



DB Netz AG
Geschäftsbericht 2007

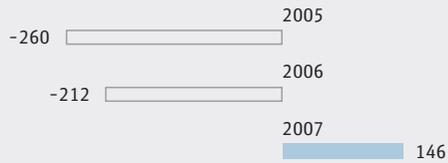
ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2007

Betriebsleistung auf dem Netz
in Mio. Trkm¹⁾



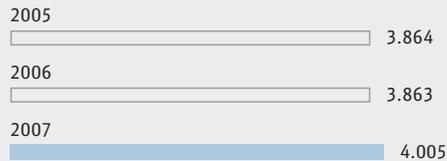
- ▣ 2005 zu 2006: +1,7%
- ▣ 2006 zu 2007: +3,2%

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit
in Mio. €



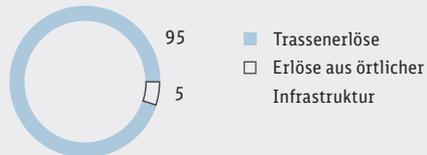
- ▣ 2005 zu 2006: +48 Mio. €
- ▣ 2006 zu 2007: +358 Mio. €

Umsatzerlöse
in Mio. €



- ▣ 2005 zu 2006: -0,0%
- ▣ 2006 zu 2007: +3,7%

Umsatzstruktur
in %



- ▣ 2006 zu 2007: +142 Mio. €

Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2007		2006		Veränderung in %
	2007	2006	2007	2006	
Umsatz	4.005	3.863	3.863	3.863	+3,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	146	-212	-212	-212	-
Bilanzsumme	22.573	21.052	21.052	21.052	+7,2
Anlagevermögen	21.463	20.290	20.290	20.290	+5,8
Eigenkapital	6.545	5.753	5.753	5.753	+13,8
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	6.627	7.009	7.009	7.009	-5,5
Brutto-Investitionen	4.423	4.402	4.402	4.402	+0,5
Netto-Investitionen ³⁾	585	1.177	1.177	1.177	-50,3
Mitarbeiter per 31. 12.	36.058	37.565	37.565	37.565	-4,0

Leistungskennzahlen	2007		2006		Veränderung in %
	2007	2006	2007	2006	
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm ¹⁾	1.038	1.006	1.006	1.006	+3,2
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören	(146,4)	(128,0)	(128,0)	(128,0)	(+14,4)
Betriebslänge in km	33.897	34.128	34.128	34.128	-0,7

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

INHALT

2 VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

7 LAGEBERICHT

- 7 Überblick
- 7 Gesamtwirtschaftliche Lage
- 8 Relevante Märkte und Entwicklung der Verkehrsleistung
- 9 Geschäftsverlauf
- 10 Bilanzstruktur
- 12 Investitionen
- 12 Finanzierung
- 13 Mitarbeiter
- 15 Nachhaltigkeit
- 15 Weitere Informationen
- 23 Risikobericht
- 25 Nachtragsbericht
- 26 Strategie
- 28 Ausblick

33 JAHRESABSCHLUSS

- 33 Bilanz
- 34 Gewinn- und Verlustrechnung
- 35 Kapitalflussrechnung
- 36 Entwicklung des Anlagevermögens
- 38 Anhang
- 54 Bestätigungsvermerk
- 55 Wesentliche Beteiligungen

57 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

DR. VOLKER KEFER
Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG



VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem Geschäftsbericht der DB Netz AG für das Jahr 2007 halten Sie die Dokumentation eines erfolgreichen, aber auch unternehmerisch anspruchsvollen Jahres in den Händen.

Bereits der Januar verlangte von uns ein hohes Maß an Know-how und Initiative. Orkantief Kyrill zog über Deutschland hinweg und hinterließ im Bahnnetz Zerstörungen von bislang nicht gekanntem Ausmaß. Um den Zugbetrieb nach dem Sturm möglichst schnell und zuverlässig wieder aufnehmen zu können, mussten Aufräum- und Reparaturarbeiten oft binnen weniger Stunden und unter schwierigsten Bedingungen erledigt werden. Nur dank des hohen persönlichen Einsatzes der Mitarbeiter vor Ort war es möglich, vielerorts bereits nach kürzester Zeit wieder einen geregelten Schienenverkehr durchzuführen.

Außerordentliches Engagement war im Jahr 2007 jedoch nicht nur bei der Beseitigung der Orkanschäden gefragt. Vor allem bei der Fortsetzung unseres Kurses zur zukunftsorientierten Optimierung der Infrastruktur war diese Komponente ein wesentlicher Schlüssel zum Erfolg. Ziel der DB Netz AG ist es, für das prognostizierte Verkehrswachstum im Schienenverkehr ein leistungsfähiges und bedarfsgerechtes

Schienenetz vorzuhalten. Dabei lag der Fokus mit Investitionen von rund 3,5 Milliarden Euro im Berichtsjahr erneut auf dem Bestandsnetz. Primär auf Hauptstrecken und in Ballungszentren haben wir ein sehr umfangreiches Baupensum geplant und umgesetzt. Die Zahlen zeichnen ein eindrucksvolles Bild: Im vergangenen Jahr wurden rund 1.800 Weichen ausgetauscht, etwa 4.400 Kilometer Schienen und über 3,3 Millionen Schwellen erneuert. Durchschnittlich 2.900 Mitarbeiter waren dafür jeden Tag im Einsatz und leisteten über vier Millionen Arbeitsstunden. Zudem wurden alle durch Baukorridore bedingten Fahrplanänderungen frühzeitig an die Kunden kommuniziert.

Neben den Ersatzinvestitionen war im Jahr 2007 der Streckenaus- und -neubau ein wichtiges Thema. Hier haben wir mit Blick auf die künftigen Verkehrsströme die uns zur Verfügung stehenden Mittel gezielt in national wie grenzüberschreitend bedeutende Strecken und Knoten investiert. Exemplarisch hierfür ist der Tunneldurchschlag am Katzenberg, mit dem wir im Herbst 2007 einen Meilenstein der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe – Basel markiert haben. Nach der Anbindung dieses derzeit größten deutschen Tunnelprojekts an die vorhandene Rheintalbahn im Jahr 2012 können die Reisenden von höheren Geschwindigkeiten und kürzeren Reisezeiten auf der Schiene profitieren. Ein weiteres Highlight war die Inbetriebnahme des Verkehrskonzepts Neu-Ulm 21, dessen Kernstück ein neuer, tiefer gelegter Bahnhof ist. Durch moderne Leit- und Sicherungstechnik sowie einen viergleisigen Ausbau der Donaubrücke konnte zudem die Kapazität auf dem wichtigen Teilstück der europäischen Magistrale Paris – Stuttgart – Augsburg – München – Wien deutlich angehoben werden.

Die Bereitstellung ausreichender Kapazitäten ist vor allem auch für den Güterverkehr von zentraler Bedeutung. In diesem Bereich wird für das Jahr 2015 eine Verkehrsleistung von über 150 Milliarden Tonnenkilometern im Schienengüterverkehr prognostiziert. Dies entspräche einer Zunahme um knapp 50 Prozent im Vergleich zum Jahr 2006. Wichtiger Motor dieses Trends sind die großen Seehäfen. So wird jeder dritte Container, der derzeit beispielsweise in Hamburg ankommt, mit dem Zug abgefahren. Allerdings stößt das Schienenetz schon heute in und nahe den Häfen an seine Kapazitätsgrenzen. Aus diesem Grund haben wir im Berichtsjahr unter Mitwirkung der Häfen einen »Masterplan Schiene Seehafen-Hinterland-Verkehr« präsentiert, der detaillierte Maßnahmen für einen nachfrageorientierten Infrastrukturausbau beschreibt. Neu- und Ausbauprojekte, die vorwiegend aus Bundesmitteln finanziert werden, sollen danach zügig angegangen werden. Neben den Anbindungen der Häfen zählt dazu ebenso der Neubau der so genannten »Y-Trasse« Bremen/Hamburg – Hannover. Aber auch kapazitätssteigernde Ausbaumaßnahmen auf stark belasteten Hauptstrecken und Knotenpunkten im Binnenland sind erforderlich. Daneben sind auch kurzfristig greifende Maßnahmen wie der Ausbau von Überholgleisen oder neue Weichenverbindungen

wichtig, um die Kapazitäten an den richtigen Stellen gezielt zu steigern. Die kürzlich zusätzlich bereitgestellten Bundesmittel in Höhe von gut 250 Millionen Euro in den kommenden Jahren zeigen, dass wir hier schon auf einem guten Weg sind.

Zentrale Grundlage für die umfassende Modernisierungsoffensive des Schienennetzes ist das Zukunftsprogramm der DB Netz AG, das unter dem Titel »ProNetz« Anfang des Jahres 2007 an den Start ging. Erklärtes wie ehrgeiziges Ziel ist es, die Leistungsfähigkeit des Verkehrssystems Schiene nachhaltig zu erhöhen und langfristig zu sichern. Neben einer hohen Qualität und Kapazität zielt ProNetz auch auf eine nachhaltige Verbesserung der Wirtschaftlichkeit und des Kundenservice. Um diese Ziele zu erreichen, setzt ProNetz auch auf technologische Neuerungen.

Bereits ein knappes Jahr nach Implementierung von ProNetz wird deutlich, dass sich unsere Anstrengungen voll auszahlen. So hat die DB Netz AG im zurückliegenden Jahr erstmals schwarze Zahlen geschrieben und damit in puncto Wirtschaftlichkeit ihr Ziel erreicht. Dieses Resultat ist gekoppelt an die Verbesserung der operativen Leistungen. So konnte die Pünktlichkeit im Personenverkehr im Berichtsjahr trotz umfassenden Baugeschehens mit über 90 Prozent auf dem Niveau des Vorjahres gehalten beziehungsweise sogar leicht verbessert werden. Darüber hinaus ist es uns gelungen, die mangelbedingten Langsamfahrstellen um mehr als die Hälfte zu reduzieren. Die daraus folgenden Verspätungen sanken sogar um rund 75 Prozent. Wir halten, was wir versprechen – dies zeigt auch die Termintreue bei der Abwicklung der Baumaßnahmen, die bei den wichtigen Korridormaßnahmen bei fast 100 Prozent lag. Besonders hervorheben möchte ich zudem, dass wir das zweite Jahr in Folge die uns zur Verfügung gestellten Bundesmittel für Infrastrukturinvestitionen komplett abrufen konnten.

Diese Resultate kommen nicht von ungefähr. Sie sind auf ein ganzes Bündel von Maßnahmen zurückzuführen, die mit ProNetz in unseren Unternehmensprozessen manifestiert sind. Die detaillierte Planung und bessere Verzahnung der Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen stellt einen wesentlichen Faktor dar. Hinzu kommt eine verstärkte Prävention zur Erhöhung von Qualität und Lebensdauer der Anlagen. Schließlich haben wir das Zusammenspiel von Bauplanung und Fahrplan optimiert, um unsere Kunden zuverlässig und im adäquaten zeitlichen Vorlauf über verkehrliche Auswirkungen von Baumaßnahmen zu informieren. Nicht zuletzt sorgten umfangreiche strukturelle Veränderungen dafür, dass die neuen, optimierten Geschäftsprozesse reibungslos ablaufen können.

Auch im laufenden Jahr wollen wir unseren Erfolgskurs fortsetzen. Das Baugeschehen dürfte sich auf ähnlich hohem Niveau wie im Jahr 2007 bewegen. Dabei haben wir die Zahl der Baukorridore aufgrund der positiven Erfahrungen auf 63 gesteigert, um ein noch höheres Maß an Effizienz zu erreichen. Durch diese Strategie werden wir unser Netz sukzessive an die Anforderungen des Markts anpassen und zukunftsfähig

machen. Natürlich haben wir auch die begründete unternehmerische Erwartung, für uns neue Marktanteile im Modal Split der Verkehrsträger zu generieren. Davon werden die Reisenden, die Umwelt und nicht zuletzt auch die DB Netz AG mit ihren rund 37.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern profitieren.

Ihr

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Volker Kefer', is centered below the text 'Ihr'.

Dr. Volker Kefer
Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG



LAGEBERICHT

Überblick

Als 100-prozentige Tochter der Deutschen Bahn AG (DB AG) verantwortet die DB Netz AG die komplette Schieneninfrastruktur des Eisenbahnbetriebs. Das Unternehmen ist innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) dem Vorstandsressort Infrastruktur und Dienstleistungen zugeordnet.

Wichtigste Aufgabe der DB Netz AG ist es, mit einem qualitativ hochwertigen, auf die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmten Streckennetz die Basis für einen sicheren, zuverlässigen Bahnverkehr zu schaffen. Neben Betrieb und Instandhaltung zählen Investitionen in die bestehende Infrastruktur, in Neu- und Ausbaustrecken sowie in innovative Leit- und Sicherungstechnik zu den vorrangigen Tätigkeitsfeldern. Überdies zeichnet die DB Netz AG für die Erstellung der Fahrpläne verantwortlich und vermarktet Trassen, Anlagen sowie Dienstleistungen an ihre 340 Kunden.

Grundlage für die kapazitive und qualitative Weiterentwicklung des Schienennetzes ist eine nachhaltige, markt- und zukunftsorientierte Geschäftsstrategie der DB Netz AG. Unter der Überschrift ProNetz erfuhr diese im Berichtsjahr eine erfolgreiche Fortschreibung. Danach werden mit einer integrierten Investitions- und Instandhaltungsstrategie und der konsequenten Nutzung moderner Technologien sowohl Leistungsniveau als auch Wirtschaftlichkeit der DB Netz AG weiter verbessert.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist 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.

Relevante Märkte und Entwicklung der Verkehrsleistung

Angesichts des seit 1994 offenen Marktzugangs nutzen vermehrt DB-konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Infrastruktur in Deutschland. Im Jahr 2007 waren rund 340 EVU auf dem Netz aktiv (darunter 310 EVU, die nicht zum DB-Konzern gehören).

Die Entwicklung der für uns maßgeblichen Größen ist abhängig von den Betriebsprogrammen unserer Kunden und dementsprechend auch von der Entwicklung auf den Verkehrsmärkten. Die von unseren Kunden im Schienenpersonen- und -güterverkehr erbrachte Betriebsleistung bestimmt die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur und damit die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen. Mit Blick auf die Verkehrsleistung, die unsere Kunden in ihren Märkten erbringen, sind wir dabei indirekt dem hohen Marktdruck unserer Kunden ausgesetzt. Dies liegt begründet in der hohen inter- und intramodalen Wettbewerbsintensität der Verkehrsmärkte beziehungsweise der darüber hinausgehenden Mobilitäts- und Logistikmärkte.

Die Leistungsnachfrage lag im Berichtsjahr mit 1.037,9 Mio. Trassenkilometern (Trkm) um 3,2% über dem Vorjahreswert von 1.005,7 Mio. Trkm. Der Trend einer intensiveren Nutzung der Trassen durch DB-konzernexterne Kunden hat sich weiter fortgesetzt. Die Leistungsnachfrage durch DB-konzernexterne Kunden lag im Berichtsjahr mit 146,4 Mio. Trkm um 18,4 Mio. Trkm (+14,4%) über dem Vorjahreswert. Von der Gesamtnachfrage entfielen 74% auf den Personen- und 26% auf den Güterverkehr.

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND WEITERHIN AUF WACHSTUMSKURS

Die Nachfrage im deutschen Personenverkehrsmarkt (alle motorisierten Verkehrsträger: motorisierter Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr sowie innerdeutscher Luftverkehr) erreichte im Jahr 2007 nach DB-konzerninternen Berechnungen 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 Konjunkturentwicklung begünstigte zwar die Entspannung auf dem Arbeitsmarkt, angesichts stagnierender Realeinkommen blieben die Wachstumsimpulse für den Schienenverkehr aber beschränkt. Die Schienenpersonenverkehrsgesellschaften des DB-Konzerns trugen trotz der Beeinträchtigungen durch Streikankündigungen und Streiks in der zweiten Jahreshälfte zu diesem Wachstum bei. Sowohl im Fern- als auch im Regional- und Stadtverkehr konnten Zuwächse bei der Verkehrsleistung verzeichnet werden. DB-konzerninterne Schätzungen gehen zudem von einem kräftigen Nachfragewachstum DB-konzernexterner Bahnen aus. Im Vergleich zum Vorjahr fällt dieser Zuwachs jedoch geringer aus. Dies gilt auch für den Umfang im Jahr 2007 neu aufgenommener Verkehre. Der geschätzte Marktanteil

DB-konzernexterner Eisenbahnverkehrsunternehmen am Schienenpersonennahverkehr ist im Jahr 2007 sowohl bezogen auf die Verkehrsleistung als auch auf die Zugleistung weiter angestiegen.

WEITERHIN STARKES WACHSTUM IM SCHIENENGÜTERVERKEHR

Der Güterverkehrsmarkt in Deutschland insgesamt (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) ist im Jahr 2007 weiter kräftig gewachsen. Die hohe Dynamik des Vorjahres hat sich ungebremst fortgesetzt. Ein anhaltend kräftiger Außenhandel und eine weiter positive Investitionsentwicklung hielten den Produktionszuwachs auf einem hohen Niveau und steigerten die Verkehrsnachfrage. Dämpfende Effekte gingen von dem starken Euro-Kurs und den kräftig gestiegenen Rohöl-/Energiepreisen aus. Darüber hinaus belasteten zeitweise auch weiterhin verkehrsträgerübergreifend aufgetretene Kapazitätsengpässe das Geschäft.

Das Wachstum der Güterbahnen in Deutschland hat sich leicht abgeschwächt, aber auch weiterhin auf hohem Niveau fortgesetzt. Die nationalen, aber vor allem die internationalen Transporte konnten hierbei deutlich zulegen. Der Marktanteil der Schiene konnte nach dem starken Vorjahresanstieg um 0,8 Prozentpunkte im Jahr 2007 behauptet werden.

Wachstumsträger im Schienenverkehr blieb der Kombinierte Verkehr. Aber auch in den Bereichen »landwirtschaftliche Erzeugnisse«, »chemische Produkte«, »Steine, Erden« und »Eisen, Nichteisenmetalle (NE-Metalle)« konnten deutliche Zuwächse verzeichnet werden. Die im Schienengüterverkehr tätigen Gesellschaften des DB-Konzerns konnten dabei ihre positive Entwicklung weiter fortsetzen. Gedämpft wurde der Anstieg durch die im letzten Quartal 2007 nachlassenden Impulse aus der Rohstahlproduktion und die Folgen der Streikmaßnahmen. Bei den DB-konzernexternen Eisenbahnen setzte sich das Wachstum gegenüber dem Vorjahr beschleunigt fort. Neben einem kräftigen Plus der Binnenverkehre stiegen infolge der anhaltenden Ausweitung der internationalen Geschäftsaktivitäten vor allem die grenzüberschreitenden Transporte stark an. Der Marktanteil der DB-konzernexternen Bahnen am Schienengüterverkehr hat im Jahr 2007 die 20%-Marke erreicht.

Geschäftsverlauf

POSITIVE UMSATZENTWICKLUNG

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 4.005 Mio. € und weist damit einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 3,7% aus. Mit 95% entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse. Die restlichen 5% entfielen auf Entgelte für die Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Beim Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, konnte mit 508 Mio. € eine Steigerung um 15,2% gegenüber dem Vorjahr erreicht und die positive Entwicklung der Vorjahre damit fortgeführt werden. Entsprechend erhöhte sich der Anteil des

mit diesen Gesellschaften erzielten Umsatzes am Gesamtumsatz im Berichtsjahr auf 13% (im Vorjahr: 11%). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns stieg im abgelaufenen Geschäftsjahr um 2,2% auf 3.497 Mio. €.

KOMPONENTEN DER ERGEBNISRECHNUNG

Mit 4.420 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 135 Mio. €. Hierzu trug maßgeblich der Anstieg der Umsätze bei, der im Wesentlichen auf eine gestiegene Trassennachfrage im Güterverkehr sowie auf Preisanpassungen und Preisstruktureffekte zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 1.138 Mio. € um 263 Mio. € über dem Vorjahreswert. In dieser Erhöhung spiegeln sich insbesondere die höheren Erträge aus Mieten und Pachten sowie aus dem Verkauf von Anlagevermögen wider, die auf die Immobilienneuzuordnung im DB-Konzern zum 1. Januar 2007 zurückgehen.

Der Materialaufwand lag mit 1.595 Mio. € nur geringfügig unter dem des Vorjahres (1.602 Mio. €).

Der Personalaufwand verringerte sich im Berichtsjahr, im Wesentlichen aufgrund des Rückgangs der Zahl der Mitarbeiter, um 3,7% beziehungsweise 60 Mio. € auf 1.581 Mio. €.

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,1% auf 985 Mio. €. Dieser Rückgang basiert maßgeblich auf geringeren außerplanmäßigen Abschreibungen.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist hingegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine deutliche Erhöhung um 135 Mio. € auf 916 Mio. € zu verzeichnen. Wie bei den sonstigen betrieblichen Erträgen lässt sich dieser Effekt im Wesentlichen auf die Immobilienneuzuordnung zurückführen.

Das Beteiligungsergebnis lag um 15 Mio. € über dem Vorjahreswert von 10 Mio. €. Das Zinsergebnis verschlechterte sich um 19 Mio. € auf - 360 Mio. €.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit betrug 146 Mio. € und verbesserte sich damit gegenüber dem Vorjahr um 358 Mio. €. Das erstmals positive Ergebnis der DB Netz AG wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2007 im Vergleich zum Vorjahresende auf 22.573 Mio. € erhöht. Ausschlaggebend hierfür ist im Wesentlichen die zum 1. Januar 2007 durchgeführte Immobilienneuzuordnung im DB-Konzern. Dabei wurden der DB Netz AG Anlagevermögen in Höhe von 1.549 Mio. €, sonstige Aktiva in Höhe von 334 Mio. €, Rückstellungen in Höhe von 990 Mio. € sowie sonstige Passiva in Höhe von 133 Mio. € übertragen. Der Kapitalrücklage wurden somit 760 Mio. € zugeführt.

Das Anlagevermögen betrug zum Stichtag 31. Dezember 2007 21.463 Mio. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 95,1% (per 31. Dezember 2006: 96,4%), die Anlagendeckung bei 62,7% (per 31. Dezember 2006: 61,1%). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen ist per 31. Dezember 2007 auf 917 Mio. € angestiegen (per 31. Dezember 2006: 570 Mio. €). Der Anteil am Gesamtvermögen ist dementsprechend leicht auf 4,1% angestiegen (per 31. Dezember 2006: 2,7%).

Das Eigenkapital hat sich um 13,8% auf 6.545 Mio. € erhöht, insbesondere aus der im Zuge der Immobilienneuzuordnung erfolgten Zuführung zur Kapitalrücklage. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich auf 29,0% (per 31. Dezember 2006: 27,3%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben an der Bilanzsumme einen Anteil von 30,6% (per 31. Dezember 2006: 31,5%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 36,0% (per 31. Dezember 2006: 36,1%) und die passiven Rechnungsabgrenzungsposten von 4,4% (per 31. Dezember 2006: 5,1%).

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 2.400 Mio. € um 49% über dem Vorjahreswert. Ausschlaggebend war die Immobilienneuzuordnung, in deren Rahmen unter anderem Rückstellungen für Rücktrittsrechte (421 Mio. €) und für Immobilienrisiken (207 Mio. €) auf die DB Netz AG übergegangen sind. Rückstellungen bestehen weiter unter anderem für Rücktrittsrechte, verlorene Planungskosten, Immobilienrisiken, Pensionen und Zinsverpflichtungen.

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 4.816 Mio. € (im Vorjahr: 5.027 Mio. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten reduzierten sich auf 6.627 Mio. € (im Vorjahr: 7.009 Mio. €). Davon resultierten 5.827 Mio. € (im Vorjahr: 5.813 Mio. €) aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung und 800 Mio. € (im Vorjahr: 800 Mio. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank (EIB). Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme reduzierte sich per 31. Dezember 2007 auf 29,4%.

Bilanzstruktur in %	2007	2006
Anlagevermögen	95,1	96,4
Umlaufvermögen	4,1	2,7
Aktiver RAP	0,8	0,9
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2007	2006
Eigenkapital	29,0	27,3
Rückstellungen	10,7	7,7
Verbindlichkeiten	55,9	59,9
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(29,4)	(33,3)
Passiver RAP	4,4	5,1
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	22.573	21.052

Investitionen

Die Brutto-Investitionen im Geschäftsjahr 2007 belaufen sich auf 4.423 Mio. € und liegen damit leicht über dem Vorjahreswert. Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, liegen bei 585 Mio. € (im Vorjahr: 1.177 Mio. €).

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren in der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 80% des Investitionsvolumens wurden im Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik mit 442 Mio. € sowie die Sanierung des Oberbaus mit 1.713 Mio. €.

Rund 20% des Investitionsvolumens erfolgten in Neu- und Ausbauprojekte nach dem »Bedarfsplan Schiene« des Bundes. Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren die VDE (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit) 8.2 Erfurt – Halle/Leipzig mit 144 Mio. € und ABS/NBS Karlsruhe – Basel, Abschnitte 1, 7–9 mit 103 Mio. € sowie VDE 8.1 Nürnberg – Erfurt mit 90 Mio. €.

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

Finanzierung

FINANZPOLITIK

Durch die Einbindung in den DB-Konzern profitiert die DB Netz AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns. Das zentrale Konzerntreasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Netz AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten 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«. Die mit diesen Rating-Einstufungen der DB AG erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen der DB Netz AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich bei Brutto-Investitionen in Höhe von 4.423 Mio. € im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 479 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen und zinslosen Darlehen. Hierin sind auch Zugänge mit 32 Mio. € aus BR II (1. NRV) und mit 1 Mio. € Nachaktivierungen berücksichtigt. Der Finanzbedarf wurde im Wesentlichen aus dem Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (insbesondere Jahres-Cashflow) gedeckt.

Mitarbeiter

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

Die Zahl der Beschäftigten der DB Netz AG hat sich per 31. Dezember 2007 von 37.565 Mitarbeitern auf 36.058 Mitarbeiter verringert. Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb inklusive Regionalnetzen, in dem rund 53% der Mitarbeiter tätig sind. Im Bereich der Instandhaltung sind derzeit rund 26% unserer Mitarbeiter aktiv. Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeiter mit 36.832 Mitarbeitern um 3,9% unter dem Vorjahresniveau.

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

Qualifizierte und engagierte Mitarbeiter sind die tragende Säule der DB Netz AG. Im Jahr 2007 wurden neue Prozesse und Strukturen bei der DB Netz AG eingeführt, die ein hohes Maß an Veränderungsbereitschaft für die Mitarbeiter bedeuten. Zur professionellen Begleitung von Veränderungsprozessen hat die DB Netz AG ein Veränderungsmanagement eingerichtet. Um frühzeitig auftretenden Vakanzen qualifiziert begegnen zu können, wurde eine integrierte Nachfolgeplanung anhand von ausgewählten Schlüsselfunktionen bei der DB Netz AG erprobt. Zur individuellen Identifikation von Qualifizierungsnotwendigkeiten trägt das Kompetenzmanagement bei. Ausbildungsinhalte wurden aufgrund veränderter Rahmenbedingungen ständig aktualisiert und fortgeschrieben und ermöglichen den Mitarbeitern die fundierte Aneignung von Fachwissen auf hohem Niveau. Potenzialträger wurden in einem speziellen Qualifizierungsprogramm auf zukünftige Führungsaufgaben vorbereitet. Zur Nachwuchssicherung von Fach- und Führungskräften hat die DB Netz AG sich einerseits in der Berufsausbildung sowie andererseits in berufsintegrierenden Studiengängen sowie in der Rekrutierung von Hochschulabsolventen engagiert.



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 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

GRÖSSTES BAUVOLUMEN IM BESTANDSNETZ IN DER GESCHICHTE DER DB NETZ AG REALISIERT

Um die bestehende Schieneninfrastruktur für die wachsenden Verkehrsmengen sowohl qualitativ als auch kapazitiv auszurüsten, hat die DB Netz AG im vergangenen Jahr bundesweit ein gigantisches Baupensum geplant und umgesetzt. Mit Investitionen in Höhe von rund 3,5 Mrd. € in das Bestandsnetz wurden rund 1.800 Weichen ausgetauscht, etwa 4.400 km Schienen und über 3,3 Mio. Schwellen erneuert. Dafür waren jeden Tag durchschnittlich 2.900 Mitarbeiter im Einsatz, die insgesamt 4,2 Mio. Arbeitsstunden leisteten. Die Baumaßnahmen und deren Auswirkungen auf den Zugverkehr wurden langfristig und genauestens geplant, um die Auswirkungen auf die Reisenden so gering wie möglich zu halten. Die DB Netz AG hat die größten Baumaßnahmen in 28 Korridoren gebündelt, für die eigene Baufahrpläne entwickelt wurden. Auf dieser Grundlage konnten die Reisenden über Fahrplanänderungen zeitnah und umfassend informiert werden. Auch im Jahr 2008 setzt sich das intensive Baugeschehen fort. Die Anzahl der Baukorridore, in denen diese Baumaßnahmen gebündelt werden, wird aufgrund der positiven Erfahrungen auf 63 ausgeweitet.

TUNNELDURCHSCHLAG AM KATZENBERG MARKIERT MEILENSTEIN FÜR AUS- UND NEUBAUSTRECKE KARLSRUHE – BASEL

Mit Enthüllung der beiden Tunnelvortriebsmaschinen wurde im Oktober 2007 symbolisch der Durchschlag des 9.385 m langen Katzenbergtunnels gefeiert. Im Rahmen des derzeit größten deutschen Tunnelprojekts zwischen Bad Bellingen und Efringen-Kirchen wird die Streckenführung im Bereich der Gebirgsformation »Isteiner Klotz« begradigt, was künftig höhere Geschwindigkeiten und kürzere Reisezeiten auf der Schiene ermöglicht. Die Fertigstellung des Rohbaus ist Ende 2008 vorgesehen. Die Inbetriebnahme des Katzenbergtunnels mit Anbindung an die bestehende Rheintalbahn erfolgt im Jahr 2012. Der Tunnel ist ein wichtiger Teil des viergleisigen Ausbaus der Strecke Karlsruhe – Basel.

NEUE RÖHRE DES BUSCHTUNNELS IN AACHEN FERTIG GESTELLT

Nach rund drei Jahren Bauzeit ging Ende 2007 die über 700 m lange neue Röhre des Buschtunnels ans Netz. Das Bauwerk mit einem Investitionsvolumen von mehr als 50 Mio. € ist Bestandteil der international bedeutenden Ausbaustrecke Köln – Aachen-Grenze. Dank des Tunnelneubaus werden künftig Geschwindigkeiten von bis zu 160 km/h möglich. Gleichzeitig nahm das elektronische Stellwerk Aachen seinen Betrieb auf. Ab 2008 ist in einer nächsten Stufe die Erneuerung des »alten« Buschtunnels vorgesehen.

VERKEHRSKONZEPT NEU-ULM 21 IN BETRIEB

Nach gut vierjähriger Bauzeit wurde im November 2007 das Eisenbahngroßprojekt Neu-Ulm 21 planmäßig fertig gestellt. Kern der mit über 160 Mio. € dotierten Maßnahme war der Neubau eines hochmodernen Bahnhofs. Durch die damit verbundene Streckentieferlegung und den Rückbau nicht länger benötigter Gleisanlagen im Stadtgebiet von Neu-Ulm sowie durch den Umzug des Containerbahnhofs nach Ulm-Nord (Dornstadt) entstanden freie Flächen zur städtebaulichen Nutzung. Zudem wird der Zugverkehr über modernste Leit- und Sicherungstechnik und ein neues Elektronisches Stellwerk (ESTW) gesteuert. Damit und durch den viergleisigen Ausbau der Donaubrücke konnte die Kapazität auf dem wichtigen Teilstück der europäischen Magistrale Paris – Stuttgart – Augsburg – München – Wien deutlich angehoben werden.

BAUFORTSCHRITTE BEIM CITY-TUNNEL LEIPZIG

Der City-Tunnel Leipzig, mit über 570 Mio. € eines der größten innerstädtischen Infrastrukturprojekte in Deutschland, verbindet künftig die beiden Kopfbahnhöfe Leipzig-Hauptbahnhof und Leipzig-Bayerischer Bahnhof. Er sorgt für schnellere Direktverbindungen in die Leipziger Innenstadt zum Beispiel aus Richtung Magdeburg, Halle (Saale), Zwickau für eine bessere Anbindung an den Flughafen Leipzig/Halle und der Neuen Messe mit dem Umland. Der Großraum Leipzig wird somit ein noch gewichtigerer Knotenpunkt für den Eisenbahnverkehr.

Anfang dieses Jahres startete die Tunnelbohrmaschine, die speziell für den komplizierten Leipziger Untergrund entwickelt und gebaut wurde. Mittlerweile wurden 630 Tunnelmeter gegraben und auch gleichzeitig ausgebaut. Zum Fahrplanwechsel 2011/2012 soll der Eisenbahnbetrieb durch den neuen Tunnel aufgenommen werden. Mit Inbetriebnahme der insgesamt 5 km langen Neubaustrecke und des knapp 4 km langen Tunnels wird der Schienenpersonennahverkehr künftig durch attraktive Reisezeiten aufgewertet.

ZUKUNFTSKONZEPT FÜR SEEHAFEN-HINTERLAND-VERKEHRE ENTWICKELT

Die Entwicklung des Welthandels und der Boom in den neuen Mitgliedsstaaten der Europäischen Union führten in den deutschen Seehäfen zu einem rasanten Aufschwung. Angesichts dieses starken Wachstums sind die Hauptabfuhrwege der Seehäfen über die Schiene inzwischen nahe an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Mit dem »Masterplan Schiene Seehafen-Hinterland-Verkehr« entwickelte die DB AG unter Mitwirkung der Häfen im Berichtsjahr ein Gesamtkonzept, das auf lange Sicht einen nachfrageorientierten Infrastrukturausbau sicherstellt. Danach müssen Neu- und Ausbauprojekte, die vorwiegend aus Bundesmitteln finanziert werden, aufgrund der langen Genehmigungs- und Planungszeiten sowie der Sicherstellung des nötigen Finanzrahmens zügig angegangen werden. Dazu gehören die Hafenanbindungen ebenso wie der Neubau der so genannten »Y-Trasse« Bremen/Hamburg – Hannover. Aber auch kapazitätssteigernde Ausbaumaßnahmen auf den stark belasteten Hauptstrecken und Knotenpunkten im Binnenland sind erforderlich.

VERSTÄRKTE INVESTITIONEN IN RANGIERBAHNHÖFE

Für den Güterverkehr von besonderer Bedeutung sind die Rangier- und Umschlagbahnhöfe der DB Netz AG. Auf den 170 Rangierbahnhöfen werden meist in den Abend- und Nachtstunden einzelne Wagen oder Wagengruppen zu Zügen zusammengestellt. Neun dieser Anlagen erfüllen als große Rangierbahnhöfe überregionale Zugbildungsaufgaben. Um den Anforderungen der zunehmenden Güterströme auf der Schiene gerecht zu werden und die Rangierbahnhöfe noch leistungs- und wettbewerbsfähiger zu machen, investiert die DB Netz AG verstärkt in ihre Zugbildungsanlagen.

So konnten im Berichtsjahr wichtige Planfeststellungsbeschlüsse erwirkt werden, zum Beispiel für die im Jahr 2008 beginnende Modernisierung des Rangierbahnhofs Gremberg in Süd-Nord-Richtung mit einem Investitionsvolumen von 46 Mio. € oder die Modernisierung des Rangierbahnhofs Mannheim in Ost-West-Richtung mit einem Investitionsvolumen von 56 Mio. €. Die Planungen für Ersatzinvestitionen in den größten Rangierbahnhof Europas in Maschen laufen ebenso auf Hochtouren. Bei den Bauarbeiten, die 2009 beginnen, werden rund 220 Mio. € investiert.

UMSCHLAGTERMINALS DES KOMBINIERTEN VERKEHRS GEWINNEN WEITER AN BEDEUTUNG

Bei der Verfolgung des verkehrspolitischen Ziels, die Straße sukzessive von LKW-Strömen zu entlasten und den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, kommt dem Kombinierten Verkehr eine entscheidende Rolle zu. In speziellen Terminals werden verschiedene in den Gütertransport involvierte Verkehrsträger aufeinander abgestimmt und intelligent vernetzt. Um dieses Logistikkonzept zu fördern, arbeitet die DB Netz AG seit Jahren intensiv daran, die Leistungsfähigkeit ihrer bundesweit 25 Umschlagbahnhöfe gemäß den Marktgegebenheiten weiterzuentwickeln. So wurde bis Mitte 2007 im Umschlagbahnhof Erfurt-Vieselbach ein zweiter Umschlagkran aufgestellt, der die Kapazität der Anlage nochmals erhöht. Die Investitionen von rund 4,8 Mio. € führten zudem zur Verbesserung der Umschlagqualität und der Betriebsabläufe im Terminal.

Im November 2007 begannen die Arbeiten für den Neubau des Umschlagbahnhofs im Nürnberger Hafen. Rund 28 Mio. € werden in den kommenden Monaten in die Erstellung von zwei schienenfahrbaren Containerportalen investiert. Diese ermöglichen in der Anlage künftig einen täglichen Umschlag von bis zu 1.640 Ladeeinheiten. Anfang 2009 sollen die ersten Container verladen werden. Darüber hinaus plant der Hafen Nürnberg, die Infrastruktur im Hafen und die Anbindung weiterzuentwickeln.

LÄRMSANIERUNGSPROGRAMM ERFOLGREICH FORTGESETZT

Die DB AG hat sich zum Ziel gesetzt, mit einem integrierten Gesamtkonzept den Schienenverkehrslärm ausgehend vom Jahr 2000 bis 2020 zu halbieren. Wichtiger Bestandteil ist das 1999 von der Bundesregierung ins Leben gerufene Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes«, das im Berichtsjahr weiter erfolgreich umgesetzt wurde. So konnten unter anderem Schallschutzwände mit einer Länge von rund 35 km fertig gestellt werden. Insgesamt entstanden bisher etwa 171 km Schallschutzwände. 32.600 Wohnungen erhielten Schallschutzfenster. Darüber hinaus wurden rund 22.200 Schalldämmlüfter eingebaut und in über 4.445 Wohnungen Schalldämmungen der Dächer durchgeführt.

Die Schwerpunkte der Maßnahmen liegen im Folgejahr in Rheinland-Pfalz an der Bahnstrecke Mainz – Ludwigshafen, in Niedersachsen entlang der Bahnstrecke Lehrte – Celle, in Bremerhaven, in den nordrhein-westfälischen Städten Aachen, Krefeld und Viersen, in Baden-Württemberg im Großraum Stuttgart sowie in Bayern entlang den Strecken Fürth – Würzburg sowie Treuchtlingen – Ansbach. Darüber hinaus sind bundesweit etwa 4.600 Wohnungssanierungen geplant.

DB NETZ STEHT FÜR FAIREN WETTBEWERB UND DISKRIMINIERUNGSFREIEN NETZZUGANG

Die DB Netz AG stellt aus eigenem wirtschaftlichem Interesse und als reguliertes Unternehmen sorgfältig sicher, dass der Zugang zur Infrastruktur jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen und anderen Zugangsberechtigten jederzeit diskriminierungsfrei gewährt wird. Dazu gehören auch die Zusammenarbeit und der Informationsaustausch mit der Regulierungsbehörde Bundesnetzagentur (BNetzA). Die ihr nach dem Netzzugangsrecht obliegenden Mitteilungspflichten gegenüber der BNetzA hat die DB Netz AG auch im Jahr 2007 vollumfänglich erfüllt.

So hat die DB Netz AG die Behörde jeweils fristgemäß über den geplanten Abschluss von Rahmenverträgen, die beabsichtigte Ablehnung von Trassenanmeldungen sowie über die beabsichtigten Änderungen von Nutzungsbedingungen unterrichtet. In diesem Zusammenhang ist es besonders bemerkenswert, dass im Berichtsjahr zum Netzfahrplan keine Trassenwünsche abgelehnt werden mussten, da die DB Netz AG nach Koordinierung zwischen den betroffenen EVU in jedem Fall ein Angebot abgeben konnte.

FAHRPLAN SPIEGELT VERKEHRSBOOM AUF DER SCHIENE WIDER

Die positive Entwicklung des Schienenverkehrs fand ihren Niederschlag auch in der Zahl der Trassenanmeldungen für den Fahrplan 2008. So stiegen im Berichtsjahr die Bestellungen im Güterverkehr um 3,1% auf 9.222 Trassen sowie im Personenverkehr um 5,7% auf 37.398 Trassen an. Für den Jahresfahrplan des kommenden Jahres wurden bei der DB Netz AG somit 46.620 Trassen erstellt. Die während der Fahrplankonstruktion aufgetretenen zeitlichen und streckenbezogenen Überschneidungen konnten dabei alle gemäß den rechtlichen Rahmenbedingungen einvernehmlich in Koordinierungsverfahren gelöst werden.

Die Bearbeitung des Netzfahrplans 2008 erfolgte erstmals vollumfassend über das elektronische Trassenportal der DB Netz (TPN), das es allen Kunden ermöglicht, Trassenanmeldungen, -abmeldungen und Änderungen online zu tätigen. Bestellungen, die früher zum Beispiel aufgrund einer parallelen Bearbeitung in zwei Regionalbereichen als mehrere separate Anmeldungen erfasst wurden, werden jetzt im System konsolidiert als eine Anmeldung dargestellt. Bei einer rückwirkenden Anwendung dieser Systematik für den Netzfahrplan 2007 ergibt sich eine Zahl von 45.636 Trassenanmeldungen gegenüber den nach der alten Methodik erfassten 47.275 Trassenanmeldungen.

Mit Inkrafttreten des Netzfahrplans 2008 am 9. Dezember 2007 hat die DB Netz AG ihre Preissysteme zur Nutzung von Trassen und Serviceeinrichtungen weiterentwickelt. Im Fokus der Weiterentwicklung steht die Förderung einer effizienten Auslastung der Infrastruktur. Dabei bleibt das Grundprinzip der modular aufgebauten Preissysteme weitestgehend unverändert. Wesentliche Neuerungen sind beispielweise die Einführung eines Zuschlags für bauartbedingt langsame Verkehre, eine Rabattierung bei der Nutzung alternativer Laufwege oder die Einführung einer Preiskomponente für Lade-

straßen. Zusätzlich kann erstmals ein Nachlass von 10% des Trassenpreises für maximal eine Fahrplanperiode gewährt werden, wenn Kunden der DB Netz AG dauerhaft neue Verkehre für die Schiene gewinnen. Mit den Änderungen geht auch eine notwendige Preisanpassung um einheitlich rund 2,4% einher.

Gegenwärtig nutzen rund 340 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Infrastruktur der Deutschen Bahn AG. Davon gehören 310 EVU nicht zum DB-Konzern. Damit übernimmt die DB Netz AG im europäischen Vergleich eine Vorreiterrolle bei der Bahnliberalisierung.

MIT »FREEFLOAT« DIE PÜNKTLICHKEIT VERBESSERN

Im Rahmen des Innovationsprogramms FreeFloat wurde ein neues Verfahren mit dem Namen MakSi-FM (Makro-Simulation Fahrplanmodifikation) entwickelt. Durch die tagesscharfe Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen Baustellen im Fernverkehr hilft dieses System, die netzweite Koordination von Baustellenzeiträumen zu verbessern und die resultierenden Fahrplanabweichungen genauer und umfassender bestimmen zu können. Durch den Einsatz unter anderem in der Jahresbaubetriebsplanung trägt diese technologische Innovation zur Verbesserung der Pünktlichkeit bei, was sich bereits im Berichtsjahr positiv auswirkte.

GRÖSSTES DIGITALES ÜBERTRAGUNGSNETZ FÜR DEN EISENBAHNBETRIEB

Mit dem Aufbau des Global System for Mobile Communication-Rail (GSM-R) entstand bis Ende 2007 das weltweit größte digitale Mobilfunknetz für den Eisenbahnbetrieb. Die innovative Technik ersetzt in einer ersten Stufe die klassischen Funktionen des Bahnbetriebsfunks – startend mit der Ablösung der Applikation Zugfunk und in ersten Rangierbereichen mit der Applikation GSM-R-Rangierfunk. Als europaweit einheitlicher Standard für mobile Sprach- und Datenfunkanwendungen treibt GSM-R die technologische Integration der europäischen Schienenverkehrsnetze weiter voran. Die Investition in das zunächst rund 24.500 km große GSM-R-Netz ist beispielhaft für Europa und ermöglicht weitere Anwendungen im Bereich Betriebssteuerung, Diagnose und Service. Im Laufe des Jahres 2007 sind rund 5.600 weitere Streckenkilometer erfolgreich in Betrieb genommen worden. Damit sind zum Jahresende rund 23.750 Streckenkilometer mit digitalem Zugfunk ausgestattet.

MEHR EFFIZIENZ DANK MODERNER LEIT- UND SICHERUNGSTECHNIK

Um die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik voranzubringen und damit die Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit des Schienennetzes nachhaltig zu verbessern, sind im vergangenen Jahr rund 30 neue Stellwerke beziehungsweise Stellwerks-erweiterungen mit einem Investitionsvolumen von rund 400 Mio. € realisiert und weitere wichtige Meilensteine erreicht worden. So konnten gemeinsam mit den Herstellerfirmen neue technische Konzepte erfolgreich umgesetzt und zur Zulassung gebracht werden, mit deren Hilfe die Wirtschaftlichkeit auch zukünftig weiter verbessert werden kann.

Zur Förderung der Interoperabilität des Schienenwegs und damit grenzüberschreitender Verkehre wurden die Anstrengungen zur Umsetzung des einheitlichen europäischen Zugsicherungssystems ETCS (European Train Control System) konsequent weiterverfolgt. So konnte die Planung für zwei europäische Korridore abgeschlossen und mit den europäischen Partnern abgestimmt werden. Zur Umsetzung der ETCS-Strategie wurden erste Aufträge an die Industrie vergeben.

ZEHN JAHRE NETZLEITZENTRALE

Im Berichtsjahr feierte die Netzleitzentrale ihr zehnjähriges Bestehen. In der Netzleitzentrale in Frankfurt wird der Betrieb auf dem größten Schienennetz Europas koordiniert, sie ist somit das Herzstück der Betriebsführung auf dem rund 34.000 km langen Streckennetz der Bahn. Von den Reisenden unbemerkt ziehen 33 Mitarbeiter rund um die Uhr die Fäden für einen bundesweiten reibungslosen Betriebsablauf. Mithilfe innovativer Kommunikations- und Datenverarbeitungsinstrumente werden in der Netzleitzentrale die Fernreise- und lang laufenden Güterzüge sowie der grenzüberschreitende Verkehr zentral überwacht und koordiniert. Die Daten sämtlicher Zugfahrten laufen in Frankfurt zusammen und werden hier von den Mitarbeitern der Netzleitzentrale aufbereitet und ausgewertet. Hilfe erhalten sie dabei durch modernste Technik: Ein Computersystem wertet pro Tag mehr als eine Million Datensätze aus. Bei der Umsetzung und Überwachung konkreter Maßnahmen stehen der Netzleitzentrale sieben regionale Betriebszentralen zur Seite. Seit nunmehr zehn Jahren steht die Netzleitzentrale für hohe Qualität und reibungslose Abläufe im Bahnverkehr.

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 Bundes-eisenbahnvermögens regional durchgeführt und mit dem Abschluss eines Ausgliederungs- und Übernahmevertrags wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2007 umgesetzt.

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

MARKENARCHITEKTUR IM DB-KONZERN NEU GEORDNET

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern seine Markenarchitektur neu geordnet. 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. Die Angebote der DB Netz AG werden zukünftig unter der Marke »DB Netze« am Markt positioniert. Die Marke »DB Netze« steht für das Zusammenspiel von Infrastruktur und Dienstleistungen zur Bereitstellung nachhaltiger Verkehrssysteme. Dieser Bereich entwickelt und betreibt ein flächendeckendes Angebot von Verkehrs-, Energie-, Daten- und Servicenetzen.

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 Arbeitskampfmaßnahmen durchzusetzen versucht. Um eine Verhandlungslösung in diesem schwersten Tarifkonflikt des DB-Konzerns zu finden, wurde im August 2007 ein Moderationsverfahren eingeleitet, an dem sich der DB-Konzern und alle drei Gewerkschaften beteiligten.

Parallel zu den Verhandlungen mit der GDL wurden am 29. November 2007 Eckpunkte einer neuen Tarifstruktur mit der TG festgelegt. Die Verhandlungen waren während 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 funktionsspezifischen Einzeltarifverträgen bestehen. Der Basistarifvertrag fasst die für alle Beschäftigtengruppen geltenden Regelungen zusammen. Innerhalb der funktionsspezifischen 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 (siehe auch Nachtragsbericht).

Risikobericht

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

CHANCEN AUS EIGENEN MASSNAHMEN ODER VERBESSERTEN MARKT- UND UMFELDBEDINGUNGEN

Zur Absicherung eines ertragsorientierten Wachstums haben wir Maßnahmenpakete implementiert, von denen wir Absicherungen oder Verbesserungen der Leistungsqualität, der Effizienz und unserer Kostenstrukturen erwarten. Wir sehen hierin Chancen für weitere Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen. Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten zudem darin, absehbare 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 Netz AG zählen:

- **MARKTRISIKEN:** Sie ergeben sich im Wesentlichen indirekt, das heißt über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.
- **PREISRISIKEN:** Durch die Weitergabe von Rohstoffpreis-, Energie- und Lohnsteigerungen durch unsere Lieferanten sowie durch eine hohe Binnennachfrage infolge der guten Konjunktorentwicklung besteht das Risiko des Preisanstiegs für wesentliche von der DB Netz AG nachgefragte Lieferungen und Leistungen. So ist zum Beispiel der Schienenpreis von der Stahlpreisentwicklung abhängig. Wir reagieren hierauf mit weiterentwickelten Beschaffungskonzepten.
- **BETRIEBSRISIKEN:** Als Infrastrukturbetreiber verfügen wir über ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir mit systematischer Wartung, dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter, mit kontinuierlicher Sicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Für wesentliche Einzelrisiken, wie den möglichen Austausch schadhafter Betonschwellen, haben wir bilanzielle Vorsorge getroffen.

- **PROJEKTRISIKEN:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina und eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten führen zu Projektrisiken, die entweder als eigene Projekte direkt oder durch die vernetzten Produktionsstrukturen mittelbar Auswirkungen auf uns haben. Unser Hauptaugenmerk legen wir weiterhin auf unsere Großprojekte, für die wir im Berichtsjahr weitere Analysen zur Konkretisierung möglicher Risiken durchgeführt haben. Als Konsequenzen identifizierter Risiken leiten wir operative Gegenmaßnahmen ein. Auch Kostenerhöhungen und auf uns zukommende Mehraufwendungen beziehen wir mit in unsere Planungsrechnungen ein.
- **FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB-Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzerntreasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.
- **UMFELDRISIKEN:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen.
- **INFRASTRUKTURFINANZIERUNGSBEITRÄGE DES BUNDES:** Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen. Zur erfolgreichen Durchführung des Investitionsprogramms sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es bereits abschließende Vereinbarungen hierfür geben konnte. Wir befinden uns hierzu in einem engen Kontakt mit dem Bund.

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

UMFASSENDES RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

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

Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht.

BEWERTUNG DER DERZEITIGEN RISIKOPOSITION

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

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 zum 29. Februar 2008, eine Erhöhung des Entgeltvolumens um 8% ab März 2008 und eine weitere Erhöhung um 3% ab 1. September 2008. Ab März 2008 wird zudem die neue Entgeltstruktur für Lokomotivführer eingeführt. Ab 1. Februar 2009 reduziert sich darüber hinaus die wöchentliche Arbeitszeit für Lokomotivführer um 1 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.

Strategie

Die Strategie der DB Netz AG zielt auf die Weiterentwicklung der Infrastruktur hinsichtlich Verfügbarkeit und Netzkapazitäten. Dies ist vor dem Hintergrund einer kontinuierlich steigenden Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen einerseits und der begrenzten Infrastruktur andererseits eine komplexe Aufgabe. Die DB Netz AG kann jedoch nur an den Wachstumspotenzialen des Schienenverkehrs partizipieren, wenn es ihr gelingt, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Infrastruktur zu erhöhen und parallel dazu in Neu- und Ausbaustrecken zu investieren.

Die notwendigen Grundlagen für die optimale Ausgestaltung wurden im vergangenen Jahr durch das Programm ProNetz geschaffen. Hiermit werden drei wesentliche Zielsetzungen verfolgt: die Sicherstellung einer hohen Betriebsqualität, die weitere Optimierung der Kostenposition und die Kapazitätssteigerung des Schienennetzes.

Eine der wichtigsten Aufgabenstellungen des Programms ist die Integrierte Investitions- und Instandhaltungsstrategie (3-i-Strategie). Mit der maßnahmenbezogenen Verankerung von preis- und kostensenkenden Ansätzen werden die Mittel für Investitionen und Instandhaltung konform zur 3-i-Strategie weiter nach finanziellen und qualitätssteigernden Aspekten optimiert. Die verbesserte Verzahnung von Investitions- und Instandhaltungsplanung sichert die höhere Verfügbarkeit des Netzes und reduziert die durch DB Netz verursachten Verspätungsminuten.

SICHERSTELLUNG EINER HOHEN BETRIEBSQUALITÄT

Im Jahr 2007 hat die DB Netz AG auf der Grundlage der 3-i-Planung ein umfangreiches Präventionsprogramm abgewickelt, durch das die Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes erhöht wurde. Zudem wurden die Baumaßnahmen auf den Hauptstrecken zu Korridoren gebündelt, um den Zugverkehr möglichst wenig zu beeinträchtigen. Durch die Integration der großen Baustellen in den Fahrplan sowie die verbesserte Einhaltung der geplanten Bauzeiten konnte das Pünktlichkeitsniveau des Vorjahres übertroffen werden.

Die im Jahr 2007 im Programm ProNetz enthaltenen Technologieprojekte haben ebenfalls deutlich zur Verbesserung der Betriebsqualität beigetragen. Die Entwicklung innovativer Verfahren (zum Beispiel Prozesse, Methoden und Algorithmen) zur Erhöhung der Infrastrukturkapazitäten hilft, die Transportmittel unserer Kunden möglichst konfliktfrei und energieoptimal durch das Netz zu leiten. Weitere inhaltliche Schwerpunkte liegen auch im kommenden Jahr auf der Erhöhung der Verfügbarkeit der Stellwerke und der Umsetzung der auf europäischer Ebene getroffenen ETCS-Vereinbarung.

OPTIMIERUNG DER KOSTENPOSITION

Im Rahmen des Programms ProNetz wurden bereits im Jahr 2007 Effizienzsteigerungen erzielt, die – bei marktgerechtem Qualitätsniveau – zu einer Senkung der investiven und operativen Stückkosten geführt haben. Neben der engeren Verzahnung der Investitions- und Instandhaltungsplanung kommt dabei auch weiterhin neuen Technologien entscheidende Bedeutung zu. Gemeinsam mit der Industrie werden Standards bei

den eingesetzten Komponenten und Schnittstellen definiert und umgesetzt, die zu wesentlichen Kostensenkungen führen. Die eingesetzte Technik wird zukünftig noch stärker auf standardisierten Plattformen basieren. Damit werden nicht nur primär die Beschaffungskosten reduziert, sondern auch die damit verbundenen Instandhaltungskosten gemindert.

KAPAZITÄTSSTEIGERUNG DES SCHIENENNETZES

Bis zum Jahr 2015 ist insbesondere auf den Hauptkorridoren ein weiterer Anstieg der Verkehre zu erwarten. Die DB Netz AG treibt den erforderlichen Streckenausbau durch den gezielten Einsatz der knappen Investitionsmittel im Bestands- und Bedarfsnetz systematisch voran. Das Investitionsprogramm enthält eine Reihe von Großprojekten – wie beispielsweise »Stuttgart 21« – und schließt insbesondere auch die Anbindung an internationale Verkehrsachsen sowie die Abfuhr des steigenden Mengenvolumens aus dem Seehafenhinterlandverkehr ein.

Über die infrastrukturelle Kapazitätserweiterung hinaus wird durch IT-basierte Lösungen die Betriebsabwicklung weiterhin optimiert und dadurch zusätzliche Kapazität auf der bestehenden Infrastruktur erzeugt. Aufgrund der positiven Erfahrungen mit der Erhöhung der Zuglängen im Jahr 2007 werden die Betriebsversuche im kommenden Jahr auf bis zu 1.000 m ausgeweitet. Der Einsatz überlanger Güterzüge schafft nicht nur zusätzliche Transportkapazitäten auf internationalen Korridoren, er hilft auch, die Investitionssteuerung für Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur zu optimieren und die Betriebs- und Produktionskosten pro Wagen zu senken. Ein weiterer Ansatz zur Kapazitätserhöhung ist die Trennung schneller und langsamer Verkehre auf den Hauptkorridoren.

Durch die Nutzung des Preisbildungsspielraums im bestehenden regulatorischen Rahmen und die Weiterentwicklung auslastungssteuernder Preiselemente können Verkehre auf schwach ausgelastete Strecken gelenkt und dadurch die Auslastung des Gesamtnetzes optimiert werden. Preisliche Anreize zur Geschwindigkeitsharmonisierung erweitern ebenfalls die Streckenkapazitäten.

ZUKÜNFTIGE LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG

Um die erforderlichen Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen im Bestandsnetz stabil und aufeinander abgestimmt vorbereiten und umsetzen zu können, sind Planungssicherheit und eine Verstetigung der Mittelausstattung notwendig. Dies soll zukünftig durch die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) sichergestellt werden, die den jährlichen Infrastrukturfinanzierungsbeitrag des Bundes für das bestehende Schienennetz festschreibt. Im Gegenzug wird sich die DB Netz AG verpflichten, das Schienennetz in einer definierten Qualität zur Verfügung zu stellen und sich anhand festgelegter Parameter daran messen zu lassen.

Das Jahr 2007 hat gezeigt, dass der strategische Plan der DB Netz AG in seiner Grundlogik sowohl stimmig wie auch umsetzbar ist. Das Programm ProNetz trägt maßgeblich zur operativen Leistungsfähigkeit und somit zum wirtschaftlichen Erfolg bei.

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 durch steigende Realeinkommen Aufwind erhalten und damit die Gesamtmarktentwicklung maßgeblich bestimmen. Das Wachstum des innerdeutschen Luftverkehrs dürfte sich nach den beiden starken Vorjahren abschwächen und bei einem moderaten Anstieg einpendeln. Im Schienenverkehr erwarten wir ein gegenüber dem Jahr 2007 leicht beschleunigtes Wachstum der Verkehrsleistung.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt werden die Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld im Jahr 2008 zwar nachlassen, insgesamt jedoch positiv bleiben. Die Wachstumsraten im Außenhandel werden nicht mehr so stark wie im Vorjahr ausfallen. Der Produktionsanstieg im verarbeitenden Gewerbe dürfte weiterhin stärker ausfallen als das gesamtwirtschaftliche Wachstum. Andererseits wird die insbesondere für den Schienengüterverkehr bedeutende Rohstahlproduktion nach den kräftigen Wachstumsraten der beiden Vorjahre nicht weiter zulegen können. Für die Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland erwarten wir entsprechend eine gegenüber dem Berichts-

jahr abgeschwächte Wachstumsdynamik, die sich bei allen Verkehrsträgern widerspiegeln wird. Infolge vor allem deutlich gestiegener Personal- und Kraftstoff-/Energiekosten wird das Transportpreisniveau trotz anhaltend hoher Wettbewerbsintensität spürbar anziehen.

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 NETZ AG

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

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

Auch im Geschäftsjahr 2008 wird die DB Netz AG den mit dem Zukunftsprogramm ProNetz eingeschlagenen Kurs fortsetzen. Das Baugeschehen wird auf hohem Niveau anhalten: Die Anzahl der Baukorridore, in denen diese Baumaßnahmen gebündelt werden, wird aufgrund der positiven Erfahrungen sogar von 28 auf 63 ausgeweitet. Dabei stehen weiterhin die Erneuerung des Oberbaus auf den hoch belasteten Hauptstrecken und Eisenbahnknoten sowie Präventionsmaßnahmen im Vordergrund. Darüber hinaus werden wichtige technologische Neuerungen in Angriff genommen, beispielsweise bei der Erhöhung der Verfügbarkeit der Stellwerke und bei der Umsetzung der auf europäischer Ebene getroffenen ETCS-Vereinbarung. Aber auch Innovationen der Fahrplansysteme stehen auf der Agenda.

Da Prognosen zufolge die Nachfrage nach Verkehrsleistungen insbesondere auf den Hauptstrecken und in großen Bahnknoten weiter ansteigen wird, ist die Ausweitung der Trassenkapazitäten bei der DB Netz AG ein wichtiges Unternehmensziel. Die DB Netz AG treibt den erforderlichen Streckenausbau durch den gezielten Einsatz der knappen Investitionsmittel im Bestands- und Bedarfsnetz systematisch voran. Das Investitionsprogramm enthält eine Reihe von Großprojekten und schließt insbesondere auch die Anbindung an internationale Verkehrsachsen sowie die Abfuhr des steigenden Mengenvolumens aus dem Seehafenhinterlandverkehr ein.

Wesentliche Eckdaten

in Mio. €	2007		Erwartung für 2008
Umsatzerlöse	4.005	↗	steigend
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	146	↗	weiter steigend

- **UMSATZ:** Bei den Umsatzerlösen wird aus gegenwärtiger Sicht für das Geschäftsjahr 2008 ein Anstieg aufgrund höherer Trassenerlöse erwartet.
- **ERGEBNIS:** Aufgrund der Fortsetzung der eingeleiteten Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz gehen wir von einer weiteren Ergebnisverbesserung im Geschäftsjahr 2008 aus.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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





JAHRESABSCHLUSS

Bilanz

AKTIVA

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2007	2006
A. Anlagevermögen	(2)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		321	336
Sachanlagen		21.127	19.939
Finanzanlagen		15	15
		21.463	20.290
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	111	104
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	779	448
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		27	18
		917	570
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	193	192
		22.573	21.052

PASSIVA

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2007	2006
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklage	(7)	5.778	4.986
		6.545	5.753
B. Rückstellungen	(8)	2.400	1.610
C. Verbindlichkeiten	(9)	12.626	12.619
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(10)	1.002	1.070
		22.573	21.052

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember			
in Mio. €	Anhang	2007	2006
Umsatzerlöse	(12)	4.005	3.863
Bestandsveränderungen		1	-1
Andere aktivierte Eigenleistungen		414	423
Gesamtleistung		4.420	4.285
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	1.138	875
Materialaufwand	(14)	-1.595	-1.602
Personalaufwand	(15)	-1.581	-1.641
Abschreibungen	(16)	-985	-1.017
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	-916	-781
		481	119
Beteiligungsergebnis	(18)	25	10
Zinsergebnis	(19)	-360	-341
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		146	-212
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn (Vorjahr Erträge aus Verlustübernahme)	(27)	-146	212
Jahresüberschuss		0	0

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember			
in Mio. €	Anhang	2007	2006
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Steuern und vor Gewinnabführung/Verlustausgleich		146	-212
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		985	1.017
Veränderung der Pensionsrückstellungen		6	13
Cashflow		1.137	818
Veränderung der übrigen Rückstellungen		-197	66
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge		-1	116
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		-114	-18
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-5	-10
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-366	-731
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		454	241
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		238	208
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		-4.389	-4.377
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		3.839	3.206
Einzahlungen aus der Übertragung der Rückstellungen für Planungskosten von der DB AG		0	260
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes		72	88
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen		-292	-345
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	0
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit		-532	-960
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter		212	260
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		254	-70
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		-239	554
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten		-140	-20
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		87	724
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		9	5
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		18	13
Finanzmittelbestand am Jahresende	(20)	27	18

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €

	Vortrag zum 01.01.2007	Übertragung von/an Konzernge- sellschaften ¹⁾	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2007
Immaterielle Vermögensgegenstände						
1. Konzessionen, Rechte und ähnliche immaterielle Vermögensgegenstände	477	0	13	1	0	491
Sachanlagen						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken						
a) Grundstücke und grundstücksgleiche Rechte	2.007	1.536	60	-38	-52	3.513
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	317	173	6	11	-6	501
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10.924	4	102	80	-8	11.102
	13.248	1.713	168	53	-66	15.116
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen	13.526	6	318	212	-89	13.973
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	-	-	-	-	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	208	7	6	11	-4	228
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	834	-7	22	38	-21	866
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.628	4	55	-315	-173	2.199
	30.444	1.723	569	-1	-353	32.382
Finanzanlagen						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	-	-	-	-	29
2. Beteiligungen	0	-	-	-	-	0
	29	0	0	0	0	29
Anlagevermögen insgesamt	30.950	1.723	582	0	-353	32.902

¹⁾ Übertragung aus Immobilienneuzuordnung der DB AG (AHK 1.738 Mio. €),
Übertragungen zwischen der DB Netz AG und der DB Energie BK 31 (AHK - 13,5 Mio. €),
Übertragungen zwischen DB Netz AG und dem ServiceCenter Personal BK 03 (AHK 0,1 Mio. €),
Übertragungen zwischen DB Netz AG und der DB AG Konzernleitung BK 10 (AHK -0,2 Mio. €).

Anschaffungs- und Her- stellungskosten	Abschreibungen						Buchwert		
	Vortrag zum 01.01.2007	Übertragung von/an Konzernge- sellschaften ¹⁾	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Außerplan- mäßige Abschrei- bungen	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2007	Stand am 31.12.2007	Stand am 31.12.2006
	-141	0	-29	-	-	0	-170	321	336
	0	-104	0	0	0	1	-103	3.410	2.007
	-142	-60	-19	0	0	4	-217	284	175
	-2.972	-2	-159	-2	0	6	-3.129	7.973	7.952
	-3.114	-166	-178	-2	0	11	-3.449	11.667	10.134
	-6.562	-6	-693	-3	-1	71	-7.194	6.779	6.964
	0	-	0	-	-	-	0	0	0
	-127	-6	-15	0	0	4	-144	84	81
	-422	-3	-65	0	1	21	-468	398	412
	-280	-	-	0	-	280	0	2.199	2.348
	-10.505	-181	-951	-5	0	387	-11.255	21.127	19.939
	-14	-	-	-	-	-	-14	15	15
	0	-	-	-	-	-	0	0	0
	-14	0	0	0	0	0	-14	15	15
	-10.660	-181	-980	-5	0	387	-11.439	21.463	20.290

Anhang

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2007

VORBEMERKUNGEN

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

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 in Höhe von 1.549 Mio. €, sonstige Aktiva in Höhe von 334 Mio. €, Rückstellungen in Höhe von 990 Mio. € sowie sonstige Passiva in Höhe von 133 Mio. € übernommen. Der Kapitalrücklage wurden somit 760 Mio. € zugeführt. Die Vorjahreszahlen wurden nicht an diesen Sachverhalt angepasst.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

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

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

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

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

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

Finanzanlagen sind mit fortgeschriebenen Anschaffungskosten ausgewiesen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen wird im Wesentlichen die Durchschnittsmethode angewandt. 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. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6a EStG passiviert. Es wurden die Richttafeln 2005G 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 von Prof. Dr. Klaus Heubeck gebildet. Die zu verwendenden Rechnungszinssätze betragen 6% p.a. für Vorruhestands- und Sterbegeldrückstellungen und 5,5% p.a. für Altersteilzeit- und Jubiläumsrückstellungen.

Alle anderen Rückstellungen sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung; darüber hinaus sind für konkrete Risiken Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB bilanziert. Die sonstigen Rückstellungen werden grundsätzlich auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden mit einer Eintrittswahrscheinlichkeit größer als 50% erfasst.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

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

Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden bei Bestehen einer Aufrechnungslage im Sinne des § 387 BGB miteinander saldiert. Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG).

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

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

Erläuterungen zur Bilanz

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagegitter zu entnehmen.

Erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 3.527 Mio. € sind im Berichtsjahr von den Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 5 Mio. € (im Vorjahr: 37 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände in Höhe von 5 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) enthalten.

(3) VORRÄTE

in Mio. €	2007	2006
Hilfs- und Betriebsstoffe	101	95
Nicht abgerechnete Lieferungen und Leistungen	10	9
Insgesamt	111	104

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 97 Mio. € (im Vorjahr: 91 Mio. €) gebildet.

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	2007	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2006
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	196	25	111
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	512	5	312
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	1
Sonstige Vermögensgegenstände	71	0	24
Insgesamt	779	30	448

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen.

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

(5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

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

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

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

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage beträgt zum Jahresende 5.778 Mio. €. Die Kapitalrücklage basiert auf dem Betrag, 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. Im Rahmen der INZ wurden zum 1. Januar 2007 der Kapitalrücklage 760 Mio. € zugeführt. Darüber hinaus erhöht sich die Kapitalrücklage durch Übertragung von Grundvermögen durch das BEV in Höhe von 32 Mio. €.

(8) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	2007	2006
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	172	166
Steuerrückstellungen	8	6
Sonstige Rückstellungen	2.220	1.438
Insgesamt	2.400	1.610

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 13 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: Zuführung 13 Mio. €). In den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind 7 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) aus Entgeltumwandlung (Deferred Compensation) enthalten.

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 Netz AG ergibt sich dadurch ein ergebnissteigernder Effekt in Höhe von 2,7 Mio. €.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2007	2006
Verpflichtungen im Personalbereich	269	289
Restrukturierungsmaßnahmen	78	113
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	30	48
Unterlassene Instandhaltungen	68	118
Rückzahlungsverpflichtungen	295	316
Risikovorsorge für Projekte	232	225
Rücktrittsrisiko Stuttgart 21	425	4
Immobilienrisiken	207	0
Zinsverpflichtungen	167	0
Übrige Risiken	449	325
Insgesamt	2.220	1.438

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

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

Die Risikovorsorge für Projekte betreffen Projektrisiken und Risiken für verlorene Planungskosten.

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

(9) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	2007	davon mit Restlaufzeit			2006
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	4.816	274	1.685	2.857	5.027
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.056	256	0	800	1.196
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	7	5	0	2	2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	396	392	4	0	384
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	6.187	1.299	1.816	3.072	5.824
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	3	0	0	1
Sonstige Verbindlichkeiten	161	161	0	0	185
davon aus Steuern	(10)	(10)	(0)	(0)	(10)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Insgesamt	12.626	2.390	3.505	6.731	12.619
davon zinspflichtig	(6.627)				(7.009)

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber der DB AG von 5.366 Mio. € (im Vorjahr: 5.111 Mio. €) enthalten, davon mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr 4.889 Mio. € (im Vorjahr: 4.816 Mio. €).

Weitere kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG bestehen in Höhe von 695 Mio. € (im Vorjahr: 797 Mio. €). Hierin ist eine Verbindlichkeit aus dem Cash-Pooling von 462 Mio. € (im Vorjahr: 701 Mio. €) enthalten.

Im Bereich der Lieferungen und Leistungen wurden kurzfristige Verbindlichkeiten gegen die DB AG in Höhe von 8 Mio. € mit kurzfristigen Forderungen in Höhe von 197 Mio. € saldiert und unter den Forderungen gegen verbundene Unternehmen ausgewiesen. Im Vorjahr wurden kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen von 255 Mio. € mit kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG saldiert und in den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ausgewiesen.

Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen ausschließlich Lieferungen und Leistungen. Im Übrigen bestehen Kreditlinien zum 31. Dezember 2007 in Höhe von 6.000 Mio. € (im Vorjahr: 6.282 Mio. €).

(10) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten bezieht sich im Wesentlichen (845 Mio. €) auf die im Jahr 1999 beziehungsweise 2004 erworbenen Rückzahlungsforderungen des Bundes aus Zinslosen Darlehen. Der Posten wird in Anlehnung an die Nutzungsdauer der geförderten Anlagen aufgelöst.

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

(11) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

in Mio. €	2007	2006
Bestellobligo für Investitionen	2.348	2.180
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	330	713
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(295)	(689)
Insgesamt	2.678	2.893

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

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

in Mio. €	2007	2006
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	90	189
fällig 1 bis 5 Jahre	90	272
fällig über 5 Jahre	150	252
Insgesamt	330	713

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(12) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2007	2006
Erlöse aus Trassenentgelten	3.792	3.652
Erlöse aus örtlicher Infrastruktur	212	210
Sonstige Umsatzerlöse	1	1
Insgesamt	4.005	3.863

Die Erlöse wurden ausschließlich im Inland erzielt.

(13) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2007	2006
Materialverkäufe	101	74
Leistungen für Dritte	148	155
Mieten und Pachten	161	66
Erstattung von Aufwendungen an Anlagen Dritter	59	91
Erträge im Zusammenhang mit dem Anlagevermögen (im Wesentlichen Erträge aus Zuwendungen der öffentlichen Hand)	142	185
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	123	20
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	77	15
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen aus Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	8	10
Ausgleichszahlungen nach EWG-VO Nr. 1192/69	76	71
Übrige sonstige betriebliche Erträge	243	188
Insgesamt	1.138	875
davon periodenfremd	(208)	(45)

(14) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2007	2006
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe	121	108
Aufwendungen für bezogene Leistungen	415	431
Aufwendungen für Instandhaltungen	1.059	1.063
Insgesamt	1.595	1.602

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
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	922	960
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	359	363
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	30	24
	1.311	1.347
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	192	211
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	78	83
	270	294
davon für Altersversorgung	(17)	(23)
Insgesamt	1.581	1.641

In den Löhnen und Gehältern werden in Höhe von 2,1 Mio. € (im Vorjahr: 2,4 Mio. €) für Mitarbeiter übernommene Lohn- und Kirchensteuer ausgewiesen.

(16) ABSCHREIBUNGEN

in Mio. €	2007	2006
Planmäßige Abschreibungen	980	980
Außerplanmäßige Abschreibungen	5	37
Insgesamt	985	1.017

(17) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2007	2006
Mieten und Pachten	141	151
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten		
inkl. Programmierung und Systemanalyse	81	77
Konzern- und Managementumlage	89	90
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	9	2
Aufwendungen aus der Zuführung zu Rückstellungen für Projektrisiken	7	4
Zuschüsse zu Anlagen Dritter	68	67
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	3	13
Beratung, Servicefunktionen, Dienstleistungen	213	182
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	305	195
Insgesamt	916	781
davon periodenfremd	(9)	(2)

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern in Höhe von 8,8 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 0,2 Mio. €).

(18) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2007	2006
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	25	13
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0	-3
Insgesamt	25	10

(19) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2007	2006
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3	1
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(1)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-363	-342
davon an verbundene Unternehmen	(-270)	(-270)
Insgesamt	-360	-341

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

(20) FINANZMITTELBESTAND

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

In den Finanzmittelbestand wurden definitionsgemäß nicht einbezogen die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG aus dem Cash-Pooling in Höhe von 462 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 1.056 Mio. €.

Sonstige Angaben

(21) MITTEILUNG NACH § 20 AKTIENGESETZ (AKTG)

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

(22) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

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

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

Der Konzernabschluss der DB AG wird beim elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

(23) ANTEILSBESITZ

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

(24) BESCHÄFTIGTE

umgerechnet in Vollzeitpersonen	im Jahres- durchschnitt 2007	am Jahresende 2007	im Jahres- durchschnitt 2006	am Jahresende 2006
Arbeitnehmer	25.016	24.497	26.165	25.621
Zugewiesene Beamte	11.816	11.561	12.146	11.944
Zwischensumme	36.832	36.058	38.311	37.565
Auszubildende	1.056	1.207	1.078	1.209
Insgesamt	37.888	37.265	39.389	38.774

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

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

(25) MITGLIEDER UND GESAMTBZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM GESCHÄFTSJAHR 2007 AN:

Dr. Volker Kefer

Vorsitzender des Vorstands, Erlangen

a) DB Bahnbau GmbH (Vorsitz)¹⁾

DB ProjektBau GmbH¹⁾

Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH
(Vorsitz)¹⁾

Dagmar Haase

Ressort Vertrieb, Bad Homburg

b) Deutsche Umschlaggesellschaft

Schiene-Straße mbH (DUSS) (Vorsitz)¹⁾

DEVK Deutsche Eisenbahn

Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G. (Beirat)

Oliver Kraft

Ressort Netzinvestitionen, Fern- und
Ballungsnetz, Bad Homburg

a) DB Bahnbau GmbH¹⁾

DB Services Südost GmbH¹⁾

Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH

Karl-Heinz Stroh

Ressort Personal, München

a) DB Station&Service AG

DB Services Südost GmbH

b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Harald Stumpf

Ressort Finanzen und Controlling,

Ober-Mörlen

- seit 1. April 2007 -

a) DB Station&Service AG

DB Bahnbau GmbH¹⁾

DB Energie GmbH

DB ProjektBau GmbH

Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH¹⁾

Deutsche Umschlaggesellschaft

Schiene-Straße mbH (DUSS)¹⁾

b) DB Dienstleistungen GmbH

Dr. Matthias Zieschang

Ressort Finanzen und Controlling, Berlin

- bis 31. März 2007 -

a) DB Station&Service AG

DB Bahnbau GmbH¹⁾

DB Energie GmbH

DB ProjektBau GmbH¹⁾

Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH¹⁾

b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Deutsche Umschlaggesellschaft

Schiene-Straße mbH (DUSS) (Vorsitz)¹⁾

ALS AUFSICHTSRATSMITGLIEDER WAREN BESTELLT:

Hartmut Mehdorn

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

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

- b) Allianz Deutschland AG (Beirat)

Regina Rusch-Ziemba*

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

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

Stephan Bernhardt*

Syndikus der TRANSNET Gewerkschaft
GdED, Frankfurt am Main
- bis 31. Juli 2007 -

Heinrich Biesel

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Netz AG, Hannover

Christian Bormann*

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

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

Siegfried Danninger*

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

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

Dr. Alexander Hedderich

Leiter Konzernentwicklung der
Deutschen Bahn AG, Berlin

Jochen Homann

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

Thomas Kohl

Abteilungsleiter EW im Bundes-
ministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung, Bonn

Ilona Lange*

Angestellte der DB Netz AG,
Bad Homburg

Ingulf Leuschel

Konzernbevollmächtigter für das Land
Berlin der Deutschen Bahn AG,
Ahrensburg

Dr. Richard Lutz

Leiter Konzerncontrolling der
Deutschen Bahn AG, Hönow

Ralf Lutzke*

Bereichsleiter Politik und Internationales
der TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Berlin

Peter Mießen

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

Marianne Motherby

Leiterin Recht der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Jürgen Niemann

Mitglied des Vorstands der
DB Station&Service AG, Berlin

Petra Orschekowski*

Betriebsratsvorsitzende der Zentrale
Wahlbetrieb N.I1 der DB Netz AG, Mainz

Wolf-Dieter Siebert

Vorsitzender des Vorstands der
DB Station&Service AG, Berlin
– bis 1. Dezember 2007 –

Volker Thürk*

Angestellter in der Niederlassung Nord
der DB Netz AG, Celle

Alois Weis*

Gewerkschaftssekretär der TRANSNET
Gewerkschaft GdED, Hösbach

Rainer Zimmermann*

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

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeit-
nehmer

¹⁾ Konzerninternes Mandat

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich
zu bildenden Aufsichtsräten

b) Mitgliedschaft in vergleichbaren
in- und ausländischen Kontrollgremien
von Wirtschaftsunternehmen

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

in T€	2007	2006
Gesamtbezüge des Vorstands	0	1.339
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	67	88

Die Bezüge von vier 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 Netz AG. Für die Angabe dieser Bezüge wird von der Schutzklausel des § 286 Abs. 4 HGB Gebrauch gemacht.

(26) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Zu den Ende Januar zwischen der DB AG und der Gewerkschaft der Lokomotivführer abgeschlossenen Tarifverhandlungen verweisen wir auf den Nachtragsbericht des Lageberichts.

(27) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Der Jahresüberschuss 2007 wird aufgrund des mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags vom 1. Juni 1999 an diese abgeführt.

Frankfurt am Main, den 28. Februar 2008

DB Netz AG
Der Vorstand



Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 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 29. Februar 2008

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler ppa. Volker Marx
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital, durch- gerechnet in %	Umsatz 2007 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2007
DB Bahnbau GmbH, Berlin	100,0	131	815
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	100,0	59	531
Deutsche Bahn Gleisbau GmbH, Duisburg	100,0	90	450
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin	100,0	182	1.129
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene – Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	75,0	37	453





HARTMUT MEHDORN
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz 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 Netz 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 vertiefter Aussprache 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

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 2. April 2007 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 Netz AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2007 intensiv mit der strategischen Neuausrichtung sowie dem Maßnahmenplan zur Umsetzung der mittelfristigen Strategie der DB Netz AG. Er ließ sich über die ersten Ergebnisse sowie Erfolge aus ProNetz umfangreich informieren. Zudem verschaffte sich der Aufsichtsrat einen Überblick über den Stand der geplanten Weiterentwicklung »Erstellung und schwere Instandsetzung«. Ferner beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit der Qualität des Netzes und der Pünktlichkeitsentwicklung im Personen- und Güterverkehr, mit den Bedarfsplaninvestitionen sowie mit dem aktuellen Stand der Verhandlungen über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund (LuFV).

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz 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 sowie den Lagebericht der DB Netz 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 Netz AG für das Geschäftsjahr 2007 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Heinrich Biesel wurde per Gerichtsbeschluss vom 14. März 2007 als Nachfolger für Herrn Gerhard Wegner, der zum 31. Dezember 2006 sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt hat, als Vertreter der Arbeitnehmerseite in den Aufsichtsrat bestellt.

Herr Rolf Lutzke wurde per Gerichtsbeschluss vom 22. Oktober 2007 als Nachfolger für Herrn Stephan Bernhardt, der sein Aufsichtsratsmandat zum 31. Juli 2007 niedergelegt hat, als Vertreter der Arbeitnehmerseite in den Aufsichtsrat bestellt.

Herr Dr. André Zeug wurde in der außerordentlichen Hauptversammlung am 21. Februar 2008 als Nachfolger von Herrn Wolf-Dieter Siebert, der sein Mandat zum 1. Dezember 2007 niedergelegt hat, in den Aufsichtsrat bestellt.

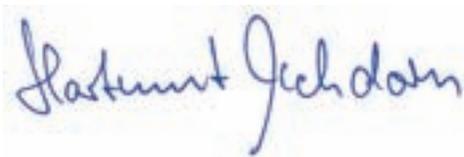
Der Aufsichtsrat spricht allen ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Herr Dr. Matthias Zieschang legte mit Wirkung zum 31. März 2007 sein Mandat als Mitglied des Vorstands der DB Netz AG für das Ressort »Finanzen/Controlling (I.NF)« nieder. Als sein Nachfolger wurde Herr Harald Stumpf für die Zeit vom 1. April 2007 bis 31. März 2012 zum Mitglied des Vorstands der DB Netz AG für das Ressort »Finanzen/Controlling (I.NF)« bestellt.

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

Frankfurt am Main, im April 2008

Für den Aufsichtsrat



Hartmut Mehdorn
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG





TITEL

Der Rangierbahnhof Maschen ist der größte Rangierbahnhof Europas. Vor den Toren Hamburgs erstreckt sich auf einem 7 km langen und 700 m breiten Areal ein insgesamt 300 km langes Netz von Gleisen. Der Bahnhof dient in erster Linie als Drehscheibe für die Zugbildung für den Hamburger Hafen.



SEITE 6

310 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nicht zum DB-Konzern gehören, zählen zu unseren Kunden. Der »Liberalisierungsindex Bahn 2007« hat erneut bestätigt, dass die Zugangsbedingungen in Deutschland vorbildlich sind – sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr.



SEITE 14

Aus der Netzleitzentrale in Frankfurt wird Europas größtes Schienennetz koordiniert. Von den Reisenden unbemerkt steuern 33 Mitarbeiter rund um die Uhr den bundesweiten Zugverkehr. Darüber hinaus koordiniert die Netzleitzentrale die sieben regionalen Betriebszentralen und hält Kontakt zu den ausländischen Bahnen.



SEITE 31

Die im Jahr 2006 in Betrieb genommene Nord-Süd-Verbindung unterquert die Mitte Berlins. Die Trasse verläuft vom Hauptbahnhof in Richtung Süden in einem 3,5 km langen und aus vier Röhren bestehenden Tunnel, in dessen Mitte sich der Regionalbahnhof Potsdamer Platz befindet.



SEITE 32

Im Rahmen der Gleiserneuerungs- und Schotterbettreinigungsarbeiten auf der Strecke zwischen Hamburg und Hannover wird eine Bodenplatte am Kettenwerk des Schotterbettreinigungszugs ausgetauscht. Das Verschleißteil wird vor der Erneuerung abgeschweißt.



SEITE 53

Umschlagbahnhöfe wie Basel-Weil am Rhein, der auf deutschem und schweizerischem Hoheitsgebiet liegt, sind zentrale Elemente im Rahmen des Ausbaus des Kombinierten Verkehrs und damit der Entlastung der Straßen von LKW-Verkehren. Die DB Netz AG verfügt bundesweit über 25 Umschlagbahnhöfe.



SEITE 56

Prognosen gehen von deutlichen Mengenzuwächsen im kombinierten Verkehr auf den Hauptachsen aus. Besonders bei den Seehafenhinterlandverkehren – wie hier am Beispiel des Hamburger Hafens zu sehen – wird ein Wachstum im zweistelligen Bereich erwartet.



SEITE 60

Nach rund drei Jahren Bauzeit ging Ende 2007 die über 700 m lange neue Röhre des Buschtunnels ans Netz. Das Bauwerk ist Bestandteil der international bedeutenden Ausbaustrecke Köln-Aachen-Grenze.

IMPRESSUM

DB NETZ AG

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

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

DER GESCHÄFTSBERICHT SOWIE AKTUELLE INFORMATIONEN SIND AUCH IM INTERNET ABRUFBAR:

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

REDAKTION

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Telefon: 030 297-61676
Telefax: 030 297-61959
E-Mail: investor.relations@bahn.de
Internet: 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/Jazbec (Titel)
DB AG/Bedeschinski (S. 31)
DB AG/Müller-Elsner (S. 32)
DB AG/Schürings (S. 60)



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

www.db.de/netz