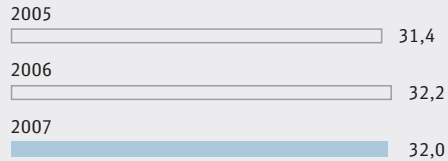




# DB Fernverkehr AG **Geschäftsbericht 2007**

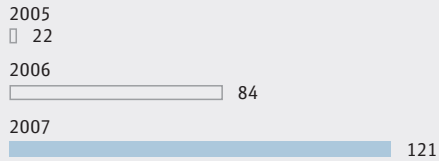
# ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2007

Verkehrsleistung  
in Mrd. Pkm<sup>1)</sup>



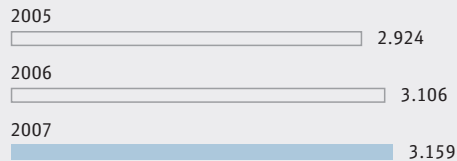
- 2005 zu 2006: +2,5%
- 2006 zu 2007: -0,5%

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit  
in Mio. €



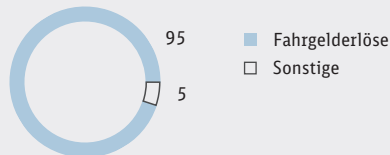
- 2005 zu 2006: + 62 Mio. €
- 2006 zu 2007: +37 Mio. €

Umsatzerlöse  
in Mio. €



- 2005 zu 2006: +6,2%
- 2006 zu 2007: +1,7%

Umsatzstruktur  
in %



- 2006 zu 2007: +53 Mio. €

Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2007	2006	Veränderung in %
Umsatz	3.159	3.106	+1,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit <sup>2)</sup>	121	84	+44,0
Bilanzsumme	3.563	3.378	+5,5
Anlagevermögen	2.815	3.011	-6,5
Eigenkapital	2.082	2.045	+1,8
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	334	450	-25,8
Brutto-Investitionen	126	256	-50,8
Netto-Investitionen <sup>3)</sup>	118	256	-53,9
Mitarbeiter per 31. 12.	13.823	13.473	+2,6

Leistungskennzahlen	2007	2006	Veränderung in %
Reisende in Mio.	113,1	114,4	-1,1
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm <sup>1)</sup>	32,0	32,2	-0,5
Betriebsleistung in Mio. Trkm <sup>4)</sup>	137,6	136,3	+1,0

<sup>1)</sup> Personenkilometer = Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite

<sup>2)</sup> Die DB Fernverkehr AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG

<sup>3)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

<sup>4)</sup> Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

# INHALT

## **2 VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN**

## **7 LAGEBERICHT**

- 7 Überblick
- 8 Wirtschaftliches Umfeld
- 9 Entwicklung auf den relevanten Märkten
- 10 Geschäftsverlauf
- 11 Bilanzstruktur
- 13 Investitionen
- 13 Finanzierung
- 14 Mitarbeiter
- 14 Nachhaltigkeit
- 15 Weitere Informationen
- 21 Risikobericht
- 23 Strategie
- 25 Nachtragsbericht
- 25 Ausblick

## **29 JAHRESABSCHLUSS**

- 29 Bilanz
- 30 Gewinn- und Verlustrechnung
- 31 Kapitalflussrechnung
- 32 Entwicklung des Anlagevermögens
- 34 Anhang
- 49 Bestätigungsvermerk
- 50 Wesentliche Beteiligungen

## **52 BERICHT DES AUFSICHTSRATS**

**DR. NIKOLAUS BREUEL**  
Vorsitzender des Vorstands  
der DB Fernverkehr AG



## VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch das Geschäftsjahr 2007 war für die DB Fernverkehr AG ein erfolgreiches Jahr. Insbesondere im ersten Halbjahr ist es gelungen, den wirtschaftlichen Erfolgskurs weiter fortzusetzen und das Ergebnis weiter zu steigern. Im zweiten Halbjahr beeinflussten dagegen die Streiks und Streikdrohungen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer unsere wirtschaftliche Entwicklung negativ. Trotz schnellen und umfangreichen Gegensteuerns – zum Beispiel durch Anpassung des Angebots und umfangreiche Kommunikationsmaßnahmen – konnte ein Nachfragerückgang nicht vermieden werden. Die Folge waren zum Teil kräftige Umsatzrückgänge im Vergleich zu den entsprechenden Vorjahresmonaten.

Der Vorstand hat auf diese Situation umgehend reagiert und Maßnahmen zur Ergebnissicherung eingeleitet. So konnte die DB Fernverkehr AG das Ergebnis im Geschäftsjahr 2007 schließlich um rund 44 Prozent auf 121 Millionen Euro und damit das vierte Mal in Folge steigern. Trotz der monatelangen streikbedingten Zurückhaltung der Kunden erhöhte sich der Außenumsatz im Berichtsjahr um 1,3 Prozent auf 2,996 Milliarden Euro. Ausschlaggebend hierfür waren die im ersten Halbjahr generierten Zuwächse.

Mit dem Ziel, unser internationales Geschäft zu stärken, bauten wir mit Beginn des zweiten Halbjahres 2007 unsere Position auf den europäischen Strecken deutlich aus. Im Juni startete der erste ICE zwischen Frankfurt am Main und Paris. Im Rahmen der Kooperation mit der französischen Staatsbahn SNCF bieten wir heute unseren Kunden zwischen beiden Metropolen täglich fünf durchgehende ICE-Verbindungen – und das in einer Fahrzeit von rund drei Stunden und 50 Minuten. Der hohe Komfort und die attraktiven Reisezeiten zwischen beiden Stadtzentren haben die Wettbewerbssituation der Schiene vor allem gegenüber dem Flugzeug verbessert. Gleichzeitig nahm der TGV seinen Betrieb zwischen Paris und Stuttgart auf. Bis Ende Dezember nutzten bereits 500.000 Fahrgäste die ICE- und TGV-Züge.

Mit dem Fahrplanwechsel Ende des Jahres 2007 haben wir unser Engagement auf weiteren internationalen Relationen verstärkt. Seit Dezember verkehrt in Kooperation mit der Österreichischen Bundesbahn (ÖBB) der ICE zwischen Frankfurt am Main und Wien im Zweistundentakt. Gemeinsam mit der Dänischen Staatsbahn (DSB) starteten wir die erste ICE-Verbindung zwischen Berlin/Hamburg und Kopenhagen beziehungsweise Århus. Heute verbindet der ICE den deutschen Markt mit sechs europäischen Nachbarländern. Er ist damit der europaweit erfolgreichste Hochgeschwindigkeitszug und zunehmend auch international ein Synonym für modernes, attraktives Bahnreisen. Parallel bauten wir unser Engagement bei Thalys aus und erwarben eine zehnprozentige Beteiligung an der Vermarktungsgesellschaft Thalys International. Insgesamt hat sich unsere Marktposition im grenzüberschreitenden Personenfernverkehr stark verbessert.

Der Erfolg der Schiene im europäischen Wettbewerb hängt maßgeblich von der Überwindung der noch bestehenden nationalen Grenzen ab. Aus diesem Grund gründeten wir gemeinsam mit sechs europäischen Bahnen im Juli 2007 Railteam, eine Vermarktungskoooperation für den europaweiten Hochgeschwindigkeitsverkehr. Gemeinsames Ziel ist es, die verschiedenen Netze und Leistungen zu einem einzigen starken wettbewerbsfähigen Angebot zu verknüpfen. Für den Kunden führt die Kooperation auch zu verbesserten Serviceangeboten. Weitere Schritte wie die Ausweitung der nationalen Bonusprogramme auf das gesamte Railteamnetz und die Vereinfachung des Erwerbs von internationalen Fahrscheinen sind in Vorbereitung. Allein in die Verbesserung der Verkaufsprozesse investieren wir gemeinsam mit den anderen Bahnen bis 2009 einen zweistelligen Millionenbetrag.

Im Inland haben wir – vor dem Hintergrund hoher Benzinpreise und einer stärkeren öffentlichen Auseinandersetzung mit dem Thema Klimawandel – im Juni 2007 einen Dauerniedrigpreis – das Dauer-Spezial – eingeführt. Ziele sind die Gewinnung neuer Fahrgäste und die Verbesserung der Preiswahrnehmung. Innerhalb von nur sieben Monaten verkauften wir über 3,7 Millionen Tickets. Die Neukundenquote lag bei rund 10 Prozent.

Auch die BahnCard war anhaltend erfolgreich: Innerhalb eines Jahres wuchs der Kartenbestand um rund 11 Prozent und lag zum Jahresende 2007 bei rund vier Millionen Stück. Durch ein neues Anmeldeverfahren und die Vergrößerung des Prämienangebots hat sich die Zahl der Teilnehmer an unserem Bonusprogramm *bahn.bonus* um 800.000 auf rund zwei Millionen erhöht. Mit dem Ziel, vor allem im Segment der Geschäftskunden Marktanteile zu gewinnen, starteten wir Ende 2007 eine Serviceoffensive für die 1. Klasse in den ICE-Zügen und stellten dafür 200 neue Mitarbeiter ein.

Trotz einer guten konjunkturellen Entwicklung setzte das wirtschaftliche Umfeld 2007 für uns keine signifikanten Wachstumsimpulse. So stieg zwar das Bruttoinlandsprodukt um 2,5 Prozent, die verfügbaren Einkommen und der private Verbrauch jedoch stagnierten. Die Inflationsrate lag im Berichtsjahr – vor allem getrieben durch die Entwicklung an den Rohstoffmärkten – bei rund 2,2 Prozent.

Gleich mehrere Ereignisse stellten uns 2007 vor Herausforderungen. Dazu zählten der Orkan Kyrill Anfang vergangenen Jahres und die Tarifaueinandersetzung im gesamten zweiten Halbjahr. Dank eines schnellen, überlegten Handelns wurden größere Sturmschäden vermieden. Während der Streiktage ermöglichten wir ein zwar reduziertes, aber stabiles, zuverlässiges Angebot. Gleichzeitig stellten die Servicemitarbeiter in unseren Zügen die Information und eine bestmögliche Versorgung unserer Kunden sicher. Negative Auswirkungen konnten damit zwar begrenzt, aber nicht vermieden werden. Viele Kunden waren verunsichert. Da Fernverkehrsreisen vor allem langfristig geplant werden, fand ein Wechsel zu anderen Verkehrsmitteln statt. Dieses Verhalten spiegelt sich auch in der Verkehrsmarktentwicklung für 2007 wider. In einem leicht rückläufigen Gesamtmarkt ging auch die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr AG leicht um 0,5 Prozent auf 32 Milliarden Personenkilometer zurück.

Seit dem Jahr 2004 hat sich die Wettbewerbsposition der DB Fernverkehr AG kontinuierlich verbessert. Verantwortlich dafür waren unter anderem die neuen Preis- und Fahrplanangebote, der Erfolg unserer Kundenbindungsprogramme, die wachsende Zufriedenheit mit unserem Service in den Zügen und Effizienzsteigerungen in allen Bereichen. Der Kern der Sanierung ist nun beendet. Um diesen Erfolg auch langfristig abzusichern, kommt es zuallererst darauf an, das Umsatzwachstum fortzusetzen. Die hier geplanten Maßnahmen müssen erfolgreich sein.

Die Tarifaueinandersetzung hat deutliche Spuren hinterlassen. Der Vorstand hat deshalb noch im Jahr 2007 ein Programm gestartet, um das während des Tarifkonflikts reduzierte Vertrauen unserer Kunden zurückzugewinnen. Zu den bereits beschlossenen Maßnahmen gehören die intensive Betreuung der Topkunden, die Weiterentwicklung der Kundenbindungsprogramme, Kooperationen mit Partnern aus der Konsumgüterindustrie und die Umsetzung einheitlich hoher Service- und Qualitätsstandards während der gesamten Reisekette. Des Weiteren stehen die Steigerung der Verkaufszahlen für das Dauer-Spezial und die Fortsetzung der 1.-Klasse-Offensive im Fokus. Im

internationalen Verkehr planen wir den Ausbau unserer Angebote. Gleichzeitig werden wir unser Engagement im Rahmen der Railteam- und Thalys-Kooperationen verstärken. Während der Fußballeuropameisterschaft hat die DB Fernverkehr AG die Chance, sich als der europäische Anbieter von Fernverkehrsleistungen auf der Schiene zu präsentieren. Zu fast allen Spielorten der Fußball-EM bieten wir attraktive Direktverbindungen an, die meisten mit dem ICE.

Der Vorstand hat die notwendigen Maßnahmen initiiert, um auch im Geschäftsjahr 2008 die positive Umsatz- und Ergebnisentwicklung fortzusetzen.

Ihr



Nikolaus Breuel  
Vorsitzender des Vorstands  
der DB Fernverkehr AG





# LAGEBERICHT

## Überblick

Die DB Fernverkehr AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG). Sie bildet zusammen mit ihren Tochtergesellschaften das Geschäftsfeld Fernverkehr im Vorstandsressort Personenverkehr des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern).

Neben ihrer Zentrale in Frankfurt am Main besteht die DB Fernverkehr AG aus bundesweit fünf Regionalbereichen. Die eigenständigen Schienenverkehrsunternehmen DB AutoZug GmbH und City Night Line CNL AG sind Bestandteil des Beteiligungsportfolios. Hinzu kommen die DB Reise&Touristik Suisse S. A. als Anbieter gastronomischer Leistungen, der Touristikveranstalter AMEROPA-REISEN GmbH sowie die Omnibusverkehre der Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH. Des Weiteren hält die DB Fernverkehr AG eine 50-prozentige Beteiligung an der Rheinalp GmbH.

Infolge der Veräußerung der Anteile an der RHEALYS S. A. und der Inbetriebnahme der neuen Hochgeschwindigkeitsverbindungen zwischen Paris und Frankfurt am Main beziehungsweise Paris und Stuttgart/München wurde im Juli die Alleo GmbH gegründet. Die Gesellschaft, an der die DB Fernverkehr AG und die französische Staatsbahn SNCF (über ihre Tochtergesellschaft VFE-P) jeweils mit 50% beteiligt sind, hat Vertriebs- und Marketingaktivitäten auf den genannten Verbindungen zum Gegenstand.

Darüber hinaus wurde im März 2007 eine 10-prozentige Beteiligung an der Thalys International SCLR erworben, weitere Gesellschafter sind die französische SNCF (62%) und die belgische SNCB (28%). Ziel dieses Erwerbs ist die Sicherung eines größeren Mitspracherechts sowie einer höheren Einflussmöglichkeit bei der Gestaltung der Prozesse.

Des Weiteren wurde im Oktober die Railteam B.V., Amsterdam/Niederlande, gegründet. Der Anteil der DB Fernverkehr AG an der Gesellschaft beträgt 25%. Daneben sind die SNCF (25%) sowie die niederländische NS, die österreichische ÖBB, die schweizerische SBB, die belgische SNCB und die Eurostar (EUKL) mit jeweils 10% beteiligt. Die Kooperation dient dem Ziel, die nationalen Hochgeschwindigkeitsnetze über die Grenzen hinweg zu verknüpfen und Bahn fahren für die Kunden europaweit deutlich einfacher und komfortabler zu gestalten.

### ERGEBNIS WEITER VERBESSERT: TROTZ SCHWIERIGER

#### RAHMENBEDINGUNGEN IM ZWEITEN HALBJAHR

Im Berichtsjahr wurden die im Jahr 2004 begonnenen Sanierungsmaßnahmen erfolgreich weitergeführt und in ihrem Kern abgeschlossen. Bei der Betrachtung der Entwicklung im Berichtsjahr ist auch zu berücksichtigen, dass es im Vorjahresvergleich einige belastende Faktoren gab. Gleich zu Beginn des Berichtsjahres schränkte der Orkan Kyrill die Schienenaktivitäten in Deutschland stark ein. In der Mitte des Jahres entfiel der WM-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 unseren Kunden gekommen ist.

Trotz der Umsatzausfälle und eines leichten Rückgangs in der Verkehrsleistung infolge der genannten Belastungen konnten wir die Umsatzerlöse um 1,7% auf 3.159 Mio. € steigern. Hierin spiegeln sich vor allem die Maßnahmen zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit, Marketingaktivitäten, ein weiterer Ausbau der Kundenbetreuung sowie neue und verbesserte Angebote wider. Darüber hinaus konnten mit Sonderpreisaktionen und dem Verkauf von Fahrkarten über Handelspartner neue Kunden gewonnen werden. Durch konsequentes Kostenmanagement ist die Steigerung der Aufwendungen (trotz Anstiegs der Kosten insbesondere für Trassennutzung sowie Instandhaltung der Fahrzeuge) schwächer ausgefallen als die erreichte Steigerung der Erträge. Insgesamt wurde daher ein erneut gesteigertes Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 121 Mio. € erreicht. Damit hat die DB Fernverkehr AG seit dem Jahr 2003 ihr Ergebnis um rund 600 Mio. € verbessert.

## Wirtschaftliches Umfeld

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Hier waren die Wachstumsimpulse im Jahr 2007 anhaltend positiv, aber nicht mehr so stark wie im Vorjahr.

Nachdem die Mehrwertsteuererhöhung zu Beginn des Jahres 2007 die gesamtwirtschaftliche Dynamik erheblich gedämpft hatte, expandierte die deutsche Wirtschaft im weiteren Jahresverlauf wieder kräftiger. Allerdings blieb sowohl die Zuwachsrate der Inlandsnachfrage als auch die des Exports hinter der des Vorjahres zurück. Angesichts der nachlassenden Expansion der Weltwirtschaft und der Euro-Aufwertung verlangsamte sich der Exportanstieg, blieb aber auf hohem Niveau. Die weiterhin guten Absatz- und Ertragsaussichten der Unternehmen sowie die hohe Kapazitätsauslastung stärkten die Ausrüstungsinvestitionen. Die Bauinvestitionen legten – wenn auch verlangsamt – weiter zu. Der private Konsum ging vor allem aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung, der Inflation und einer Zunahme der Sparquote leicht zurück. Die Zahl der Erwerbstätigen, vor allem auch die der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, nahm spürbar zu, und die Arbeitslosenquote sank infolgedessen merklich.

## Entwicklung auf den relevanten Märkten

### SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND WEITERHIN AUF WACHSTUMSKURS

Die Nachfrage im deutschen Personenverkehrsmarkt (alle motorisierten Verkehrsträger: motorisierter Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr sowie innerdeutscher Luftverkehr) entwickelte sich im Jahr 2007 DB-konzerninternen Berechnungen zufolge leicht positiver und erreichte annähernd das Vorjahresniveau. Ausschlaggebend hierfür war eine Stabilisierung beim motorisierten Individualverkehr, der erst im letzten Jahresdrittel von Belastungen durch wieder ansteigende Kraftstoffpreise betroffen war.

Der Schienenverkehr insgesamt konnte weiter zulegen und so seinen Marktanteil im fünften Jahr in Folge erhöhen. Die positive Konjunktorentwicklung begünstigte zwar die Entspannung auf dem Arbeitsmarkt, angesichts stagnierender Realeinkommen blieben die Wachstumsimpulse für den Schienenverkehr aber beschränkt. Die Schienenpersonenverkehrsgesellschaften des DB-Konzerns insgesamt konnten trotz der Beeinträchtigungen durch Streikankündigungen und Streiks in der zweiten Jahreshälfte das hohe Vorjahresniveau halten. DB-interne Schätzungen gehen zudem von einem kräftigen Nachfragewachstum konzernexterner Bahnen aus. Im Vergleich zum Vorjahr fällt dieser Zuwachs jedoch geringer aus, da demgegenüber weniger Neuverkehre nach Ausschreibungsgewinnen aufgenommen wurden. Der geschätzte Marktanteil DB-konzernexterner Eisenbahnverkehrsunternehmen am Schienenpersonennahverkehr ist im Jahr 2007 sowohl bezogen auf die Verkehrsleistung als auch auf die Zugleistung weiter leicht angestiegen.

Im innerdeutschen Luftverkehr hat sich das Wachstum beschleunigt. Dies resultierte hauptsächlich aus einer erneuten Angebotsausweitung im Billigflugmarkt. Darüber hinaus profitierte der Luftverkehr vor allem im letzten Quartal 2007 von einer Verunsicherung der Bahnkunden durch Streikandrohungen und Streiks im Schienenverkehr des DB-Konzerns.

In diesem Markumfeld und aufgrund der genannten belastenden Faktoren ist unsere Verkehrsleistung im Berichtsjahr leicht um 0,5% auf 32.011 Mio. Personenkilometer (Pkm) zurückgegangen (im Vorjahr: 32.161 Mio. Pkm). Die Zahl der beförderten Personen sank ebenfalls leicht um 1,1% auf 113 Mio. Personen (im Vorjahr: 114 Mio. Personen).

## Geschäftsverlauf

### UMSATZENTWICKLUNG

Auch im Berichtsjahr konnte die DB Fernverkehr AG – trotz einiger belastender Faktoren – mit einem Anstieg der Umsatzerlöse auf 3.159 Mio. € an das Umsatzwachstum der Vorjahre anknüpfen. Dies entsprach einer Steigerung von 1,7% gegenüber dem Vorjahreswert.

Die Belastungen durch den Orkan Kyrill, den Wegfall des WM-Effekts und die Tarifaueinandersetzung konnten dabei durch die Gewinnung von zusätzlichen Kunden im Rahmen der Aktionspreiskampagnen, wie der erfolgreichen Einführung des ganzjährigen Angebots Dauer-Spezial und der Vermarktungskoooperation mit Handelspartnern, kompensiert werden. Des Weiteren haben sich im Berichtsjahr Fahrzeitverkürzungen durch die Inbetriebnahme des Nord-Süd-Tunnels in Berlin, der Ausbaustrecke Berlin–Leipzig und der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München im Vorjahr erstmals ganzjährig ausgewirkt und zu deutlichen Nachfragezuwächsen auf den entsprechenden Strecken geführt. Im internationalen Verkehr hat insbesondere die Marktakzeptanz der erfolgreich aufgenommenen ICE-Verbindung nach Paris die Erwartungen übertroffen. Auch die Zahl unserer BahnCard-Kunden hat weiter zugenommen.

Die DB-konzernexternen Umsatzerlöse (vor allem Fahrgelderlöse) sind um 37 Mio. € auf 2.996 Mio. € gestiegen. Mit 98 Mio. € beziehungsweise einem Anteil von 3,3% sind hierin Erlöse aus Bordgastronomie, Sonderzugverkehren und Gepäckbeförderung enthalten (im Vorjahr: 105 Mio. € beziehungsweise 3,5%).

### KOMPONENTEN DER ERGEBNISRECHNUNG

Die Gesamtleistung der DB Fernverkehr AG lag insbesondere aufgrund der positiven Umsatzentwicklung im Berichtsjahr mit 3.168 Mio. € um 1,6% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 3.119 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Erträge überschritten mit 214 Mio. € den Vorjahreswert (184 Mio. €) um 30 Mio. €, im Wesentlichen infolge der im Berichtsjahr realisierten Fahrzeugverkäufe, aber auch im Zusammenhang mit dem Ausbau des internationalen Geschäfts (unter anderem aus Leistungsverrechnungen Alleo und Thalys).

Der Materialaufwand übertraf im Berichtsjahr mit 1.935 Mio. € den Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.887 Mio. €). Gegenüber dem Vorjahr nahmen dabei die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe geringfügig um 3 Mio. € zu. In den Aufwendungen für bezogene Leistungen wurde ein Anstieg um 27 Mio. € verzeichnet, der im Wesentlichen auf die gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Trassenentgelte zurückzuführen ist. Im Berichtsjahr wurden zudem deutlich mehr Wartungsarbeiten (insbesondere Revisionen) an den Fahrzeugen als im Vorjahr durchgeführt, was sich in einem deutlichen Zuwachs um 18 Mio. € bei den Aufwendungen für Instandhaltung niederschlug.

Die Zahl der Beschäftigten ist im Berichtsjahr gestiegen und betrug zum Jahresende 13.823 Mitarbeiter (in Vollzeitpersonen umgerechnet). Dennoch sank der Personalaufwand gegenüber dem Vorjahr um 1,8% beziehungsweise 11 Mio. € auf 586 Mio. €.

Dies resultiert im Wesentlichen aus den im Berichtsjahr reduzierten Arbeitgeberanteilen zur Arbeitslosen- und Krankenversicherung sowie aus geringeren Aufwendungen für Altersversorgung.

Die Abschreibungen blieben im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr mit 312 Mio. € fast unverändert (im Vorjahr: 310 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen betragen im Berichtsjahr 418 Mio. € und stiegen damit gegenüber dem Vorjahreswert an (im Vorjahr: 405 Mio. €). Die Erhöhung ist im Wesentlichen durch höhere Datenverarbeitungs(DV)-Aufwendungen und Fahrzeugmieten begründet.

Infolge des deutlich reduzierten Bestands an Nettofinanzverbindlichkeiten verbesserte sich das Zinsergebnis auf -3 Mio. € (im Vorjahr: -17 Mio. €). Das Beteiligungsergebnis verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 4 Mio. € auf -7 Mio. € (im Vorjahr: -3 Mio. €). Die negative Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist auf den Ergebnisrückgang bei der DB AutoZug GmbH zurückzuführen.

Insbesondere aufgrund der positiven Ertragsentwicklung, die die Steigerungen im Aufwandsbereich deutlich übertraf, hat die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr ein gegenüber dem Vorjahr verbessertes Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 121 Mio. € erzielt (im Vorjahr: 84 Mio. €).

Das Ergebnis wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

## Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme ist im Berichtsjahr um 5,5% auf 3.563 Mio. € gestiegen (per 31. Dezember 2006: 3.378 Mio. €). Die Erhöhung ist darauf zurückzuführen, dass die Forderungen aus Cash-Pooling an die DB AG nicht wie im Vorjahr mit Verbindlichkeiten aus der Gewinnabführung oder anderen Verbindlichkeiten gegen die DB AG saldiert wurden.

Das Anlagevermögen verringerte sich um 196 Mio. € beziehungsweise 6,5% auf 2.815 Mio. €. Der Anteil des Anlagevermögens an der Bilanzsumme betrug 79,0% (per 31. Dezember 2006: 89,2%).

Das Umlaufvermögen erhöhte sich von 366 Mio. € auf 747 Mio. €. Die Erhöhung ist auf die gestiegenen Forderungen gegen verbundene Unternehmen zurückzuführen. Sie betreffen im Wesentlichen Forderungen aus Cash-Pooling gegen die DB AG in Höhe von 588 Mio. € (per 31. Dezember 2006: 432 Mio. €) und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 121 Mio. € (per 31. Dezember 2006: 100 Mio. €), die mit Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 57 Mio. € (per 31. Dezember 2006: 157 Mio. €) verrechnet wurden.

Die in der Bilanz ausgewiesenen Vorräte betragen - unverändert zum Vorjahr - 45 Mio. €. Der Anteil des Umlaufvermögens an der Bilanzsumme betrug 21,0% (per 31. Dezember 2006: 10,8%).

Das Eigenkapital erhöhte sich aufgrund der Anpassung bei der Immobilienzuordnung im DB-Konzern mit Wirkung zum 1. Januar 2007 um 37 Mio. € und beträgt nun 2.082 Mio. €. Die Eigenkapitalquote sank auf 58,4% (per 31. Dezember 2006: 60,6%).

Die Verbindlichkeiten stiegen um 14,4 % und lagen per 31. Dezember 2007 bei 778 Mio. €. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme erhöhte sich somit von 20,1% per 31. Dezember 2006 auf 21,8% per 31. Dezember 2007. In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind gegenüber der DB AG mittel- bis langfristige Verbindlichkeiten in Höhe von 157 Mio. € (im Vorjahr: 334 Mio. €) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten in Höhe von 177 Mio. € (per 31. Dezember 2006: 111 Mio. €) enthalten. Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten resultieren aus der Gewinnabführung an die Gesellschafterin in Höhe von 121 Mio. € (im Vorjahr: 84 Mio. €) sowie aus Liefer- und Leistungsbeziehungen.

Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten aus langfristigen Finanzierungsdarlehen wurden im Berichtsjahr um 111 Mio. € getilgt und lagen per 31. Dezember 2007 bei 334 Mio. €. Dies entspricht einem Anteil von 9,4% (per 31. Dezember 2006: 13,3%) an der Bilanzsumme.

Die Rückstellungen stiegen um 6,7% auf 697 Mio. € (per 31. Dezember 2006: 653 Mio. €) und haben nunmehr einen Anteil von 19,6% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2006: 19,3%). Der Anstieg resultiert überwiegend aus höheren Erlösrückstellungen im Rahmen der periodengerechten Zuschreibung zeitraumbezogener Ticketangebote. Hierbei wirkt sich insbesondere die gestiegene Anzahl von BahnCards aus.

Bilanzstruktur in %	2007	2006
Anlagevermögen	79,0	89,2
Umlaufvermögen	21,0	10,8
Aktiver RAP	0,0	0,0
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Bilanzstruktur in %	2007	2006
Eigenkapital	58,4	60,6
Rückstellungen	19,6	19,3
Verbindlichkeiten	21,8	20,1
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(9,4)	(13,3)
Passiver RAP	0,2	0,0
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
<b>Bilanzsumme in Mio. €</b>	<b>3.563</b>	<b>3.378</b>

## Investitionen

Im Berichtsjahr wurden Brutto-Investitionen in Höhe von 126 Mio. € getätigt (im Vorjahr: 256 Mio. €). Unter Berücksichtigung von Zuschüssen in Höhe von 8 Mio. €, die aktivisch vom Anlagevermögen abgesetzt wurden, ergeben sich Netto-Investitionen in Höhe von 118 Mio. €. Die Fahrzeug-Brutto-Investitionen (103 Mio. € einschließlich Anlagen im Bau) bildeten erneut den Schwerpunkt der Investitionstätigkeit und betrafen maßgeblich den Umbau von Fahrzeugen der Baureihe 406 (ICE 3) für den Frankreichverkehr, der Baureihe 605 (ICE TD) für den Dänemarkverkehr sowie die Fortsetzung des Redesigns der ICE-1-Flotte. Darüber hinaus erfolgten Investitionen in die Verbesserung der Infrastruktur unserer Instandhaltungswerke (unter anderem Abschluss des Projekts Modernisierung Werk Dortmund-Spähenfelde sowie Fortführung der Ertüchtigung der ICE-Werkstatt Frankfurt-Griesheim, Neubau Werk Leipzig und Anpassung des ICE-Werks Köln Betriebsbahnhof). Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultierte aus dem Abschluss des Beschaffungsprogramms für Fahrzeuge der zweiten Bauserie des ICE 3 und des ICE T im Vorjahr.

## Finanzierung

### FINANZPOLITIK

Durch die Einbindung in den DB-Konzern profitiert die DB Fernverkehr AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzerntreasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Fernverkehr AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten und in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's und Moody's regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stable«, Standard&Poor's »AA/negative«. Beide Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert. Die mit diesen Rating-Einstufungen der DB AG erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen der DB Fernverkehr AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

### FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 118 Mio. €, der vor allem durch Mittelzuflüsse aus dem laufenden Geschäft gedeckt wurde.

## 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.

Die Anzahl der Beschäftigten der DB Fernverkehr AG betrug zum 31. Dezember 2007 13.823 Mitarbeiter. Damit stieg die Zahl gegenüber dem Vorjahr um 350 Mitarbeiter. Die Erhöhung zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf den Mehrbedarf für das Servicekonzept in der 1. Klasse und qualitätssichernde Maßnahmen zurückzuführen. Im Durchschnitt betrug der Personalbestand im Berichtsjahr 13.643 Mitarbeiter (im Vorjahr: 13.492 Mitarbeiter).

Zum Berichtsjahresende waren bei der DB Fernverkehr AG zudem 1.027 Auszubildende beschäftigt (per 31. Dezember 2006: 911 Auszubildende).

## 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 dem DB-konzernweiten Nachhaltigkeitsmanagement bekennen wir uns im DB-Konzern zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens. Der erste integrierte Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns ist im Jahr 2007 erschienen und fasst in ganzheitlicher Betrachtung Umwelt- sowie Personal- und Sozialthemen zusammen. Die bisher separat erschienenen Umwelt- und Personal- und Sozialberichte werden damit abgelöst. Der Nachhaltigkeitsbericht wird alle zwei Jahre erscheinen. Eine gedruckte Ausgabe ergänzt die ausführliche Version im Internet unter <http://www.db.de/nachhaltigkeitsbericht>.

Von den Erläuterungen zu § 289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht abgesehen, da hierzu ausführlich im Konzernlagebericht des DB-Konzerns Stellung genommen wird.



## 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 Millionen 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 unter Einbindung des Bundeseisenbahnvermögens 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.

### WEITERENTWICKLUNG DES EUROPÄISCHEN RECHTSRAHMENS IM EISENBAHNSEKTOR

Mit der Verabschiedung des dritten Eisenbahnpakets und der neuen Verordnung über öffentliche Personenverkehrsleistungen wurde der Rechtsrahmen für den europäischen Bahnsektor im Jahr 2007 in wichtigen Bereichen weiterentwickelt. Die neuen Gemeinschaftsrechtsakte, die weit reichende Bedeutung für die Bahnen in Europa haben, sind im Ergebnis überwiegend positiv zu bewerten.

Im Folgenden finden Sie eine Kurzdarstellung der wesentlichen Themengebiete.

### LIBERALISIERUNG DES GRENZÜBERSCHREITENDEN SCHIENENPERSONENVERKEHRS

Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (EU) zur Öffnung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs zum 1. Januar 2010. Damit wird es Bahnunternehmen erstmals ermöglicht, grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste in eigener Verantwortung auch außerhalb von Kooperationen durchzuführen. Im Gegensatz zum Schienengüterverkehrsmarkt, der seit dem 1. Januar 2007 europaweit für den Wettbewerb geöffnet ist, sieht die Richtlinie keine Öffnung der nationalen Märkte für den Schienenpersonenverkehr vor. Das heißt, dass ausländische Bahnen keine Verkehre ausschließlich innerhalb nationaler Grenzen eines anderen europäischen Landes anbieten dürfen, sofern keine abweichenden nationalen Regelungen existieren. Damit bleibt die Marktöffnung in Europa auch nach dem

Jahr 2010 hinter dem in Deutschland bereits seit Langem verwirklichten Liberalisierungsstand zurück. Ein Zieldatum für die Liberalisierung der nationalen Verkehre wurde nicht festgelegt. Die Kommission soll lediglich bis Ende des Jahres 2012 einen Bericht vorlegen, der sich unter anderem mit einer möglichen weiteren Öffnung der Schienenpersonenverkehrsmärkte befasst. Eisenbahnverkehrsunternehmen dürfen vom Jahr 2010 an bei grenzüberschreitenden Verkehren auch auf nationalen Streckenabschnitten Fahrgäste aufnehmen und absetzen. Die Mitgliedsstaaten können diese Beförderung jedoch zum Schutz gemeinwirtschaftlicher Verkehre einschränken. Die Richtlinie sieht insoweit die Möglichkeit vor, Marktzugangsrechte zu beschränken sowie die grenzüberschreitenden Verkehre mit einer Abgabe zur Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Verkehren zu belegen. Insgesamt dürfen die Einschränkungen aber nicht die Wirtschaftlichkeit grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste gefährden.

#### PASSAGIERRECHTE IM BAHNVERKEHR

Die neue EG-Verordnung zu Passagierrechten wird am 3. Dezember 2009 europaweit für den Eisenbahnverkehr in Kraft treten. Vorgesehen ist allerdings, dass die Mitgliedsstaaten rein nationale Verkehre bis längstens 2024 von einem Großteil der Verordnung ausnehmen können. Die Verordnung enthält in erster Linie Regelungen zu Informationspflichten für Bahnunternehmen, zur Haftung der Eisenbahnunternehmen bei Verspätungen sowie zu Reisenden mit eingeschränkter Mobilität. Bei Verspätungen haben Fahrgäste in Zukunft Anspruch auf Erstattung von 25% des Fahrpreises ab einer Stunde Verspätung und 50% des Fahrpreises ab zwei Stunden. Unabhängig von den Regelungen der neuen EG-Verordnung genießen unsere Kunden bereits seit Langem weit reichende Fahrgastrechte.

#### MARKENARCHITEKTUR IM DB-KONZERN NEU GEORDNET

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern seine Markenarchitektur neu geordnet. Seit Dezember werden die Produkte des Personenverkehrs offiziell mit »DB Bahn« gekennzeichnet.

Der neue Marktauftritt unterstützt die auf Internationalisierung und Vernetzung ausgerichtete DB-Konzernstrategie. Er sichert eine einfache, klare und einheitliche Außendarstellung. Der Marktauftritt baut auf der erfolgreichen Positionierung der bisherigen Konzernmarken auf. Die DB-Konzernmarke ist zukünftig eine Kombination aus dem bekannten DB-Symbol und dem Schriftzusatz »Mobility, Networks, Logistics«. Ein eigenständiger Marktauftritt stärkt die Bedeutung der jeweiligen Bereiche. 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.

## 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. Dieser 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 Arbeitskämpfmaßnahmen 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 der 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.

## UMSETZUNG VON MASSNAHMEN ZUR VERBESSERUNG DER PRODUKT- UND SERVICEQUALITÄT

- Im Berichtsjahr wurden umfangreiche Baumaßnahmen im Schienennetz durch die DB Netz AG zur Steigerung der Angebotsqualität durchgeführt. Zur Abmilderung der Auswirkungen auf die Kunden wurden die Baustellen in Korridoren gebündelt und frühzeitig in den Fahrplan eingearbeitet. So wurden sowohl Betriebsführung als auch Kundeninformation erleichtert. Im Rahmen DB-konzernweiter Anstrengungen wurden darüber hinaus Maßnahmen ergriffen, um die Betriebsqualität trotz anhaltend hoher Bautätigkeit im Netz sicherzustellen. Das bereits im Jahr 2005 initiierte Maßnahmenprogramm zur zeitnahen und zuverlässigen Information bei Verspätungsfällen sowie zur Betreuung der Reisenden im Zug sowie am Bahnsteig wurde im Berichtsjahr erfolgreich weitergeführt und verbessert.

- Das im Sommer 2005 begonnene Redesignprojekt der ICE-1-Flotte wurde im Berichtsjahr planmäßig fortgesetzt, sodass zum Jahresende 2007 bereits der überwiegende Teil der Flotte mit neuer Ausstattung im Einsatz war. Das Projekt wird im Jahr 2008 wie erwartet abgeschlossen werden können.
- Im Bereich Instandhaltung sind die Planungen für die Erstellung der neuen ICE-Werkstatt am Standort Leipzig angelaufen, um ab Fahrplanwechsel 2009/2010 auch im strategisch wichtigen Schnittpunkt der ICE-T-Linien Dresden – Leipzig – Frankfurt und Hamburg – Berlin – Leipzig – München technische Behandlungen und Instandhaltungstätigkeiten ausführen zu können.
- Die Qualität in unserem gastronomischen Bereich wird weiter ausgebaut. So wurde im Berichtsjahr zum Beispiel das Weinangebot verbessert und eine eigenständige Weinkarte eingeführt. Das Speiseangebot der rund 200 Bordrestaurants von ICE und IC wurde unter anderem durch Gerichte von Alfons Schuhbeck, Sarah Wiener und den Spitzenköchen des ARD-Buffets bereichert.
- Im Berichtsjahr wurde die Umsetzung der »1.-Klasse-Offensive« begonnen, mit dem Ziel, die Attraktivität und Exklusivität der 1.-Klasse-Reisen zu steigern und somit auch neue Kunden zu gewinnen. Rund 200 neue Mitarbeiter werden für einen umfassenden, persönlichen und qualitativ hochwertigen Service während der Reise sorgen, eine Auswahl an kostenlosen Zeitungen und Zeitschriften sowie 1.-Klasse-Bereiche in den DB Lounges runden das Angebot ab.
- Die DB Lounges erfreuen sich mit einer ruhigen Atmosphäre, eleganten Sitzlandschaften sowie mit einer Auswahl an Getränken und tagesaktuellen Zeitungen seit mittlerweile zehn Jahren einer großen Beliebtheit bei den Reisenden. Im Berichtsjahr wurde die DB Lounge im Münchner Hauptbahnhof modernisiert und um einen eigenen 1.-Klasse-Bereich erweitert. Dieser verfügt unter anderem über einen kostenlosen WLAN-Zugang ins Internet.
- In Zusammenarbeit mit T-Mobile wird der sehr erfolgreiche Internetzugang an Bord der ICEs in Breitbandqualität weiter ausgebaut. Dieser Service, der in Qualität und Umfang im europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr bisher einmalig ist, spricht insbesondere Geschäftskunden an, die ihre Reisezeit effektiv nutzen möchten. Derzeit können ICE-Fahrgäste auf den Strecken Dortmund – Köln – Frankfurt am Main Flughafen sowie Frankfurt – Stuttgart – München in nunmehr 50 ICE-Zügen, die entsprechend gekennzeichnet sind, bei Geschwindigkeiten bis zu 300 km/h einen drahtlosen Internetzugang nutzen. Die Ausweitung des Angebots auf weitere Strecken und Züge wird entsprechend der Nachfrage erfolgen.
- Zur Steigerung des Reisekomforts und Umsetzung der Vorgaben zum Nicht-raucherschutz sind seit dem 1. September 2007 sämtliche Züge des Fernverkehrs vollständig rauchfrei. Diese Maßnahme wurde von der großen Mehrheit unserer Kunden positiv aufgenommen.

## AKTIVITÄTEN ZUR STEIGERUNG DER KUNDENZUFRIEDENHEIT UND KUNDENBINDUNG AUSGEBAUT

- Die BahnCard war auch im Jahr 2007 weiterhin auf Erfolgskurs. Zum Jahresende 2007 haben rund vier Millionen Kunden die BahnCard genutzt, das sind etwa 400.000 mehr als im Vorjahr. Neben den »Klassikern« BahnCard 25, BahnCard 50 und BahnCard 100 wurden die neuen Aktionsangebote »Umwelt-BahnCard 25« sowie »HERTHA BSC BahnCard 25« eingeführt.
- Im Zusammenhang mit der steigenden Anzahl der BahnCard-Kunden gewinnt auch unser Kundenbindungsprogramm bahn.bonus immer mehr Nutzer. Mittlerweile nehmen bereits über zwei Millionen Kunden an bahn.bonus teil, doppelt so viele wie noch vor zwölf Monaten. Im Dezember wurde die Anzahl der Prämien verdoppelt – aktuell werden 80 attraktive Leistungen angeboten. Neu ist darüber hinaus die Möglichkeit, auch bei externen Partnern wie zum Beispiel Hotels oder Autovermietungen Punkte zu sammeln.
- Im Berichtsjahr konnten wir wie in den Vorjahren mit zahlreichen Aktionsangeboten Erfolge bei der Akquirierung von Neukunden verzeichnen. Hervorzuheben ist die nach dem Winter-Spezial erfolgte Ausweitung der beliebten Sonderpreise zu einem Dauer-Spezial, das zunächst von Juni bis Dezember 2007 gültig war und nun bis zum 31. Dezember 2008 verlängert worden ist. Die durchgeführte Kooperation mit Tchibo war sehr erfolgreich. Bereits am ersten Verkaufsvormittag wurde rund eine halbe Million Fahrkarten verkauft – etwa die Hälfte der angebotenen Tickets.

## WEITERE VERBESSERUNGEN DES FAHRPLANANGEBOTS

Bereits im Juni wurden unter großem Kunden- und Medienecho in Kooperation mit der französischen SNCF die Hochgeschwindigkeitsverkehre Frankfurt – Paris und Stuttgart – Paris aufgenommen. Seit Dezember verkehren nun täglich fünf ICE-Zugpaare zwischen der französischen Hauptstadt und Frankfurt am Main. Auf der Verbindung von Stuttgart nach Frankreich sind vier TGV-Züge im Einsatz, einer hiervon wird weitergeführt und verbindet München mit Paris.

Eine weitere Verbesserung im internationalen Fahrplan besteht seit Dezember durch den Einsatz von ICE-Neigetechnikzügen auf der Relation Frankfurt – Passau – Wien. Diese Relation wird sechsmal täglich mit einer verkürzten Reisezeit angeboten.

Der erstmalige Einsatz von ICE-Zügen nach Dänemark verbessert auch auf den Relationen nach Jütland und Kopenhagen sowohl Reisezeit als auch Komfort. Neu ist hier auch die Direktverbindung von Berlin über Hamburg nach Kopenhagen.

Innerdeutsch verbesserten sich die Verbindungen aus dem Ruhrgebiet nach Frankfurt am Main und München. Zur Hauptverkehrszeit im Stundentakt verkehren die Züge nun über Köln-Deutz und erreichen so eine reduzierte Fahrzeit zwischen Düsseldorf und München.



## Risikobericht

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

### CHANCEN AUS EIGENEN MASSNAHMEN ODER VERBESSERTEN MARKT- UND UMFELDBEDINGUNGEN

Zur Absicherung eines ertragsorientierten Wachstums haben wir Maßnahmenpakete implementiert, von denen wir Absicherungen oder Verbesserungen der Leistungsqualität, der Effizienz und unserer Kostenstrukturen erwarten. Wir sehen hierin Chancen für weitere Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen. Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten zudem darin, absehbare Marktkonsolidierungen aus einer führenden Wettbewerbsposition aktiv gestalten zu können. Bezüglich der allgemeinen Umfeldbedingungen sind weitere Verbesserungen des relevanten gesamtwirtschaftlichen Umfelds denkbar, aber im Geschäftsjahr 2008 nur in geringerem Umfang zu erwarten.

### WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

Zu den Risiken für die DB Fernverkehr AG zählen:

- **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 stehen wir in einem harten intermodalen Wettbewerb insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Um uns in diesem Marktumfeld behaupten, das heißt bestehende Kunden halten und neue gewinnen zu können, haben wir umfangreiche Maßnahmen eingeleitet und zum Teil auch schon umgesetzt: Dabei ist für uns von besonderer Bedeutung, die Kundenverluste infolge der Tarifauseinandersetzung wieder auszugleichen. Um unsere Position im Wettbewerb zu stärken, verbessern wir fortlaufend unsere Serviceleistungen. Auf der Angebotsseite optimieren wir unsere Fahrplangestaltung im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanwechsel. Auf vielen Strecken konnten wir nach der Inbetriebnahme neuer Schieneninfrastruktur deutlich kürzere Reisezeiten anbieten. Die Preiswahr-

nehmung durch unsere Kunden versuchen wir durch Preisangebote spürbar zu verbessern. Von Bedeutung bleibt auch die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt.

- **BETRIEBSRISIKEN:** Unsere Tätigkeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen basiert auf einem vernetzten, komplexen Produktionssystem. Betriebsstörungen und eine daraus resultierende deutliche Beeinträchtigung der Pünktlichkeit verschlechtern die wahrgenommene Qualität der Dienstleistung und können damit zu Kundenverlusten führen. Zudem haben wir uns 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. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell durch die systematische Wartung und den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung unserer 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.

Zu den Betriebsrisiken zählt für den Fernverkehr insbesondere das Nichterreichen der im Fahrplan unterstellten Pünktlichkeit. Um dieses Risiko zu minimieren, sind konzernweite Anstrengungen notwendig. Im Fernverkehr ist in diesem Zusammenhang für das laufende Jahr neben Fahrplanmaßnahmen (insbesondere Bereitstellung zusätzlicher Züge) auch der Einsatz zusätzlicher Mitarbeiter im Instandhaltungs- sowie Servicebereich vorgesehen.

- **FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB-Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzerntreasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.
- **ALLGEMEINE UMFELDRISIKEN:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Dafür führen wir einen offenen Dialog zu allen relevanten Themen, um unsere Rahmenbedingungen positiv beeinflussen oder bestehende Nachteile abbauen zu können.

Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt.



## UMFASSENDES RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die Gesellschaft DB Fernverkehr AG (und ihre Tochtergesellschaften) umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand der DB Fernverkehr AG quartalsweise berichtet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert; analysiert werden neben den möglichen Auswirkungen vor allem die Ansatzpunkte für effiziente Gegensteuerungsmaßnahmen.

Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht.

## BEWERTUNG DER DERZEITIGEN RISIKOPOSITION

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

# Strategie

## GRUNDAUSRICHTUNG DES ANGEBOTS

Unsere Kernleistung umfasst ein Netz schneller, hochfrequenter Verbindungen in modernen Zügen zu marktgerechten Preisen. Abgerundet wird dieses Angebot durch zielgruppenspezifische Service- und Vermarktungsleistungen, die allen Kunden des Unternehmens einen umfassenden Zugang zu unseren Angeboten ermöglichen.

## STRATEGISCHE STOßRICHTUNGEN

Unsere strategischen Kernziele sind die kontinuierliche Verbesserung unseres wirtschaftlichen Erfolgs und der weitere Ausbau der Kundenzufriedenheit.

Wir konzentrieren unsere Maßnahmen auf drei strategische Stoßrichtungen:

- Verbesserung der Service- und Produktqualität
- Angebotsverbesserungen und Ausbau der Vermarktungs- und Kundenbindungsaktivitäten
- Ausweitung der internationalen Angebote

Zentrale Herausforderung ist die weitere Verbesserung der Leistungsqualität. Hierzu zählt sowohl die betriebliche Zuverlässigkeit als auch ein gleich bleibend hohes Serviceniveau an Verkaufs- und Informationsstellen, Bahnhöfen und in unseren Zügen.

Der Schwerpunkt unserer Maßnahmen zur Steigerung der Betriebsqualität und somit des Pünktlichkeitsniveaus liegt dabei auf der Ausweitung der Verfügbarkeit der Züge.

Die Verbesserung der Informationsqualität zielt auf Vereinfachungen bei der Produkt- und Preisinformation, die Erhöhung der Beratungsqualität im Verkauf und auf die zeitnahe Information bei Unregelmäßigkeiten.

Angebotsverbesserungen durch die Integration unserer Leistungen in umfassende, kundenorientierte Mobilitätslösungen führen wir konsequent weiter. Daneben fokussieren unsere Anstrengungen auch darauf, den internationalen Anteil des Geschäfts zu erhöhen. Hierbei wird insbesondere die Weiterentwicklung der internationalen Verkehre im Rahmen von Kooperationen mit anderen europäischen Bahnen vorangetrieben, um die Attraktivität des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs und so den Marktanteil der Schiene weiter auszubauen.

Weiteres Umsatzwachstum wollen wir auch durch gezielte Vermarktungsaktivitäten generieren. Im Fokus stehen dabei eine noch stärker segmentspezifische Kundenansprache sowie die gezielte Gewinnung neuer Kundengruppen. Hierzu erarbeiten wir kontinuierlich Maßnahmen zur verbesserten Ansprache von aktuellen und potenziellen Kunden. Eine wichtige Rolle hierbei spielen Preisangebote, mit deren Hilfe preissensible Kundengruppen auf unser Angebot aufmerksam werden. Unser Augenmerk richten wir dabei auf einen aktiven Vertrieb, über den wir einzelne Kundengruppen gezielt ansprechen können.

Die Ausweitung des Kundenbindungsinstruments BahnCard ist wichtiger Bestandteil unserer Customer-Relationship-Management-(CRM-)Aktivitäten. Im Fokus stehen hierbei die Attraktivitätssteigerung der BahnCard durch konsequente Weiterentwicklung zur Mobilitätskarte, der Ausbau der nationalen und internationalen Akzeptanz und die Einführung von Aktions-BahnCards zur gezielten Neukundenansprache. Die Weiterentwicklung der Serviceleistungen für Vielfahrer über unser Kundenbindungsinstrument bahn.comfort und das Prämienprogramm bahn.bonus erfolgt hierbei parallel, wobei sowohl die Attraktivität der Prämien als auch die Anzahl der Kooperationspartner weiter gesteigert werden. Die gezielte Ansprache von Kunden durch Direktmarketingmaßnahmen mit zielgruppenspezifischen Angeboten vervollständigt das Maßnahmenportfolio unserer CRM-Aktivitäten.

Die Erweiterung der Leistungen im 1.-Klasse-Bereich zur Verbesserung von Service und Komfort für unsere Kunden erfolgt ebenfalls mit dem Ziel der stärkeren Kundenbindung und der Aufwertung der 1. Klasse.

Von zentraler Bedeutung für den umsatzseitigen Erfolg sind darüber hinaus die Weiterentwicklung des Geschäftskundenvertriebs durch individuelle Angebote für Topkunden und die gezielte Ansprache von kleinen und mittelständischen Unternehmen.

Unsere fortlaufenden Kostensenkungsaktivitäten betreffen alle Wertschöpfungsstufen und werden konsequent umgesetzt. Die Etablierung und Umsetzung effizienter Prozesse und Strukturen in den Bereichen Produktion, Marketing/

Vertrieb und Verwaltung ist wichtiger Bestandteil der laufenden Verbesserung des Unternehmens. Ein weiterer Schwerpunkt liegt in der Optimierung des Fahrzeugparks, indem wir die Flotte zukünftig stärker standardisieren und den damit verbundenen Aufwand bei Beschaffung und Instandhaltung reduzieren werden. Weitere Prozessoptimierungen in den Werken ermöglichen kontinuierliche Effizienzgewinne in der Instandhaltung. Darüber hinaus streben wir die Reduzierung der Vertriebskosten durch den Ausbau selbst zu bedienender Vertriebskanäle wie zum Beispiel des Internets oder der neuen Generation der Fahrkartenautomaten an.

## Nachtragsbericht

### 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 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 Stunde 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 im Vergleich zum Jahr 2007 leicht 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.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2008 vorliegenden Prognosen eine Fortsetzung des Aufschwungs mit schwächerem Tempo erwarten. Das BIP wird im Jahresdurchschnitt weiter zunehmen. Wesentliche Triebkraft dabei wird der private Konsum sein. Hier wirken sich voraussichtlich nach dem schwachen Vorjahr das steigende Arbeitsvolumen, anziehende Effektivlöhne und eine wieder zunehmende Anschaffungsneigung positiv aus. Schwächer fallen hingegen die Wachstumsbeiträge in nahezu allen anderen Sektoren aus. Ausrüstungs- und Bauinvestitionen werden schwächer expandieren als im Vorjahr. Die Exporte werden weniger stark zulegen, da sich die Weltkonjunktur leicht abkühlt. Die steigende Binnennachfrage im Konsumbereich wird hingegen die Importe stützen. Die Inflationsrate wird 2008 auf dem Vorjahresniveau bleiben.

#### **VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE**

Vor dem Hintergrund der dargestellten Entwicklung der volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland gehen wir von einem leichten Wachstum des deutschen Personenverkehrsmarkts aus. Die Entwicklung der Kraftstoffpreise wird sich nach dem kräftigen Anstieg in den beiden Vorjahren beruhigen. 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. Für den Schienenverkehr erwarten wir eine gegenüber dem Jahr 2007 kräftigere Steigerung der Verkehrsleistung.

#### **ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN**

Im Geschäftsjahr 2008 sind aus den Rahmenbedingungen keine wesentlichen Impulse zu erwarten. Wir werden uns auch zukünftig bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

#### **VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB FERNVERKEHR AG**

Wir werden im Geschäftsjahr 2008 unsere Markt- und Produktivitätsziele weiter konsequent verfolgen und unsere Ergebnisse nochmals verbessern. Grundvoraussetzung für die angestrebte Ergebnissteigerung ist die Wiedergewinnung der infolge der Tarifauseinandersetzung geschwächten Nachfrage. In einem herausfordernden Marktumfeld gilt es, die bisherigen Kunden zu halten sowie durch eine anhaltend hohe Leistungsqualität neue Kunden zu gewinnen und dauerhaft zu binden. Der Sicherstellung einer durchgängig hohen Produktqualität gilt hierbei unser besonderes Augenmerk. Die hohe Wettbewerbsintensität wird von uns auch im laufenden Jahr eine weitere Optimierung unserer Prozesse und Kostenstrukturen verlangen, für die wir uns mit umfangreichen Maßnahmen gut aufgestellt sehen.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2007		Erwartung für 2008
Umsatzerlöse	3.159	↗	anhaltend positive Entwicklung
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	121	↗	anhaltend positive Entwicklung

- **UMSATZ:** Für das laufende Jahr erwarten wir eine anhaltend positive Umsatzentwicklung, die auf einem Aufholen der Folgen der Tarifaueinandersetzung sowie weiterem Wachstum basiert.
- **ERGEBNIS:** Auf Basis eines fortgesetzt konsequenten Kostenmanagements und weiterer Produktivitätssteigerungen erwarten wir auch eine erneute Ergebnisverbesserung im Geschäftsjahr 2008.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

#### Zukunftsbezogene Aussagen

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

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



# JAHRESABSCHLUSS

## Bilanz

### AKTIVA

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2007	2006
<b>A. Anlagevermögen</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	-	0
Sachanlagen	(2)	2.664	2.860
Finanzanlagen	(2)	151	151
		<b>2.815</b>	<b>3.011</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	(3)	45	45
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	702	321
		<b>747</b>	<b>366</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>		<b>1</b>	<b>1</b>
		<b>3.563</b>	<b>3.378</b>

### PASSIVA

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2007	2006
<b>A. Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(5)	512	512
Kapitalrücklage	(6)	1.570	1.533
		<b>2.082</b>	<b>2.045</b>
<b>B. Rückstellungen</b>	(7)	<b>697</b>	<b>653</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>	(8)	<b>778</b>	<b>680</b>
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(9)	<b>6</b>	<b>0</b>
		<b>3.563</b>	<b>3.378</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember			
in Mio. €	Anhang	2007	2006
Umsatzerlöse	(12)	3.159	3.106
Bestandsveränderungen		0	1
Andere aktivierte Eigenleistungen		9	12
<b>Gesamtleistung</b>		<b>3.168</b>	<b>3.119</b>
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	214	184
Materialaufwand	(14)	-1.935	-1.887
Personalaufwand	(15)	-586	-597
Abschreibungen		-312	-310
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	-418	-405
		<b>131</b>	<b>104</b>
Beteiligungsergebnis	(17)	-7	-3
Zinsergebnis	(18)	-3	-17
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>121</b>	<b>84</b>
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn		-121	-84
<b>Jahresüberschuss</b>		<b>0</b>	<b>0</b>



## Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember			
in Mio. €	Anhang	2007	2006
Ergebnis vor Gewinnabführung		121	84
Abschreibungen auf Sachanlagen <sup>1)</sup>		312	310
Veränderung der Pensionsrückstellungen		3	6
Cashflow		436	400
Veränderung der übrigen Rückstellungen		41	38
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		-29	0
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-225	8
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		178	-58
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>401</b>	<b>388</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		64	2
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		-126	-256
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		8	1
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		3	0
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		0	0
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-51</b>	<b>-253</b>
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-84	-22
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		-155	-58
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-111	-55
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>-350</b>	<b>-135</b>
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		0	0
<b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>	(19)	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>1)</sup> Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

## Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €						Anschaffungs- und Her- stellungskosten
	Vortrag zum 01. 01. 2007	Übertragung von/an Konzern- gesellschaften <sup>1)</sup>	Zugänge <sup>2)</sup>	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31. 12. 2007
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>						
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	-	-	0	0	-
	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>
<b>Sachanlagen</b>						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken						
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	-	34	-	-	-	34
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	263	3	7	9	0	282
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	-	0	0	-	10
	273	37	7	9	0	326
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	30	-	1	0	0	31
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	4.752	-	88	72	-81	4.831
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	96	-	4	1	0	101
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	54	0	7	2	-3	60
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	122	-	11	-84	-14	35
	<b>5.327</b>	<b>37</b>	<b>118</b>	<b>0</b>	<b>-98</b>	<b>5.384</b>
<b>Finanzanlagen</b>						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	166	-	-	-	-	166
2. Beteiligungen	0	-	3	-	-3	0
	<b>166</b>	<b>-</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>-3</b>	<b>166</b>
<b>Anlagevermögen insgesamt</b>	<b>5.493</b>	<b>37</b>	<b>121</b>	<b>0</b>	<b>-101</b>	<b>5.550</b>

<sup>1)</sup> Übertragungen von DB AG aus INZ

<sup>2)</sup> Davon Gutschrift aus Folgejahr 8,6 Mio. €

	Vortrag zum 01.01.2007	Übertragung von/an Konzern- gesellschaften <sup>1)</sup>	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Abschreibungen		Buchwert
						Stand am 31.12.2007	Stand am 31.12.2007	Stand am 31.12.2006
	0	-	-	-	0	-	-	0
	<b>0</b>	-	-	-	<b>0</b>	-	-	<b>0</b>
	-	0	-	-	-	0	34	-
	-72	-1	-10	0	0	-83	199	191
	-1	-	-1	-	-	-2	8	9
	<b>-73</b>	<b>-1</b>	<b>-11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-85</b>	<b>241</b>	<b>200</b>
	-8	-	-1	-	0	-9	22	22
	<b>-2.296</b>	-	<b>-287</b>	-	56	<b>-2.527</b>	2.304	2.456
	-54	-	-6	0	0	-60	41	42
	-36	0	-7	0	4	-39	21	18
	-	-	-	-	-	0	35	122
	<b>-2.467</b>	<b>-1</b>	<b>-312</b>	<b>0</b>	<b>60</b>	<b>-2.720</b>	<b>2.664</b>	<b>2.860</b>
	-15	-	-	-	-	-15	151	151
	-	-	-	-	-	-	0	0
	<b>-15</b>	-	-	-	-	<b>-15</b>	<b>151</b>	<b>151</b>
	<b>-2.482</b>	<b>-1</b>	<b>-312</b>	<b>0</b>	<b>60</b>	<b>-2.735</b>	<b>2.815</b>	<b>3.011</b>

## Anhang

### FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2007

#### VORBEMERKUNG

Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr 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 Gesellschaft zum 1. Januar 2007 Anlagevermögen zu Restwerten in Höhe von 36.897 T€ und Rückstellungen in Höhe von 169 T€ übernommen. Der Kapitalrücklage wurden somit 36.728 T€ zugeführt.

#### (1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme von 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
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5-50
Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs	75
Gleisanlagen	20-25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10-50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5-20
Schienenfahrzeuge	10-20
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5-13

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

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

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird im Wesentlichen 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 aus 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 Nettoforderungswerts gebildet.

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 den 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 Alterszeit- 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. 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.

Fremdwährungsforderungen beziehungsweise Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Kurs am Buchungstag oder dem jeweils niedrigeren beziehungsweise höheren Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden bei Bestehen einer Aufrechnungslage im Sinne des § 387 BGB miteinander saldiert. Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der DB AG.

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

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

## Erläuterungen zur Bilanz

### (2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagengitter zu entnehmen.

Die Zugänge aus der Übertragung von Konzerngesellschaften betreffen mit rund 37 Mio. € die Immobilienneuordnung (siehe Vorbemerkung). Zudem wurden Fahrzeuge in Höhe von 3 Mio. € an die DB Regio AG übertragen.

Erhaltene Zuschüsse in Höhe von 8 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) sind von den Anlagen in Höhe von 8 Mio. € abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden keine (im Vorjahr: 2 Mio. €) außerplanmäßigen Abschreibungen auf Fahrzeuge vorgenommen.

### (3) VORRÄTE

in Mio. €	2007	2006
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	43	44
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	1
Waren	1	0
<b>Insgesamt</b>	<b>45</b>	<b>45</b>

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 20 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) gebildet. Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) verschrottet.

### (4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	davon Rest-		2006
	2007	laufzeit mehr als ein Jahr	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	41	-	24
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	652	-	291
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	-	0
Sonstige Vermögensgegenstände	6	-	6
<b>Insgesamt</b>	<b>702</b>	<b>-</b>	<b>321</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 2 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen Forderungen aus Cash-Pooling gegen die Gesellschafterin DB AG in Höhe von 588 Mio. € (im Vorjahr: 432 Mio. €). Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 121 Mio. € (im Vorjahr: 100 Mio. €) sind mit Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 57 Mio. € (im Vorjahr: 157 Mio. €) verrechnet worden. Forderungen gegen die Gesellschafterin DB AG bestehen in Höhe von insgesamt 588 Mio. € (im Vorjahr: 434 Mio. €).

### (5) GEZEICHNETES KAPITAL

Das Grundkapital von 512 Mio. € ist eingeteilt in 102.400.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der DB AG gehalten.

### (6) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2007 einen Betrag in Höhe von 1.570 Mio. € aus.

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat.

Darüber hinaus wurde im Rahmen der Immobilienneuordnung zum 1. Januar 2007 die Kapitalrücklage um rund 37 Mio. € erhöht (siehe Vorbemerkung).

## (7) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	2007	2006
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	71	68
Steuerrückstellungen	6	6
Sonstige Rückstellungen	620	579
<b>Insgesamt</b>	<b>697</b>	<b>653</b>

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 7 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 11 Mio. €). Die Rückstellung enthält mit 2 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) Verpflichtungen aus »Deferred Compensation«.

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 erstmals berücksichtigt. Für die DB Fernverkehr AG ergibt sich dadurch ein ergebnissteigernder Effekt in Höhe von 1 Mio. €.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2007	2006
Verpflichtungen im Personalbereich	59	65
Restrukturierungsmaßnahmen	23	32
Verpflichtungen aus noch zu erbringenden Leistungen an Kunden	263	233
Verpflichtungen aus Nutzungsüberlassungsverträgen	162	150
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	17	15
Unterlassene Instandhaltung	26	25
Übrige Risiken	70	59
<b>Insgesamt</b>	<b>620</b>	<b>579</b>

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Tantiemen sowie Vorruhestandsverpflichtungen. Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Geschäftsjahr wurde diese mit 11 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €) in Anspruch genommen, und 2 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) wurden zugeführt.

Die übrigen Risiken betreffen ausstehende Abrechnungen für erhaltene Lieferungen und Leistungen sowie Risiken aus ehemaligen Beteiligungen.

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



## (8) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	2007	davon mit Restlaufzeit			2006
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	5	5	-	-	5
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	71	71	-	-	82
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	695	538	157	-	568
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	7	7	-	-	25
davon aus Steuern	(4)	(4)	-	-	(9)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	-	-	(0)
<b>Insgesamt</b>	<b>778</b>	<b>621</b>	<b>157</b>	<b>-</b>	<b>680</b>
davon zinspflichtig	(334)	(177)	(157)	-	(450)

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen im Wesentlichen Darlehensverbindlichkeiten gegenüber der DB AG, bestehend aus mittel- bis langfristigen Verbindlichkeiten in Höhe von 157 Mio. € (im Vorjahr: 334 Mio. €) sowie kurzfristigen Verbindlichkeiten in Höhe von 177 Mio. € (im Vorjahr: 111 Mio. €). Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten resultieren aus der Gewinnabführung an die Gesellschafterin in Höhe von 121 Mio. € (im Vorjahr: 84 Mio. €) und übrigen Liefer- und Leistungsbeziehungen. Verbindlichkeiten gegenüber der Gesellschafterin bestehen in Höhe von 570 Mio. € (im Vorjahr: 633 Mio. €, vor Verrechnung mit Forderungen).

## (9) RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend vereinnahmte Vorauszahlungen von ausländischen Bahnen für künftige Mietleistungen.

## (10) HAFTUNGSVERHÄLTNISSSE

in Mio. €	2007	2006
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	558	569
<b>Insgesamt</b>	<b>558</b>	<b>569</b>

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten der DB AG gegenüber der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz. Für Kredite der EUROFIMA an die DB AG hat die DB Fernverkehr AG Fahrzeuge für den Personenverkehr zur Sicherung an die EUROFIMA übereignet.

**(11) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN**

in Mio. €	2007	2006
Bestellobligo für Investitionen	4	31
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	458	804
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(400)	(797)
<b>Insgesamt</b>	<b>462</b>	<b>835</b>

Im Berichtsjahr wurden beim Bestellobligo 5,2 Mio. € Anzahlungen abgesetzt. Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Leasing hat für die Finanzierung betriebsnotwendiger Vermögensgegenstände nur eine untergeordnete Bedeutung. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2007 Leasingraten in Höhe von 36 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €) gezahlt.

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

in Mio. €	2007	2006
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	165	159
fällig 1 bis 5 Jahre	151	429
fällig über 5 Jahre	142	216
<b>Insgesamt</b>	<b>458</b>	<b>804</b>

**Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung****(12) UMSATZERLÖSE**

in Mio. €	2007	2006
Erlöse aus Personenverkehr	3.012	2.972
Sonstige Umsatzerlöse	147	134
<b>Insgesamt</b>	<b>3.159</b>	<b>3.106</b>

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

In den Umsatzerlösen sind periodenfremde Erlöse aus Fahrgeldeinnahmen in Höhe von 16 Mio. € enthalten.

**(13) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE**

in Mio. €	2007	2006
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	80	74
Mieten und Pachten	27	27
Entschädigungen und Versicherungsleistungen	4	3
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	29	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	9	29
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	4	5
Übrige sonstige betriebliche Erträge	61	46
<b>Insgesamt</b>	<b>214</b>	<b>184</b>
davon periodenfremd	(49)	(52)

**(14) MATERIALAUFWAND**

in Mio. €	2007	2006
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	330	327
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.279	1.252
Aufwendungen für Instandhaltungen	326	308
<b>Insgesamt</b>	<b>1.935</b>	<b>1.887</b>

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

**(15) PERSONALAUFWAND**

in Mio. €	2007	2006
<b>Löhne und Gehälter</b>		
für Arbeitnehmer	397	399
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	78	82
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	9	8
<b>Gesamt</b>	<b>484</b>	<b>489</b>
<b>Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung<sup>1)</sup></b>		
für Arbeitnehmer	83	87
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	19	21
<b>Gesamt</b>	<b>102</b>	<b>108</b>
davon für Altersversorgung	(8)	(13)
<b>Insgesamt</b>	<b>586</b>	<b>597</b>

<sup>1)</sup> Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener

**(16) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN**

in Mio. €	2007	2006
Mieten und Pachten	146	131
Konzern- und Managementumlagen	62	62
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten inkl. Programmierung und Systemanalyse	30	25
Sonstiger Personalaufwand	27	24
Reise- und Repräsentationskosten	15	15
Entschädigungs- und Kulanzleistungen	9	11
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	1	3
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	2	2
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	126	132
<b>Insgesamt</b>	<b>418</b>	<b>405</b>
davon periodenfremd	(8)	(8)

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 0 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) sonstige Steuern.

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind periodenfremde Aufwendungen im Wesentlichen aus Transportleistungen in Höhe von 3 Mio. € enthalten.

**(17) BETEILIGUNGSERGEBNIS**

in Mio. €	2007	2006
Erträge aus Beteiligungen	1	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(0)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	5	5
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-13	-8
<b>Insgesamt</b>	<b>-7</b>	<b>-3</b>

**(18) ZINSERGEBNIS**

in Mio. €	2007	2006
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	20	11
davon aus verbundenen Unternehmen	(20)	(11)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-23	-28
davon an verbundene Unternehmen	(-23)	(-28)
<b>Insgesamt</b>	<b>-3</b>	<b>-17</b>

## 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 ausgewiesen.

### (19) FINANZMITTELBESTAND

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

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Forderungen gegen die DB AG aus dem Cash-Pooling in Höhe von 588 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 5 Mio. € nicht einbezogen.

## Sonstige Angaben

### (20) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG

Die DB AG hat der DB Fernverkehr AG am 27. Februar 2006 nach § 20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

### (21) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Fernverkehr AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in den Konzernabschluss der DB AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt wird.

Entsprechend den Befreiungsregelungen des § 291 HGB wird kein Teilkonzernabschluss erstellt. Der Konzernabschluss der DB AG wird beim elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

### (22) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz (§ 285 Nr. 11 HGB) wird gemäß § 287 HGB durch Einreichung beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemacht.

**(23) BESCHÄFTIGTE**

umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte	im Jahres- durchschnitt 2007	am Jahresende 2007	im Jahres- durchschnitt 2006	am Jahresende 2006
Arbeitnehmer	10.939	11.180	10.666	10.706
Zugewiesene Beamte	2.704	2.643	2.826	2.767
Zwischensumme	13.643	13.823	13.492	13.473
Auszubildende	814	1.027	745	911
<b>Insgesamt</b>	<b>14.457</b>	<b>14.850</b>	<b>14.237</b>	<b>14.384</b>

Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des DB-Konzerns zur besseren Vergleichbarkeit in Vollzeitpersonen ausgewiesen. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden demnach entsprechend ihrem Anteil an der tariflichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

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

**(24) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS****DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM GESCHÄFTSJAHR 2007 AN:****Dr. Nikolaus Breuel**

Vorsitzender des Vorstands, Berlin

a) DB Vertrieb GmbH

b) City Night Line CNL AG, Zürich/  
Schweiz (Verwaltungsrat, Vorsitz)<sup>1)</sup>  
DB AutoZug GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>**Robert Etmans**Ressort Personal und Bordservice,  
Eppstein/Taunus

a) DB Zeitarbeit GmbH

b) DB AutoZug GmbH<sup>1)</sup>DEVK Allgemeine Versicherungs-AG  
(Beirat)**Axel Bertram**Ressort Finanzen und Controlling,  
Seeheim-Jugenheimb) DB AutoZug GmbH<sup>1)</sup>**Jörg Manegold**

Ressort Produktion, Hirschberg

a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH

## ALS AUFSICHTSRATSMITGLIEDER WAREN BESTELLT:

**Dr. Karl-Friedrich Rausch**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,  
Mitglied des Vorstands der Deutschen  
Bahn AG, Weiterstadt

a) DB Regio AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>

Railion Deutschland AG<sup>1)</sup>

Schenker AG<sup>1)</sup>

Stinnes AG<sup>1)</sup>

DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>

S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>

DEVK Allgemeine Versicherungs-AG

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

**Karl-Heinz Zimmermann\***

Stellvertretender Vorsitzender des  
Aufsichtsrats, Mitglied des Vorstands  
der TRANSNET Gewerkschaft GdED,  
Kasbach-Ohlenberg

a) DB Regio AG

DB Vertrieb GmbH

DEVK Krankenversicherungs-AG

DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG

S-Bahn Berlin GmbH

Sparda-Bank West eG (Vorsitz)

**Kay Uwe Arnecke**

Leiter Personal Personenverkehr, Leiter  
Beschäftigungsbedingungen Konzern der  
Deutschen Bahn AG, Hamburg

a) DB Regio AG

DB Dialog Telefonservice GmbH

DB Gastronomie GmbH

DB Vertrieb GmbH

S-Bahn Berlin GmbH

DEVK Pensionsfonds-AG

**Anita Beckert\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der  
DB Fernverkehr AG, Finsterwalde  
a) DB Vertrieb GmbH

**Dr. Norbert Benschel**

Mitglied des Vorstands der  
Deutschen Bahn AG, Berlin

a) DB Regio AG<sup>1)</sup>

Railion Deutschland AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>

Schenker AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>

Stinnes AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>

DB Services Immobilien GmbH<sup>1)</sup>

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

Partner für Berlin Holding Gesellschaft  
für Hauptstadt-Marketing mbH

Praktiker Bau- und Heimwerker-  
märkte AG

Praktiker Bau- und Heimwerkmärkte  
Holding AG

Sparda-Bank Berlin eG

b) BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG  
(Beirat)

IAS Institut für Arbeits- und Sozial-  
hygiene Stiftung (Beirat)

**Reiner Bieck\***

Bereichsleiter Personenverkehr der  
TRANSNET Gewerkschaft GdED,  
Panketal

a) DB Regio AG

DB Services Nordost GmbH

DB Services Südost GmbH

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

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

**Joachim Fried**

Konzernbevollmächtigter Europäische  
Angelegenheiten, Wettbewerb und  
Regulierung der Deutschen Bahn AG,  
Berlin

- a) Railion Deutschland AG  
Stinnes AG

**Michael Harting**

Ständiger Vertreter des Abteilungsleiters  
Eisenbahnen im Bundesministerium  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,  
Bornheim

- a) Railion Deutschland AG

**Ulrich Jäkel**

Mitglied der Geschäftsführung der  
DB Vertrieb GmbH, Königstein/Taunus

- a) DB Regio AG  
DB Regio NRW GmbH  
DB ZugBus Regionalverkehr  
Alb-Bodensee GmbH (RAB) (Vorsitz)  
S-Bahn Berlin GmbH

**Wolfgang Joosten\***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der  
DB Fernverkehr AG, Lünen

- b) DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Beirat)

**Ralf Klein-Bölting**

Generalbevollmächtigter Konzern-  
marketing und Kommunikation der  
Deutschen Bahn AG, Berlin

- a) DB Regio AG  
Schenker AG  
Stinnes AG
- b) AMEROPA-REISEN GmbH

**Hubert Mezger\***

Vorsitzender des Betriebsrats des  
Regionalbereichs Südwest der  
DB Fernverkehr AG, Lauchheim

**Annegret Pawlitz\***

Vorsitzende des Betriebsrats des  
Regionalbereichs Nord der  
DB Fernverkehr AG, Buxtehude

- a) Sparda-Bank Hamburg eG

**Diethelm Sack**

Mitglied des Vorstands der  
Deutschen Bahn AG, Frankfurt am Main  
– bis 6. März 2007 –

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

**Olaf Schulz-Arimond\***

Mitglied des Betriebsrats des Regionalbereichs West der DB Fernverkehr AG, Düsseldorf



**Ralf Schweisel**

Leiter Finanzen/Controlling im  
Vorstandsressort Personenverkehr der  
Deutschen Bahn AG, Berlin  
– seit 7. März 2007 –  
a) DB Regio AG  
DB Vertrieb GmbH

**Dr. Jürgen Siewert**

Unterabteilungsleiter im Bundesministe-  
rium der Finanzen, Königswinter  
a) Duisburger Hafen AG  
T-Systems Business Services GmbH  
T-Systems Enterprise Services GmbH

**Peter Tröge\***

Stv. Bundesvorsitzender der Verkehrs-  
gewerkschaft GDBA, Engstingen  
a) DB Vertrieb GmbH

**Dr. André Zeug**

Vorsitzender des Vorstands der  
DB Station & Service AG, Berlin  
a) Railion Deutschland AG  
Stinnes AG  
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft  
für kombinierten Güterverkehr GmbH  
& Co KG

**Horst Zimmermann\***

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der  
DB Fernverkehr AG, Nürnberg  
a) DB Vertrieb GmbH  
b) DEVK Allgemeine Lebensversiche-  
rungs-AG (Beirat)

**Dr. Wolfgang Zoller\***

Leiter Auslandsvertrieb der  
DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main  
a) DB Vertrieb GmbH  
b) DEVK Allgemeine Lebensversiche-  
rungs-AG (Beirat)  
Thüringen Tourismus GmbH (Beirat)

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeit-  
nehmer

<sup>1)</sup> 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.

in T €	2007	2006
Gesamtbezüge des Vorstands	-	864
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	-	-
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	482	465
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	82	85

Die Bezüge von drei Vorstandsmitgliedern werden im Rahmen von Managementverträgen durch die DB AG in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Somit entfallen die Angaben nach § 285 Nr. 9 HGB. Ein Mitglied des Vorstands erhält seine Bezüge von der DB Fernverkehr AG. Für die Angabe dieser Bezüge wird von der Schutzklausel des § 286 Abs. 4 HGB Gebrauch gemacht.

#### **(25) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG**

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

#### **(26) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG**

Der ansonsten auszuweisende Jahresüberschuss wird aufgrund des mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Frankfurt am Main, den 21. Februar 2008

DB Fernverkehr AG  
Der Vorstand

## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, 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 22. Februar 2008

PricewaterhouseCoopers  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler      ppa. Roswitha Hees-Brückmann  
Wirtschaftsprüfer          Wirtschaftsprüfer

## Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital, durch- gerechnet in %	Umsatz 2007 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2007
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. H.	100,0	99	116
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH	100,0	19	210
City Night Line CNL AG, Zürich/Schweiz	100,0	65	131
DBAutoZug GmbH, Dortmund	100,0	202	354
DB Reise & Touristik Suisse SA, Bern/Schweiz	100,0	11	142



**DR. KARL-FRIEDRICH RAUSCH**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der DB Fernverkehr AG



## BERICHT DES AUFSICHTSRATS

### SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

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

Darüber hinaus standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu zwei Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Im Übrigen traf das Präsidium die ihm zugewiesenen Entscheidungen über personelle Angelegenheiten des Vorstands.

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

## ARBEITSSCHWERPUNKTE

In seiner Sitzung am 29. März 2007 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2006 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 28. November 2007 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2008 befasst und die Budgetplanung 2008, die Mittelfristplanung 2009–2012 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2007 mit den wesentlichen Programmen der Marktoffensive Fernverkehr zur nachhaltigen Umsatzsteigerung durch Neukundengewinnung, Internationalisierung und Erhöhung der Kundenbindung. Er ließ sich insbesondere über die gelungene Aufnahme der internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehre von Frankfurt am Main/Stuttgart nach Paris mit erheblichen Reisezeitverkürzungen informieren. Des Weiteren wurden dem Aufsichtsrat im Rahmen der Kundenbindungsaktivitäten die unterschiedlichen Maßnahmen zur Steigerung des BahnCard-Bestands sowie zur Entwicklung der Privat- und Geschäftskundenbindungsprogramme *bahn.bonus* und *bahn.corporate* dargestellt. Ferner ließ sich der Aufsichtsrat über die verschiedenen Marketingkampagnen und Aktionsangebote informieren, insbesondere über die erfolgreiche Einführung des ganzjährigen Aktionspreises Dauer-Spezial. Der Aufsichtsrat befasste sich außerdem ausführlich mit den betrieblichen und finanziellen Auswirkungen der Arbeitskampfmaßnahmen.

## JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2007 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 1. April 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 DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2007 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2007 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

### VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUF SICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Ralf Schweisel wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung am 7. März 2007 mit Wirkung zum 7. März 2007 als Nachfolger für Herrn Diethelm Sack, der sein Mandat zum 6. März 2007 niedergelegt hat, in den Aufsichtsrat bestellt. Der Aufsichtsrat spricht Herrn Sack seinen Dank für seine engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Herr Dr. André Zeug legte sein Aufsichtsratsmandat zum 31. Dezember 2007 nieder.

Herr Robert Etmans wurde für die Zeit vom 1. Januar 2007 bis 31. Dezember 2011 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Fernverkehr AG für das Ressort »Personal und Bordservice (P.TA)« bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Fernverkehr AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2007 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im April 2008

Für den Aufsichtsrat



Dr. Karl-Friedrich Rausch  
Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der DB Fernverkehr AG









TITEL

Im Juni wurde der Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Deutschland und Frankreich aufgenommen. Fünf ICE verbinden mittlerweile täglich Frankfurt am Main und Paris. Die Fahrzeit verkürzte sich dabei deutlich auf 3 Stunden 48 Minuten.



SEITE 6

Der ICE International ist die schnelle und komfortable Verbindung aus Deutschland in die Niederlande. Bis zu siebenmal täglich fahren unsere Züge von Frankfurt am Main in weniger als 4 Stunden und von Köln aus in 2 Stunden und 37 Minuten direkt nach Amsterdam.



SEITE 20

Der ICE International bringt unsere Kunden dreimal täglich von Frankfurt am Main nach Belgien. Über die Hochgeschwindigkeitsstrecke Köln-Rhein/Main fährt er mit 300 km/h in 3 Stunden 33 Minuten von Frankfurt am Main direkt nach Brüssel.



SEITE 28

Mit unseren ICE-Zügen erreichen Sie schnell und komfortabel von den deutschen Metropolen aus die Schweiz. 30-mal täglich fährt der ICE von Hamburg, Berlin, Dortmund und Köln, Frankfurt, Stuttgart sowie von München nach Basel, Zürich, Bern, Interlaken und Chur.



SEITE 51

Am 9. Dezember startete der ICE von Berlin und Hamburg nach Dänemark. Kopenhagen und Århus sind damit erstmals mit dem ICE erreichbar. Täglich ein ICE verbindet seit Dezember direkt ohne Umsteigen Berlin mit Kopenhagen und Århus. Zwischen Hamburg und Kopenhagen sowie Århus verkehren täglich jeweils zwei ICE-Züge.



SEITE 55

Von Frankfurt am Main nach Wien im Zweistundentakt: Seit Dezember verbindet der ICE beide Städte direkt und sechs-mal täglich pro Richtung über Nürnberg, Regensburg und Passau. Drei Zugpaare fahren weiter bis Dortmund beziehungsweise starten dort.



SEITE 56

Der Name »Berlin-Warszawa-Express« steht für unsere enge Zusammenarbeit mit der Polnischen Staatsbahn auf der Strecke Berlin-Posen-Warschau. Die Züge verkehren dreimal täglich von Berlin nach Warschau/Warszawa.

## IMPRESSUM

### DB FERNVERKEHR AG

Stephensonstraße 1  
60326 Frankfurt am Main  
[www.db.de/fernverkehr](http://www.db.de/fernverkehr)

Die DB Fernverkehr AG ist ein Unternehmen des Deutschen Bahn Konzerns.

DER GESCHÄFTSBERICHT SOWIE AKTUELLE INFORMATIONEN SIND AUCH IM INTERNET ABRUFBAR:

[www.db.de/ir](http://www.db.de/ir)  
[www.db.de/presse](http://www.db.de/presse)

### REDAKTION

Deutsche Bahn AG  
Investor Relations  
Telefon: 030 297-61676  
Telefax: 030 297-61959  
E-Mail: [investor.relations@bahn.de](mailto:investor.relations@bahn.de)  
Internet: [www.db.de/ir](http://www.db.de/ir)

### BERATUNG

Mentor Werbeberatung  
H.-J. Dietz, Kelkheim

### GESTALTUNG

Studio Delhi  
Konzept und Design, Mainz

### DTP

LGS GmbH, Frankfurt am Main

### LITHOGRAFIE

Koch Lichtsatz und Scan,  
Wiesbaden

### DRUCK

Color-Druck, Leimen

### LEKTORAT

AdverTEXT, Düsseldorf

### FOTOGRAFIE UND BERATUNG

Max Lautenschläger, Berlin

### BILDNACHWEIS

DB AG/Lautenschläger  
DB AG/Müller-Elsner (S. 20, S. 51)



---

**DB Fernverkehr AG**  
Stephensonstraße 1  
60326 Frankfurt am Main

[www.db.de/fernverkehr](http://www.db.de/fernverkehr)  
[www.bahn.de](http://www.bahn.de)