearbeitet. Einen Schwerpunkt bildeten Maßnahmen im Schieneneroberbau sowie in der Leit- und Sicherungstechnik, wobei wir hier einer besonderen Herausforderung gegenüberstanden: Um die enormen Mehrverkehre während der FIFA WM 2006™ zuverlässig abwickeln zu können, wurden in dieser Zeit die Baumaßnahmen reduziert. Hinzu kam, dass wir in den darauf folgenden Sommerwochen ebenfalls einige Baumaßnahmen wegen der hohen Temperaturen verschieben mussten. Im Herbst wurde deshalb intensiv gebaut – an manchen Tagen waren über 700 Baustellen im Netz zu verzeichnen. Durch diese Anstrengungen konnte die Qualität der Infrastruktur auf einem hohen Niveau gehalten werden.

Wie wichtig ein leistungsfähiges Netz für die Zukunft des Schienenverkehrs in Deutschland ist, zeigen auch die Zahlen zur Verkehrsentwicklung. Im Jahr 2006 stieg die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr um zwölf und im Schienenpersonenverkehr um rund vier Prozent. Der positive Trend für den Schienenverkehr wird sich nach den vorliegenden Prognosen in den kommenden Jahren fortsetzen. Für die DB Netz AG ist dies Ansporn und Herausforderung, die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene weiter zu steigern. Aus diesem Grund werden wir auch im Jahr 2007 unsere Anstrengungen fortsetzen, hohe Qualität und Leistungsfähigkeit sicherzustellen und damit die Basis für weiteres Wachstum des Verkehrsträgers Schiene zu legen.

Dabei kommt auch der Vermarktung unserer Trassen und Anlagen sowie dem Kundenmanagement eine Schlüsselrolle zu. Im Jahr 2006 konnten wir aufgrund der neuen Infrastruktur unseren Kunden viele neue Verbindungen anbieten. Unsere Fahrplanner haben eine ganze Fülle völlig neuer Fahrpläne konstruiert. Allein während der FIFA WM 2006™ waren über 10.000 zusätzliche Züge unterwegs. Wegen des sportlichen Großereignisses und der Inbetriebnahme neuer Infrastruktur haben wir im Mai einen zusätzlichen Fahrplanwechsel durchgeführt. Für die Strecke Nürnberg–Ingolstadt–München hieß dies beispielsweise, dass im Frühsommer der Vorlaufbetrieb begann mit einzelnen Verbindungen im Fernverkehr, ab Dezember gab es ein ganz neues, vertaktetes Fahrplanprogramm, in das auch der schnelle Nahverkehr eingebunden wurde. Insgesamt hat die DB Netz AG im Jahr 2006 über eine Milliarde Trassenkilometer an ihre 350 Kunden verkauft. Dabei war der stärkste Zuwachs im Geschäft mit Bahnen, die nicht zum DB-Konzern gehören, zu verzeichnen. Hier stieg die Nachfrage um über

16 Prozent, was deutlich belegt, dass der Wettbewerb im deutschen Eisenbahnmarkt funktioniert und sich weiter positiv entwickelt. Die erhöhte Nachfrage konzentriert sich vor allem auf Hauptmagistralen in Nord-Süd-Richtung, auf das Hinterland der großen Seehäfen sowie auf Knotenpunkte im Netz.

Um sich den verändernden Marktbedingungen anzupassen, entwickelt die DB Netz AG derzeit neue Strategien und Konzepte mit dem Ziel der nachhaltigen Qualitäts- und Ergebnissteigerung. Unter dem Titel ProNetz haben wir ein umfassendes Zukunftsprogramm erstellt, um etwa die Investitions- und Instandhaltungsplanung optimal miteinander zu verzahnen. Dabei spielt die Prävention eine entscheidende Rolle, da nur so die Leistungsfähigkeit des Netzes insbesondere auf den Hauptstrecken bei steigenden Verkehren auf hohem Niveau gehalten und zugleich eine möglichst hohe Wirtschaftlichkeit erreicht werden kann. Aus diesem Grund werden wir auf diesen Strecken in den kommenden Jahren auch unsere Bautätigkeit verstärken. Eine intensive Kommunikation mit unseren Kunden über die bevorstehenden Baumaßnahmen ist dabei von zentraler Bedeutung, damit diese weiterhin zuverlässig planen und auch ihre Kunden wiederum zeitnah informieren können. Dies unterstützen gesonderte Baufahrpläne, die wir für Schwerpunktmaßnahmen erstellen. Zudem werden wir durch den Einsatz moderner Technologien unsere Effizienz beispielsweise im Betrieb gezielt weiter erhöhen und die Leistungsfähigkeit unserer Vermarktung und Fahrplanerstellung verbessern. Neben einer gesteigerten Wirtschaftlichkeit erwarten wir durch diese Maßnahmen auch ein deutliches Plus an Kunden- und Marktorientierung und ein Mehr an Service und Qualität. Auf dieser Basis wird die DB Netz AG im kommenden Jahr ihren erfolgreichen Modernisierungskurs fortsetzen und damit ihren Beitrag leisten, das Verkehrssystem Schiene im Wettbewerb der Verkehrsträger weiter erfolgreich voranzubringen.

Ihr



Dr. Volker Kefer
Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG





Überblick

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

Die DB Netz AG vermarktet Trassen und Dienstleistungen an ihre Kunden und erstellt die Fahrpläne. Das Schienennetz steht seit 1994 allen zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland diskriminierungsfrei zur Nutzung offen. Die Zahl der Kunden, die Personen- und Güterverkehre auf unserem Schienennetz durchführen, nimmt kontinuierlich zu. Im Berichtsjahr waren es bereits über 350 Gesellschaften, darunter rund 330 Unternehmen, die nicht zum DB-Konzern gehören.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Netz AG insgesamt zufriedenstellend. Die Trassenachfrage stieg weiter an, der Umsatz blieb auf Vorjahresniveau, und das Ergebnis zeigte sich deutlich verbessert. Diese positive Entwicklung soll auch in den kommenden Jahren fortgeschrieben werden. Grundlage ist eine nachhaltige, zukunfts- und marktorientierte Geschäftsstrategie, die wir im Berichtsjahr unter dem Titel »ProNetz« formuliert haben. Mit einer Integration unserer Investitions- und Instandhaltungsstrategien und der konsequenten Nutzung moderner Technologien werden wir nicht nur die Qualität unserer Leistungen weiter verbessern, sondern auch die Wirtschaftlichkeit der DB Netz AG.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Hier fielen die Wachstumsimpulse im Jahr 2006 stärker aus als im Vorjahr.

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 Ausrüstungsinvestitionen. 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 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 10,8%.

Relevante Märkte und Entwicklung der Verkehrsleistung

Angesichts des seit 1994 offenen Marktzugangs zur Infrastruktur in Deutschland nutzen vermehrt Eisenbahnverkehrsunternehmen die Chancen zum Markteintritt. Im Jahr 2006 nutzten rund 350 Eisenbahnverkehrsunternehmen die Schieneninfrastruktur. Die Entwicklung der für uns maßgeblichen Größen ist abhängig von den Betriebsprogrammen unserer Kunden und dementsprechend auch von der Entwicklung auf den Verkehrsmärkten. Die von unseren Kunden im Schienenpersonen- und -güterverkehr erbrachte Betriebsleistung bestimmt die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur und damit die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen. Mit Blick auf die Verkehrsleistung sind wir dabei durch die hohe intermodale und intramodale Wettbewerbsintensität der Verkehrsmärkte beziehungsweise der darüber hinausgehenden Mobilitäts- und Logistikmärkte indirekt dem hohen Marktdruck unserer Kunden ausgesetzt.

Die Leistungsnachfrage lag im Berichtsjahr mit 1.005,7 Mio. Trassenkilometern (Trkm) um 1,6 % über dem Vorjahreswert von 989,4 Mio. Trkm. Die intensivere Nutzung der Trassen durch diese Kundengruppe wird auch in der Leistungsnachfrage ersichtlich, die im Berichtsjahr mit 128,0 Mio. Trkm um 18,2 Mio. Trkm (+16,6%) über dem Vorjahreswert lag. Von der Gesamtnachfrage entfielen 76% auf den Personen- und 24% auf den Güterverkehr.

Entwicklung im Personenverkehrsmarkt

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

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 großen Beitrag: Sowohl im Fern- und im Regional- als auch im Stadtverkehr konnten die in diesen Märkten aktiven Gesellschaften des DB-Konzerns Verkehrsleistungszuwächse erzielen. Die überwiegend im Regionalverkehr tätigen DB-konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen konnten ihre Verkehrsleistung nach DB-konzerninternen Schätzungen deutlich steigern. Dies ist im Wesentlichen auf die Übernahme bisheriger DB-Verkehre zurückzuführen.

Entwicklung im Güterverkehrsmarkt

Der Güterverkehrsmarkt in Deutschland insgesamt (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) hat sich im Jahr 2006 sehr gut entwickelt. Die Wachstumsrate der Verkehrsleistung hat sich insgesamt mehr als verdoppelt. Die Umfeldimpulse 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.

Im Vergleich der Verkehrsträger verzeichnete die Schiene insgesamt erneut die höchste Wachstumsrate. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs konnte entsprechend 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. Die Entwicklungsdynamik hat sich gegenüber dem Vorjahr jedoch abgeschwächt. Ihr Anteil am Schienengüterverkehr hat sich im Jahr 2006 weiter erhöht.

Auch im Straßengüterverkehr (deutsche LKW und ausländische LKW – ohne Kabotageverkehre in Deutschland) setzte sich der Anstieg der Verkehrsleistung auf einem leicht 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.

Geschäftsverlauf

Umsätze auf Vorjahresniveau

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 3.863 Mio. € und liegt damit auf dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 3.864 Mio. €). Mit 95% entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse. Weitere 5% entfielen auf Entgelte für die Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Beim Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, konnte mit 441 Mio. € eine Steigerung um 13,7% gegenüber dem Vorjahr erreicht und die positive Entwicklung der Vorjahre damit fortgeführt werden. Entsprechend erhöhte sich der Anteil des mit diesen Gesellschaften erzielten Umsatzes am Gesamtumsatz im Berichtsjahr auf 11% (im Vorjahr: 10%). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns sank im abgelaufenen Geschäftsjahr um 1,6% auf 3.422 Mio. €.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Mit 4.285 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 53 Mio. €. Hierzu trug maßgeblich der Anstieg der aktivierten Eigenleistungen bei, der im Wesentlichen auf einen verstärkten Bezug von aktivierungsfähigen Schienentransportleistungen sowie auf höhere Leistungen der Werke infolge des gestiegenen Bedarfs an Oberbaumaterialien zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 875 Mio. € um 35 Mio. € über dem Vorjahreswert. Diese Erhöhung geht im Wesentlichen auf Erträge aus Zuwendungen der öffentlichen Hand zurück.

Der Materialaufwand lag mit 1.602 Mio. € auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1.586 Mio. €). Hier konnten gestiegene Instandhaltungs- und Schienentransportleistungen vor allem durch geringere Aufwendungen infolge der Anpassung des Geschäftsbesorgungsvertrags mit der S-Bahn Berlin kompensiert werden.

Der Personalaufwand verringerte sich im Berichtsjahr aufgrund des Rückgangs der Zahl der Mitarbeiter um 1,3% beziehungsweise 22 Mio. € auf 1.641 Mio. €.

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,8% auf 1.017 Mio. €. Dieser Anstieg geht maßgeblich auf die außerplanmäßigen Abschreibungen von Oberbauanlagen zurück.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist hingegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine deutliche Verringerung um 34 Mio. € auf 781 Mio. € zu verzeichnen, die im Wesentlichen auf niedrigere Zuschüsse für Anlagen Dritter zurückzuführen ist.

Das Beteiligungsergebnis lag mit 10 Mio. € über dem Vorjahreswert von 3 Mio. €. Das Zinsergebnis verschlechterte sich insbesondere aufgrund der gestiegenen zinspflichtigen Verbindlichkeiten um 31 Mio. € auf -341 Mio. €.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit betrug -212 Mio. € und verbesserte sich damit gegenüber dem Vorjahr um 48 Mio. €. Das negative Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags von der Muttergesellschaft übernommen.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2006 im Vergleich zum Vorjahresende auf 21.052 Mio. € verringert. Das Anlagevermögen betrug zum Stichtag 31. Dezember 2006 20.290 Mio. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 96,4% (per 31. Dezember 2005: 96,6%), die Anlagendeckung bei 61,1% (per 31. Dezember 2005: 60,0%). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen ist per 31. Dezember 2006 auf 570 Mio. € angestiegen (per 31. Dezember 2005: 531 Mio. €). Der Anteil am Gesamtvermögen ist dementsprechend leicht auf 2,7% angestiegen (per 31. Dezember 2005: 2,4%).

Das Eigenkapital hat sich nur geringfügig um 0,4% auf 5.753 Mio. € erhöht. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich infolge des Rückgangs der Bilanzsumme leicht auf 27,3% (per 31. Dezember 2005: 26,4%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben an der Bilanzsumme einen Anteil von 31,5% (per 31. Dezember 2005: 31,6%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 36,1% (per 31. Dezember 2005: 36,8%) und die passiven Rechnungsabgrenzungsposten von 5,1% (per 31. Dezember 2005: 5,3%).

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 1.610 Mio. € um 30,7% unter dem Vorjahreswert. Ausschlaggebend für diesen Rückgang war die Verrechnung der Rückstellungen für das Projekt Nürnberg - Ingolstadt - München mit den für dieses Projekt vorgenommenen außerplanmäßigen Abschreibungen (743 Mio. €). Rückstellungen bestehen unter anderem für verlorene Planungskosten, Pensionen, Restrukturierungsmaßnahmen, Vorruhestandsregelungen sowie unterlassene Instandhaltungsmaßnahmen.

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 5.027 Mio. € (im Vorjahr: 5.261 Mio. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich auf 7.009 Mio. € (im Vorjahr: 6.545 Mio. €). Davon resultierten 5.813 Mio. € (im Vorjahr: 5.329 Mio. €) aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung, 800 Mio. € (im Vorjahr: 800 Mio. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank (EIB) und 396 Mio. € (im Vorjahr: 416 Mio. €) aus kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme erhöhte sich per 31. Dezember 2006 auf 33,3%.

Bilanzstruktur in %	2006	2005
Anlagevermögen	96,4	96,6
Umlaufvermögen	2,7	2,4
Aktiver RAP	0,9	1,0
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2006	2005
Eigenkapital	27,3	26,4
Rückstellungen	7,7	10,7
Verbindlichkeiten	59,9	57,6
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(33,3)	(30,1)
Passiver RAP	5,1	5,3
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	21.052	21.722



Investitionen

Die Brutto-Investitionen im Geschäftsjahr 2006 belaufen sich auf 4,4 Mrd. € und liegen damit um 9,6% über dem Vorjahreswert. Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, liegen bei 1,2 Mrd. € (im Vorjahr: 0,6 Mrd. €).

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren in der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Über 75% des Investitionsvolumens wurden im Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik mit knapp 0,5 Mrd. € sowie die Sanierung des Oberbaus mit 1,4 Mrd. €. Damit wird der Wert des Vorjahres um 0,2 Mrd. € überschritten.

Rund 25% des Investitionsvolumens erfolgten in Neu- und Ausbauprojekte nach dem »Bedarfsplan Schiene« des Bundes. Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren die ABS/NBS Nürnberg – Ingolstadt – München mit 115 Mio. € und ABS/NBS Karlsruhe – Basel mit 90 Mio. € sowie VDE (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit) 8.2 Erfurt – Halle/Leipzig mit 76 Mio. €.

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

Finanzierung

Finanzpolitik

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

Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich bei Brutto-Investitionen in Höhe von 4.402 Mio. € im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 1.088 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen und Zinslosen Darlehen. Der Finanzbedarf wurde im Wesentlichen durch Erhöhung der Konzernfinanzierung abgedeckt.

Mitarbeiter

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

Die Zahl der Beschäftigten der DB Netz AG hat sich per 31. Dezember 2006 von 39.163 Mitarbeitern auf 37.565 Mitarbeiter verringert. Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb mit Fern- und Ballungsnetz sowie den Regionalnetzen, in dem rund 54% der Mitarbeiter tätig sind. Im Bereich der Instandhaltung sind derzeit rund 23% und in der Instandsetzung rund 9% unserer Mitarbeiter aktiv. Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeiter mit 38.311 Mitarbeitern um 6,4% unter dem Vorjahresniveau.

Die Verringerung der beschäftigten Mitarbeiter ist im Wesentlichen das Ergebnis unserer technischen Rationalisierungsmaßnahmen im Betriebs- und Instandhaltungsbereich. Der Personalabbau konnte insbesondere durch sozialverträgliche Maßnahmen, wie Vorruhestand und Abfindungen, sowie die Ausnutzung der natürlichen Fluktuation realisiert werden. Ferner gab es einige organisatorische Verschiebungen zwischen der DB Netz AG und anderen Konzerngesellschaften. So wurden 144 Mitarbeiter des Netz-Immobilienmanagements zu DB Services Immobilien übergeleitet, das Netz der West-FrankenBahn mit 89 Beschäftigten der DB RegioNetz Infrastruktur übergeben sowie 52 Mitarbeiter im Bereich 50 Hz an DB Energie abgegeben. Während 11 Mitarbeiter der Heißläuferortung zur DB Telematik wechselten, wurden 26 Bauherrenvertreter beziehungsweise Bauwerkprüfer von der DB Station&Service AG bei der DB Netz AG integriert.

Eine entscheidende Rolle für die erfolgreiche Entwicklung unseres Unternehmens spielen qualifizierte und motivierte Fach- und Führungskräfte. Daher bildet die Entwicklungsplanung und ganzheitliche Qualifizierung unserer Mitarbeiter einen bedeutenden Schwerpunkt der Arbeit im Personalmanagement. Das im Berichtsjahr weiter ausgebauten Kompetenzmanagement ist in der DB Netz AG ein wichtiges Instrument zur Ermittlung der Qualifizierungsbedarfe von Mitarbeitern. Im Rahmen des Managementplanungsprozesses wurden auch im Jahr 2006 mit Potenzialträgern für künftige Führungsaufgaben individuelle Entwicklungsmaßnahmen diskutiert und vereinbart. Mit speziellen Potenzialträgerprogrammen werden zum Beispiel die Nachwuchsführungskräfte optimal auf ihre künftige Führungsaufgabe vorbereitet. Zur Gewinnung und Bindung von Nachwuchsingenieuren wird neben der Facharbeiterausbildung für den akademischen Nachwuchs ein attraktives Ausbildungsmodell angeboten. Beim »Berufsintegrierenden Studiengang« studieren Abiturienten an einer kooperierenden Universität oder Fachhochschule Bauingenieurwesen, Elektrotechnik oder Wirtschaftsingenieurwesen. Gleichzeitig absolvieren sie bei der DB Netz AG eine Berufsausbildung in einem anerkannten Ausbildungsberuf. Dafür wurde im Jahr 2006, neben den bereits existierenden, eine neue Kooperation mit der Fachhochschule Erfurt geschlossen.

Weitere Informationen

Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München: Infrastrukturprojekt der Superlative in der Mitte Bayerns

Mit den Inbetriebnahmen der Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt am 28. Mai 2006 und der Ausbaustrecke Ingolstadt – München am 10. Dezember 2006 ist eines der größten Infrastrukturprojekte in der Geschichte der Deutschen Bahn ans Netz gegangen. Die 171 km lange Verbindung zwischen den Wirtschaftszentren München und Nürnberg ist in Teilen für Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h ausgelegt. Sie bildet damit die Grundlage für hochattraktive Angebote im Personennah- und -fernverkehr. Aufgrund ihrer Lage ist die Strecke sowohl im nationalen als auch internationalen Bahnbetrieb von Relevanz. Durch Anbindung an die Hauptmagistralen in Richtung Skandinavien im Norden, Österreich und Italien im Süden sowie die Fortsetzung des Schienenverkehrsprojekts Nürnberg – Erfurt – Halle/Leipzig – Berlin ergeben sich weitere wichtige Perspektiven. Zudem wurde mit der Neu- und Ausbaustrecke als zusätzlicher Verbindung zur Achse Stuttgart – Ulm – Augsburg die dringend erforderliche Entlastung der stark frequentierten innerdeutschen Verkehrswege in Richtung Süden zwischen Nürnberg und München realisiert.

Neuer Hauptbahnhof und Nord-Süd-Verbindung in Berlin: Verkehrsdrehscheibe für Deutschland und Europa

Ob für Reisen innerhalb Deutschlands oder in eines der Nachbarländer: Der Berliner Hauptbahnhof ging im Berichtsjahr als größter Kreuzungsbahnhof Europas in Betrieb. Er liegt nicht nur im geografischen Zentrum der Stadt, sondern ist auch das Herzstück des Bahn-Verkehrskonzepts für Berlin. Im neu gebauten, 3,4 km langen Tiergartentunnel wird der Verkehr in Nord-Süd-Richtung gebündelt. Dadurch verkürzen sich die Fahrzeiten deutlich, zum Beispiel auf den Strecken Berlin – Stralsund und Berlin – Leipzig um jeweils 40 Minuten. Die heute sehr stark befahrene Ost-West-Verbindung (Stadtbahn) wird durch den Tiergartentunnel entlastet. Diese Verbindungen schaffen ein leistungsfähiges Verkehrsnetz, das durch die Fern- und Regionalverkehrshalte an den Bahnhöfen Südkreuz, Gesundbrunnen, Spandau und Ostbahnhof komplettiert wird.

Bis zu 200 km/h auf der Ausbaustrecke Berlin – Halle/Leipzig

Zwischen Berlin und Leipzig haben wir mit Investitionen von insgesamt rund 1,7 Mrd. € die infrastrukturelle Grundlage für attraktive Angebote im Personenverkehr geschaffen. Dafür wurde die 186 km lange Strecke für bis zu 200 km/h ausgebaut und mit neuer Leit- und Sicherungstechnik ausgestattet. Seit der kommerziellen Inbetriebnahme am 28. Mai 2006 sind die ICE zwischen Leipzig und Berlin nur noch rund eine Stunde unterwegs.

Regionalnetze seit fünf Jahren auf Erfolgskurs

Im fünften Jahr nach Start der DB-Mittelstandsoffensive hat sich in unseren bundesweit zu 30 Organisationseinheiten zusammengefassten Regionalnetzen erneut viel bewegt. In den kleinen, flexiblen Geschäftseinheiten wird die Schieneninfrastruktur vor Ort gemanagt, betrieben und vermarktet. Erklärtes Ziel ist die nachhaltige Steigerung der Wirtschaftlichkeit und Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des regionalen Schienenverkehrs.

Im Berichtsjahr haben wir erneut über 600 Mio. € in die Infrastruktur der Regionalnetze investiert. Im Fokus standen die Erneuerung des Oberbaus, Beseitigung von Bahnübergängen sowie die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik. Dabei haben wir weiter konsequent auf so genannte Low-Cost-Technik gesetzt, die eigens für den Bedarf der regionalen Infrastruktur entwickelt wurde. Neben den positiven wirtschaftlichen Effekten konnte dadurch auch der eingeschlagene Kurs für mehr Wettbewerb unter den Anbietern von Stellwerkstechnik fortgesetzt werden. Im Berichtsjahr haben wir beispielsweise für Elektronische Stellwerke in Lindaunis an der Strecke Kiel – Flensburg sowie für die rheinhessischen Regionalnetzstrecken im Raum Alzey Spatenstiche durchgeführt. Beide Projekte sollen im Jahr 2008 in Betrieb gehen.

Darüber hinaus haben wir im Oktober erstmals bei der DB Netz AG auf den Strecken Sieglersdorf – Markt Erlbach und Weimar – Kranichfeld die so genannte technische Unterstützung des Zugleitbetriebs in Betrieb genommen. Diese innovative Weiterentwicklung des klassischen verfahrensgestützten Betriebsverfahrens eignet sich vor allem für Strecken, auf denen sich der Einsatz technischer Stellwerkskomponenten nicht rentiert. Auch für weitere Strecken wird der Einsatz dieses Systems, das einen rationellen und zukunftsorientierten Betrieb ermöglicht, vorbereitet.

Umschlagbahnhöfe gewinnen als Schnittstelle zwischen Schiene und Straße weiter an Bedeutung

Der Kombinierte Verkehr hat im Berichtsjahr weiter an Bedeutung gewonnen. Ziel ist, die Straße zunehmend von LKW-Kolonnen zu entlasten und den Güterverkehr stärker auf die Schiene zu verlagern. Im Zuge dessen haben wir im Berichtsjahr in unseren Umschlagbahnhöfen zahlreiche Maßnahmen umgesetzt beziehungsweise begonnen. So wurde etwa der marktgerecht ausgebaute Umschlagbahnhof Großbeeren nach einer Bauzeit von nur sieben Monaten in Betrieb genommen. Insgesamt 4,4 Mio. € flossen in die Anlage, deren Umschlagskapazität sich nach der Erweiterung auf 100.000 Ladeeinheiten verdoppelte. Durch die modulare Bauweise des Terminals sind künftige Erweiterungen bei steigender Nachfrage problemlos möglich. Damit wurden die Voraussetzungen geschaffen, Mehrverkehre für die Schiene im Raum Berlin zu gewinnen und steigende Marktnachfragen im Kombinierten Verkehr langfristig abzudecken.

Um auf den Bedarf des Markts frühzeitig zu reagieren, haben wir im Berichtsjahr zudem mit den Planungen für Erweiterungsmaßnahmen in den Umschlagbahnhöfen Köln Eifelort (3. Modul), München Riem (3. Modul) sowie für die KV-Drehscheibe Duisburg begonnen.

Rangierbahnhöfe – Drehscheiben für die europäischen Warenströme

Die Rangierbahnhöfe sind die Drehscheibe des Güterverkehrs auf der Schiene. Auf den 50 Rangierbahnhöfen der DB Netz AG werden einzelne Wagen oder Wagengruppen zu Zügen zusammengestellt, elf dieser Anlagen sind große Rangierbahnhöfe mit überregionalen Zugbildungsaufgaben.

Um den Anforderungen der zunehmenden Güterströme auf der Schiene gerecht zu werden, investieren wir im Rahmen eines bundesweit angelegten Modernisierungsprogramms rund 230 Mio. €. Im Berichtsjahr schritt die Modernisierung der Zugbildungsanlagen Gremberg Nord/Süd und Hagen-Vorhalle weiter fort. Der Bedeutung der Anlagen als zentrale Drehscheiben für den nationalen und internationalen Güterverkehr entsprechend, wurden in beiden Zugbildungsanlagen moderne Brems-, Förder- und Steuerungstechnik mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 93 Mio. € eingebaut. Zudem kamen die Bauarbeiten im östlichen Teil des Rangierbahnhofs Seelze zum Abschluss. Mehr als 23 Mio. € haben wir in den vergangenen zwei Jahren in die Modernisierung der Anlage investiert. Die neu eingebauten Gleisbremsen und Förderanlagen für die 34 Richtungsgleise der West-Ost-Gleisanlage des Rangierbahnhofs werden jetzt weitgehend automatisiert von einem Computer gesteuert. Modernste Rangiertechnik steigert die Leistungsfähigkeit des West-Ost-Systems bei höchstem Sicherheitsstandard von 135 auf rund 200 Wagen pro Stunde.

Fahrplan – Spiegelbild für fairen Wettbewerb auf Schienennetz der Bahn

Derzeit nutzen über 350 Eisenbahnverkehrsunternehmen unsere Infrastruktur – rund 330 dieser Gesellschaften gehören nicht zum DB-Konzern. Dieser europaweit einmalige Wettbewerb im Schienenverkehr spiegelt sich auch in den Trassenanmeldungen für den Jahresfahrplan 2007 wider. Auch wenn der Großteil der Bestellungen von den Unternehmen des DB-Konzerns im Personennah-, Personenfern- und Güterverkehr einging, konnten die Unternehmen, die nicht zum DB-Konzern gehören, die Zahl ihrer Anmeldungen gegenüber dem Vorjahr um weitere 2,1 Prozent auf 10.529 steigern.

Für den Jahresfahrplan 2007 gingen fristgerecht rund 47.275 Trassenanmeldungen ein. Daraus wurde unter neuen rechtlichen Rahmenbedingungen ein komplexes Gerüst aus Trassen, Fahrzeiten und Zugtypen erstellt, das den Wünschen und Anforderungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprach. Jede bis zum 10. April 2006 eingegangene Anmeldung wurde dabei gleichrangig behandelt, wobei es nicht selten zeitliche und streckenbezogene Überschneidungen gab. Rund 10.000 solcher Fälle konnten in gemeinsamer Abstimmung mit unseren Kunden während der Konstruktionsphase behoben werden. Nur sechs Fälle wurden nach vordefinierten Prioritäten geregelt. Das Höchstpreisverfahren, bei dem eine Trasse an den Meistbietenden versteigert wird, musste wie im vergangenen Jahr in keinem Fall durchgeführt werden.

Aufnahme des digitalen Zugfunks auf Basis von GSM-R

Mit dem Aufbau des Global System for Mobile Communication-Rail (GSM-R) entsteht eines der größten digitalen Mobilfunknetze für den Bahnbetrieb. Die innovative

Technik ersetzt streckenweise in einer ersten Stufe die klassischen Funktionen des Bahnbetriebsfunks – startend mit der Ablösung der Applikation Zugfunk. Als europaweit einheitlicher Standard für mobile Sprach- und Datenfunkanwendung treibt GSM-R die technologische Integration der europäischen Schienenverkehrsnetze weiter voran. Die Investition in das zunächst rund 24.500 Kilometer große GSM-R-Netz ist beispielhaft für Europa und ermöglicht weitere Anwendungen im Bereich Betriebssteuerung, Diagnose und Service.

Im Laufe des Berichtsjahres sind rund 12.700 weitere Streckenkilometer erfolgreich in Betrieb genommen worden. Damit sind zum Jahresende rund 19.000 Streckenkilometer mit digitalem Zugfunk ausgestattet.

Die bisherigen betrieblichen Erfahrungen mit der neuen Technologie sind positiv. So konnten beispielsweise neben der besseren Sprachqualität und Gesprächskontinuität auch ein schnellerer Verbindungsaufbau und eine stabilere Netzverfügbarkeit erreicht werden. Darüber hinaus ist mit dem Bau eines Zusatzstreckenpakets von rund 5.000 Streckenkilometern begonnen und eine erste Funkplanung für den Bau der Infrastruktur zur Ablösung des analogen Rangierfunks durchgeführt worden.

Markterweiterung und Kostensenkungen im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik

Um die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik voranzubringen und damit die Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit des Schienennetzes nachhaltig zu verbessern, sind im vergangenen Jahr über 40 neue Stellwerke beziehungsweise Stellwerkserweiterungen mit einem Investitionsvolumen von rund 400 Mio. € realisiert und weitere wichtige Meilensteine erreicht worden. So konnte nach mehrjähriger Entwicklungszeit ein neu entwickeltes elektronisches Stellwerk erfolgreich in Betrieb genommen werden, das durch seine innovative Technik wirtschaftliche Vorteile über die gesamte Nutzungsdauer erwarten lässt. Weitere Entwicklungsprojekte wurden gestartet, um insbesondere auf gering belasteten Strecken anforderungsgerechte, zuverlässige und kostengünstige Lösungen zu entwickeln.

Als weiterer wichtiger Meilenstein konnte ein neuer Systemvertrag für die Beschaffung elektronischer Stellwerke mit drei Systemanbietern abgeschlossen werden, der neben verbesserten wirtschaftlichen Konditionen auch die Offenlegung technischer Schnittstellen regelt. Damit wurde die Basis geschaffen, um aktiv auf eine Standardisierung und Modularisierung der Stellwerkstechnik hinzuwirken.

Beratungsgremium Netzbeirat eingerichtet

Im Januar fand in Frankfurt am Main die konstituierende Sitzung des Netzbeirats der DB Netz AG statt. Das Gremium hat die Aufgabe, das Unternehmen beim Erhalt und Ausbau des Schienennetzes zu beraten. Grundlage für die Einrichtung des Netzbeirats, der aus Vertretern von Eisenbahnverkehrsunternehmen und Aufgabenträgern des öffentlichen Personennahverkehrs besteht, ist das im August 2005 novellierte Allgemeine Eisenbahngesetz. Danach hat die Aufsichtsbehörde, das Eisenbahn-Bundes-

amt, die DB Netz AG mit der Einrichtung eines Netzbeirats beauftragt und hierfür 17 Mitglieder ausgewählt. Mit Schaffung des Gremiums haben wir auch institutionell die seit Jahren gelebte Praxis des intensiven Dialogs mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen verankert.

Risikobericht

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

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten

Markt- und Umfeldbedingungen

Zur Absicherung eines ertragsorientierten Wachstums haben wir Maßnahmenpakete implementiert, von denen wir Absicherungen oder Verbesserungen der Leistungsqualität, der Effizienz und unserer Kostenstrukturen erwarten. Wir sehen hierin Chancen für weitere Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen. Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten zudem darin, absehbare Marktconsolidierungen aus einer führenden Wettbewerbsposition aktiv gestalten zu können. Bezüglich der allgemeinen Umfeldbedingungen sind weitere Verbesserungen des relevanten gesamtwirtschaftlichen Umfelds denkbar, aber im Geschäftsjahr 2007 nur in geringerem Umfang zu erwarten.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für die DB Netz AG zählen:

- **Marktrisiken:** Sie ergeben sich im Wesentlichen indirekt, das heißt über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.
- **Betriebsrisiken:** Als Infrastrukturbetreiber verfügen wir über ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir mit systematischer Wartung, dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter, mit kontinuierlicher Sicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Für wesentliche Einzelrisiken, wie den möglichen Austausch schadhafter Betonschwellen, haben wir bilanzielle Vorsorge getroffen.
- **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina und eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der

häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten führen zu Projektrisiken, die entweder als eigene Projekte direkt oder durch die vernetzten Produktionsstrukturen mittelbar Auswirkungen auf uns haben. Unser Hauptaugenmerk legen wir weiterhin auf unsere Großprojekte, für die wir im Berichtsjahr weitere Analysen zur Konkretisierung möglicher Risiken durchgeführt haben. Als Konsequenzen identifizierter Risiken leiten wir operative Gegenmaßnahmen ein. Auch Kostenerhöhungen und auf uns zukommende Mehraufwendungen beziehen wir mit in unsere Planungsrechnungen ein.

- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB-Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzerntreasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.
- **Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen.
- **Infrastrukturfinanzierungsbeiträge des Bundes:** Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen. Zur erfolgreichen Durchführung des Investitionsprogramms sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es bereits abschließende Vereinbarungen hierfür geben konnte. Wir befinden uns hierzu in einem engen Kontakt mit dem Bund.

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

Umfassendes Risikomanagementsystem

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

Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Im Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken ab festgelegten Wesentlichkeitsgrenzen über ein Risikoportfolio mit detaillierten Einzelaufstellungen abgebildet. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden oder für die überschaubare Zukunft erkennbar.

Strategie

Die Unternehmensstrategie der DB Netz AG wird fortlaufend weiterentwickelt und den sich verändernden Rahmenbedingungen angepasst. Zentraler Impuls für die Weiterentwicklung sind Kundenanforderungen und Marktentwicklungen. Um die Attraktivität und die Marktchancen des Verkehrsträgers Schiene insbesondere für die Güterverkehrskunden weiter zu erhöhen, wird die DB Netz AG an der Steigerung ihrer Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit arbeiten. Auch die Verbesserung des wirtschaftlichen Ergebnisses bleibt ein wesentliches Ziel der DB Netz AG. Um diese Ziele zu erreichen, wurde im Berichtsjahr die Grundlage für ein Programm erarbeitet, das unter dem Titel »ProNetz« in den Folgejahren umgesetzt wird.

Der Kern der Optimierung liegt im Bereich Bereitstellen mit der so genannten 3i-Strategie, der integrierten Investitions- und Instandhaltungsstrategie. Kernpunkt dieser Strategie ist es, Planung und Einsatz der finanziellen Mittel für Instandhaltung, Neu- und Ausbau des Netzes so zu steuern, dass die Leistungsfähigkeit insbesondere der stark nachgefragten Strecken und Knoten erhöht wird. Dabei kommt auch der präventiven Instandhaltung ein hoher Stellenwert zu. Basis für diese strategische Geschäftssteuerung ist die Kategorisierung der Anlagen nach Umsatz und Auslastung, die im Berichtsjahr weit gehend vorgenommen wurde.

Bei der Vermarktung der Infrastruktur geht es darum, mittelfristig mehr Verkehre auf die Schiene zu holen und damit am Wachstum des Transportmarkts zu partizipieren. Stellhebel hierfür sind unter anderem leistungsfähigere IT-Systeme, mit deren Hilfe die Kapazitäten des Netzes noch besser ausgelastet und Kundenanforderungen schneller und flexibler umgesetzt werden können. Zusätzlich sollen attraktive Angebote und ein marktadäquates Preissystem dazu beitragen, die Erlöse zu steigern.

Im Bestandsnetz werden in Abhängigkeit knapper Investitionsmittel weiterhin Rationalisierungs- und Modernisierungsmaßnahmen durch das Elektronische-Stellwerke(ESTW)-Programm und die Einführung des European Train Control System (ETCS) vorangetrieben. Durch strategische Ansätze wie Lieferantenintegration und neue Geschäftsmodelle soll hier eine deutliche Kostensenkung realisiert werden.

Das Programm »ProNetz« basiert auf der Strategie »Netz 21« und führt diese konsequent fort. Der Schwerpunkt von »Netz 21« liegt auf dem Erhalt und der Modernisierung des bestehenden Netzes. Durch ausgewählte Aus- und Neubaumaßnahmen sollen zudem Engpässe gezielt beseitigt und die Leistung deutlich gesteigert werden. Auch der Bereitstellung ausreichender Kapazitäten für zukünftige Verkehrsentwick-

lungen trägt »Netz 21« Rechnung. Wesentlicher Ansatzpunkt im Hinblick auf die Harmonisierung der Geschwindigkeiten ist die Entmischung der Verkehre, was eine intensivere Auslastung der Strecken ermöglicht und damit gleichzeitig neue Kapazitäten schafft.

Vor dem Hintergrund geänderter Rahmenbedingungen – wie aktualisierten Verkehrsprognosen und geringeren, für Infrastrukturinvestitionen zur Verfügung stehenden Bundesmitteln – wurde eine Überprüfung von »Netz 21« gestartet. Ziel des Projekts »Weiterentwicklung Netz 21« ist die Definition einer an den Finanzierungsmöglichkeiten und den Verkehrspotenzialen ausgerichteten wirtschaftlich optimalen Zielstruktur des Netzes. Es wurden vier Kernmaßnahmen höchster Priorität zur Entschärfung der wesentlichen Netzengpässe identifiziert. Weitere notwendige Einzelmaßnahmen wurden zur Erstellung eines leistungsfähigen Zielnetzes identifiziert, das eine qualitätsgerechte Umsetzung der prognostizierten Verkehrsmengen langfristig gewährleistet.

Darüber hinaus haben wir ein Interesse daran, die erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen im Bestandsnetz kontinuierlich vorbereiten und umsetzen zu können. Dazu sind Planungssicherheit und eine Verstärkung der Mittelausstattung notwendig. Für die nachhaltige Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität und einer zielgerichteten Weiterentwicklung des Schienennetzes in Deutschland streben wir mit dem Bund eine langfristig tragfähige, moderne Infrastrukturpartnerschaft auf der Basis einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung an. Diese soll unser unternehmerisches Interesse mit dem grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag des Bundes für die Schieneninfrastruktur verknüpfen.

Internationale Ausrichtung

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

Ausblick

Konjunkturelle Aussichten

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen in Deutschland im Jahr 2007 leicht eintrüben. 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.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2007 vorliegenden Prognosen eine Fortsetzung des Aufschwungs mit abgeschwächtem Tempo erwarten. Das BIP wird im Jahresdurchschnitt um rund 1,5% zunehmen. Wesentliche Triebkraft bleiben die Ausrüstungsinvestitionen. Der private Konsum dürfte lediglich stagnieren, 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 Binnen- nachfrage wird auch den Importanstieg dämpfen. Die Inflationsrate wird infolge der Mehrwertsteuererhöhung wieder anziehen.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Im Jahr 2007 werden sich die volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland voraussichtlich leicht eintrüben. Verantwortlich dafür ist in erster Linie die Erhöhung der Mehrwertsteuer auf 19%. Die erhöhten Lebenshaltungskosten führen zu real sinkenden Einkommen; der Konsum stagniert nahezu. Die Kraftstoffpreise werden voraussichtlich auch im Jahr 2007 stärker steigen als die Lebenshaltungskosten.

Vor diesem Hintergrund rechnen wir bei der Verkehrsleistung im deutschen Personenverkehrsmarkt mit einem leichten Rückgang. Getragen wird diese Entwicklung von den erwarteten Rückgängen des MIV und des ÖSPV. Der innerdeutsche Luftverkehr dürfte dagegen um etwa 2% wachsen. Der Schienenverkehr in Deutschland erhält zwar ebenfalls nur schwache Impulse aus dem gesamtwirtschaftlichen Umfeld, aufgrund der Effekte aus dem weiteren Anstieg der Kraftstoffpreise sowie zusätzlicher Angebotsverbesserungen sollte die Verkehrsleistung aber leicht zunehmen.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt werden die positiven Konjunkturimpulse im Jahr 2007 anhalten, wenn auch etwas abgeschwächt. Die Wachstumsraten im Außenhandel werden etwas moderater ausfallen als im Vorjahr. 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 auf hohem Niveau bleiben, wenngleich auch gegenüber dem Vorjahr ein leichter Rückgang zu verzeichnen sein wird. In diesem gesamtwirtschaftlichen Umfeld erwarten wir für die Entwicklung des Güterverkehrs eine gegenüber dem Berichtsjahr leicht abgeschwächte Wachstumsdynamik.

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

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2007 sind aus den Rahmenbedingungen keine wesentlichen Impulse zu erwarten. Wir werden uns auch zukünftig bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Netz AG

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr unseren eingeschlagenen Weg konsequent fortsetzen. Der unternehmerische Fokus liegt auf der Verbesserung der Leistungsqualität. Wir gehen davon aus, dass wir uns mit den bereits abgeschlossenen oder in Umsetzung befindlichen Maßnahmenpaketen und Programmen im laufenden Jahr erfolgreich weiterentwickeln können. Vorrangiges wirtschaftliches Ziel ist die mittelfristige Stabilisierung unseres Ergebnisses. Hierfür setzen wir auch im laufenden Jahr in hohem Maße auf die Wirkung interner Maßnahmen.

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

Im laufenden Jahr liegt der Schwerpunkt in der Umsetzung des Programms »ProNetz«, das insbesondere auf die weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit der DB Netz AG abzielt und mit dem die Kapazität und Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur erhöht wird.

Erheblicher Handlungsbedarf besteht bei der Integration der Instandhaltungs- und Investitionsstrategie sowie nach wie vor bei der Modernisierung der bestehenden Infrastruktur. Aufgrund der zur Verfügung stehenden Bundeshaushaltsmittel für Investitionen in die Schienenwege können hier mittelfristig nur laufende Projekte weitergeführt werden.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2006	Erwartung 2007
Umsatzerlöse	3.863	↗ wieder steigend
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	-212	↗ deutliche Verbesserung, erstmal positiv

- **Umsatz:** Bei den Umsatzerlösen wird aus gegenwärtiger Sicht für das Geschäftsjahr 2007 ein Anstieg aufgrund höherer Trassenerlöse erwartet.
- **Ergebnis:** Aufgrund der Fortsetzung des konsequenten Sanierungskurses und der Umsetzung weiterer Ergebnissicherungsmaßnahmen gehen wir von einer weiteren deutlichen Ergebnisverbesserung im Geschäftsjahr 2007 aus.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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





Bilanz

Aktiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	336	365
Sachanlagen	(2)	19.939	20.595
Finanzanlagen	(2)	15	15
		20.290	20.975
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	104	95
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	448	423
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		18	13
		570	531
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
	(5)	192	216
		21.052	21.722

Passiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklage	(7)	4.986	4.964
		5.753	5.731
B. Rückstellungen			
	(8)	1.610	2.324
C. Verbindlichkeiten			
	(9)	12.619	12.516
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
	(10)	1.070	1.151
		21.052	21.722

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
Umsatzerlöse	(12)	3.863	3.864
Bestandsveränderungen		-1	1
Andere aktivierte Eigenleistungen		423	367
Gesamtleistung		4.285	4.232
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	875	840
Materialaufwand	(14)	-1.602	-1.586
Personalaufwand	(15)	-1.641	-1.663
Abschreibungen	(16)	-1.017	-961
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	-781	-815
		119	47
Beteiligungsergebnis	(18)	10	3
Zinsergebnis	(19)	-341	-310
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		-212	-260
Erträge aus Verlustübernahme	(27)	212	260
Jahresüberschuss		0	0

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Gewinnabführung/Verlustausgleich		-212	-260
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen*		1.017	961
Veränderung der Pensionsrückstellungen		13	8
Cashflow		818	709
Veränderung der übrigen Rückstellungen		66	-49
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge		116	-125
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen*		-18	-18
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-10	16
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-731	-493
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit		241	40
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen*		208	42
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen*		-4.377	-3.997
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		3.206	3.377
Einzahlungen aus der Übertragung der Rückstellungen für Planungskosten von der DB AG		260	0
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes		88	90
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		-345	-353
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	1
Mittelzufluss aus Investitionstätigkeit		-960	-840
Einzahlungen in die Kapitalrücklage/aus Gesellschafterzuschüssen		0	600
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter		260	183
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-70	50
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		554	-26
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten		-20	0
Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit		724	807
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		5	7
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		13	6
Finanzmittelbestand am Jahresende	(20)	18	13

* Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €

	Vortrag zum 01.01.2006	Übertragung von/an Konzern- gesellschaften	Zugänge ¹⁾	Um- buchungen	Abgänge
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Konzessionen, Rechte und ähnliche immaterielle Vermögensgegenstände	477	0	0	0	0
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	2.009	2	22	-21	-5
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	304	0	3	12	-2
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	9.944	0	109	881	-10
	12.257	2	134	872	-17
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	12.661	-12	443	529	-95
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	188	0	11	11	-2
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	770	-8	20	62	-10
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.306	-16	569	-1.474	243
	29.182	-34	1.177	0	119
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	0	0	0	0
2. Beteiligungen	0	0	0	0	0
	29	0	0	0	0
Anlagevermögen insgesamt	29.688	-34	1.177	0	119

¹⁾ Davon 22 Mio. € Zugang aus BR II (1. NRV)

²⁾ Die ausgewiesenen außerplanmäßigen Abschreibungen bei den Bahnkörpern und Bauten des Schienenwegs betreffen mit 743 Mio. € das Projekt Nürnberg - Ingolstadt - München und wirken sich im vorliegenden Jahresabschluss wegen der in gleicher Höhe erfolgten Inanspruchnahme der in den Vorjahren gebildeten Rückstellung für Projektrisiken nicht aufwandswirksam aus.

Anschaffungs- und Herstell- ungskosten							Abschreibungen		Buchwert	
Stand am 31.12.2006	Vortrag zum 01.01.2006	Übertragung von/an Konzern- gesellschaften	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Außer- planmäßige Abschrei- bungen ^{2) 3)}	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2006	Stand am 31.12.2006	Stand am 31.12.2005	
477	-112	0	-29	0	0	0	-141	336	365	
2.007	0	0	0	0	0	0	0	2.007	2.009	
317	-130	0	-12	-1	0	1	-142	175	174	
10.924	-2.040	0	-164	-757	-16	5	-2.972	7.952	7.904	
13.248	-2.170	0	-176	-758	-16	6	-3.114	10.134	10.087	
13.526	-5.942	0	-692	-17	16	73	-6.562	6.994	6.719	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
208	-113	0	-15	-1	0	2	-127	81	75	
834	-362	3	-67	-5	0	9	-422	412	408	
2.628	0	0	0	-280	0	0	-280	2.348	3.306	
30.444	-8.587	3	-950	-1.061	0	90	-10.505	19.939	20.595	
29	-14	0	0	0	0	0	-14	15	15	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
29	-14	0	0	0	0	0	-14	15	15	
30.950	-8.713	3	-979	-1.061	0	90	-10.660	20.290	20.975	

³⁾ Die ausgewiesenen außerplanmäßigen Abschreibungen bei den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau betreffen mit 280 Mio. € verlorene Planungskosten für nicht weitergeführte Bauprojekte und wirken sich im vorliegenden Jahresabschluss wegen der in gleicher Höhe erfolgten Inanspruchnahme der in den Vorjahren gebildeten Rückstellung für Planungskosten nicht aufwandswirksam aus.

Anhang

für das Geschäftsjahr 2006

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

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert.

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

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

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis 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
Bahnkörper, Brücken	75
Gleisanlagen	20-25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10-50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5-20
Schienenfahrzeuge	15-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-20

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

Finanzanlagen sind mit fortgeschriebenen Anschaffungskosten ausgewiesen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen wird die Durchschnittsmethode angewandt. Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

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

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6a EStG passiviert. Es wurden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6% p.a. ermittelt.

Analog zu den Pensionsrückstellungen werden weitere personalbezogene Rückstellungen nach versicherungsmathematischen Grundsätzen gemäß den Richttafeln von Prof. Dr. Klaus Heubeck gebildet. Die zu verwendenden Rechnungszinssätze betragen 6% p.a. für Vorruhestands- und Sterbegeldrückstellungen und 5,5% p.a. für Altersteilzeit- und Jubiläumsrückstellungen.

Alle anderen Rückstellungen sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung; darüber hinaus sind für konkrete Risiken Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB bilanziert. Die sonstigen Rückstellungen werden grundsätzlich auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden 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 bzw. zum amtlichen Mittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

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

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB AG-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes, Art. 2 § 12 ENeuOG. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB Netz AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des

zugewiesenen Beamten eine Tarifikraft 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 und dem Personalaufwand ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz

(2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 30–31 dargestellt.

Erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 4.723 Mio. € sind im Berichtsjahr von den Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden insgesamt 1.061 Mio. € (ergebniswirksam 37 Mio. € [im Vorjahr: 11 Mio. €]) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände in Höhe von 4 Mio. € enthalten.

(3) Vorräte

in Mio. €	2006	2005
Hilfs- und Betriebsstoffe	95	85
Nicht abgerechnete Lieferungen und Leistungen	9	10
Insgesamt	104	95

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 91 Mio. € (im Vorjahr: 95 Mio. €) gebildet.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2006	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2005
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	111	0	93
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	312	2	312
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	1
Sonstige Vermögensgegenstände	24	0	17
Insgesamt	448	2	423

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 71 Mio. € (im Vorjahr: 72 Mio. €).

(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

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

(6) Gezeichnetes Kapital

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

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beträgt zum Jahresende 4.986 Mio. €. In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat. Die Kapitalrücklage beinhaltet darüber hinaus eine Einlage durch die DB AG in Höhe von 600 Mio. € sowie Übertragungen von Grundvermögen durch das BEV in Höhe von 38 Mio. €.

(8) Rückstellungen

in Mio. €	2006	2005
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	166	153
Steuerrückstellungen	6	5
Sonstige Rückstellungen	1.438	2.166
Insgesamt	1.610	2.324

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 13 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: Zuführung 9 Mio. €). In den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind 5 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 4 Mio. €) aus Entgeltumwandlung (Deferred Compensation) enthalten.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2006	2005
Verpflichtungen im Personalbereich	289	314
Restrukturierungsmaßnahmen	113	110
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	48	31
Unterlassene Instandhaltungen	118	72
Rüchzahlungsverpflichtungen	316	347
Risikovorsorge für Projekte	225	985
Übrige Risiken	329	307
Insgesamt	1.438	2.166

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

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

Die Risikovorsorge für Projekte betrifft verlorene Planungskosten. Im Geschäftsjahr wurden die in den Vorjahren für das Projekt Nürnberg – Ingolstadt – München gebildeten Rückstellungen in Höhe von 743 Mio. € mit dem Anlagevermögen verrechnet.

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

(9) Verbindlichkeiten

in Mio. €	2006	davon mit Restlaufzeit			2005
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	5.027	300	1.677	3.050	5.261
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.196	396	0	800	1.216
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2	2	0	0	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	384	380	4	0	338
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.824	1.008	2.195	2.621	5.316
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	0	0	2
Sonstige Verbindlichkeiten	185	185	0	0	382
davon aus Steuern	(10)	(10)	(0)	(0)	(11)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(0)	(0)	(20)
Insgesamt	12.619	2.272	3.876	6.471	12.516
davon zinspflichtig	(7.009)				(6.545)

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

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

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber der DB AG von 5.111 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 5.182 Mio. €) enthalten. Davon mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr 4.816 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 5.063 Mio. €).

Weitere kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG bestehen in Höhe von 797 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 245 Mio. €). Hierin ist eine Verbindlichkeit aus dem Cash-Pooling von 701 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 147 Mio. €) enthalten. Diesen kurzfristigen Verbindlichkeiten stehen kurzfristige Forderungen gegen die DB AG von 255 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 311 Mio. €) gegenüber.

Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen ausschließlich Lieferungen und Leistungen. Im Übrigen bestehen Kreditlinien zum 31. Dezember 2006 in Höhe von 6.282 Mio. € (per 31. Dezember 2005: 6.858 Mio. €).

(10) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten bezieht sich im Wesentlichen (930 Mio. €) auf die im Jahr 1999 beziehungsweise 2004 erworbenen Rückzahlungsforderungen des Bundes aus Zinslosen Darlehen. Der Posten wird in Anlehnung an die Nutzungsdauer der geförderten Anlagen aufgelöst.

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

(11) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2006	2005
Bestellobligo für Investitionen	2.180	1.861
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	713	759
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(689)	(624)
Insgesamt	2.893	2.620

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

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

in Mio. €	2006	2005
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	189	186
fällig 1 bis 5 Jahre	272	318
fällig über 5 Jahre	252	255
Insgesamt	713	759

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) Umsatzerlöse

in Mio. €	2006	2005
Erlöse aus Trassenentgelten	3.652	3.649
Erlöse aus örtlicher Infrastruktur	210	214
Sonstige Umsatzerlöse	1	1
Insgesamt	3.863	3.864

(13) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2006	2005
Materialverkäufe	74	60
Leistungen für Dritte	155	169
Mieten und Pachten	66	62
Erstattung von Aufwendungen an Anlagen Dritter	91	113
Erträge im Zusammenhang mit dem Anlagevermögen (im Wesentlichen Erträge aus Zuwendungen der öffentlichen Hand)	185	109
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	20	21
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	15	23
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	10	9
Ausgleichszahlungen nach EWG-VO Nr. 1192/69	71	74
Übrige sonstige betriebliche Erträge	188	200
Insgesamt	875	840

(14) Materialaufwand

in Mio. €	2006	2005
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe	108	117
Aufwendungen für bezogene Leistungen	431	451
Aufwendungen für Instandhaltungen	1.063	1.018
Insgesamt	1.602	1.586

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

(15) Personalaufwand

in Mio. €	2006	2005
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	960	944
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	363	402
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	24	15
	1.347	1.361
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung		
für Arbeitnehmer	211	215
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	83	87
	294	302
davon für Altersversorgung	(23)	(18)
Insgesamt	1.641	1.663

In den Löhnen und Gehältern werden in Höhe von 2,4 Mio. € (im Vorjahr: 4,7 Mio. €) für Mitarbeiter übernommene Lohn- und Kirchensteuer ausgewiesen.

(16) Abschreibungen

in Mio. €	2006	2005
Planmäßige Abschreibungen	980	950
Außerplanmäßige Abschreibungen	37	11
Insgesamt	1.017	961

(17) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2006	2005
Mieten und Pachten	151	153
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten inkl. Programmierung und Systemanalyse	77	88
Konzernumlage	90	89
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	2	3
Aufwendungen aus der Zuführung zu Rückstellungen für Projektrisiken	4	4
Zuschüsse zu Anlagen Dritter	67	87
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	13	23
Beratung, Servicefunktionen, Dienstleistungen	182	170
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	195	198
Insgesamt	781	815

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

(18) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2006	2005
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	13	3
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-3	0
Insgesamt	10	3

(19) Zinsergebnis

in Mio. €	2006	2005
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	3
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(2)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-342	-313
davon an verbundene Unternehmen	(-270)	(-252)
Insgesamt	-341	-310

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

(20) Finanzmittelbestand

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

In den Finanzmittelbestand wurden definitionsgemäß nicht einbezogen die Verbindlichkeit gegenüber der DB AG aus dem Cash-Pooling in Höhe von 701 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 1.196 Mio. €.

Sonstige Angaben

(21) Mitteilung nach § 20 Aktiengesetz (AktG)

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

(22) Konzernzugehörigkeit

Die DB Netz AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in den Konzernabschluss der DB AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den Vorschriften der IAS/IFRS des IASB erstellt wurde.

Entsprechend den Befreiungsregelungen des § 291 HGB wurde kein Teilkonzernabschluss erstellt.

Zu den vom deutschen Handelsrecht abweichenden Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden im Konzernabschluss der DB AG verweisen wir auf die in deren Konzernanhang vorgenommenen Angaben. Der Konzernabschluss der DB AG wird beim elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

(23) Anteilsbesitz

Die Aufstellung über den Anteilsbesitz (§ 285 Nr. 11 HGB) wird gemäß § 287 HGB beim elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

(24) Beschäftigte

	im Jahres- durchschnitt 2006	am Jahresende 2006	im Jahres- durchschnitt 2005	am Jahresende 2005
Arbeitnehmer	26.165	25.621	28.126	26.848
Zugewiesene Beamte	12.146	11.944	12.789	12.315
Zwischensumme	38.311	37.565	40.915	39.163
Auszubildende	1.078	1.209	1.026	1.217
Insgesamt	39.389	38.774	41.941	40.380

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

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

(25) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2006 an:

Dr. Volker Kefer

Vorsitzender des Vorstands
Erlangen

– seit 1. Mai 2006 –

a) DB ProjektBau GmbH¹⁾

Roland Heinisch

Vorsitzender des Vorstands,
Mitglied des Vorstands

Deutsche Bahn AG, Idstein

– bis 31. März 2006 –

Dagmar Haase

Ressort Marketing und Vertrieb,
Bad Homburg

b) Deutsche Umschlaggesellschaft

Schiene-Straße mbH (DUSS)¹⁾

DEVK Deutsche Eisenbahn

Versicherung Lebensversicherungs-

verein a. G. (Beirat)

Klaus Junker

Ressort Betrieb,

Zirndorf

– bis 31. Dezember 2006 –

a) DB Bahnbau GmbH¹⁾ (Vorsitz)

Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH¹⁾

(Vorsitz)

Oliver Kraft

Ressort Netzinvestitionen, Fern- und
Ballungsnetz, Bad Homburg

– seit 1. Februar 2006 –

a) DB Bahnbau GmbH¹⁾

DB Services Südost GmbH¹⁾

Wolfgang Scherz

Ressort Instandsetzung, Oberursel

– bis 13. April 2006 –

a) DB Bahnbau GmbH¹⁾ (Vorsitz)

DB Services Südost GmbH¹⁾

Karl-Heinz Stroh

Ressort Personal, München

- a) DB Station&Service AG
DB Services Südost GmbH
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Dr. Matthias Zieschang

Ressort Finanzen und Controlling, Berlin

- a) DB Station&Service AG
DB Bahnbau GmbH¹⁾
DB Energie GmbH
DB ProjektBau GmbH¹⁾
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH¹⁾
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße mbH (DUSS)¹⁾ (Vorsitz)

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:

Hartmut Mehdorn

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

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

Stephan Bernhardt*

Syndicus der TRANSNET Gewerkschaft
GdED, Frankfurt am Main

Christian Bormann*

- Betriebsratsvorsitzender des Wahlbetriebs N.VII.28 der DB Netz AG, Tröbsdorf
- a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherungs Lebensversicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherungs Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.

Regina Rusch-Ziemba*

Stellvertretende Vorsitzende des
Aufsichtsrats,
Stellv. Vorsitzende der TRANSNET
Gewerkschaft GdED, Hamburg

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

Siegfried Danninger*

- Betriebsratsvorsitzender des Wahlbetriebs N.II.8 der DB Netz AG, Pöcking
- a) Sparda International GmbH (Vorsitz)
Sparda-Bank München eG (Vorsitz)
Sparda-ImmoFin-GmbH (Vorsitz)

Dr. Alexander Hedderich

Leiter Konzernentwicklung der
Deutschen Bahn AG, Berlin

Marlies Helling*

Leiterin Personalbetreuung Zentrale
der DB Netz AG, Frankfurt am Main
– bis 31. März 2006 –

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

Jochen Homann

Abteilungsleiter im Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie, Bonn
– seit 1. Januar 2007 –

Thomas Kohl

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

Ilona Lange*

Angestellte der DB Netz AG,
Bad Homburg
– seit 24. Juni 2006 –

Ingulf Leuschel

Konzernbevollmächtigter für das Land
Berlin der Deutschen Bahn AG,
Ahrensburg
– seit 15. Juli 2006 –

Dr. Richard Lutz

Leiter Konzerncontrolling der
Deutschen Bahn AG, Hönow

Peter Mießen

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

Marianne Motherby

Leiterin Recht der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Jürgen Niemann

Mitglied des Vorstands der
DB Station&Service AG, Berlin

Petra Orschekowski*

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

Dr. Matthias Schürgers

Abteilungsleiter Wirtschaftspolitik im
Bundesministerium für Wirtschaft und
Technologie, Berlin
– bis 31. Dezember 2006 –

a) Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH

Wolf-Dieter Siebert

Vorsitzender des Vorstands der
DB Station&Service AG, Berlin
– seit 12. Januar 2006 –

Volker Thürk*

Angestellter in der Niederlassung Nord
der DB Netz AG, Celle

Gerhard Wegner*

Stellv. Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG, Rastede
– vom 1. Juni bis 31. Dezember 2006 –
b) Gemeinnützige Wohnbaugesellschaft
Nord GmbH

Alois Weis*

Gewerkschaftssekretär der TRANSNET
Gewerkschaft GdED, Hösbach

Dr. Otto Wiesheu

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG, Zolling
– vom 12. Januar bis 14. Juli 2006 –

Rainer Zimmermann*

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

- * Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer
 - ¹⁾ Konzerninternes Mandat
 - a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bilden-
den Aufsichtsräten
 - b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und
ausländischen Kontrollgremien von Wirtschafts-
unternehmen
- Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den
31. Dezember 2006 beziehungsweise auf den Zeit-
punkt des Ausscheidens.

in T €	2006	2005
Gesamtbezüge des Vorstands	1.339	1.588
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	88	88

Die Angaben zu den Vorstandsbezügen sind gegenüber dem Vorjahr nur eingeschränkt vergleichbar, da im Geschäftsjahr für einige Vorstandsmitglieder Arbeitsverträge direkt mit der DB AG geschlossen wurden. Die entsprechenden Bezüge der Vorstandsmitglieder werden der DB Netz AG von der DB AG in Form von pauschalen Umlagen belastet und im sonstigen betrieblichen Aufwand ausgewiesen.

(26) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind bisher nicht eingetreten.

(27) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Frankfurt am Main, den 1. März 2007

DB Netz AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 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 2. März 2007

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Witteler)

Wirtschaftsprüfer

(ppa. Marx)

Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital, durch- gerechnet in %	Umsatz 2006 in Mio. €	Mitarbeiter am 31. 12. 2006
DB Bahnbau GmbH, Berlin	100,0	121,0	905
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	100,0	57,3	566
Deutsche Bahn Gleisbau GmbH, Duisburg	100,0	93,1	488
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin	100,0	169,0	1.192
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	75,0	35,8	424



Bericht des Aufsichtsrats



Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG

Sitzungen des Aufsichtsrats

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

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

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

Arbeitsschwerpunkte

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

In seiner Sitzung am 13. April 2006 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2005 zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat Änderungen der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Netz AG beschlossen. Diese betrafen Änderungen des Zustimmungskatalogs für den Aufsichtsrat, die Vertretungsregelung für den Vorstand sowie zustimmungspflichtige Geschäfte gegenüber dem Vorstand der Deutschen Bahn AG.

In seiner Sitzung am 13. Dezember 2006 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2007 befasst und die Budgetplanung 2007, die Mittelfristplanung 2007 bis 2011 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Netz AG zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat der Weiterentwicklung der Organisationsstruktur der DB Netz AG und der damit verbundenen Änderung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Netz AG zum 1. Juni 2007 zugestimmt.

Der Aufsichtsrat beschäftigt sich außerdem mit der Qualität des Netzes und der Pünktlichkeitsentwicklung im Personen- und Güterverkehr, den Inbetriebnahmen der Großprojekte NBS/ABS Nürnberg – Ingolstadt – München, Knoten Berlin und VDE 8.3 Berlin – Halle/Leipzig sowie dem gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, dem Land Nordrhein-Westfalen und der Deutschen Bahn AG erarbeiteten und beschlossenen Konzept für den Rhein-Ruhr-Express. Der Aufsichtsrat ließ sich des Weiteren über die mittelfristige strategische Ausrichtung der DB Netz AG unterrichten.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG per 31. Dezember 2006 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 2. April 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 sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2006 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch diese ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2006 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

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

Frau Ilona Lange wurde per Gerichtsbeschluss vom 24. April 2006 als Nachfolgerin für Frau Marlies Helling, die zum 31. März 2006 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden ist, als Vertreterin der Arbeitnehmerseite in den Aufsichtsrat bestellt.

Herr Ingulf Leuschel wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung am 12. Juli 2006 mit Wirkung zum 15. Juli 2006 als Nachfolger für Herrn Dr. Wiesheu, der sein Mandat zum 14. Juli 2006 niedergelegt hat, in den Aufsichtsrat bestellt.

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 20. Dezember 2006 wurde Herr Jochen Homann mit Wirkung zum 1. Januar 2007 als Nachfolger für Herrn Dr. Matthias Schürgers, der sein Mandat zum 31. Dezember 2006 niedergelegt hat, gewählt.

Herr Gerhard Wegner hat sein Aufsichtsratsmandat zum 31. Dezember 2006 niedergelegt.

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

Herr Roland Heinisch legte mit Wirkung zum 31. März 2006 sein Mandat als Mitglied und Vorsitzender des Vorstands der DB Netz AG nieder.

Herr Dr. Volker Kefer wurde zum 1. Juli 2006 für die Dauer von fünf Jahren zum Mitglied und Vorsitzenden des Vorstands der DB Netz AG bestellt. Herr Oliver Kraft wurde für die Zeit vom 1. Februar 2006 bis 31. Januar 2009 zum Mitglied des Vorstands der DB Netz AG für das Ressort »Netzinvestitionen, Fern- und Ballungsnetz (I.NI)« bestellt.

Frau Dagmar Haase wurde für die Zeit vom 1. Januar 2007 bis zum 31. Juli 2010 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Netz AG für das Ressort »Marketing/Vertrieb (I.NM)« bestellt.

Herr Wolfgang Scherz legte sein Mandat als Mitglied des Vorstands der DB Netz AG am 12. April 2006 mit sofortiger Wirkung nieder.

Herr Klaus Junker legte sein Mandat als Mitglied des Vorstands der DB Netz AG zum 31. Dezember 2006 nieder.

Der Aufsichtsrat dankt den Herren Heinisch, Junker und Scherz für die von ihnen geleistete Arbeit.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2006.

Frankfurt am Main, im April 2007

Für den Aufsichtsrat



Hartmut Mehdorn
Vorsitzender





Titel

Lüderbrücke im Regionalnetz Wetterau auf der Strecke zwischen Fulda und großenlüder.



Seite 5

Vorbereiten der Schienen zum Verschweißen mittels Thermitverschweißen (Gießschweißverfahren).



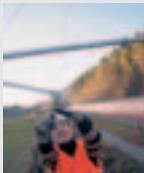
Seite 6

Eisenbahnviadukt Altenbeken auf der Strecke zwischen Warburg (Westf) und Paderborn.



Seite 12

Tunnelsicherheitsbeleuchtung im neuen Nord-Süd-Tunnel in Berlin vor der Einfahrt in den Regional- und Fernbahnhof Potsdamer Platz.



Seite 25

Oberleitungsarbeiten auf der Strecke zwischen Garmisch-Partenkirchen und Klais.



Seite 26

ICE 3 auf der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München zwischen Ingolstadt und München.



Seite 48

Schallschutzwand auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Rhein/Main zwischen Limburg und Montabaur bei Görgeshausen.



Seite 52

Lüderbrücke im Regionalnetz Wetterau. Die Brücke wurde 2006 eröffnet und ist eine von fünf Brücken auf der Strecke Alsfeld – Fulda.

DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main
www.db.de/netz

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

Der Geschäftsbericht sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar:
www.db.de/ir
www.db.de/presse

Redaktion
Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Telefon: 030 297-61666
Telefax: 030 297-61959
E-Mail: investor.relations@bahn.de
Internet: www.db.de/ir

**Produktionskoordination/
Beratung**
Mentor Werbeberatung
H.-J. Dietz, Kelkheim

Gestaltung
Studio Delhi
Konzept und Design, Mainz

DTP
LGS GmbH, Frankfurt am Main

Lithografie
Koch Lichtsatz und Scan,
Wiesbaden

Druck
Color-Druck, Leimen

Fotografie und Beratung
Max Lautenschläger, Berlin

Bildnachweis
DB AG/Lautenschläger
DB AG/Matel (S. 5)
DB AG/Klee (S. 6)
DB AG/Bedeschinski (S. 12)
DB AG/Müller-Elsner (S. 26)
T. Reimer (S. 48)



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

www.db.de/netz