



Deutsche Bahn AG 2007
**Jahresabschluss
und Lagebericht**

INHALT

2	LAGEBERICHT
2	Überblick
6	Wirtschaftliches Umfeld
9	Entwicklung auf den relevanten Märkten
14	Geschäftsentwicklung
15	Finanz- und Vermögenslage
18	Strategie
25	Nachhaltigkeit
28	Technik und Beschaffung
31	Weitere Informationen
34	Risikomanagement
40	Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen
41	Nachtragsbericht
42	Ausblick
46	JAHRESABSCHLUSS
46	Bestätigungsvermerk
47	Bilanz
48	Gewinn- und Verlustrechnung
49	Kapitalflussrechnung
50	Entwicklung des Anlagevermögens
52	Anhang
73	BERICHT DES AUFSICHTSRATS

LAGEBERICHT

Überblick

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

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

Positiv geprägt wurde das Berichtsjahr für den DB-Konzern insbesondere durch ein gutes konjunkturelles Umfeld, umfassende Angebotsverbesserungen, die ganzjährige Auswirkung der Inbetriebnahme neuer Schieneninfrastruktur sowie die starke und weiter ausgebauten Präsenz des DB-Konzerns in allen internationalen Wachstumsregionen. Damit ist es gelungen, die führenden Marktpositionen des DB-Konzerns in den relevanten Märkten zu bestätigen oder sogar auszubauen. Neben zahlreichen positiven Faktoren ist bei der Analyse aber auch zu berücksichtigen, dass es im Vorjahresvergleich einige belastende Faktoren gab. Gleich zu Beginn des Berichtsjahres schränkte der Orkan Kyrill die Schienenaktivitäten des DB-Konzerns in Deutschland stark ein. In der Mitte des Jahres entfielen die Mehrverkehre im Rahmen der FIFA WM 2006™ (DB-Effekt), der sich im Vorjahr positiv auf unsere Aktivitäten ausgewirkt hatte. In der zweiten Jahreshälfte musste der DB-Konzern durch sehr schwierige Tarifverhandlungen gehen, in deren Verlauf und Folge es zu umfangreichen Arbeitsniederlegungen und sehr großer Verunsicherung bei den Kunden gekommen ist.

KONZERNPORTFOLIO WEITER FOKUSSIERT

Im Berichtsjahr ist es dem DB-Konzern gelungen, sein Konzernportfolio durch gezielte Transaktionen weiter zu optimieren. Dabei konnte neben dem organischen Wachstum die Wettbewerbsfähigkeit insbesondere im Schienengüterverkehr weiter verbessert werden.

Zu den wesentlichen Transaktionen im Berichtsjahr gehören:

- **AKQUISITION DER EWS:** Im Juli 2007 wurde der Kaufvertrag zum Erwerb von 100 % der Geschäftsanteile der English Welsh & Scottish Railway Holdings Limited (EWS), London/Großbritannien, unterzeichnet. Der Kaufpreis beläuft sich auf 335 Mio. €. Als größte britische Güterbahn und als eines der größten Güterverkehrsunternehmen in Europa ist die EWS auf Wagenladungsverkehr in den Bereichen Energiewirtschaft, Industriegüter und Baumaterial spezialisiert. Mit ihrer Tochtergesellschaft Euro Cargo Rail ist sie auch in Frankreich aktiv. Damit ist die EWS eine sehr gute Ergänzung des europäischen Schienengüterverkehrsnetzwerks des DB-Konzerns.
- **AKQUISITION DER TRANSFESA:** Ebenfalls im Juli 2007 wurde der Kaufvertrag zum Erwerb eines Mehrheitsanteils in Höhe von 50,09 % an der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales (Transfesa), Madrid/Spanien, unterzeichnet. Die spanische Bahn RENFE und die französische Bahn SNCF bleiben Minderheitsaktionäre der Transfesa. Transfesa ist ein international agierender Transport- und Logistikdienstleister, der sich auf Schienen- und Straßentransporte in den Segmenten Automotive, Schüttgut und General Cargo spezialisiert hat. Aufgrund seiner vielseitigen Präsenz im iberischen Wirtschaftsraum und als Betreiber von Umachsanlagen eröffnet Transfesa dem DB-Konzern einen idealen Zugang nach Spanien und Portugal. Damit wird der Konzern seine Position als führendes Schienengüterverkehrsunternehmen in Europa ausbauen und einen wesentlichen Beitrag zur Optimierung des Güterverkehrs in Richtung Südwesteuropa leisten können. Transfesa wurde im Berichtsjahr noch nicht mit in den Konzernabschluss einbezogen. Die Transaktion steht noch unter dem Vorbehalt behördlicher Zustimmung.
- **AKQUISITION DER SPAIN-TIR:** Im August 2007 wurde der Kaufvertrag zum Erwerb von 100 % der Geschäftsanteile der spanischen Logistikgruppe Spain-Tir unterzeichnet. Der Kaufpreis beläuft sich auf 143 Mio. €. Schenker wird mit dieser Akquisition das europäische Landverkehrsnetz, speziell auf der iberischen Halbinsel, weiter ausbauen. Spain-Tir hat sich in den vergangenen 30 Jahren zu einem führenden Anbieter im spanischen und portugiesischen Landverkehr entwickelt. Das Unternehmen verfügt auf der iberischen Halbinsel über ein eigenes Netz von 19 Niederlassungen – davon 16 in Spanien und 3 in Portugal – und eine Lagerfläche von insgesamt 92.000 Quadratmetern. Zu dem Netz gehören außerdem 46 Franchisenehmer.

- **AKQUISITION DER PAN BUS:** Im Juli 2007 wurde der Kaufvertrag zum Erwerb der dänischen Busgesellschaft Pan Bus, Viborg/Dänemark, unterzeichnet. Der Kaufpreis beläuft sich auf rund 7 Mio. €. Pan Bus ist eines der ältesten Stadtverkehrsunternehmen in Dänemark und betreibt Stadt- und Regionalverkehre in Viborg und Limfjord. Gemeinsam mit Pan Bus kann sich DB Stadtverkehr als leistungsstarker und zuverlässiger Anbieter im dänischen Stadtverkehrsmarkt positionieren.
- **VERKAUF DER SCANDLINES:** Im Juni 2007 wurde der Vertrag zum Verkauf unserer Anteile an der Scandlines AG an ein Konsortium von Allianz Capital Partners, 3i Group and Deutsche Seereederei unterzeichnet. Die DB AG hielt 50 % der Anteile an der Scandlines AG. Die DB AG folgt mit dem Verkauf der DB-Konzern-Strategie zur weiteren Fokussierung auf das Kerngeschäft im Verkehrsmarkt. Der vereinbarte Verkaufspreis für 100 % der Anteile beläuft sich auf 1,6 Mrd. €, davon hat die DB AG 793 Mio. € erhalten.
- **VERKAUF DER AURELIS:** Im August 2007 wurde der Vertrag zum Verkauf der Anteile der DB AG an der Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG an ein Konsortium aus Hochtief Projektentwicklung GmbH und Redwood Grove International L.P. geschlossen. Der vereinbarte Verkaufspreis beläuft sich auf 1.640 Mio. €. Aurelis entwickelt und verwertet nicht betrieblich notwendige Flächen. Im Portfolio der Gesellschaft befanden sich zum Zeitpunkt des Verkaufs rund 1.500 Liegenschaften mit etwa 27 Millionen Quadratmetern, vor allem in den Ballungsgebieten Deutschlands.
- **VERKAUF DER FCJ:** Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2007 haben wir die Frachtcontor-Junge-Gruppe (FCJ) an die Beteiligungsgesellschaft Frachtcontor Junge GmbH i. Gr. verkauft. Der Verkaufspreis beläuft sich auf 16 Mio. €.
- **VERKAUF DER NCS:** Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2007 haben wir die NUCLEAR CARGO + SERVICE-Gruppe (NCS) an die Compagnie Daher S.A. veräußert. Der Verkaufspreis beläuft sich auf 20 Mio. €.

MARKENARCHITEKTUR IM DB-KONZERN NEU GEORDET

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern seine Markenarchitektur neu geordnet. Seit Dezember werden die Produkte des Personenverkehrs offiziell mit »DB Bahn« gekennzeichnet. »DB Netze« ist die neue Marke für das Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen. »DB Schenker« steht jetzt weltweit für die Transport- und Logistikaktivitäten des DB-Konzerns.

Der neue Marktauftritt unterstützt die auf Internationalisierung und Vernetzung ausgerichtete Konzernstrategie. Er sichert eine einfache, klare und einheitliche Außendarstellung. Der Marktauftritt baut auf der erfolgreichen Positionierung der bisherigen Konzernmarken auf. Die Konzernmarke ist zukünftig eine Kombination aus dem

bekanntes DB-Symbol und dem Schriftzusatz »Mobility, Networks, Logistics«. Ein eigenständiger Marktauftritt stärkt die Bedeutung der jeweiligen Ressorts. Im Personenverkehr steht die Strategie einer integrierten Mobilitätskette im Vordergrund: Fern-, Regional- und Stadtverkehr sowie Carsharing und »Call a Bike« treten deshalb ab sofort unter der Marke »DB Bahn« auf. Die Marke »DB Netze« steht für das Zusammenspiel von Infrastruktur und Dienstleistungen zur Bereitstellung nachhaltiger Verkehrssysteme. Dieser Bereich entwickelt und betreibt ein flächendeckendes Angebot von Verkehrs-, Energie-, Daten- und Servicenetzen. Schenker und Railion operieren als »DB Schenker«. Diese Marke verknüpft die Kompetenz eines weltweit erfolgreichen Dienstleisters für integrierte Logistik mit dem Erfolg des größten europäischen Schienengüterverkehrsanbieters.

Wirtschaftliches Umfeld

Der überwiegende Anteil des Geschäfts des DB-Konzerns im Personen- und im Schienengüterverkehr ist in hohem Maße abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung im Heimatmarkt Deutschland. Hier fielen die Wachstumsimpulse im Jahr 2007 nur leicht schwächer aus als im Jahr 2006, mit Ausnahme des privaten Verbrauchs, der unter dem Vorjahresniveau blieb. Die global ausgerichteten Speditions- und Logistikaktivitäten des DB-Konzerns konnten von der ebenfalls kaum verminderten und immer noch kräftigen Dynamik im Welthandel profitieren.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG WEITER POSITIV

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung: Bruttoinlandsprodukt(BIP)-Zuwachs		
in %	2007	2006
Welt ¹⁾	3,4	3,8
USA	2,1	2,9
Japan	1,9	2,2
China	11,1	10,8
Euro-Raum	2,6	2,9
Deutschland	2,5	2,9

¹⁾ Summe ausgewählter Industrie- und Schwellenländer

Die Daten für das Jahr 2007 entsprechen den per 13. Februar 2008 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Statistisches Bundesamt

Das Wachstum der Weltwirtschaft hielt trotz hoher Rohölpreise im Jahr 2007 kaum vermindert an, hat sich jedoch im Verlauf des Jahres verlangsamt. Ausschlaggebend dafür war, dass die konjunkturelle Dynamik in den USA infolge der Immobilien- und Finanzmarktkrise nachließ. Dies sowie die deutliche Aufwertung des Euro zogen auch die Exportkonjunktur im Euro-Raum in Mitleidenschaft. Deswegen verlangsamte sich trotz anhaltend günstiger Binnenkonjunktur der gesamtwirtschaftliche Zuwachs. Wachstumsstärkste Region war erneut Asien. In China übertraf das Wirtschaftswachstum nochmals das hohe Niveau des Vorjahres.

Die Entwicklung im Euro-Raum war vergleichbar. Hier kamen die wesentlichen Impulse weiterhin von der Binnennachfrage. Mit einem Bruttoinlandsprodukt(BIP)-Zuwachs von etwa 6 % entwickelten sich dabei die neuen EU-Mitgliedsländer erneut am dynamischsten.

Auch der Aufschwung in Deutschland hielt im Jahr 2007 leicht vermindert weiter an. Angesichts der nachlassenden Expansion der Weltwirtschaft und des starken Euro schwächten sich zwar sowohl die Zuwachsrate des Exports als auch die der Inlandsnachfrage gegenüber dem Vorjahr ab, blieben aber auf hohem Niveau. Die guten Absatz- und Ertragsaussichten der Unternehmen sowie die hohe Kapazitätsauslastung führten

auch zu einem kräftigen Anstieg der Ausrüstungsinvestitionen. Die Bauinvestitionen legten – wenn auch verlangsamt – weiter zu. Die Zahl der Erwerbstätigen, vor allem auch die der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, nahm spürbar zu. Wachstumsbremsend war die Entwicklung des privaten Konsums, der aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung, der höheren Inflationsrate und einer Zunahme der Sparquote leicht zurückging.

ENERGIEPREISE ERREICHEN NEUE HÖCHSTSTÄNDE

Nach anfänglichem Rückgang haben sich die Preise für Rohöl im Laufe des Jahres knapp verdoppelt. Mitte Januar notierte der amerikanische Leitindex West Texas Intermediate (WTI) kurzfristig unter 50 US-Dollar (USD)/Barrel (bbl), erreichte dann aber bis Mitte November fast die Marke von 100 USD/bbl. Im Jahresdurchschnitt haben die Preise für Rohöl mit über 72 USD/bbl den entsprechenden Vorjahreswert um knapp 10 % übertroffen. Der Anstieg des Euro gegenüber dem Dollar konnte zwar für den Euro-Raum einen Großteil des Preisanstiegs ausgleichen, aber selbst in €/bbl waren die Ölpreise zum Jahresende 2007 höher als zum Vorjahresende. Eine weiterhin hohe Nachfrage, getrieben hauptsächlich durch die wirtschaftliche Expansion der aufstrebenden Schwellenländer sowie durch die Förderkürzung der Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC), sorgte für eine Verknappung des Markts. Zusätzlich stiegen die Kosten für das Erschließen neuer Felder aufgrund von Material- und Personalengpässen sowie Projektverzögerungen durch technische und politische Hindernisse sehr stark an.

Auch die Preise an den Terminmärkten für 50-Hz-Strom legten im Verlauf des Jahres 2007 stark zu. Seit den Tiefstständen im Februar sind sie um mehr als 25 % gestiegen. Gegen Jahresende wurde mit 62€/MWh ein neuer Höchststand für das Jahr 2008 gehandelt. Preistreiber waren neben den gestiegenen Ölpreisen auch die gestiegenen Kohlepreise, die sich auf US-Dollar-Basis beinahe verdoppelt haben. Zudem erhöhten sich auch die Preise für Emissionsrechte. Nach einem Tief zu Jahresbeginn pendelten sie sich für die zweite Handelsperiode (2008–2012) auf einem mittleren Niveau bei 21–24€/t ein. Für die erste Handelsperiode (2005–2007) lieferte das Jahr 2007 allerdings keine zusätzlichen Impulse. Aufgrund des Überangebots sind die Emissionsrechte für die erste Handelsperiode im Laufe des Jahres nahezu wertlos geworden.

EURO ERZIELT HÖCHSTSTÄNDE

Die Kursentwicklung des Euro zum US-Dollar (USD) wie auch zu anderen wesentlichen Währungen zeigte im Laufe des Jahres eine kontinuierliche Aufwärtsbewegung. Dies resultierte aus gegenläufigen Entwicklungen der unterjährigen Zinsen und der Aussicht, dass der kurzfristige US-Dollar-Zins unter das Euro-Niveau fallen könnte. Mit annähernd 1,50 USD im November wurde der bisher höchste Stand der europäischen Gemeinschaftswährung seit ihrer Einführung im Jahr 1999 erzielt.

UNEINHEITLICHE ZINSENTWICKLUNG IM KURZ- UND LANGFRISTIGEN BEREICH

Einhergehend mit der konjunkturellen Belebung zogen die kurzfristigen Zinsen im Euro-Raum im Laufe des Jahres um etwa 1 Prozentpunkt an. Für Dreimonatsgelder wurden zum Jahresende 4,50 % bezahlt. Bis zur Jahresmitte folgten auch die langfristigen Zinsen dieser Entwicklung. Die zehnjährige Bundesanleihe wurde in der Spitze mit 4,675 % verzinst. Mit Beginn der Subprime-Krise in den USA und dadurch bedingten Liquiditätsengpässen im Interbankenmarkt kamen sowohl die internationalen Aktien- als auch die Kreditmärkte unter Druck. Die Investoren fanden in Staatsanleihen eine sicherere Anlageform und fragten diese verstärkt nach. Entsprechend zogen die Anleihekurse an und die Rendite bildete sich zurück. Zum Jahresende lag die Verzinsung der zehnjährigen Bundesanleihe bei 4,35 %.

Entwicklungen auf den relevanten Märkten

WEITERES WACHSTUM DES SCHIENENPERSONENVERKEHRS IN DEUTSCHLAND

Personenverkehrsmarkt in Deutschland in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsraten		Marktanteil	
	2007	2006	2007	2006
Schienenpersonenverkehr	+ 0,4	+ 3,8	9,5	9,5
DB-Konzern	(+ 0,0)	(+ 3,1)	(9,0)	(9,0)
Konzernexterne Bahnen	(+ 9,0)	(+ 25,0)	(0,5)	(0,5)
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	+ 0,0	+ 0,9	9,2	9,2
DB-Konzern	(+ 4,5)	(- 4,2)	(1,1)	(1,0)
Motorisierter Individualverkehr	- 0,5	- 1,7	80,0	80,1
Luftverkehr (innerdeutsch)	+ 7,6	+ 4,1	1,3	1,2
Gesamtmarkt	- 0,3	- 1,0	100,0	100,0

Die Daten für das Jahr 2007 entsprechen den per 13. Februar 2008 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen

Der deutsche Personenverkehrsmarkt (alle motorisierten Verkehrsträger: motorisierter Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr sowie innerdeutscher Luftverkehr) erreichte im Jahr 2007 eigenen Berechnungen zufolge das Vorjahresniveau. Maßgeblich für diese Entwicklung war eine Stabilisierung beim motorisierten Individualverkehr, der erst im letzten Jahresdrittel von steigenden Kraftstoffpreisen betroffen war.

Der Schienenpersonenverkehr insgesamt konnte leicht zulegen und so seinen Marktanteil in einem schwierigen Umfeld behaupten. Dies wurde begünstigt durch die positive Konjunktorentwicklung und die daraus resultierende Entspannung auf dem Arbeitsmarkt. Die Schienenpersonenverkehrsgesellschaften des DB-Konzerns konnten trotz der erheblichen Beeinträchtigungen durch Streiks und Streikankündigungen in der zweiten Jahreshälfte das hohe Vorjahresniveau halten. DB-konzernintern gehen wir zudem von einem kräftigen Nachfragewachstum im Jahr 2007 bei den konzernexternen Bahnen aus. Dieser Zuwachs fiel jedoch geringer aus, da im Vorjahresvergleich weniger Neuverkehre infolge von Ausschreibungsgewinnen aufgenommen wurden. Der geschätzte Marktanteil DB-konzernexterner Eisenbahnen am Schienenpersonennahverkehr liegt bezogen auf die Verkehrsleistung bei 9,6 % (im Vorjahr: 8,9 %).

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) verblieb im Jahr 2007 annähernd auf Vorjahresniveau. Leichte Rückgänge beim Gelegenheitsverkehr wurden abgedeckt durch Zuwächse im Linienverkehr von Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen, bei dem sich sinkende Schülerzahlen allmählich bemerkbar machen. Die Verkehrsleistung der Busgesellschaften des DB-Konzerns stieg infolge der Wiederaufnahme der Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB) in den Konsolidierungskreis des DB-Konzerns.

Das beschleunigte Wachstum im innerdeutschen Luftverkehr gründete hauptsächlich auf einer erneuten Angebotsausweitung im Billigflugmarkt. Die Nachfrage wurde zudem im letzten Quartal verstärkt durch Verlagerungen von der Schiene, weil Kunden durch die Tarifeinwanderung im DB-Schieneverkehr zunehmend verunsichert worden waren.

WEITERHIN STARKES WACHSTUM IM SCHIENENGÜTERVERKEHR

Güterverkehrsmarkt in Deutschland in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsraten		Marktanteil	
	2007	2006	2007	2006
Schiengüterverkehr	+ 7,1	+ 12,1	17,3	17,3
DB-Konzern ¹⁾	(+ 2,9)	(+ 9,5)	(13,9)	(14,5)
Konzernexterne Bahnen	(+ 28,7)	(+ 27,9)	(3,4)	(2,8)
Straßengüterverkehr	+ 8,0	+ 7,3	70,5	69,8
Binnenschiff	+ 1,4	- 0,2	9,8	10,3
Rohrfernleitungen	+ 1,5	- 5,4	2,4	2,6
Gesamtmarkt	+ 7,0	+ 6,9	100,0	100,0

¹⁾ Railion Deutschland AG und RBH Logistics GmbH

Die Daten für das Jahr 2007 entsprechen den per 13. Februar 2008 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen

Die Entwicklung des Güterverkehrsmarkts in Deutschland (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) hat sich im Jahr 2007 mit anhaltend hoher Dynamik fortgesetzt. Die Verkehrsleistung hat sich gegenüber dem bereits starken Vorjahreswert nochmals erhöht. Ein anhaltend kräftiger Außenhandel und eine weiter positive Investitionsentwicklung hielten den Produktionszuwachs auf einem hohen Niveau und steigerten die Verkehrsnachfrage. Dämpfende Effekte gingen von dem starken Euro-Kurs und den kräftig gestiegenen Rohöl- und Energiepreisen aus. Darüber hinaus belasteten auch weiterhin verkehrsträgerübergreifend aufgetretene Kapazitätsengpässe das Geschäft.

Das Wachstum im Schienengüterverkehr hat sich leicht abgeschwächt, aber auch weiterhin auf hohem Niveau fortgesetzt. Die nationalen, aber vor allem die internationalen Transporte konnten hierbei deutlich zulegen. Der Marktanteil der Schiene konnte nach dem starken Vorjahresanstieg um 0,8 Prozentpunkte im Jahr 2007 behauptet werden. Wachstumsträger blieb der Kombinierte Verkehr, aber auch in den Bereichen »Landwirtschaftliche Erzeugnisse«, »Chemische Produkte«, »Steine, Erden« und »Eisen, Nicht-eisenmetalle (NE-Metalle)« konnten deutliche Zuwächse verzeichnet werden. Die im Schienengüterverkehr tätigen Gesellschaften des DB-Konzerns konnten dabei einen weiteren Anstieg erzielen. Im Vergleich mit dem Vorjahreswachstum ist zu beachten, dass im Jahr 2006 die RBH Logistics GmbH erstmalig im Ergebnis des DB-Konzerns enthalten war. Gedämpft wurde der Anstieg zudem durch die zum Jahresende nachlassenden Impulse aus der Rohstahlproduktion und die Folgen der Tarifeinwanderung. Bei den konzernexternen Eisenbahnen setzte sich die Entwicklung der

Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr beschleunigt fort. Neben einem kräftigen Plus der Binnenverkehre stiegen infolge der anhaltenden Ausweitung der internationalen Geschäftsaktivitäten vor allem die grenzüberschreitenden Transporte stark an. Der geschätzte Anteil der konzernexternen Bahnen am Schienengüterverkehr hat sich weiter erhöht und lag im Jahr 2007 bei knapp 20 %. Dieser Anstieg ist auch auf Verlagerungen aufgrund der Tarifaueinandersetzung zurückzuführen.

Im Straßengüterverkehr (deutsche LKW und ausländische LKW – inklusive Kabotageverkehren in Deutschland) gewann die Entwicklung der Verkehrsleistung nach dem bereits starken Vorjahr weiter an Dynamik. Die ausländischen LKW, die bei den grenzüberschreitenden Verkehren dominieren, legten hierbei erneut stärker zu als ihre deutschen Wettbewerber. Ihr Anteil an der Gesamtleistung auf der Straße betrug gut 33 %. Auf der einen Seite wirkten die Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld positiv in Form eines anhaltend kräftigen Außenhandels und einer anziehenden Binnennachfrage. Andererseits wurde die Entwicklung durch deutlich gestiegene Kosten (vor allem Dieselpreise und Personalkosten infolge der Neuregelung der Lenk- und Ruhezeiten) belastet. Darüber hinaus wurden auch die durchschnittlichen LKW-Mautsätze um rund 1 Cent je Fahrzeugkilometer erhöht.

Nach zwei schwachen Jahren konnte die Binnenschifffahrt im Jahr 2007 wieder ein leichtes Wachstum der Verkehrsleistung verzeichnen. Nach einem kräftigen Jahresstart auf der Basis starker Vorjahresrückgänge schwächte sich die Entwicklung im Jahresverlauf ab. Den positiven Konjunkturimpulsen standen hierbei negative Effekte aus der starken Witterungsabhängigkeit (Wasserstände) entgegen. Belastend wirkten auch Einschränkungen durch Abfertigungsprobleme in den Häfen Rotterdam und Antwerpen sowie kräftig gestiegene Gasölkosten. Nachdem die Verkehrsleistung sowohl im Straßen- als auch im Schienengüterverkehr stärker als in der Binnenschifffahrt zugelegt hat, konnte diese ihren Marktanteil nicht halten und rutschte erstmalig unter die 10 %-Marke.

DB-SCHIENENINFRASTRUKTUR ERNEUT STÄRKER VON KONZERNEXTERNEN BAHNEN GENUTZT

Ausgewählte Kennzahlen			Veränderung	
	2007	2006	absolut	prozentual
DB-Schieleninfrastruktur in Deutschland				
Eisenbahnverkehrsunternehmen	338	352	- 14	- 4,0
DB-Konzern	28	24	+ 4	+ 16,7
Konzernexterne Bahnen	310	328	- 18	- 5,5
Trassennachfrage in Mio. Trkm	1.049	1.016	+ 33	+ 3,2
DB-Konzern	902	888	+ 14	+ 1,6
Konzernexterne Bahnen	147	128	+ 19	+ 14,8
Stationshalte in Mio. Stops	142,4	143,8	- 1,4	- 0,9
DB-Konzern	124,0	128,2	- 4,2	- 3,3
Konzernexterne Bahnen	18,4	15,6	+ 2,8	+ 17,9

Angesichts des seit 1994 offenen Marktzugangs nutzen vermehrt konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Infrastruktur in Deutschland. Im Jahr 2007 ging ihre Zahl zwar leicht zurück, liegt aber nach wie vor auf einem sehr hohen Niveau.

Die Entwicklung der für die Eisenbahninfrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns maßgeblichen Größen ist abhängig von den Betriebsprogrammen ihrer Kunden und dementsprechend auch von der Entwicklung auf den Verkehrsmärkten. Die von den konzerninternen und -externen Kunden im Schienenpersonen- und -güterverkehr erbrachte Betriebsleistung bestimmt die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur und damit die Nachfrage nach den von unseren Tochtergesellschaften angebotenen Produkten und Dienstleistungen. Im Jahr 2007 stieg die Trassennachfrage weiter an. Die Zahl der Stationshalte war insgesamt leicht rückläufig. Mit Blick auf die Verkehrsleistung sind die Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns dabei indirekt dem hohen Marktdruck ihrer Kunden ausgesetzt. Dies liegt begründet in der hohen inter- und intramodalen Wettbewerbsintensität der Verkehrsmärkte beziehungsweise der darüber hinausgehenden Mobilitäts- und Logistikmärkte.

Daneben ist die Entwicklung des Einzelhandels von besonderer Bedeutung. Der Branchenmix sowie die Waren- und Dienstleistungsangebote in den Bahnhöfen stehen im Wettbewerb zu Warenhäusern, zu Angeboten in Fußgängerzonen und auf Marktplätzen sowie zu anderen Strukturen des Einzelhandels und der Gastronomie. Die Einzelhandelsumsätze in Deutschland sind im Berichtsjahr insgesamt um rund 2 % zurückgegangen.

DYNAMISCHE ENTWICKLUNG DER INTERNATIONALEN TRANSPORT- UND LOGISTIKMÄRKTE

Getragen von einer hohen weltwirtschaftlichen Dynamik entwickelten sich die globalen Handelsströme weiterhin positiv. Die für das Geschäftsfeld Schenker des DB-Konzerns relevanten Märkte verzeichneten in diesem Umfeld im Jahr 2007 erneut ein deutliches Wachstum von 5 bis 8 %, an dem die Aktivitäten des DB-Konzerns im Berichtsjahr wieder überdurchschnittlich partizipieren konnten.

EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

Die insbesondere im westeuropäischen Euro-Raum anhaltend positive konjunkturelle Entwicklung sowie die Fortsetzung des Aufwärtstrends in Osteuropa wirkten positiv auf den europäischen Landverkehrsmarkt. Aus diesem Grund blieb die Nachfrage nach Transportdienstleistungen im Straßengüterverkehr mit einem Wachstum von mehr als 7 % weiterhin hoch. Dies galt insbesondere für die grenzüberschreitenden Verkehre. Infolge der anhaltend hohen Nachfrage nach Transportdienstleistungen war aber auch eine Verknappung der Laderaumkapazitäten zu verzeichnen. Daneben prägten weiterhin hohe

Dieselpreise und eine begrenzte Verfügbarkeit von LKW-Fahrern den Markt. Spediteure konnten jedoch die hierdurch gestiegenen Einkaufskosten nicht immer vollständig an die Kunden weitergeben. Der Markt an sich ist nach wie vor stark fragmentiert, auch wenn sich die Konsolidierungstendenzen insbesondere durch Akquisitionen weiter fortsetzen.

LUFTFRACHT

Der globale Luftfrachtmarkt zeigte sich auch im Berichtsjahr mit stabilen Wachstumsraten von rund 5 %. Die Relationen zwischen Asien und Nordamerika und innerhalb Asiens entwickelten sich weiter äußerst positiv. Der Markt für Verkehre aus Nordamerika heraus stagnierte sowohl bei den Warenströmen nach Europa als auch nach Asien. Die volumenstärkste Relation Asien – Europa wuchs dagegen sehr stabil. Volumina aus Europa heraus verzeichneten aufgrund der guten Konjunktur insbesondere bei den deutschen Exporten nach Asien und Amerika eine starke Volumenentwicklung.

SEEFRACT

Auch auf dem weltweiten Seefrachtmarkt, der um rund 8 % zulegen konnte, waren Exporte aus Asien und hier vor allem aus China nach Europa und Amerika sowie innerasiatische Verkehre die Wachstumstreiber. Nach wie vor wurden deutlich mehr Volumina aus Asien aus- als nach Asien eingeführt. Die Unpaarigkeit der Transportströme führte auf den Relationen aus Europa heraus und von Amerika nach Asien zu einem niedrigen Frachtratenniveau. Für die Relationen aus Asien insbesondere nach Europa hingegen erhöhten die Reedereien ihre Raten. Aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität im Speditionsgeschäft konnten die Ratenerhöhungen häufig nicht an die Kunden weitergegeben werden. Auch der Markt für Seefracht wurde geprägt von einer Konsolidierung der Reedereien auf der Beschaffungsseite und von aggressivem Wettbewerb zur Sicherung und Gewinnung von Volumina auf der Absatzseite.

KONTRAKTLOGISTIK

Die Nachfrage im Bereich Kontraktlogistik/Supply Chain Management (SCM) nach Mehrwertdienstleistungen und SCM-Lösungen nahm auch im Berichtsjahr mit rund 7 % deutlich zu. Der Markt verlangt zunehmend eine flexible Ausrichtung auf internationale, kundenindividuelle Prozesse im Sinne maßgeschneiderter, gleichzeitig aber auch kosteneffizienter Lösungen. Branchen-Know-how, umfangreiche IT-Kompetenz, Innovationsfähigkeit und Zugang zu globalen Netzwerken sind dabei die Schlüsselkompetenzen.

Geschäftsentwicklung

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

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Berichtsjahr auf 2.346 Mio. € angestiegen (im Vorjahr: 2.083 Mio. €). Hierin spiegeln sich im Wesentlichen die Verkäufe von Scandlines und Aurelis im Berichtsjahr wider. Gegenläufig wirken sich der Wegfall der im Vorjahreswert enthaltenen Auswirkung des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts bezüglich der Bezahlung für die Erbringung bahnpolizeilicher Leistungen durch den Bundesgrenzschutz und niedrigere Rückstellungsaufösungen aus.

Der Materialaufwand lag mit 82 Mio. € deutlich unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 145 Mio. €). In dem Rückgang spiegeln sich die Auswirkungen der Immobilienneuzuordnung im DB-Konzern wider.

Der Personalaufwand ist im Berichtsjahr auf 474 Mio. € angestiegen (im Vorjahr: 421 Mio. €). Erhöhend wirkten hier Rückstellungszuführungen, eine erhöhte Mitarbeiterzahl und die Einmalzahlung in Höhe von 600 € pro Mitarbeiter aus dem im Berichtsjahr erzielten Tarifabschluss mit den Gewerkschaften Transnet und GDBA.

Die Abschreibungen lagen mit 14 Mio. € unter dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 25 Mio. €). Auch hier zeigten sich die Auswirkungen der Immobilienneuzuordnung im DB-Konzern.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen leicht auf 1.083 Mio. € (im Vorjahr: 1.065 Mio. €). Ursache hierfür waren erhöhte Werbeaufwendungen, Währungskursverluste und Rückstellungszuführungen.

Die deutliche Verbesserung im Beteiligungsergebnis auf 1.181 Mio. € (im Vorjahr: 1.080 Mio. €) wurde maßgeblich durch die positive Ergebnisentwicklung der Tochtergesellschaften geprägt, die zu höheren Erträgen aus Ergebnisabführungen beziehungsweise niedrigeren Verlustübernahmen führten. Positiv entwickelten sich hier insbesondere die Gesellschaften im Vorstandsressort Infrastruktur und Dienstleistungen. Im Vorstandsressort Personenverkehr wurde im Berichtsjahr die Ergebnisentwicklung bei der DB Regio AG belastet durch die Bildung einer Rückstellung für Drohverluste in Höhe von 310 Mio. € bezogen auf die bislang kontrahierten langfristigen Verkehrsverträge.

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB-Konzern entsprechend den Finanzierungsbedürfnissen der Konzerngesellschaften und reicht ihnen die aufgenommenen Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen weiter. Der Zinssaldo betrug im Berichtsjahr insgesamt -140 Mio. € (im Vorjahr: -169 Mio. €).

Insgesamt ergab sich daraus ein deutlich verbessertes Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 1.735 Mio. € (im Vorjahr: 1.338 Mio. €). Bei der Beurteilung ist zu beachten, dass dieses Ergebnis zum Teil auf Sondereinflüssen basiert, die nicht als nachhaltig unterstellt werden können. Unter Berücksichtigung einer Steuerposition von -79 Mio. € (im Vorjahr: -5 Mio. €) ergab sich hieraus ein Jahresüberschuss von 1.656 Mio. € (im Vorjahr: 1.333 Mio. €). Unter Verrechnung mit dem Verlustvortrag aus dem Vorjahr in Höhe von 92 Mio. € (im Vorjahr: -1.425 Mio. €) führte dies zu einem Bilanzgewinn in Höhe von 1.564 Mio. € (im Vorjahr: Bilanzverlust in Höhe von 92 Mio. €).

Finanz- und Vermögenslage

FINANZMANAGEMENT

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Bei Aufnahmen externer Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande. Diese Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften als Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Weitere Vorteile liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Für Emissionen im langfristigen Bereich steht ein Debt-Issuance-Programm über 10 Mrd. € zur Verfügung, unter dem per 31. Dezember 2007 noch ein Emissionsspielraum von rund 2,4 Mrd. € vorhanden war. Im kurzfristigen Bereich standen per 31. Dezember 2007 wie im Vorjahr ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. €, das per 31. Dezember 2007 nicht in Anspruch genommen worden war, sowie garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von rund 2,1 Mrd. € zur Verfügung. Das Commercial-Paper-Programm wird über die Kreditlinien als Back-up abgesichert. Darüber hinaus konnten wir zum Bilanzstichtag auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 1.042 Mio. € zurückgreifen. Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Bereitstellung von Working Capital als auch von Avalen.

Im Berichtsjahr wurden keine größeren Leasingtransaktionen abgeschlossen.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S & P) und Moody's regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stable«, S & P »AA/negative« im langfristigen Bereich beziehungsweise Moody's »P-1«, S & P »A-1+« im kurzfristigen Bereich. Die Rating-Einstufungen sind seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert. Ende August 2006 hatte S & P aufgrund der öffentlichen Diskussion über die Privatisierung des DB-Konzerns den Ausblick von stabil auf negativ zurückgenommen.

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen der DB AG in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen wie im Vorjahr mit 11 Mio. € auf niedrigem Niveau (im Vorjahr: 24 Mio. €). Schwerpunkte bildeten die Anschaffung von Geschäftsausstattung und von Informationstechnologie.

BILANZ

Bilanzstruktur in %	31.12.2007	31.12.2006
Aktivseite		
Anlagevermögen	81,1	88,0
Umlaufvermögen	18,8	11,8
Aktiver RAP	0,1	0,2
Bilanzsumme	100,0	100,0
Passivseite		
Eigenkapital	32,4	26,8
Rückstellungen	16,3	20,2
Verbindlichkeiten	51,3	52,9
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(46,7)	(49,0)
Passiver RAP	0,0	0,1
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	32.330	33.013

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2007 gegenüber dem Vorjahresendwert deutlich zurückgegangen und betrug 32.330 Mio. € (per 31. Dezember 2006: 33.013 Mio. €). Diese Veränderung ist maßgeblich auf den Rückgang des Sachanlagevermögens infolge des Verkaufs von Aurelis und dem damit verbundenen Abgang von Immobilien und Grundstücken sowie die Immobilienneuordnung innerhalb des DB-Konzerns und der damit verbundenen Übertragung von Sachanlagen an Konzerngesellschaften zurückzuführen. Insgesamt ist das Anlagevermögen per 31. Dezember 2007 auf 26.215 Mio. € gesunken (per 31. Dezember 2006: 29.019 Mio. €). Infolgedessen ist auch der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme per 31. Dezember 2007 deutlich zurückgegangen. Gegenläufig stieg das Umlaufvermögen, im Wesentlichen getrieben durch einen wesentlich höheren Bestand an flüssigen Mitteln, per 31. Dezember 2007 auf 6.075 Mio. € (per 31. Dezember 2006: 3.914 Mio. €). Entsprechend nahm auch der Anteil an der Bilanzsumme per 31. Dezember 2007 zu. Auf der Aktivseite bildet entsprechend der Funktion der DB AG als konzernleitende Management-Holding des DB-Konzerns das Finanzanlagevermögen mit 81,0 % des Gesamtvermögens den Schwerpunkt (per 31. Dezember 2006: 79,5 %).

Das Eigenkapital stieg durch den im Berichtsjahr erzielten Jahresüberschuss von 8.839 Mio. € auf 10.495 Mio. €. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich infolgedessen weiter. Die Rückstellungen lagen mit 5.277 Mio. € deutlich unter dem Vorjahresniveau (per 31. Dezember 2006: 6.685 Mio. €). Auch hier wirkte sich die Immobilienneuzuordnung innerhalb des DB-Konzerns aus. Infolgedessen ging auch der Anteil der Rückstellungen an der Bilanzsumme per 31. Dezember 2007 zurück. Die Verbindlichkeiten in Höhe von 16.547 Mio. € (per 31. Dezember 2006: 17.452 Mrd. €) bestanden wie per 31. Dezember 2006 mit 14.265 Mio. € in erster Linie aus Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (per 31. Dezember 2006: 13.760 Mio. €). Diese betreffen insbesondere die lang- und kurzfristige Konzernfinanzierung und hier insbesondere Mittel, die die Finanzierungsgesellschaft DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, an die DB AG in Form von Krediten ausgereicht hat. Die DB Finance begibt zur Refinanzierung dieser Kredite Anleihen unter der Garantie der DB AG. Der Rückgang der Verbindlichkeiten im Vergleich zum 31. Dezember 2006 ist im Wesentlichen auf Abgänge im Zusammenhang mit der Veräußerung von Aurelis und die vollständige Rückführung des Bestands an Commercial Paper zurückzuführen.

Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme ist aufgrund der Verringerung der Bilanzsumme nahezu auf dem Niveau des Vorjahresendes geblieben.

Strategie

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

Hinsichtlich seines Geschäftsportfolios ist der DB-Konzern als integrierter Konzern aufgestellt und betrachtet die Fokussierung auf miteinander verbundene Geschäftsfelder als wesentlichen Erfolgsfaktor. Im Schienengeschäft liegen die primären Aufgaben in der Aufrechterhaltung der starken Marktstellung im Personen- und Güterverkehr und in der Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit. Die integrierte Konzernstruktur ist dabei eine elementare Voraussetzung, um eine umfassende Verantwortung für die Weiterentwicklung der Schiene übernehmen zu können.

Neben der Weiterentwicklung der Eisenbahn im Heimatmarkt Deutschland hat der DB-Konzern sein Portfolio im europäischen Eisenbahnmarkt sowie im weltweiten Speditions- und Logistikgeschäft sukzessive auf- und ausgebaut. Dabei hat der DB-Konzern mit zielgerichteten Weiterentwicklungen des Kerngeschäfts auf veränderte, anspruchsvollere Kundenanforderungen reagiert. Insbesondere mit den Akquisitionen von Schenker (2002) und BAX (2006) wurden zusätzliche Wachstumspotenziale im europäischen Landverkehr, in der internationalen Luft- und Seefracht und in der Kontraktlogistik erschlossen. Mit dem Kauf von EWS und Transfesa im Berichtsjahr hat der DB-Konzern seine Position im europäischen Schienengüterverkehr weiter ausgebaut. So hat es der DB-Konzern bereits heute geschafft, führende Marktpositionen in allen relevanten Verkehrssegmenten einzunehmen.

DB-KONZERN HAT DAS ZIEL, DAS WELTWEIT FÜHRENDE MOBILITÄTS- UND LOGISTIKUNTERNEHMEN ZU WERDEN

Durch den integrierten Betrieb von Verkehr und Infrastruktur sowie die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger bewegt der DB-Konzern heute Menschen und Güter in durchgängigen Mobilitäts- und Logistikketten. So gestaltet und betreibt der DB-Konzern die Verkehrsnetzwerke der Zukunft: Eisenbahninfrastruktur in Deutschland, Personenverkehr in Deutschland und zunehmend in Europa, Schienengüterverkehr und Landverkehr in Europa sowie Luft- und Seefracht weltweit.

Der DB-Konzern hat sich zum Ziel gesetzt, das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu werden. Dazu werden die Verkehrsnetzwerke des DB-Konzerns entsprechend den zukünftigen Markterfordernissen weiter optimiert und ausgebaut. Damit setzt der DB-Konzern Maßstäbe in seinen Märkten.

Seine Ziele setzt der DB-Konzern entlang von drei Dimensionen um: Verkehrsnetzwerke ausbauen, das bestehende Geschäft kontinuierlich optimieren und Verbundeffekte realisieren.

(1) VERKEHRSNETZWERKE AUSBAUEN

Die kontinuierliche Anpassung der Verkehrsnetzwerke des DB-Konzerns an sich wandelnde Kundenbedürfnisse und an sich verändernde Rahmenbedingungen im Wettbewerbs- und im öffentlichen Umfeld ist entscheidend, um die führenden Marktpositionen zu erhalten und auszubauen. Die Schwerpunkte der geplanten Aktivitäten des DB-Konzerns werden wesentlich durch drei Entwicklungen geprägt:

- Die Globalisierung der industriellen Strukturen mit weit reichenden Standortverlagerungen lässt weiterhin ein im Vergleich zur BIP-Entwicklung überproportionales Wachstum des Transport- und Logistiksektors erwarten. Um die stark steigende Nachfrage nach Schienengüter- und hier insbesondere Hafenhinterlandverkehren bedienen zu können, baut der DB-Konzern die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland gezielt aus. Als Folge der Globalisierung steigen auch die Kundenbedürfnisse nach komplexen und weltweit vernetzten Logistiklösungen. So strebt der DB-Konzern an, das Kontraktlogistikgeschäft und das globale Speditionsgeschäft auch durch Akquisitionen weiter zu stärken. Um der aufkommenden Nachfrage aus Entwicklungsländern nach spezifischen Lösungen für die jeweiligen Verkehrsmärkte gerecht zu werden, entwickeln wir Angebote, die den Betrieb komplexer Verkehrsnetzwerke vor Ort umfassen. Die Kernkompetenzen des DB-Konzerns im Bereich Schiene erweisen sich dabei zunehmend als entscheidender Wettbewerbsvorteil gegenüber konkurrierenden Anbietern.
- Die stark zunehmende Nachfrage nach Mobilitäts- und Logistikleistungen und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Umwelt und insbesondere den Klimawandel stellen Anbieter in Zukunft vor große Herausforderungen. Um Klimaschutzziele nicht zu gefährden und bei steigenden Energiekosten Mobilität und Logistik wettbewerbsfähig anbieten zu können, kommt der Nachhaltigkeit der angebotenen Leistungen eine besondere Bedeutung zu. Der DB-Konzern wird die schon heute im Wettbewerbsvergleich günstigere Klimabilanz unserer angebotenen Mobilitäts- und Logistikketten weiter verbessern, indem DB-konzernweit die CO₂-Emission weiter gesenkt und der Verkehrsträger Schiene zunehmend mit anderen Verkehrsträgern vernetzt wird.
- Die EU-Mitgliedsstaaten sind verpflichtet, die vollständige Liberalisierung der jeweiligen Schienengüterverkehrsmärkte vom Jahr 2007 an sicherzustellen. Der DB-Konzern wird dementsprechend sein europäisches Schienengüterverkehrsnetzwerk durch Kooperationen und Akquisitionen weiter ausbauen, um die führende Marktposition nachhaltig zu sichern. Im Schienenpersonenverkehr beginnt im Jahr 2010 die Marktöffnung für grenzüberschreitende Verkehre. Dadurch ergeben sich für den DB-Konzern auf der Schiene zukünftig in Europa die gleichen Möglichkeiten, die internationale Verkehrsunternehmen aufgrund des offenen

Marktzugangs bereits seit Jahren aktiv in Deutschland wahrnehmen. Es ist ein Ziel des DB-Konzerns, die Schienenverkehrsnetzwerke in Europa maßgeblich mitzugestalten. So wird geplant, das europäische Fernverkehrsnetzwerk vor allem durch Kooperationen mit anderen Staatsbahnen auszubauen. Zudem werden die Aktivitäten des DB-Konzerns im europäischen ÖPNV-Markt selektiv ausgebaut, sofern durch Markteintritte im Ausland dauerhafte Wettbewerbsvorteile realisiert werden können.

(2) BESTEHENDES GESCHÄFT KONTINUIERLICH OPTIMIEREN

Aufbauend auf den Restrukturierungserfolgen der letzten Jahre werden innerhalb des DB-Konzerns weitere Optimierungspotenziale identifiziert und verwirklicht, um die Leistungsfähigkeit der Verkehrsnetzwerke weiter zu verbessern. Optimierungen erfolgen dabei zu einem großen Teil konzern- und verkehrsträgerübergreifend. So werden die einzelnen Aktivitäten der Geschäftsfelder hinsichtlich Profitabilität und Qualität weiter verbessert. Es ist eines der Ziele des DB-Konzerns, die Qualität im Eisenbahngeschäft in Deutschland deutlich zu steigern. Ein wesentliches Element dabei ist die Verbesserung der Pünktlichkeit im Schienenpersonen- und -güterverkehr. Zu diesem Zweck wurde im Jahr 2007 das Konzernprogramm »Qualify 2007« aufgesetzt. Das Programm soll die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der Schienennetzwerke deutlich erhöhen.

(3) VERBUNDEFFEKTE REALISIEREN

Der DB-Konzern will die einzelnen Aktivitäten im Konzernverbund noch besser aufeinander abstimmen, um den Kunden bessere Angebote unterbreiten und Cross-Selling-Möglichkeiten nutzen zu können. Mit der besseren Verzahnung der Aktivitäten werden weitere Einsparpotenziale bei den Kosten erschlossen. So wird beabsichtigt, zusätzliche Skaleneffekte bei der Beschaffung zu erreichen. Zudem wird das Gesamtsystem Schiene weiter optimiert, um durch technische Verbesserungen Kosten einzusparen. Durch die konzernweit gebündelte Energiebeschaffung sollen über das aktuell schon hohe Maß hinaus zusätzliche Verbundeffekte realisiert werden.

In den Geschäftsfeldern des Ressorts Personenverkehr des DB-Konzerns sollen die einzelnen Angebote auf einer Mobilitätsplattform zusammengeführt und mit Zusatzdiensten so ergänzt werden, dass Mobilität »von Haustür zu Haustür« deutschlandweit ermöglicht und mit diesem Angebot eine konkurrenzfähige Alternative zum Auto geschaffen wird. Im Ressort Transport und Logistik des DB-Konzerns werden Cross-Selling-Potenziale, die sich geschäftsfeldübergreifend ergeben, stärker genutzt sowie zunehmend die unterschiedlichen Angebote im Konzernverbund zu Produkten gebündelt. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der weiteren Verwirklichung von Verbundeffekten zwischen dem Schienengüterverkehr und Spedition und Logistik. Im Ressort

Infrastruktur und Dienstleistungen des DB-Konzerns werden Einsparungen durch die Koordination von Prozessen und Abläufen erzielt. So werden zum Beispiel die Informationstechnologie- und Telekommunikationsnetze besser miteinander verbunden. Zudem sollen infrastrukturnahe Dienstleistungen besser in den Leistungserstellungsprozess der Infrastrukturanbieter eingegliedert werden.

INTEGRIERTE MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND UND POSITIONIERUNG IN EUROPA

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

Vor diesem Hintergrund hat die Verteidigung der Position des DB-Konzerns im Heimatmarkt Deutschland weiterhin Priorität. Dafür werden sowohl die einzelnen Geschäftsfelder Fernverkehr, Regio und Stadtverkehr weiterentwickelt, aber auch enger vernetzt, und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote geschaffen, einschließlich der Back-up-Systeme in den Bereichen Information, Ticketing und Abrechnung.

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

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

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

GEWÄHRLEISTUNG ZUVERLÄSSIGER, ATTRAKTIVER UND BEZAHLBARER INFRASTRUKTUR UND DIENSTLEISTUNGEN

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

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

Im Geschäftsfeld Netz des DB-Konzerns liegt eine Herausforderung in der Steigerung der Leistungsfähigkeit für die stark wachsenden Verkehrsströme auf den Hauptmagistralen. Ein weiterer Aspekt ist die kostenoptimierte und bedarfsgerechte Modernisierung der Infrastruktur. Die Umsetzung erfolgt in der Strategie »Netz 21«. Sie bildet die strategische Grundlage für ein qualitativ hochwertiges, zuverlässiges und sicheres Verkehrsangebot auf der Schiene. Durch ausgewählte Aus- und Neubaumaßnahmen sollen gezielt Engpässe beseitigt und die Leistung deutlich gesteigert werden. Für zukünftige Verkehrsentwicklungen sollen ausreichend Kapazitäten bereitgestellt werden.

Das Geschäftsfeld Personenbahnhöfe des DB-Konzerns setzt in enger Zusammenarbeit mit Bund und Gebietskörperschaften seinen nutzungs- und bedarfsgerechten Modernisierungskurs fort. Zudem werden auch die Programme für Sicherheit, Sauberkeit und Service weiter vorangetrieben. Hierfür werden differenzierte Entwicklungskonzepte für verschiedene Bahnhofskategorien verwirklicht. Potenziale bestehen in der Steigerung der Vermietungserlöse an gut frequentierten Standorten. Empfangsgebäude mit einer schwachen Nutzung werden veräußert. Gleichzeitig wird die Infrastruktur an den entsprechenden Verkehrsstationen bedarfsgerecht weiterentwickelt.

Das Geschäftsfeld Energie des DB-Konzerns sichert die Schienenverkehrsangebote der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Angebot einer sehr hohen Versorgungssicherheit bei Bahnenergie Strom und Diesel. Durch langfristig gesicherte Beschaffungsvorteile und erfolgreiche Energiedienstleistungen sollen die negativen Effekte aus den stark ansteigenden Rohstoffpreisen für den Verkehrsträger Schiene so weit wie möglich abgeschwächt werden.

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

LEISTUNGSFÄHIGE, GLOBALE NETZWERKE UND LOGISTIKKOMPETENZ

Die internationalen Transport- und Logistikmärkte sind Wachstumsmärkte mit einer zunehmenden Tendenz zur Konsolidierung. Kunden erwarten in steigendem Maße die Abdeckung globaler Transportströme, verkehrsträgerübergreifende Angebote und logistische Zusatzleistungen. Um dauerhaft wettbewerbsfähig und profitabel agieren zu können, ist es erforderlich, die Position des DB-Konzerns in den wesentlichen Märkten zu stärken und das aktuelle Leistungsportfolio um zusätzliche logistische Dienstleistungen zu ergänzen. Dafür werden in den nächsten Jahren die Logistikkompetenz systematisch weiterentwickelt und der Ausbau sowie die Verknüpfung der Transportnetzwerke des DB-Konzerns weiter vorangetrieben.

Vorrangiges Ziel ist das Ausschöpfen geschäftsfeldübergreifender Potenziale durch die weitere Entwicklung integrierter Produkte. Ganzheitliche Lösungen für Schlüsselbranchen wie Automotive, Chemie/Pharma und Industrials werden weiterentwickelt. Integrierte Dienstleistungen sollen forciert und am Markt platziert werden. Hierzu gehören Rail Logistics bei Schenker, Seehafenhinterlandverkehre und Lösungen im Kombinierten Verkehr sowie Railports. Darüber hinaus werden durch die Entwicklung eines integrierten Vertriebs für Großkunden Cross-Selling-Potenziale zwischen den einzelnen Geschäftsfeldern des DB-Konzerns erschlossen.

Im europäischen Landverkehr ist der DB-Konzern Marktführer. Mit dem strategischen Programm »Market Leadership« steht der weitere Ausbau des europäischen Netzwerks vor allem in den Regionen Süd- und Südosteuropa sowie in Großbritannien auf der Agenda. Neben der Weiterentwicklung des Landverkehrsnetzes im Hinblick auf Netzwerkleistung und -dichte sollen die Produkte Full-Truck-Load (FTL) und Rail Logistics and Forwarding sowie – regional begrenzt – Parcel auf beziehungsweise ausgebaut werden. Strategisches Ziel ist die Marktführerschaft in Europa im FTL-Segment. Erreicht werden soll dies durch den Aufbau eines europäischen Netzwerks in den Kernländern Finnland, Schweden, Österreich, Niederlande und Deutschland mit der Perspektive Gesamteuropa. Durch Akquisitionen gerade in Süd- und Südosteuropa sowie in Großbritannien kann dieser Ansatz ergänzt werden.

Nach der erfolgreichen Integration der Geschäftsaktivitäten von BAX gilt es, die Position als einer der führenden Anbieter im Bereich der Luft- und Seefracht auf den wichtigen asiatischen und transpazifischen Handelsrouten zu festigen. Außerdem sollen Synergiepotenziale realisiert werden, indem Prozesse standardisiert und Frachtaufkommen gebündelt werden. Ziel ist es, unsere führenden Marktpositionen in See- und Luftfracht durch fortgesetztes Wachstum oberhalb des Gesamtmarkts auszubauen.

Die fortschreitende Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrsmarkts führt zu einer Intensivierung des Wettbewerbs im internationalen Verkehr. Im nationalen Verkehr ist dies bereits seit Längerem zu beobachten.

Das Geschäftsfeld Schienengüterverkehr des DB-Konzerns ist gut positioniert, um der zunehmenden Nachfrage nach grenzüberschreitenden Verkehren gerecht zu werden. So werden unter anderem auf der Nord-Süd-Achse von Skandinavien nach Italien durchgängige Transporte angeboten. Die Akquisitionen der britischen EWS mit ihrer französischen Tochter ECR und der Transfesa auf der iberischen Halbinsel sowie die Gründung von East West Railways in Polen eröffnen die Möglichkeit zu qualitativ völlig neuartigen Angeboten im Schienengüterverkehr auf der Ost-West-Achse.

Der Ausbau der Vertriebskompetenz in Europa und die Weiterentwicklung des Railport-Konzepts tragen zur angestrebten Stabilisierung des intramodalen und zur Erhöhung des intermodalen Marktanteils bei. Das langfristige Ziel ist es, in Europa die führende Position im schienenbasierten Transportmarkt für Massengüter zu halten.

Der Kombinierte Verkehr (KV) in Europa ist das am stärksten wachsende Segment im Schienengüterverkehr. Der DB-Konzern ist hier der europaweit führende Anbieter. Um diese Position zu festigen, werden die bestehenden Aktivitäten systematisch weiterentwickelt. Die Umsetzung des Geschäftsmodells »KV-Bahn« mit seiner stärkeren Ausrichtung auf aufkommensstarke europäische Achsen führt zu einer höheren Produktivität und Qualität und damit letztlich zur Steigerung der Kundenzufriedenheit. Der DB-Konzern partizipiert am Wachstum der Seehafenhinterlandverkehre, indem er den Zugriff auf kontinentale /maritime Terminals sicherstellt und die Hinterlandanbindung der Westhäfen durch den Aufbau einer Drehscheibe ausbaut.

Nachhaltigkeit

Globalisierung, Ressourcenverknappung, Klimawandel, Deregulierung und demografischer Wandel sind die zentralen Herausforderungen, auf die sich der DB-Konzern immer stärker einstellt. Nur ein Unternehmen, das energieeffizient arbeitet, kann auch seine Kostenentwicklung kontrollieren, seine Marktpositionen festigen, Arbeitsplätze sichern und gleichzeitig das Klima schützen. Mit einer nachhaltig ausgerichteten Unternehmenspolitik stellt sich der DB-Konzern seiner gesellschaftlichen Verantwortung.

Mit seinem Nachhaltigkeitsmanagement bekennt sich der DB-Konzern zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens. Der erste integrierte Nachhaltigkeitsbericht ist im Jahr 2007 erschienen und fasst in ganzheitlicher Betrachtung Umwelt- sowie Personal- und Sozialthemen zusammen. Die bisher separat erschienenen Umwelt- sowie Personal- und Sozialberichte werden damit abgelöst. Der Nachhaltigkeitsbericht wird alle zwei Jahre erscheinen. Eine gedruckte Ausgabe ergänzt die ausführliche Version im Internet.

MITARBEITER

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

Zum Ende des Berichtsjahres lag die Zahl der Mitarbeiter bei 6.328 Mitarbeitern (per 31. Dezember 2006: 6.011 Mitarbeiter). Ferner wurden 165 Auszubildende beschäftigt (im Vorjahr: 171 Auszubildende). Im Jahresdurchschnitt waren 6.230 Mitarbeiter bei der DB AG beschäftigt (im Vorjahr: 6.040 Mitarbeiter).

UMWELT

Angesichts weiter wachsender Mobilitäts- und Transportbedürfnisse gilt es, die aus dem Verkehrssektor entstehenden Belastungen für die Umwelt und die Atmosphäre möglichst gering zu halten. Der DB-Konzern fühlt sich den Prinzipien eines nachhaltigen, verantwortlichen Handelns im gesellschaftlichen Umfeld verpflichtet. Eine ökonomisch, sozial und ökologisch ausgerichtete Unternehmenspolitik macht sich nicht nur für die Umwelt und die Gesellschaft bezahlt. Sie ist darüber hinaus auch der Schlüssel zu dem unternehmerischen Erfolg des DB-Konzerns. Dem wird mit einem Nachhaltigkeitsmanagement Rechnung getragen.

Im ökologischen Vergleich der Verkehrsträger bietet die Schiene deutliche Vorteile. Diese sind für Kunden des DB-Konzerns neben technischer Sicherheit, Leistungsqualität und Serviceorientierung ein nachweislich wichtiger Faktor bei der Wahl des Verkehrs- beziehungsweise Transportmittels. Gerade deshalb spielt auch die Schiene

eine zentrale Rolle in den verkehrspolitischen Überlegungen zur Gestaltung zukunftsfähiger Mobilitäts- und Logistikstrukturen in Deutschland und Europa. Angesichts des prognostizierten Wachstums der Verkehrs- und Transportströme in den kommenden Jahren und Jahrzehnten wird die Bedeutung der umweltfreundlichen Schiene bei der Sicherung eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems weiter zunehmen.

ENERGIEVERBRAUCH WEITER REDUZIERT

Eines der Ziele des DB-Konzerns aus unternehmerischer Sicht ist die Optimierung des Ressourcenverbrauchs. Seit dem Jahr 1990 wurde der spezifische Primärenergieverbrauch im Schienenverkehr bereits deutlich reduziert. Daher hat sich der DB-Konzern im Jahr 2007 entschlossen, seine Ziele für die Einsparung von klimaschädlichen Kohlendioxid(CO₂)-Emissionen noch einmal zu erhöhen: Zwischen den Jahren 2002 und 2020 sollen die spezifischen CO₂-Emissionen des Schienenverkehrs anstelle der ursprünglich geplanten Reduktion um 15 % nun sogar um 20 % vermindert werden. Damit wird der Schienenverkehr seinen Umweltvorsprung gegenüber den anderen Verkehrsträgern weiter ausbauen.

Im Berichtsjahr konnte der DB-Konzern im Vergleich zum Vorjahr den spezifischen, das heißt auf die Verkehrsleistung bezogenen CO₂-Ausstoß sowohl im Schienenpersonen- als auch im Schienengüterverkehr weiter senken. Seit Beginn des »Klimaschutzprogramms 2020« wurden die spezifischen CO₂-Emissionen somit auf Basis vorläufiger Daten um 12,8 % reduziert.

WEITER VERBESSERTE CO₂-BILANZ

Infolge der Auslastungssteigerung konnte der Pro-Kopf-Ausstoß des Treibhausgases CO₂ im Berichtsjahr mit rund 65 Gramm je Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr des DB-Konzerns um 1,1 % gesenkt werden. Der Wert im Fernverkehr hat sich dabei leicht um 2,8 % erhöht, gegenläufig ging aber im Nahverkehr der spezifische CO₂-Ausstoß um 3,3 % zurück. Im Schienengüterverkehr des DB-Konzerns verbesserte sich der Wert um 2,5 % auf 23,7 Gramm CO₂ je Tonnenkilometer. Dies sind weitere Beiträge für den Klimaschutz im Schienenverkehr des DB-Konzerns, der damit seinen Umweltvorsprung weiter ausgebaut hat.

Mit EcoTransIT steht im Internet ein Instrument zur Verfügung, mit dem Unternehmen optimal bestimmen können, mit welchem Verkehrsmittel ihre Waren am umweltfreundlichsten ihr Ziel in Deutschland und anderen europäischen Ländern erreichen.

Über das Schienengeschäft hinaus werden für den gesamten DB-Konzern – inklusive des Speditions- und Logistikbereichs sowie der so genannten stationären Prozesse – in einem Projekt konkrete Klimaschutzziele für den Zeitraum bis zum Jahr 2020 abgeleitet und mit Maßnahmen unterlegt. Es wird auch hier eine Minderung in Höhe von 20 % der spezifischen CO₂-Emissionen zwischen den Jahren 2006 und 2020 angestrebt.

VERSTÄRKTES ENGAGEMENT BEI DER REDUZIERUNG VON DIESELPARTIKелеMISSIONEN

Die Dieselpartikelemissionen konnte der DB-Konzern seit 1990 durch die Elektrifizierung von Strecken, den Einsatz neuer Dieselfahrzeuge und modernerer Motoren sowie die Senkung des Kraftstoffverbrauchs um insgesamt 85 % reduzieren. Im Berichtsjahr sind die Partikelemissionen der Dieselfahrzeuge im Schienenverkehr des DB-Konzerns weiter gesunken. Allerdings sind weiter gehende Anstrengungen erforderlich. Daher beteiligt sich der DB-Konzern an der Erprobung neuer Motoren- und Abgasreinigungskonzepte für Neu- und Bestandsfahrzeuge. Für neu in Verkehr zu bringende Dieselmotoren von Schienenfahrzeugen gelten ab dem Jahr 2012 schärfere Grenzwerte vor allem bei Stickoxiden, die weiter gehende technologische Maßnahmen bei den Herstellern erforderlich machen.

LÄRMMINDERUNG WEITER VORANGETRIEBEN

Der DB-Konzern verfolgt weiterhin das Ziel, den Schienenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Referenzjahr 2000 zu halbieren. Dies ist umso anspruchsvoller, da gleichzeitig die Verkehrsleistung im Schienenpersonen- und insbesondere im Schienengüterverkehr weiter gesteigert werden soll. Vor diesem Hintergrund setzt der DB-Konzern das Lärmsanierungsprogramm des Bundes kontinuierlich um. Im Berichtsjahr konnten an bestehenden Strecken 35,1 km Schallschutzwände errichtet und an 4.200 Wohnungen Maßnahmen zur Lärminderung durchgeführt werden. Zudem wurden 191,6 km Strecke modernisiert. Im Jahr 2007 stellte die Bundesregierung erstmals 100 Mio. € für die Lärmsanierung im Bestandsnetz zur Verfügung.

Technik und Beschaffung

Das Schienengeschäft des DB-Konzerns ist charakterisiert durch eine große Produktionstiefe, eine hohe Ressourcen- und Kapitalbindung sowie eine sehr komplexe Vernetzung. Für das reibungslose Zusammenwirken der Einzelelemente und eine stetige Effizienzsteigerung in der Produktion sind die einzelnen technischen Komponenten, also der Fahrweg mit der Ausrüstung der Strecken und Betriebsstellen bis hin zu den Fahrzeugen, von großer Bedeutung. Die Einführung technischer Innovationen, wirtschaftliche Optimierungen in den Einzelelementen und die Anpassung an Kundenanforderungen schaffen Wechselwirkungen, die berücksichtigt werden müssen. Organisatorisch sind innerhalb des DB-Konzerns im »Systemverbund Bahn« hierfür alle relevanten Themen wie Technik und Beschaffung, Qualitätsmanagement, Umweltschutz und Sicherheit gebündelt.

TECHNIK

Der Verkehrsträger Schiene hat dank des Rad-Schiene-Systems mit dem spurgeführten Rad sowie der Zugsicherungssysteme einen deutlichen Sicherheitsvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern. Um diesen hohen Sicherheitsstandard fortzuschreiben, werden DB-konzernintern kontinuierlich die Systeme und Prozesse verbessert. Im Berichtsjahr konnte mit standardisierten Prozessen, einem konzernweiten Verbesserungsprogramm und der Umsetzung eines unternehmensweiten Auditsystems die Produkt- und Servicequalität weiter verbessert werden. Die Zusammenführung geschäftsfeldspezifischer oder -übergreifender Standards im DB-Konzern auf den Gebieten Qualität, Arbeitsschutz, Sicherheit, Gefahrgut, Notfallmanagement/Brandschutz und Umweltschutz in einem Integrierten Managementsystem (IMS) wurde in den Geschäftsfeldern und Servicecentern des DB-Konzerns abgeschlossen. Damit werden durch fortlaufende Prozessoptimierung und Komplexitätsreduktion die Leistungsqualität verbessert und unternehmensweit effektive und effiziente Abläufe sichergestellt.

ZUKUNFTSWEISENDE WEITERENTWICKLUNG DER LEIT- UND SICHERUNGSTECHNIK

Bei der Umsetzung der durch die EU vorgegebenen »Technischen Spezifikationen für Interoperabilität« (TSI) wird der DB-Konzern langfristig auf Strecken des Hochgeschwindigkeitsverkehrs und des europäischen Güterverkehrs das Zugsicherungssystem European Train Control System (ETCS) einführen. Es löst die bisherigen Systeme wie Linienzugbeeinflussung (LZB) und Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) ab. Für die notwendigen Übergangslösungen werden wir ausgewählte Strecken mit beiden Systemen ausrüsten. Kern der technischen Realisierung ist eine neue Schnittstelle zwischen den Elektronischen Stellwerken (ESTW) und den Streckenzentralen für LZB und ETCS.

Im Berichtsjahr wurde unter anderem die im Dezember 2005 in Betrieb genommene ETCS-Pilotstrecke Berlin – Leipzig um zwei weitere Abschnitte erweitert. Die Gesamtlänge des Abschnitts mit ETCS- und LZB-Ausrüstung beträgt jetzt rund 160 km.

FAHRZEUGKONZEPTE FÜR DEN EINSATZ IM IN- UND AUSLAND

Moderne, kostengünstige und flexibel einsetzbare Schienenfahrzeuge sichern dem DB-Konzern Wettbewerbsvorteile im Regional- und Fernverkehr sowie im Güterverkehr.

Für die Weiterentwicklung von Nahverkehrstriebzügen wurde im Projekt »ETneu« die Entwicklung eines Plattformkonzepts initiiert. Über ein Baukastenprinzip können Bestelleranforderungen bei Neubeschaffungen variabel erfüllt werden. Vorteile können insbesondere durch größtmögliche Standardisierung der Module und Komponenten sowie die Bestellung in hohen Stückzahlen erzielt werden. Zudem erlaubt das Plattformkonzept den kostengünstigen Umbau von Fahrzeugen. Im Berichtsjahr wurde das Ausschreibungsverfahren für das neue Zugkonzept abgeschlossen. Es wurden Aufträge an zwei Hersteller über insgesamt 400 Fahrzeuge vom Typ »Lirex« und »Talent 2« vergeben. Die Fahrzeuge sind mehrsystemfähig für den grenzüberschreitenden Einsatz.

INGENIEURDIENSTLEISTER MIT KOMPLEXEM LEISTUNGSSPEKTRUM

Mit europaweit einzigartigem Know-how bietet der Ingenieurdienstleister DB Systemtechnik konzerninternen und -externen Kunden maßgeschneiderte Lösungen für alle Fragen der Bahntechnik, die im laufenden Betrieb an der Schnittstelle zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur entstehen. Mit einem marktorientierten Leistungsspektrum trägt die DB Systemtechnik maßgeblich zum Geschäftserfolg ihrer Kunden bei und unterstützt mit wettbewerbsfähigen Angeboten auf dem Drittmarkt die Internationalisierung des Konzerns.

Im Berichtsjahr haben die Technikexperten der DB Systemtechnik für einen Kunden die fahrtechnische Zulassung der Breitspurlok Euro 4000 übernommen, die in Spanien eingesetzt wird.

Gemeinsam mit den Schweizerischen Bundesbahnen untersuchte die DB Systemtechnik im Kundenauftrag eine neue Generation des Cisalpino. Das Versuchsprogramm ist so konzipiert, dass die benötigten Versuchsergebnisse auch die jeweiligen länderspezifischen Besonderheiten zeigen. Der Cisalpino II soll im Bahnverkehr zwischen der Schweiz und Italien eingesetzt werden.

Für die Zulassung des Coradia-Lirex-Triebzugs, der ab Dezember 2008 im Raum Augsburg eingesetzt werden soll, hat die DB Systemtechnik im Berichtsjahr die Koordination des kompletten Test- und Versuchsfahrtenprogramms übernommen.

BESCHAFFUNG

Im Berichtsjahr konnte der DB-Konzern bei der Beschaffung von Anlagen, Fahrzeugersatzteilen sowie Instandhaltungs- und logistischen Leistungen durch bereichsübergreifende Einkaufs- und Optimierungsprojekte signifikante Einsparungen erzielen. In einem nächsten Schritt hat der DB-Konzern unter anderem den strategischen Ersatzteileinkauf in einer eigenen Einheit zusammengefasst. Integrierte Beschaffungsteams aus Technikern, Einkäufern, Bedarfsträgern, Wertanalytikern und Logistikern gewährleisten eine ganzheitliche Betrachtung des Beschaffungsprozesses. So ist es unter anderem gelungen, trotz eines sehr knappen Markts unsere Versorgung mit Radsatzkomponenten sicherzustellen. Unterstützt wird dies durch entsprechende »Global Sourcing«-Aktivitäten mit der Entwicklung neuer Lieferanten, die im Jahr 2008 fortgesetzt und ausgebaut werden.

Das Auftragsvolumen lag im Berichtsjahr bei insgesamt 21,2 Mrd. €. Neben dem aus der Natur des Logistikgeschäfts erwachsenden großen Block der Fracht- und Speditionsleistungen in Höhe von 10,4 Mrd. € lagen die Schwerpunkte erneut in den Bereichen industrielle Produkte mit einem Auftragsvolumen in Höhe von 3,7 Mrd. € sowie Bau- und Ingenieurleistungen mit einem Auftragsvolumen von 3,5 Mrd. €. Der Bezug von Dienstleistungen Dritter lag mit einem Auftragsvolumen in Höhe von 1,6 Mrd. € niedriger als im Vorjahr. Im Bereich der leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe lag das Auftragsvolumen – trotz höherer Energiepreise – mit 2,0 Mrd. € auf Vorjahresniveau.

Mehr als die Hälfte des Auftragsvolumens ohne die Fracht- und Speditionsleistungen wurde mit 7,2 Mrd. € an kleine und mittelständische Unternehmen vergeben. Bei Bauleistungen wurden mit 2,7 Mrd. € über 90 % des Volumens an Mittelständler vergeben. Der DB-Konzern war damit auch im Berichtsjahr erneut einer der größten Investoren in Deutschland und hat so wesentlich zum Erhalt von Arbeitsplätzen beigetragen.

Entsprechend den Investitionsschwerpunkten des DB-Konzerns wurden große Vergaben insbesondere im Infrastrukturbereich sowie zur weiteren Modernisierung des Fahrzeugparks vorgenommen.

Weitere Informationen

ANPASSUNGEN BEI DER IMMOBILIENZUORDNUNG INNERHALB DES DB-KONZERNS

Die DB AG und die Bundesrepublik Deutschland (Bund) haben vereinbart, das Immobilienvermögen des DB-Konzerns gemäß der betrieblichen Nutzung auf die entsprechenden DB-konzerninternen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zu übertragen. Nicht betrieblich genutzte Immobilien wurden der DB Netz AG zugeordnet.

Die Zuordnung der jeweiligen Grundstücke beziehungsweise Grundstücksanteile mit insgesamt rund 211 Mio. Quadratmeter Fläche sowie der damit verbundenen Rechte und Pflichten zu den DB-Konzerngesellschaften DB Regio AG, DB Fernverkehr AG, Railion Deutschland AG, DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und DB Netz AG wurde in Abstimmung mit den betroffenen Gesellschaften und unter Einbindung des Bundes-eisenbahnvermögens regional durchgeführt und mit dem Abschluss eines Ausgliederungs- und Übernahmevertrags wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2007 umgesetzt.

Die mit dem Bund vereinbarte Schaffung der grundbuchlichen Vollzugsvoraussetzungen wird innerhalb eines dreijährigen Zeitraums durch ein DB-konzernübergreifendes Projekt gewährleistet, das vom Corporate Real Estate Management des DB-Konzerns geführt wird.

ENTSCHEIDUNG DES EIGENTÜMERS ZUR TEILPRIVATISIERUNG DER DBAG IN VORBEREITUNG

Nach dem Beschluss des Deutschen Bundestags vom 24. November 2006 wollen Parlament und Bundesregierung privaten Anteilseignern die Beteiligung an der DB AG innerhalb der laufenden Legislaturperiode ermöglichen. Die Bundesregierung prüft derzeit konkrete Optionen einer Umsetzung der Teilprivatisierung. In diesem Rahmen ist der Bundesverkehrsminister am 12. November 2007 vom Koalitionssausschuss gebeten worden, verschiedene Privatisierungsmodelle zu prüfen. Die Ergebnisse dieser Prüfung sollen dem Koalitionssausschuss vorgelegt werden. Über das weitere Vorgehen wird der Eigentümer im Frühjahr 2008 entscheiden.

»LIBERALISIERUNGSINDEX BAHN 2007« ZEIGT: ÖFFNUNG DER EISENBAHMÄRKTE IN EUROPA SCHREITET VORAN

In Europas Bahnmärkten fallen die Zugangsbarrieren, und Deutschland belegt bei der Marktöffnung einen Spitzenplatz. Der »Liberalisierungsindex Bahn 2007« belegt, dass sich die Märkte in allen europäischen Ländern öffnen, allerdings in unterschiedlichem Tempo. Er zeigt auch, dass die Zugangsbedingungen für Wettbewerber in Deutschland vorbildlich sind – sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr. Der Index wurde von IBM Global Business Services in Zusammenarbeit mit Professor Christian Kirchner, Humboldt-Universität zu Berlin, erstellt. Dabei werden erstmals

die Marktöffnungsgrade in 27 Ländern – 25 Mitgliedsstaaten der EU, der Schweiz und Norwegen – verglichen und bewertet. Neu ist auch, dass die Auswirkungen der vollständigen Öffnung der Schienengüterverkehrsmärkte zum 1. Januar 2007 untersucht wurden. Dabei haben die Autoren festgestellt, dass Wettbewerb in jedem untersuchten Land möglich ist. Vereinzelt sind jedoch noch nicht alle EU-Anforderungen umgesetzt worden.

Erstmals bietet die ausführliche Analyse auch zwei separate Indizes für den Güter- und den Personenverkehr auf Europas Schienen. Dabei weisen die Zugangsbedingungen im Personenverkehr größere Unterschiede auf als im Güterverkehr. Bei der Bewertung der Wettbewerbsmöglichkeiten im Personenverkehr liegt der deutsche Markt im Vergleich zu den anderen 26 Nationen ganz vorn.

REGULIERUNG DES EISENBAHNSEKTORS IN DEUTSCHLAND

Zum 1. Januar 2006 ist aufgrund der Neuerungen der dritten Novelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) die Zuständigkeit für die Regulierung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur vom Eisenbahn-Bundesamt auf die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen übergegangen. Die Bundesnetzagentur hat für jede Fahrplanperiode einen Bericht für die Bundesregierung über ihre Tätigkeit sowie über die Lage und Entwicklung auf ihrem Aufgabengebiet zu erstellen. Das Eisenbahn-Bundesamt überwacht weiterhin die Einhaltung der Vorgaben zur Entflechtung von Infrastruktur und Transportleistung.

ERMITTLUNGEN GEGEN GESELLSCHAFTEN DER SPEDITIONSBRANCHE

Die Europäische Kommission, das US-Justizministerium sowie die Kartellbehörden in Kanada, Südafrika, Neuseeland und der Schweiz haben wegen des Verdachts wettbewerbsbeschränkender Absprachen im Bereich der Land-, See- und Luftfracht Ermittlungen gegen die Speditionsbranche eingeleitet. Im Zusammenhang mit diesen Ermittlungen wurden am 11. Oktober 2007 bei mehreren Speditionsunternehmen und Speditionsverbänden Hausdurchsuchungen durchgeführt, unter anderem auch in den Geschäftsräumen der Schenker AG und bei mehreren Schenker-Landesgesellschaften. An einzelne Landesgesellschaften von Schenker und BAX Global wurden daneben verschiedene behördliche Auskunftsersuchen gerichtet. Die DB AG unterstützt die zuständigen Kartellbehörden bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben. Der Sachverhalt wird aus Anlass der behördlichen Ermittlungen konzernintern umfassend untersucht und aufgeklärt. Die interne Sachverhaltsaufklärung dauert derzeit noch an. Mit einem Abschluss der kartellbehördlichen Ermittlungen ist nicht vor Ende des Jahres 2009 zu rechnen. Die DB AG führt regelmäßig kartellrechtliche Schulungen durch. Darüber hinaus werden compliance-bezogene Schulungen weiter intensiviert.

TARIFABSCHLUSS 2007 UND NEUE ENTGELTSTRUKTUR

Mit der Tarifgemeinschaft (TG) aus TRANSNET und der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) konnte am 9. Juli 2007 ein Tarifabschluss erzielt werden. Er beinhaltet eine Entgelterhöhung zum 1. Januar 2008 um 4,5 % bei einer Laufzeit von 19 Monaten und eine zusätzliche Erfolgsbeteiligung in Höhe von 600 € für das Jahr 2007.

Die Führung der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hatte es abgelehnt, an den Tarifverhandlungen teilzunehmen. Sie hatte stattdessen ihre Forderungen zur Einstiegsvoraussetzung in Verhandlungen erklärt und mit Arbeitskampfmaßnahmen durchzusetzen versucht. Um eine Verhandlungslösung in diesem schwersten Tarifkonflikt des DB-Konzerns zu finden, wurde im August 2007 ein Moderationsverfahren eingeleitet, an dem sich der DB-Konzern und alle drei Gewerkschaften beteiligten.

Parallel zu den Verhandlungen mit der GDL wurden am 29. November 2007 Eckpunkte einer neuen Tarifstruktur mit der TG festgelegt. Die Verhandlungen waren während den Verhandlungen zur Entgeltrunde ausgesetzt worden. Zukünftig können Kriterien wie Qualifikation, Verantwortung, Berufserfahrung und individuelle Leistung noch stärker berücksichtigt werden.

Das neue Tarifvertragswerk wird aus einem Basistarifvertrag und voraussichtlich sechs funktionspezifischen Einzeltarifverträgen bestehen. Der Basistarifvertrag fasst die für alle Beschäftigtengruppen geltenden Regelungen zusammen. Innerhalb der funktionspezifischen Tarifverträge sollen jeweils Entgelt- und Arbeitszeitbedingungen für Tätigkeiten beziehungsweise Tätigkeitsgruppen geregelt werden, die hinsichtlich ihrer Beschäftigungsbedingungen vergleichbar sind. Die Details der neuen Tarifstruktur werden in weiteren Verhandlungen festgelegt.

Am 30. Januar 2008 konnten auch die Verhandlungen mit der GDL über einen Tarifvertrag für Lokführer abgeschlossen werden. Weitere Details finden Sie im Nachtragsbericht.

Risikomanagement

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

CHANCEN AUS EIGENEN MASSNAHMEN ODER VERBESSERTEN MARKT- UND UMFELDBEDINGUNGEN

Um seinen unternehmerischen Kurs eines ertragsorientierten Wachstums abzusichern, setzt der DB-Konzern umfassende Maßnahmenpakete im Rahmen konzernübergreifender oder geschäftsfeldspezifischer Programme um, von denen Absicherungen oder Verbesserungen in Leistungsqualität, Effizienz und Kostenstrukturen erwartet werden. Der DB-Konzern sieht hierin auch Chancen für weiteres organisches Wachstum, das sich zudem in weiteren Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen widerspiegeln dürfte.

Marktbezogene Chancen bestehen trotz hoher Wettbewerbsintensität auf den für den DB-Konzern relevanten Märkten zudem darin, absehbare Marktkonsolidierungen aus führenden Wettbewerbspositionen heraus aktiv gestalten zu können. Dabei sollen die Möglichkeiten genutzt werden, die dem DB-Konzern gerade durch die Konsolidierung und Globalisierung der Logistikindustrie eröffnet werden. Der DB-Konzern hat sich zudem so positioniert, dass er auch auf ein Umfeld offener beziehungsweise sich öffnender Märkte im europäischen Schienenverkehr hervorragend vorbereitet ist und so sich bietende Chancen nutzen kann. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Ausführungen im Kapitel »Strategie« verwiesen.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich in seinen allgemeinen Bedingungen insgesamt erfreulicher entwickeln als erwartet. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken. Zu den entsprechenden Einschätzungen für das Geschäftsjahr 2008 verweisen wir auch auf die Ausführungen im Kapitel »Ausblick«.

INTEGRIERTES RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

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

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

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

AKTIVES RISIKOMANAGEMENT IM DB-KONZERN

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

MARKTRISIKEN

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

Für den Personenverkehr ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren wie private Konsumausgaben oder die Zahl der Erwerbstätigen von Bedeutung. Zudem steht der DB-Konzern in einem harten intermodalen Wettbewerb insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Um sich in diesem Marktumfeld zu behaupten, das heißt bestehende Kunden halten und neue gewinnen zu können, hat der DB-Konzern umfangreiche Maßnahmen eingeleitet und zum Teil auch schon umgesetzt. Dabei ist von besonderer Bedeutung, die Kundenverluste infolge der Tarifaueinandersetzung wieder auszugleichen. Um die Position im Wettbewerb zu stärken, verbessert der DB-Konzern fortlaufend seine Serviceleistungen. Auf der Angebotsseite wird die Fahrplangestaltung im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanwechsel optimiert. Auf vielen Strecken können nach der Inbetriebnahme neuer Schieneninfrastruktur deutlich kürzere Reisezeiten angeboten werden. Die Preiswahrnehmung durch die Kunden soll durch Preisangebote spürbar verbessert werden. Von Bedeutung bleibt auch die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt.

Im Regional- und Stadtverkehr gibt es einen intensiven intramodalen Wettbewerb um langfristige Bestellerverträge. Maßgeblich für die Entwicklung in diesem Markt ist die Höhe der mittelfristig den Ländern vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel. Diese sind Grundlage für die Bestellungen von Verkehren bei Verkehrsunternehmen durch die einzelnen Länder. Absenkungen können hier Auswirkungen auf die Aktivitäten des DB-Konzerns haben. Dem wird unter anderem versucht durch den Ausbau der Fahrgeldeinnahmen entgegenzuwirken. In der Struktur der Marktteilnehmer beobachtet der DB-Konzern das zunehmende Gewicht der Tochtergesellschaften international agierender Konzerne. Ein Risiko von Ausschreibungsverlusten resultiert hierbei insbesondere aus Anbietern, die bereit sind, Markteintrittsprämien zu bezahlen, oder die ihren Angeboten teilweise ambitionierte Annahmen zugrunde legen. Der DB-Konzern kann aber eine zunehmende Sensibilisierung bei den Bestellerorganisationen für die negativen Folgen daraus erkennen. Zudem werden fortlaufend das Ausschreibungsmanagement und die Kostenstrukturen optimiert, um attraktive Angebote zu wirtschaftlich sinnvollen Konditionen abgeben zu können. Zusätzliche Belastungen im Bereich der Personalaufwendungen, die nur unsere Konzerngesellschaften treffen, erschweren hier die Position des DB-Konzerns im Wettbewerb.

Im Schienengüterverkehr sind die wichtigsten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemierzeugnissen und Baumaterialien. Diese unterliegen zum einen konjunkturellen Schwankungen. Zum anderen sind strukturelle Veränderungen der Produktionsstrukturen der Kunden des DB-Konzerns zu berücksichtigen, die sich häufig in einem globalen Wettbewerb befinden. Neben der zunehmenden intramodalen Wettbewerbsintensität insbesondere im Ganzzugverkehr besteht ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Dieser verschärft sich durch die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger LKW-Flotten aus den neuen EU-Staaten. Bei einer isolierten Betrachtung für den Schienengüterverkehr bestehen insofern Marktrisiken aus der Notwendigkeit, sich an die verkehrsträgerübergreifend zunehmende Wettbewerbsintensität anzupassen. Der DB-Konzern reagiert darauf mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung. Zudem werden die Leistungsangebote auf der Schiene optimiert und der Schienengüterverkehr in umfassende Logistikangebote eingebunden.

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

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

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

Die Entwicklung der Energiemärkte hat Auswirkungen auf die Aktivitäten des DB-Konzerns. Je nach Marktconstellation ist es dabei nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben. Diesem Risiko wird durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente begegnet.

BETRIEBSRISIKEN

Der DB-Konzern betreibt im Schienenverkehr ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für die Schienenaktivitäten. Eine deutliche Beeinträchtigung der Pünktlichkeit im Fernverkehr verschlechtert die wahrgenommene Qualität der Dienstleistung und kann damit zu Kundenverlusten führen. Zudem hat sich der DB-Konzern selbst verpflichtet, Kunden bei Verspätungen von einem bestimmten Umfang an zu entschädigen. Hier kommt es zukünftig zu einer Verschärfung durch neue europaweite Regelungen. Offen ist noch die konkrete Ausgestaltung des nationalen Rahmens. Der DB-Konzern beteiligt sich hier aktiv an der Diskussion, um nachteilige Regelungen für den Verkehrsträger Schiene abzuwenden. Im Regionalverkehr besteht das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder einer nicht ausreichend hohen Pünktlichkeit. Auch hier könnte es zukünftig gesetzliche Regelungen zu Entschädigungsleistungen geben.

Im Schienengüterverkehr ist die zeitliche Zuverlässigkeit der Transporte ein wesentliches Auswahlkriterium bei der Verkehrsträgerwahl. Zusätzlich können sich in der Geschäftsabwicklung Unregelmäßigkeiten beim Transport ergeben wie zum Beispiel Zollverstöße und Diebstähle. Diesen Risiken begegnet der DB-Konzern durch die Einbindung qualifizierter Zollkoordinatoren sowie ein Sofortmeldesystem bei Steuerbescheiden.

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

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

PROJEKTRISIKEN

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

Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

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

FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken aus dem operativen Geschäft sichert der DB-Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese Instrumente werden im Anhang erläutert.

RECHTLICHE UND VERTRAGLICHE RISIKEN

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

PERSONALRISIKEN

Die Mitarbeiter des DB-Konzerns und ihre Fähigkeiten sind für den zukünftigen Erfolg des DB-Konzerns von zentraler Bedeutung. Die Vergütungssysteme und Personalentwicklungsprogramme und -maßnahmen zielen darauf ab, die Mitarbeiter zu binden und zu gemeinsamen Höchstleistungen zu motivieren. Die unerwünschten Mitarbeiterabgänge liegen im DB-Konzern auf einem anhaltend niedrigen Niveau. Darin drücken sich zum einen die Anstrengungen aus, Engagement und Identifikation der Beschäftigten mit dem Konzern zu erhöhen. Zum anderen zeigt sich hierin die Attraktivität des DB-Konzerns als Arbeitgeber. Der DB-Konzern steht zudem in einem immer stärker werdenden Wettbewerb um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte. Dieser Herausforderung begegnen wir unter anderem durch enge Kontakte zu Universitäten und durch unsere Rekrutierungsmaßnahmen. Bei der Integration neu akquirierter Gesellschaften zielen unsere Bemühungen zudem auf die Bindung von Mitarbeitern in Schlüsselpositionen.

Damit sich der DB-Konzern im Wettbewerb behaupten kann, ist die Personalstruktur in Relation zu der unserer Wettbewerber von entscheidender Bedeutung. Zusätzliche einseitige Belastungen zum Beispiel in Form von höheren Tarifabschlüssen als bei unseren Wettbewerbern verschlechtern hier die Wettbewerbsposition.

IT-RISIKEN

Unzureichendes IT-Management kann zu schwer wiegenden Geschäftsunterbrechungen führen. Der DB-Konzern setzt eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren. Durch die laufende Überprüfung der Systemarchitektur und die regelmäßige Erneuerung der Hardware-Plattformen wird sichergestellt, dass die Informationstechnologie stets die sich ändernden Geschäftsanforderungen bestmöglich erfüllt und dem aktuellen Stand der Technik entspricht.

Hohe Verfügbarkeit im IT-Betrieb wird sichergestellt durch verteilte und redundante Systeme für Betrieb und Datensicherung, durch eine ausfallsichere Netzkopplung sowie durch zum Teil ausgelagerte Bandsicherungen und getrennte Administrationen. Dies sichert unternehmenskritische Geschäftsprozesse und IT-Verfahren und verhindert massive Störungen. Das Wide Area Network (WAN) ist überall da redundant ausgelegt, wo Sicherheit und Geschäftskontinuität dies erfordern.

ALLGEMEINE UMFELDRISIKEN

Das politische, rechtliche sowie gesellschaftliche Umfeld des DB-Konzerns unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Der DB-Konzern bemüht sich, durch einen offenen Dialog seine Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen und bestehende Nachteile abzubauen. Für den Schienenverkehr gehören dazu einseitige Belastungen aus steuerlichen Nachteilen oder auch Entschädigungszahlungen für Verspätungen.

RISIKOPORTFOLIO OHNE BESTANDSGEFÄHRDENDE RISIKEN

Die Risikoschwerpunkte lagen im Berichtsjahr wie im Vorjahr aufgrund der hohen Projektvolumina im Infrastrukturbereich sowie der hohen Wettbewerbsintensität bei den projekt- und marktbezogenen Risiken. Hierzu finden regelmäßig umfassende Analysen statt. Zu den operativen Gegensteuerungsmaßnahmen zählen umfangreiche geschäftsfeldspezifische genauso wie konzernübergreifende Effizienz- und Rationalisierungsprogramme. Zudem werden die Angebote in den Geschäftsfeldern des DB-Konzerns systematisch marktorientiert weiterentwickelt.

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

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

Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

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

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

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

Nachtragsbericht

DEUTSCHE BAHN STEIGT IN DEN BRITISCHEN SCHIENENPERSONENVERKEHR EIN

Die DB AG wird von der John Laing Plc. das Unternehmen Laing Rail Ltd. übernehmen. Der Kaufvertrag wurde am 18. Januar 2008 unterzeichnet. Vorbehaltlich der notwendigen Genehmigungen durch Behörden und Gremien wird die DB AG damit über den Erwerb von Laing Rail Ltd. deren Beteiligungen Chiltern Railways Ltd. (Chiltern) zu 100 % sowie die beiden Joint Ventures London Overground Rail Operations Ltd. und Wrexham, Shropshire and Marylebone Railways Ltd. zu jeweils 50 % übernehmen.

Chiltern ist in Großbritannien das am schnellsten wachsende Eisenbahnverkehrsunternehmen. Es betreibt im Auftrag des britischen Verkehrsministeriums vor allem Pendlerverkehre zwischen London und Birmingham sowie zwischen London und Aylesbury. Durch diese Akquisition wird der DB-Konzern erstmals in größerem Umfang Schienenpersonenverkehr außerhalb von Deutschland betreiben. Damit wird die Position des DB-Konzerns im europäischen Markt deutlich gestärkt und gleichzeitig die Basis für weiteres Wachstum gelegt. Alle übernommenen Aktivitäten werden nach Abschluss der Transaktion dem Geschäftsfeld Regio zugeordnet.

LOKFÜHRERTARIFVERTRAG MIT DER GDL VEREINBART

Die Tarifverhandlungen zwischen der DB AG und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) über einen Lokführertarifvertrag wurden Ende Januar abgeschlossen. Der Tarifvertrag mit der GDL soll zum 1. März 2008 in Kraft treten. Der Tarifvertrag für Lokführer sieht Folgendes vor: 800 € Einmalzahlung für den Zeitraum vom 1. Juli 2007 bis zum 29. Februar 2008, eine Erhöhung des Entgeltvolumens um 8 % ab März 2008 und eine weitere Erhöhung um 3 % ab 1. September 2008. Ab März 2008 wird zudem die neue Entgeltstruktur für Lokomotivführer eingeführt. Ab 1. Februar 2009 reduziert sich darüber hinaus die wöchentliche Arbeitszeit für Lokomotivführer um 1 auf 40 Stunden. Die Laufzeit beginnt rückwirkend am 1. Juli 2007 und endet am 31. Januar 2009.

Voraussetzung für das Inkrafttreten des Lokführertarifvertrags ist ein weiterer Tarifvertrag, der langfristig die Eigenständigkeit einerseits und die Widerspruchs- und Konfliktfreiheit andererseits festschreibt. Außerdem müssen alle drei Bahngewerkschaften eine Kooperationsvereinbarung abschließen, in der ihre Zusammenarbeit bei künftigen Tarifverhandlungen geregelt ist.

Ausblick

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden die konjunkturellen Rahmenbedingungen in Deutschland im Jahr 2008 weiterhin positiv sein, wenn auch abgeschwächt. Die Wachstumsprognosen für die Industrieländer entsprechen den Erwartungen für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Deutlich kräftiger wird das Wachstum in den Schwellenländern ausfallen. Die nachfolgenden Einschätzungen für die Konjunktur im Jahr 2008 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen weltpolitischen Entwicklung.

Die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft dürfte sich etwas abschwächen, wird aber immer noch kräftig bleiben. Insgesamt wird das Wirtschaftswachstum in den USA im Jahr 2008 nach dem schwachen Vorjahr nochmals leicht an Fahrt einbüßen. Auch in Japan dürfte die wirtschaftliche Expansion etwas schwächer ausfallen. In China wird das Expansionstempo leicht nachlassen als Folge schwächerer Auslandsnachfrage und steigender Zinsen. Das Entwicklungstempo in den übrigen ostasiatischen Ländern sollte sich infolge der schwächeren Weltkonjunktur erwartungsgemäß etwas verlangsamen, die Inlandsnachfrage bleibt robust.

Im Euro-Raum wird die wirtschaftliche Expansion anhalten, sich jedoch infolge nachlassender Dynamik der Weltwirtschaft und eines starken Euro verlangsamen. Im Jahr 2008 wird die Wachstumsdynamik des realen BIP voraussichtlich auf etwa 2 % zurückgehen. Der Investitionsaufschwung dürfte merklich an Dynamik verlieren. Für den privaten Verbrauch ist hingegen eine relativ robuste Entwicklung wahrscheinlich. Die verfügbaren Realeinkommen werden merklich steigen, gestützt von Beschäftigungszuwächsen und höheren Lohnabschlüssen. Dämpfend wird die beschleunigte Inflation wirken. In den EU-Mitgliedsländern Ost- und Mitteleuropas wird das Wachstum des BIP weiterhin deutlich über dem EU-Durchschnitt liegen, wenngleich sich die Dynamik vor allem wegen der konjunkturellen Verlangsamung im Euro-Raum verringern dürfte.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2008 vorliegenden Prognosen eine Fortsetzung des Aufschwungs mit schwächerem Tempo erwarten. Das BIP wird im Jahresdurchschnitt um etwa 1,5 % zunehmen. Wesentliche Triebkraft wird dabei der private Konsum sein, da nach dem schwachen Vorjahr das steigende Arbeitsvolumen, anziehende Effektivlöhne und eine wieder zunehmende Anschaffungsneigung stützend wirken werden. Geringer werden hingegen die Wachstumsbeiträge in nahezu allen anderen Sektoren ausfallen. Ausrüstungs- und Bauinvestitionen werden schwächer expandieren als im Vorjahr. Die Exporte werden aufgrund einer leicht abgekühlten Weltkonjunktur weniger stark zulegen. Hingegen werden die Importe aufgrund einer steigenden Binnennachfrage im Konsumbereich stärker wachsen. Die Inflationsrate wird im Jahr 2008 auf dem Vorjahresniveau bleiben.

Unwägbarkeiten für die hier dargestellten Entwicklungen bestehen zum einen in der möglichen Dauer der Turbulenzen auf den Finanzmärkten. Sollten diese länger als gegenwärtig angenommen anhalten, wären sowohl die Export- als auch die Investitionskonjunktur in Mitleidenschaft gezogen. Zum anderen könnte ein Vertrauensverlust der Konsumenten in die Konjunkturentwicklung zu einem weit gehenden Ausbleiben der Belegung des privaten Konsums führen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Die volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland im Jahr 2008 werden sich für den Personen- und Güterverkehr unterschiedlich entwickeln. Insbesondere der Außenhandel, die Investitionskonjunktur und damit die Produktion des verarbeitenden Gewerbes werden an Dynamik verlieren. Demgegenüber wird sich die Lage auf dem Arbeitsmarkt weiter erholen; die realen Einkommen und der private Konsum werden zulegen können. Die Kraftstoffpreise werden sich nach dem kräftigen Anstieg in den beiden Vorjahren verstetigen.

Vor diesem Hintergrund geht der DB-Konzern von einem leichten Wachstum des Personenverkehrsmarkts aus. Der motorisierte Individualverkehr wird durch die anhaltende Erholung auf dem Arbeitsmarkt und steigende Realeinkommen Aufwind erhalten und damit die Gesamtmarktentwicklung maßgeblich bestimmen. Das Wachstum des innerdeutschen Luftverkehrs dürfte sich nach den beiden starken Vorjahren abschwächen und bei einem moderaten Anstieg einpendeln. Im Schienenverkehr erwartet der DB-Konzern gegenüber dem Jahr 2007 eine kräftige Steigerung der Verkehrsleistung.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt werden die Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld im Jahr 2008 zwar nachlassen, insgesamt jedoch positiv bleiben. Die Wachstumsraten im Außenhandel werden nicht mehr so stark sein wie im Jahr 2007. Der Produktionsanstieg im verarbeitenden Gewerbe dürfte weiterhin stärker ausfallen als das gesamtwirtschaftliche Wachstum. Andererseits wird die insbesondere für den Schienengüterverkehr bedeutende Rohstahlproduktion nach den kräftigen Wachstumsraten der beiden Vorjahre nicht weiter zulegen können. Vor diesem Hintergrund erwartet der DB-Konzern für die Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland eine gegenüber dem Berichtsjahr abgeschwächte Wachstumsdynamik. Infolge vor allem deutlich gestiegener Kraftstoff- und Energie- sowie Personalkosten wird das Transportpreisniveau trotz anhaltend hoher Wettbewerbsintensität spürbar anziehen.

Weltweit werden sich die Transport- und Logistikmärkte auch im Jahr 2008 kräftig entwickeln. Motor dieses Wachstums werden weiterhin Verkehre aus Asien nach Europa und Nordamerika sein. Daneben werden auch die stark wachsenden innerasiatischen Transporte das Volumenwachstum stützen. Der Landtransportmarkt in Europa – hier insbesondere in Osteuropa – wird seinen Wachstumstrend fortsetzen können.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER BESCHAFFUNGSMÄRKTE

Für das laufende Geschäftsjahr erwartet der DB-Konzern keine prinzipiellen Engpässe auf der Beschaffungsseite. Eine entscheidende Rolle spielt die weitere Entwicklung der Energiepreise. Insgesamt erwartet der DB-Konzern weiter steigende Energie- und Rohstoff- sowie Baupreise. Abgesehen davon geht der DB-Konzern auf den für ihn relevanten Beschaffungsmärkten kurzfristig nicht von größeren Preisschwankungen aus. Wesentliche Zuliefer- und Dienstleistungsbranchen befinden sich aber in oder vor erheblichen strukturellen Veränderungen. Dies gilt vor allem für die Lieferantensstrukturen im Fahrzeug- oder Leit- und Sicherungstechnikbereich sowie in der Bauindustrie. Mittelfristig könnten veränderte Branchenstrukturen zu Verschlechterungen der Bezugsbedingungen führen, die primär preisliche Auswirkungen hätten. Aus den zu beobachtenden Konzentrationstendenzen auf Ebene der Frachtführer in der See- und Luftfracht erwarten wir im Jahr 2008 noch keine wesentlichen Auswirkungen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Auch aus den in Diskussion oder Veränderung befindlichen Rahmenbedingungen sind im Geschäftsjahr 2008 keine wesentlichen Impulse zu erwarten. Im europäischen Vergleich nimmt Deutschland mit dem seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugang zur Schieneninfrastruktur nachweislich bereits heute eine führende Position in der Liberalisierung ein. Insofern begrüßt der DB-Konzern alle Fortschritte in Richtung einer übergreifenden Angleichung an den national bereits erreichten Standard. Europaweite Liberalisierung des Marktzugangs ist eine wesentliche Voraussetzung zur Stärkung der Position der Eisenbahnen im intermodalen Wettbewerb für lang laufende internationale Transporte. Eine weitere verkehrspolitische Aufgabe bleibt die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger. Der DB-Konzern wird sich auch weiterhin bei allen verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

ERWARTETE GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Die Geschäftsentwicklung der DB AG wird auch im Geschäftsjahr 2008 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt sein. Ein übergreifendes Ziel im DB-Konzern ist die nachhaltige weitere Verbesserung der Ertragskraft. Angesichts positiver Erwartungen an die Entwicklung der Konzerngesellschaften rechnen wir für das Geschäftsjahr 2008 mit einem weiteren Anstieg des Beteiligungsergebnisses. Da im Geschäftsjahr 2008 Sondereffekte nicht in der Höhe wie im Berichtsjahr erwartet werden, werden das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie der Jahresüberschuss den Wert

des Berichtsjahres aber voraussichtlich nicht wieder erreichen können. Gemäß unseren Erwartungen wird der DB-Konzern auch im Geschäftsjahr 2008 in der Lage sein, seinen operativen Finanzbedarf vollständig über die Innenfinanzierung abzudecken, sodass aus dem operativen Geschäft des DB-Konzerns heraus auch keine Erhöhung der Verschuldung erwartet wird.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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

JAHRESABSCHLUSS

Bestätigungsvermerk

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2007 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 27. Februar 2008

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Eggemann)
Wirtschaftsprüfer

(Kieper)
Wirtschaftsprüfer

Bilanz

AKTIVA

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2007	2006
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0	0
Sachanlagen	(2)	47	2.808
Finanzanlagen	(2)	26.168	26.211
		26.215	29.019
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	3	1
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	4.547	3.805
Wertpapiere	(5)	0	0
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		1.525	108
		6.075	3.914
C. Rechnungsabgrenzungsposten		40	80
		32.330	33.013

PASSIVA

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2007	2006
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
Kapitalrücklage	(7)	5.310	5.310
Gewinnrücklagen	(8)	1.471	1.471
Bilanzgewinn/-verlust		1.564	-92
		10.495	8.839
B. Rückstellungen	(9)	5.277	6.685
C. Verbindlichkeiten	(10)	16.547	17.452
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(11)	11	37
		32.330	33.013

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember			
in Mio. €	Anhang	2007	2006
Bestandsveränderungen		1	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		0	0
Gesamtleistung		1	0
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	2.346	2.083
Materialaufwand	(16)	-82	-145
Personalaufwand	(17)	-474	-421
Abschreibungen		-14	-25
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	-1.083	-1.065
		694	427
Beteiligungsergebnis	(19)	1.181	1.080
Zinsergebnis	(20)	-140	-169
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		1.735	1.338
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-79	-5
Jahresüberschuss		1.656	1.333
Verlustvortrag aus dem Vorjahr		-92	-1.425
Bilanzgewinn/-verlust		1.564	-92

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember			
in Mio. €	Anhang	2007	2006
Ergebnis vor Steuern		1.735	1.338
Abschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		14	25
Veränderung der Pensionsrückstellungen		25	17
Cashflow vor Steuern		1.774	1.380
Veränderung der übrigen Rückstellungen		-490	-476
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		-303	-79
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		-727	-29
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		6	-146
Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-931	-432
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-51	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		-722	218
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		1.414	153
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		-11	-24
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		1.051	36
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-198	-122
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		2.256	43
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		254	359
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		-6	-1.134
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-)Krediten und MCCP		0	357
Auszahlung für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten und MCCP		-365	-221
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-117	-639
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		1.417	-378
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(21)	108	486
Finanzmittelbestand am Jahresende	(21)	1.525	108

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					
	Vortrag zum 01.01.2007	Zugänge	Um- buchungen	Abgang Immobilien- neu- zuordnung	Abgänge	Stand am 31.12.2007
Immaterielle Vermögensgegenstände						
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1	0	0	-1	0	0
	1	0	0	-1	0	0
Sachanlagen						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken						
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	2.519	0	0	-1.682	-830	7
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	476	0	0	-288	-187	1
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0	-4	-1	0
	3.000	0	0	-1.974	-1.018	8
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	17	0	0	-16		1
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1	0	0	0	0	1
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	30	1	1	-8	-2	22
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	87	7	2	-5	-6	85
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	10	3	-3	-5	0	5
	3.145	11	0	-2.008	-1.026	122
Finanzanlagen						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	15.029	1.483	0	0	-247	16.265
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	10.983	716	0	0	-1.949	9.750
3. Beteiligungen	539	32	0	0	-77	494
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	1	0	0	-1	2
5. Sonstige Ausleihungen	3	0	0	0	0	3
	26.556	2.232	0	0	-2.274	26.514
Anlagevermögen insgesamt	29.702	2.243	0	-2.009	-3.300	26.636

	Vortrag zum 01.01.2007	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgang Immobilien- neu- zuordnung	Abschreibungen		Buchwert	
					Abgänge	Stand am 31.12.2007	Stand am 31.12.2007	Stand am 31.12.2006
	-1	0	0	1	0	0	0	0
	-1	0	0	1	0	0	0	0
	-108	0	0	107	1	0	7	2.411
	-136	-5	0	86	54	-1	0	340
	-2	0	0	2	0	0	0	3
	-246	-5	0	195	55	-1	7	2.754
	-9	0	0	9	0	0	1	8
	0	0	0	0	0	0	1	1
	-24	-1	0	6	2	-17	5	6
	-58	-8	0	4	5	-57	28	29
	0	0	0	0	0	0	5	10
	-337	-14	0	214	62	-75	47	2.808
	0	0	0	0	0	0	16.265	15.029
	0	0	0	0	0	0	9.750	10.983
	-345	0	0	0	0	-345	149	194
	0	0	0	0	0	0	2	2
	0	0	0	0	0	0	3	3
	-345	0	0	0	0	-345	26.169	26.211
	-683	-14	0	215	62	-420	26.216	29.019

Anhang

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2007

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

Die DB AG hat, im Sinne einer abschließenden Umsetzung der §§ 2 Abs. 1, 25 DBGrG, mit Ausgliederungs- und Übernahmevertrag vom 28. August 2007 ihre im Eigentum stehenden Immobilien sowie die damit in funktionalem Zusammenhang stehenden Forderungen, Verpflichtungen, Vertragsverhältnisse und sonstigen Rechtsverhältnisse auf die DB Netz AG, die DB Regio AG, die DB Fernverkehr AG, die Railion Deutschland AG und die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH übertragen. Die Übertragungen erfolgten im Wege der Ausgliederung zur Aufnahme nach § 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG unter Fortbestand der DB AG mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2007 (Ausgliederungstichtag). Der die übertragenden Vermögenswerte abzüglich der zugehörigen Verpflichtungen übersteigende Wert wurde bei den jeweils übernehmenden Rechtsträgern nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB (andere Zuzahlungen) in die Kapitalrücklage eingestellt.

Im Rahmen dieser Immobilienneuzuordnung (INZ) hat die DB AG zum 1. Januar 2007 Anlagevermögen in Höhe von 1.794 Mio. €, sonstige Aktiva in Höhe von 334 Mio. €, Rückstellungen in Höhe von 1.007 Mio. € sowie sonstige Passiva in Höhe von 134 Mio. € übertragen. Den Finanzanlagen wurden somit 987 Mio. € zugeführt.

Der Jahresabschluss 2007 der DB AG ist deshalb in verschiedenen Positionen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung nicht oder nur bedingt mit dem Vorjahr vergleichbar.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens sind zu Anschaffungskosten bewertet.

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

Analog der Pensionsrückstellungen werden weitere personalbezogene Rückstellungen nach versicherungsmathematischen Grundsätzen gemäß den Richttafeln 2005 G 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 werden für konkrete Risiken Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB bilanziert. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50 % erfasst.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

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

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

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden im Vergleich zum Vorjahr (generelle Saldierung) nur bei Bestehen einer Aufrechnungslage im Sinne des § 387 BGB miteinander saldiert. Da die Forderungen und Verbindlichkeiten der DB AG im Wesentlichen aus der Konzernfinanzierung resultieren, wird im Jahresabschluss keine Saldierung vorgenommen.

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

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

Erläuterungen zur Bilanz

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagengitter dargestellt.

Im Geschäftsjahr wurden wie im Vorjahr keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

Im Anlagebestand des Vorjahres wurden Vermögensgegenstände in Höhe von 967 Mio. € ausgewiesen, die zum Aurelis-Portfolio gehörten. Da das wirtschaftliche Eigentum an diesen Vermögensgegenständen aufgrund der vertraglichen Gestaltung noch nicht übergegangen war, wurden diese bei der DB AG bilanziert. Die Entwicklung dieser Liegenschaften des Aurelis-Portfolios korrespondierte mit der unter den sonstigen Verbindlichkeiten bilanzierten Herausgabeverpflichtung (siehe Abschnitt 10). Im Geschäftsjahr wurde das Aurelis-Portfolio insgesamt veräußert, damit sind die genannten Bilanzposten abgegangen.

(3) VORRÄTE

in Mio. €	2007	2006
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	0
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3	1
Insgesamt	3	1

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	davon Rest-		2006
	2007	laufzeit mehr als 1 Jahr	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10	0	175
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	4.333	-	3.240
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	1
Sonstige Vermögensgegenstände	203	29	389
Insgesamt	4.547	29	3.805

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 4 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen Forderungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung, insbesondere Cash-Pooling-Forderungen (1.947 Mio. €), sowie aus Gewinnabführungen (1.355 Mio. €). Der Vorjahreswert wurde durch die vorgenommene Saldierung um 1.276 Mio. € reduziert. Der Vergleichswert ohne Saldierung betrug 4.516 Mio. €.

Die sonstigen Vermögensgegenstände umfassen im Wesentlichen Forderungen an die Finanzverwaltung und den Anspruch aus den Rückdeckungsversicherungen sowie Zinsabgrenzungen. Der Anspruch gegen das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) aus der »Trilateralen Vereinbarung« auf Übertragung von Grundstücken (im Vorjahr: 178 Mio. €) ist im Rahmen der INZ auf die DB Netz AG übertragen worden.

(5) WERTPAPIERE

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens betragen 27.441,29 €.

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

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

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage beläuft sich auf unverändert 5.310 Mio. €.

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen belaufen sich auf unverändert 1.471 Mio. €.

(9) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	2007	2006
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	151	125
Steuerrückstellungen	481	423
Sonstige Rückstellungen	4.645	6.137
Insgesamt	5.277	6.685

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 26 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) zugeführt. Darunter werden arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 7 Mio. € ausgewiesen.

Aufgrund des im April 2007 verabschiedeten Altersgrenzenanpassungsgesetzes ergibt sich in diesem Jahresabschluss die Anhebung der frühestmöglichen Altersrente vom Alter 65 auf eine Altersgrenze bis maximal 67 Jahre (in Abhängigkeit vom Jahrgang). Darüber hinaus wurde die Altersgrenze für den vorzeitigen Bezug für Jahrgänge ab 1947 (Männer) und 1951 (Frauen) von 62 auf 63 Jahre angehoben. Diese Anhebung der Altersgrenzen wurde bei der Bewertung erstmalig berücksichtigt. Für die DB AG ergibt sich dadurch ein ergebnissteigernder Effekt in Höhe von 2 Mio. €.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2007	2006
Verpflichtungen im Personalbereich	136	111
Restrukturierungsmaßnahmen	606	554
Ökologische Altlasten	2.312	2.359
Rückgabeverpflichtungen	268	272
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	436	1.024
Übrige Risiken	887	1.817
Insgesamt	4.645	6.137

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

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

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

- Rekultivierungs- und Rückbaumaßnahmen (Stilllegung von Anlagen),
- unterlassene Instandhaltung (beinhaltet auch nachlaufende Maßnahmen an veräußerten/übertragenen Grundstücken),
- Verpflichtungen aus der Umsetzung der Immobilienneuzuordnung,
- Risiken aus schwebenden Geschäften sowie für ungewisse Verbindlichkeiten aus noch nicht abgerechneten Lieferungen und Leistungen,
- die gesetzlich vorgeschriebene Aufbewahrung von Geschäftsunterlagen für die wesentlichen Konzernunternehmen (Archivierungskosten).

(10) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	2007	davon mit Restlaufzeit			2006
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Anleihen	67	-	67	-	67
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	260	209	51	-	268
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-	-	-	-	7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	64	64	0	0	67
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	14.265	5.190	3.996	5.079	13.760
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.643	34	1.090	519	1.652
Sonstige Verbindlichkeiten	248	248	-	-	1.631
davon aus Steuern	(33)	(33)	(-)	(-)	(11)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(-)	(-)	(0)
Insgesamt	16.547	5.745	5.204	5.598	17.452
davon zinspflichtig	(15.108)				(16.170)

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen insbesondere die lang- und kurzfristige Konzernfinanzierung und Verlustübernahmen. Der Vorjahreswert wurde durch die vorgenommene Saldierung um 1.276 Mio. € reduziert. Der Vergleichswert ohne Saldierung betrug 15.036 Mio. €.

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

Weitere Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

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

In den sonstigen Verbindlichkeiten war im Vorjahr die Herausgabeverpflichtung aus der Aurelis-Transaktion in Höhe von 967 Mio. € bilanziert, die im Geschäftsjahr durch die Veräußerung des Aurelis-Portfolios insgesamt abgegangen ist.

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

(11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen.

(12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

in Mio. €	2007	2006
Bürgschafts- und Gewährleistungsverpflichtungen	609	477

Die DB AG hat zugunsten der Deutschen Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, für ein mit dieser im Umfang von maximal 2 Mrd. € aufgelegtes Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie abgegeben, die zum 31. Dezember 2007 mit 0 Mio. € (im Vorjahr: 357 Mio. €) valutierte. Die korrespondierenden Verbindlichkeiten werden unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen.

(13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

in Mio. €	2007	2006
Bestellobligo für Investitionen	1	3
Ausstehende Einlagen	284	305
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.467	1.472
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(-)	(177)
Insgesamt	1.752	1.780

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

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die beiden nachfolgenden Tabellen zeigen zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von Nominal- und Barwerten (Stand 31. Dezember 2007), untergliedert nach Fristigkeiten:

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 6 %
Leasingraten:		
fällig bis 1 Jahr	64	61
fällig 1 bis 5 Jahre	215	180
fällig über 5 Jahre	125	84
Insgesamt	404	325

Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2007 Leasingraten in Höhe von 68 Mio. € (im Vorjahr: 68 Mio. €) gezahlt.

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 6 %
Miet- und andere Drittschuldverhältnisse:		
fällig bis 1 Jahr	181	175
fällig 1 bis 5 Jahre	520	444
fällig über 5 Jahre	362	223
Insgesamt	1.063	842

(14) FINANZINSTRUMENTE

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

A. ORIGINÄRE FINANZINSTRUMENTE

Die DB AG hat im Rahmen des von ihr und ihrer Finanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam, begebenen Debt-Issuance-Programms per 31. Dezember 2007 zwei Anleihen über insgesamt 67 Mio. € (im Vorjahr: 67 Mio. €) und darüber hinaus einen Schuldschein über 51 Mio. € (im Vorjahr: 51 Mio. €) im eigenen Namen emittiert. Die Deutsche Bahn Finance B.V. hat per 31. Dezember 2007 Kredite über insgesamt 10.234 Mio. € an die DB AG ausgereicht (im Vorjahr: 11.232 Mio. €). Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DB AG.

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

Der DB AG standen per 31. Dezember 2007 garantierte Kreditfazilitäten als Back-up-Linien für das 2,0-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG und der Deutschen Bahn Finance B.V. in einem Gesamtvolumen von 2.100 Mio. € (im Vorjahr: 2.075 Mio. €) zur Verfügung. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2007 in Anspruch genommen.

B. DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

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

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken wurden Zinsswaps und Zins-Währungs-Swaps abgeschlossen. Die daraus resultierende Zinsdifferenz wurde periodengerecht abgegrenzt. Zukünftige Zinsdifferenzen wurden als schwebendes Geschäft nicht bilanziert. Da die Refinanzierung der Bahn auch in Währungen außerhalb des Euro-Raums erfolgte, wurden diese Positionen mithilfe von Zins-Währungs-Swaps unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu eliminieren. Die in diesem Zusammenhang getätigten Transaktionen wurden wegen ihres Zinssicherungscharakters (Festschreibung von Euro-Zinsen) der Rubrik Zinsänderungsrisiken zugeordnet. Im Jahr 2007 liefen einige Transaktionen aus, Neugeschäft wurde nur in sehr geringem Umfang getätigt.

Fremdwährungsrisiken sind von vergleichsweise geringer Bedeutung. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisentermingeschäfte abgeschlossen, unter anderem auch für den Dieselbezug. Ein höheres Volumen an kurzfristiger Refinanzierung in Fremdwährung im Vergleich zum Jahresultimo 2006 führte zu einem Anstieg des Absicherungsbedarfs im Währungsbereich.

Energiepreisrisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieselmotorkraftstoff und Strom. Das Volumen der Energiederivate reduzierte sich, da 2007 weniger Neugeschäfte getätigt wurden. Der Anstieg der Energiepreise im Jahr 2007 führte zu einer positiven Wertentwicklung bei den Energiepreisderivaten.

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

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

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

NOMINAL- UND MARKTWERT DER ZINSDERIVATE:

in Mio. €	2007	2006
Nominalvolumen	4.367	7.317
Marktwert der Derivate	-265	-393
Marktwertänderungen zugehöriger Grundgeschäfte	264	330
Marktwert der Bewertungseinheiten	-1	-63

Am 31. Dezember 2007 bestand das Portfolio aus Zinsderivaten im Wesentlichen aus Swaps (Zinsswaps beziehungsweise Zins-Währungs-Swaps) mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Abnahme des negativen Marktwerts der Derivate basiert

zum Großteil auf dem Auslaufen zweier großer Transaktionen sowie dem gestiegenen Zinsniveau im Euro-Raum, die Aufwertung des Euro gegenüber den wichtigsten Währungen wirkte dem jedoch teilweise entgegen. Die Wertänderung der Grundgeschäfte hingegen resultiert ganz überwiegend aus Währungseffekten.

NOMINAL- UND MARKTWERT DER WÄHRUNGSDERIVATE:

in Mio. €	2007	2006
Nominalvolumen	675	476
Marktwert der Derivate	11	-1
Marktwertänderungen zugehöriger Grundgeschäfte	-11	1
Marktwert der Bewertungseinheiten	0	0

Die per 31. Dezember 2007 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr.

NOMINAL- UND MARKTWERT DER ENERGIEDERIVATE:

in Mio. €	2007	2006
Nominalvolumen (Dieselkraftstoff in t)	396.000	547.200
Marktwert der Derivate	37	-24
Marktwertänderungen zugehöriger Grundgeschäfte	-37	24
Marktwert der Bewertungseinheiten	0	0

in Mio. €	2007	2006
Nominalvolumen (Gas, HSL in t)	200.400	240.000
Marktwert der Derivate	9	-12
Marktwertänderungen zugehöriger Grundgeschäfte	-9	12
Marktwert der Bewertungseinheiten	0	0

in Mio. €	2007	2006
Nominalvolumen (Kohle, BAFA in t SKE)	252.000	504.000
Marktwert der Derivate	5	-2
Marktwertänderungen zugehöriger Grundgeschäfte	-5	2
Marktwert der Bewertungseinheiten	0	0

Das Portfolio der Diesel- und Kohlepreissicherungen bestand am 31. Dezember 2007 überwiegend aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr. Die Gaspreissicherungen wiesen eine Laufzeit größer als ein Jahr auf.

KREDITRISIKO DER ZINS-, WÄHRUNGS- UND ENERGIEDERIVATE:

in Mio. €	2007	2006
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Dieselderivate	69	30

Der Anstieg der Kreditrisiken im Vergleich zum Vorjahr ist durch die Wertentwicklung des Derivateportfolios begründet. Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 19 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von Aa1. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von A1 auf.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(15) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2007	2006
Konzernumlagen und übrige -verrechnungen	740	781
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	189	199
Mieten und Pachten	231	368
Übrige betriebliche Erträge	114	265
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	1.030	122
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	41	306
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	42
Insgesamt	2.346	2.083
davon periodenfremd	(1.072)	(458)

Die Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens enthalten im Wesentlichen Erträge aus dem Verkauf der Scandlines AG (717 Mio. €) und der Aurelis GmbH & Co. KG (303 Mio. €). Der Ertrag aus dem Verkauf der Aurelis GmbH & Co. KG beinhaltet in Höhe von 520 Mio. € um Neuzuführungen verminderte Erträge aus Auflösungen von Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag, die entsprechend dem wirtschaftlichen Gehalt der Transaktion als Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ausgewiesen werden.

Im Vorjahr waren die sonstigen betrieblichen Erträge durch die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts über die Aufhebung von Leistungsbescheiden für bahnpolizeiliche Leistungen beeinflusst. In den übrigen Erträgen sowie in den Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen waren jeweils 128 Mio. € enthalten.

(16) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2007	2006
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	5	24
Aufwendungen für bezogene Leistungen	38	63
Aufwendungen für Instandhaltungen	39	58
Insgesamt	82	145

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

(17) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2007	2006
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	346	304
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	35	34
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	2	1
	383	339
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	83	74
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	8	8
	91	82
davon für Altersversorgung	(32)	(25)
Insgesamt	474	421

(18) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2007	2006
Konzernverrechnungen	177	209
Mieten und Pachten	285	288
Gebühren und Beiträge	8	33
Beratung und sonstige Leistungen Dritter	164	136
Werbung und Öffentlichkeitsarbeit	147	103
Versicherungsbeiträge	66	72
Übrige betriebliche Aufwendungen	231	198
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	1	14
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	4	12
Insgesamt	1.083	1.065
davon periodenfremd	(1)	(14)

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist eine Rückstellung für die Verpflichtungen aus der weiteren Umsetzung der Immobilienneuzuordnung in Höhe von 71 Mio. € enthalten.

Von den übrigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 0 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) »sonstige Steuern«.

(19) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2007	2006
Erträge aus Beteiligungen	0	38
davon aus verbundenen Unternehmen	(-)	(37)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	3	53
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.348	1.315
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-170	-326
Insgesamt	1.181	1.080

(20) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2007	2006
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	491	510
davon aus verbundenen Unternehmen	(491)	(510)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	186	164
davon aus verbundenen Unternehmen	(120)	(87)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-817	-843
davon an verbundene Unternehmen	(-642)	(-606)
Insgesamt	-140	-169

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

Im Geschäftsjahr vorgenommene Einstellungen in die Kapitalrücklage von Tochtergesellschaften erfolgten im Umfang von 1.019 Mio. € durch Sacheinlage im Rahmen der INZ (987 Mio. €) beziehungsweise durch Sacheinlagen von Grundstücken (32 Mio. €).

(21) FINANZMITTELBESTAND

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

Sonstige Angaben

(22) ANTEILSBESITZ

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

(23) BESCHÄFTIGTE

	im Jahres- durchschnitt 2007	am Jahresende 2007	im Jahres- durchschnitt 2006	am Jahresende 2006
Arbeitnehmer	5.265	5.351	5.105	5.091
Zugewiesene Beamte	965	977	935	920
Zwischensumme	6.230	6.328	6.040	6.011
Auszubildende	140	165	147	171
Insgesamt	6.370	6.493	6.187	6.182

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

(24) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

in T €	2007	2006
Gesamtbezüge des Vorstands	14.260	16.589
davon fixer Anteil	(4.070)	(4.209)
davon erfolgsabhängiger Anteil	(10.190)	(12.380)
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	1.570	1.381
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	17.992	17.554
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	873	875
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	0	0
Kredite an Mitglieder des Vorstands	0	0
Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats	0	0

ALS AUFSICHTSRAT WAREN IM GESCHÄFTSJAHR 2007 BESTELLT:

Dr. Günther Saßmannshausen

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats,
Hannover

a) Deutsche Steinkohle AG (Vorsitz)¹⁾
EVONIK Degussa GmbH (Vorsitz)¹⁾
EVONIK Immobilien AG¹⁾
EVONIK STEAG AG (Vorsitz)¹⁾

Dr. Werner Müller

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender des Vorstands der EVONIK
Industries AG,
Mülheim an der Ruhr

b) g.e.b.b. Gesellschaft für Entwicklung,
Beschaffung und Betrieb mbH (Vorsitz)
Stadler Rail AG (Verwaltungsrat)

Norbert Hansen*

Stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Hamburg

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

Georg Brunnhuber

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Oberkochen

- b) Kreissparkasse Ostalb
(Verwaltungsrat)

Niels Lund Chrestensen

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

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

Peter Debuschewitz*

Konzernbevollmächtigter für die Koordination Berliner Bahnhöfe und Strecken der Deutschen Bahn AG,
Taufkirchen
– bis 30. Juni 2007 –

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

Dr.-Ing. Dr. E.h. Jürgen Großmann

Vorsitzender des Vorstands der RWE AG,
Hamburg

- a) RWE Dea AG (Vorsitz)¹⁾
RWE Energy AG (Vorsitz)¹⁾
RWE Power AG (Vorsitz)¹⁾
BATIG Gesellschaft für Beteiligungen mbH
British American Tobacco (Germany) GmbH
British American Tobacco (Industrie) GmbH
SURTECO Aktiengesellschaft (Vorsitz)
Tognum AG (Vorsitz)
VOLKSWAGEN AG
- b) ARDEX GmbH (Beirat, Vorsitz)
EVONIK Trading GmbH
Hanover Acceptances Limited,
London/Großbritannien
Messer Group GmbH

Horst Hartkorn*

Vorsitzender des Betriebsrats der S-Bahn Hamburg GmbH,
Hamburg

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

Jörg Hennerkes

Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Berlin

– bis 31. Januar 2008 –

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

Jörg Hensel*

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

- a) Railion Deutschland AG
Stinnes AG

Klaus-Dieter Hommel*

Bundvorsitzender der Verkehrs-
gewerkschaft GDBA,
Frankfurt am Main

- a) Railion Deutschland AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Lebensversicherungsverein a. G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Sach- und HUK-Versicherungs-
verein a. G.
DEVK Pensionsfonds-AG
DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG

Günter Kirchheim*

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

- a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Lebensversicherungsverein a. G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Sach- und HUK-Versicherungs-
verein a. G.
DEVK Pensionsfonds-AG
DEVK Vermögensvorsorge- und
Beteiligungs-AG (Vorsitz)

Helmut Kleindienst*

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

- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Lothar Krauß*

Stellv. Vorsitzender der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Rodenbach

- a) DB Station&Service AG
DB JobService GmbH
DB Sicherheit GmbH
DBV-Winterthur Holding AG
Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
(Vorsitz)
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
DB Zeitarbeit GmbH (Beirat)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Sach- und HUK-Versicherungs-
verein a. G. (Beirat)

Dr. Jürgen Krumnow

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

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

Vitus Miller*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
Regio/Stadtverkehr,
Stuttgart

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

Heike Moll*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats
der DB Station & Service AG,
München

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

Dr. Axel Nawrath

Staatssekretär im Bundesministerium
der Finanzen,
Berlin

- a) KfW IPEX-Bank GmbH

Dr. Walther Otremba

Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie,
St. Augustin
- seit 1. Februar 2008 -

Dr. Bernd Pfaffenbach

Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie,
Wachtberg-Pech
- bis 31. Januar 2008 -

- a) Deutsche Postbank AG
Lufthansa Cargo AG

Ute Plambeck

Konzernbevollmächtigte der Deutschen
Bahn AG für die Länder
Hamburg/Schleswig-Holstein,
Hamburg
- seit 16. August 2007 -

- a) Autokraft GmbH
S-Bahn Hamburg GmbH

Matthias von Randow

Staatssekretär im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Berlin
- seit 1. Februar 2008 -

Dr. h.c. Eggert Voscherau

Stellv. Vorsitzender des Vorstands der
BASF Aktiengesellschaft,
Neustadt

- a) CropEnergies AG (Vorsitz)
HDI Haftpflichtverband der
Deutschen Industrie VVaG
Talanx AG
- b) Nord Stream AG (Aktionärsausschuss)
Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung GmbH

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

Vorsitzender der Geschäftsführung
der SMS GmbH,
Hilchenbach-Dahlbruch

- a) SMS Demag AG (Vorsitz)¹⁾
COMMERZBANK AG
Voith AG
- b) Bombardier Inc., Montreal/Kanada
Thyssen-Bornemisza Group, Monaco

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ Konzerninternes Mandat

- a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich
zu bildenden Aufsichtsräten
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in-
und ausländischen Kontrollgremien
von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf
den 31. Dezember 2007 beziehungsweise
auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im
Jahr 2007. Bei einem Eintritt nach dem
31. Dezember 2007 wird auf den Zeitpunkt
des Eintritts abgestellt.

Mitglieder des Präsidiums

Dr. Werner Müller (Vorsitz)

Norbert Hansen

Matthias von Randow - ab 1. Februar
2008 -

Jörg Hennerkes – bis 31. Januar 2008 –
Günter Kirchheim

Mitglieder des Prüfungsausschusses

Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)
Matthias von Randow – ab 1. Februar
2008 –
Jörg Hennerkes – bis 31. Januar 2008 –
Helmut Kleindienst
Lothar Krauß

Mitglieder des Personalausschusses

Dr. Werner Müller (Vorsitz)
Norbert Hansen
Matthias von Randow – ab 1. Februar
2008 –
Jörg Hennerkes – bis 31. Januar 2008 –
Günter Kirchheim

Mitglieder des Vermittlungsausschusses nach § 27 Abs. 3 MitbestG

Dr. Werner Müller (Vorsitz)
Norbert Hansen
Matthias von Randow – ab 1. Februar
2008 –
Jörg Hennerkes – bis 31. Januar 2008 –
Günter Kirchheim

DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM GESCHÄFTSJAHR 2007 AN:

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

- a) DB Netz AG (Vorsitz)¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Lebensversicherungsverein a. G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Sach- und HUK-Versicherungs-
verein a. G.
Dresdner Bank AG
SAP AG
b) Allianz Deutschland AG (Beirat)

Dr. Norbert Bensel

Ressort Transport und Logistik,
Berlin

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
DB Regio AG¹⁾
Railion Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾
Schenker AG (Vorsitz)¹⁾
DB Mobility Logistics AG (ehemalig
Stinnes AG) (Vorsitz)¹⁾
DB Services Immobilien GmbH¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Sach- und HUK-Versicherungs-
verein a. G.
Partner für Berlin Holding Gesell-
schaft für Hauptstadt-Marketing mbH
Praktiker Bau- und Heimwerker-
märkte AG
Praktiker Bau- und Heimwerker-
märkte Holding AG
Sparda-Bank Berlin eG
b) BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG
(Beirat)
IAS Institut für Arbeits- und Sozial-
hygiene Stiftung (Beirat)

Stefan Garber

Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen,
Bad Homburg

- a) DB Station & Service AG (Vorsitz)¹⁾
DB Energie GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB Services Nordost GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB Systems GmbH¹⁾
Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft
IDUNA Lebensversicherung a. G.
Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
b) DB Dienstleistungen GmbH¹⁾
(Beirat, Vorsitz)
Arcor AG & Co. KG (Gesellschafter-
ausschuss)¹⁾
BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG
(Beirat)
Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Roland Heinisch

Ressort Systemverbund Bahn,
Idstein
- bis 31. August 2007 -

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Ressort Personenverkehr,
Weiterstadt

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

Diethelm Sack

Ressort Finanzen und Controlling,
Frankfurt am Main

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

Margret Suckale

Ressort Personal und Recht,
Berlin

- a) Schenker AG¹⁾
 - DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB JobService GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. Sparda-Bank Hamburg eG
- b) DB International GmbH¹⁾
 - DB Zeitarbeit GmbH (Beirat, Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G. Verband der Sparda-Banken e. V. (Beirat)

Dr. Otto Wiesheu

Ressort Wirtschaft und Politik,
Zolling

- a) DB Sicherheit GmbH¹⁾
- b) DB International GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. INA-Holding Schaeffler KG (Beirat)

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

- ¹⁾ Konzerninternes Mandat
- a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2007 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2007. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2007 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

(25) HONORARE DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

in T €	2007	2006
Abschlussprüfung	582	650
Sonstige Bestätigungs- und Bewertungsleistungen	3.455	1.287
Steuerberatungsleistungen	-	-
Sonstige Leistungen	2.394	2.321
Insgesamt	6.431	4.258

(26) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

(27) ERGEBNISVERWENDUNGSVORSCHLAG

Es wird vorgeschlagen, den zum 31. Dezember 2007 ausgewiesenen Bilanzgewinn in Höhe von € 1.564.339.937,81 auf neue Rechnung vorzutragen.

Berlin, den 26. Februar 2008

Deutsche Bahn AG
Der Vorstand



DR. WERNER MÜLLER
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Deutschen Bahn AG

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr alle ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Er hat den Vorstand bei der Unternehmensleitung sowie der Führung der Geschäfte umfassend beraten und überwacht. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat zeitnah und ausführlich über die Unternehmensplanung und die wirtschaftliche, strategische und finanzielle Entwicklung der DBAG und ihrer Konzerngesellschaften. Alle wesentlichen Geschäftsvorgänge wurden anhand der Berichte des Vorstands im Plenum und in den zuständigen Ausschüssen erörtert. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand in engem Kontakt zu dem Vorsitzenden des Vorstands und wurde von diesem regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung des Konzerns und die anstehenden unternehmerischen Entscheidungen informiert.

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. Die Sitzungen des Aufsichtsrats wurden durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungsausschusses vorbereitet. Schwerpunkte der Beratung im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Konzerns sowie die wesentlichen Investitions-, Beteiligungs- und Desinvestitionsprojekte. Der Aufsichtsrat hat sich außerdem mit den zustimmungspflichtigen Geschäften des Vorstands befasst und alle erforderlichen Zustimmungen erteilt. In zwei Fällen wurden die Beschlüsse im schriftlichen Verfahren gefasst.

In seiner Sitzung am 28. März 2007 beschäftigt sich der Aufsichtsrat mit dem Lagebericht und dem Jahresabschluss 2006 sowie dem Konzernlagebericht und Konzernabschluss 2006 der DBAG. Außerdem stimmte er der Veräußerung der Geschäftsanteile an der NUCLEAR CARGO+SERVICE GmbH sowie der Veräußerung der Geschäftsanteile an der Frachtcontor Junge & Co. GmbH zu.

In seiner Sitzung am 27. Juni 2007 stimmte der Aufsichtsrat dem Verkauf der Scandlines AG zu. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich daneben mit dem Erwerb von 100% der Anteile der English Welsh & Scottish Railway Holding Limited, dem Erwerb von 50,09% der Anteile an der Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. sowie dem Erwerb von 100% der Anteile der Spedition Spain-Tir und erteilte nach eingehender Beratung die hierfür erforderlichen Zustimmungen. Ferner stimmte der Aufsichtsrat den Investitionen in drei Umrichterwerke und dem Kauf von Güterwagen für den Marktbereich Montan zu.

Die Zustimmung zur Veräußerung sämtlicher Anteile an der nicht zum Kerngeschäft gehörenden Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG sowie zum Abschluss des Memorandum of Understanding zur Realisierung der Projekte Umbau des Knotens Stuttgart und NBS Wendlingen – Ulm standen im Mittelpunkt der Sitzung des Aufsichtsrats am 5. September 2007. Der Aufsichtsrat stimmte des Weiteren dem Neubau einer Speditionsanlage in Salzburg und dem Kauf von Güterwagen sowie von Lokomotiven der Baureihe 185 zu.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung informierte sich der Aufsichtsrat in einer außerordentlichen Sitzung am 15. November 2007 eingehend über den Stand der Kapitalprivatisierung der DBAG und der Tarifaueinandersetzung mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL).

In seiner Sitzung am 5. Dezember 2007 stimmte der Aufsichtsrat der Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2008 zu und nahm die Mittelfristplanung 2009 – 2012 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DBAG zur Kenntnis. Der Aufsichtsrat erteilte außerdem seine Zustimmung zum Verkauf der Brilliant National Services, Inc. einschließlich Tochtergesellschaften und der LA Terminals, Inc. an die N.Y.S. National Indemnity Company. Er stimmte der Errichtung des Joint Ventures Railion Scandinavia A/S zur Bildung einer gemeinsamen Produktionsgesellschaft zwischen Railion Danmark A/S und Green Cargo AB zu. Ferner informierte sich der Aufsichtsrat über den Stand des Magnetbahnprojekts München.

Gegenstand der schriftlichen Befassungen waren die Zustimmungen zum Erwerb der Restanteile von 49% an dem Joint Venture BAX Global Korea Ltd. sowie zur Immobilienneuordnung innerhalb des DB-Konzerns.

SITZUNGEN DER AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

Das Präsidium des Aufsichtsrats ist im Geschäftsjahr 2007 zu insgesamt fünf Sitzungen zusammengetreten und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet. Das Präsidium ließ sich außerdem regelmäßig über den Stand der Kapitalprivatisierung der DBAG unterrichten und informierte sich in einer Sondersitzung mit dem Vorsitzenden der Gewerkschaft der Lokomotivführer über die laufenden Tarifaueinandersetzungen mit der GDL.

Der Prüfungsausschuss, der im Berichtsjahr vier Sitzungen und zwei Telefonkonferenzen abgehalten hat, befasste sich insbesondere mit den Abschlüssen der DBAG

und des DB-Konzerns und bereitete die Beschlüsse des Aufsichtsrats über den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2006 vor. Weitere Prüfungsschwerpunkte bildeten die Quartalsberichte, der Halbjahresabschluss 2007 sowie die Budgetplanung für das Jahr 2008 und die Mittelfristplanung 2009 – 2012. Hierzu stand der Vorsitzende des Prüfungsausschusses in regelmäßigem Austausch mit dem Finanzvorstand und dem Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss setzte sich daneben mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements, der Weiterentwicklung der Corporate Compliance, der Integration von BAX Global, der Erteilung des Prüfauftrags an den Abschlussprüfer sowie ausgewählten Investitionsprojekten auseinander und ließ sich über Ergebnisse der internen Revision unterrichten.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in drei Sitzungen die Personalentscheidungen des Aufsichtsrats vorbereitet und abschließend die Vertragsangelegenheiten des Vorstands im Auftrag des Aufsichtsrats geregelt.

Die Ausschussvorsitzenden berichteten dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit der Ausschüsse.

CORPORATE GOVERNANCE

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 28. März 2007 mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance Grundsätze der DBAG beschäftigt und diese entsprechend der Fortschreibung des Deutschen Corporate Governance Kodex angepasst. Ferner hat er sich in seiner Sitzung am 5. Dezember 2007 eingehend mit dem Ergebnis der Effizienzprüfung befasst.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DBAG sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2007 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 26. März 2008 Gegenstand der Sitzung des Prüfungsausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 28. März 2008 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DBAG sowie den Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2007 und den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DBAG für das Geschäftsjahr 2007 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

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

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

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Peter Debuschewitz legte sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 30. Juni 2007 nieder. Als Nachfolgerin wurde mit Wirkung vom 16. August 2007 Frau Ute Plambeck zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

Herr Staatssekretär Dr. Bernd Pfaffenbach legte sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 31. Januar 2008 nieder. Als Nachfolger wurde mit Wirkung zum 1. Februar 2008 Herr Dr. Walther Otremba, Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, nach § 9 Abs. 2 der Satzung der DBAG von der Bundesrepublik Deutschland in den Aufsichtsrat entsandt.

Herr Staatssekretär Jörg Hennerkes legte sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 31. Januar 2008 nieder. Als Nachfolger wurde mit Wirkung zum 1. Februar 2008 Herr Matthias von Randow, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, nach § 9 Abs. 2 der Satzung der DBAG von der Bundesrepublik Deutschland in den Aufsichtsrat entsandt.

Mit Wirkung zum 31. August 2007 schied Herr Roland Heinisch nach langjähriger Tätigkeit für die DBAG aus dem Vorstand der DBAG aus.

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

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

Berlin, im März 2008

Für den Aufsichtsrat



Dr. Werner Müller
Vorsitzender

KONTAKTINFORMATIONEN

INVESTOR RELATIONS

Telefon: 030.297-6 16 76
Telefax: 030.297-6 19 59
E-Mail: investor.relations@bahn.de
Internet: www.db.de/ir

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

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

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

KONZERNKOMMUNIKATION

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

Telefax: 030.297-6 19 19
E-Mail: medienbetreuung@bahn.de
Internet: www.db.de/presse

DB-TELEFONAUSKUNFT

Für allgemeine telefonische Auskünfte steht Ihnen die Telefonauskunft der Deutschen Bahn unter der Rufnummer 030.297-0 zur Verfügung.

IMPRESSUM

Redaktion

Deutsche Bahn AG
Investor Relations

Produktionskoordination

Mentor Werbeberatung
H.-J. Dietz,
Kelkheim

Gestaltung, DTP

Studio Delhi Konzept und Design,
Mainz

Lithografie

Koch Lichtsatz und Scan,
Wiesbaden

Lektorat

AdverTEXT,
Düsseldorf

Druck

Color-Druck,
Leimen

Bildnachweis

DB AG/Lautenschläger



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.db.de