



## Zwischenbericht

Januar – Juni 2007

- Anhaltend positive Entwicklung der Aktivitäten im Schienenverkehr und im internationalen Speditions- und Logistikgeschäft
- Umsatzanstieg um 5,8% auf 15,3 Mrd. € (auf vergleichbarer Basis: + 5,7%)
- Deutlicher EBIT-Zuwachs um 416 Mio. € auf 1.352 Mio. €
- Brutto-Investitionen um 19,5% auf 2,8 Mrd. € gestiegen
- Ausblick für das Geschäftsjahr 2007 angehoben

# Entwicklung im ersten Halbjahr 2007

## Umsatz in Mio. €



2006 zu 2007: +5,8%

## EBIT in Mio. €



2006 zu 2007: +416 Mio. €

## Umsatz vergleichbar in Mio. €



2006 zu 2007: +5,7%

## Brutto-Investitionen in Mio. €



2006 zu 2007: +19,5%

## Wesentliche Kennzahlen

in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2007	2006	absolut	prozentual
Umsatz	15.334	14.491	+843	+5,8
Umsatz vergleichbar	15.278	14.460	+818	+5,7
Ergebnis vor Ertragsteuern	911	491	+420	+85,5
EBITDA	2.660	2.272	+388	+17,1
EBIT	1.352	936	+416	+44,4
EBIT vor Sondereffekten	1.327	918	+409	+44,6
Brutto-Investitionen	2.834	2.372	+462	+19,5
Netto-Investitionen <sup>1)</sup>	1.279	1.456	-177	-12,2
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.689	1.618	+71	+4,4
Langfristige Vermögenswerte per 30.06./31.12.	43.320	43.360	-40	-0,1
Kurzfristige Vermögenswerte per 30.06./31.12.	6.198	5.080	+1.118	+22,0
Bilanzsumme per 30.06./31.12.	49.518	48.440	+1.078	+2,2
Eigenkapital per 30.06./31.12.	10.108	9.214	+894	+9,7
Finanzschulden per 30.06./31.12.	19.850	19.881	-31	-0,2
Mitarbeiter <sup>2)</sup> per 30.06./31.12.	230.895	229.200	+1.695	+0,7
Rating Moody's/Standard & Poor's	Aa1/AA	Aa1/AA	-	-

## Leistungskennzahlen Schiene

	1. Halbjahr		Veränderung	
	2007	2006	absolut	prozentual
<b>Personenverkehr</b>				
Reisende in Mio.	913	909	+4	+0,4
Verkehrsleistung in Mio. Pkm <sup>3)</sup>	36.717	36.192	+525	+1,5
Betriebsleistung in Mio. Trkm <sup>4)</sup>	345	349	-4	-1,1
<b>Güterverkehr</b>				
Beförderte Güter in Mio. t	156,4	153,7	+3	+1,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm <sup>5)</sup>	49.932	48.030	+1.902	+4,0
Mittlere Transportweite in km	319,3	312,5	+7	+2,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm <sup>4)</sup>	103	100	+3	+3,0
<b>Infrastruktur</b>				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm <sup>4)</sup>	521	501	+20	+4,0
davon konzernexterne Bahnen	(71)	(61)	+10	+16,4

<sup>1)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten

<sup>2)</sup> In Vollzeitpersonen, d.h. Teilzeitkräfte werden anteilig eingerechnet

<sup>3)</sup> Personenkilometer: Produkt aus der Anzahl der Reisenden und der mittleren Reiseweite

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

<sup>5)</sup> Tonnenkilometer: Produkt aus der Menge der beförderten Güter und der mittleren Transportweite

## Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Hartmut Mehdorn  
Vorsitzender des Vorstands  
der Deutschen Bahn AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch im ersten Halbjahr 2007 haben wir unsere sehr erfolgreiche Entwicklung fortgesetzt. Umsatz und Ergebnis liegen abermals über den Werten des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Auch für das Gesamtjahr sind wir auf einem guten Weg.

Unsere Strategie trägt nachhaltig dazu bei, den DB-Konzern auf zentrale Zukunftsbranchen wie Mobilität, Logistik und Verkehrsnetzwerke auszurichten. Deutschland ist Exportweltmeister, aber auch Europas Verkehrs- und Transitdrehscheibe Nummer eins. Unser Geschäftsportfolio – das weltweit einzigartig die Vorteile aller Verkehrsträger miteinander verbindet – ermöglicht uns, die damit einhergehenden Chancen zu nutzen und für unsere Kunden attraktive Mobilitätsangebote und intelligente Logistiklösungen bereitzustellen. Davon profitiert auch die Schiene. Wir haben unsere Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2007 weiter ausgebaut und können sagen: Noch nie zuvor haben wir die Autobahnen und Verkehrsknotenpunkte in Deutschland so stark entlastet.

Ursache hierfür ist der konsequente Ausbau unserer Netzwerke, auch über Deutschland hinaus, so wie es die Verkehrsströme erfordern. Unser ICE-Liniennetz erlebt dieses Jahr den Sprung über mehrere Grenzen. Den Auftakt bildete die vom Start weg erfolgreiche neue Linie nach Paris. Aber auch unsere Güterbahn spannt ihr Netz zunehmend durch ganz Europa. Die Akquisitionen der britischen EWS und der spanischen Transfesa sind hier bedeutende weitere Schritte für einen guten, europaweiten Service der Bahn.

Planmäßig modernisieren wir unsere deutsche Schieneninfrastruktur mit dem Zukunftsprogramm »ProNetz«. Gepaart mit wichtigen Infrastrukturvorhaben wie Stuttgart – Ulm und Stuttgart 21 ergibt sich so die Möglichkeit, weiteres Wachstum auf der Schiene zu ermöglichen, auch im Regionalverkehr.

Der Kabinettsbeschluss zur Teilprivatisierung der DB AG war ein wichtiger Meilenstein für unsere Zukunft. Privates Kapital wird es uns ermöglichen, unsere Investitionen auf hohem Niveau fortzuführen und die Angebote für unsere Kunden weiter auszubauen. Wir sind überzeugt: Durch die Teilprivatisierung der DB AG gewinnen alle nachhaltig – Kunden, Mitarbeiter, Unternehmen und der Standort Deutschland – und wir können damit unseren erfolgreichen Weg weiter fortsetzen.

Ihr

A handwritten signature in black ink that reads "Hartmut Mehdorn". The signature is written in a cursive, slightly stylized script.

Hartmut Mehdorn  
Vorsitzender des Vorstands  
der Deutschen Bahn AG

# Wesentliche Ereignisse

## **Start der deutsch-französischen Hochgeschwindigkeitsverbindung**

Am 10. Juni 2007 haben wir in Kooperation mit der SNCF den ICE- und TGV-Verkehr von Frankfurt und Stuttgart nach Paris aufgenommen. Wir versprechen uns nach der vollständigen Integration in den Fahrplan ab Dezember deutliche Marktanteilsgewinne gegenüber PKW und Flugzeug. Die Kooperation ist ein wichtiger Meilenstein in der Etablierung eines internationalen ICE-Netzes. Neben Frankreich sind auch die Niederlande, Belgien, Österreich und die Schweiz angebunden.

## **Ausbau des europäischen Schienengüterverkehrsnetzes**

Im Juni 2007 hat der Aufsichtsrat dem vollständigen Erwerb der britischen Güterbahn EWS und dem mehrheitlichem Erwerb der spanischen Bahnspedition Transfesa zugestimmt. Mit der Übernahme werden wir unsere Position im europäischen Schienengüterverkehr im Zuge der europäischen Liberalisierung weiter stärken können. Wir erweitern unsere zentralen Transportkorridore in Westeuropa und können unseren Kunden noch bessere Angebote aus einer Hand anbieten.

## **Railteam – neue Kooperation im Hochgeschwindigkeitsverkehr**

Europas führende Bahnen haben sich im Juli 2007 in Brüssel zum Railteam zusammengeschlossen. Die Kooperation dient dem Ziel, Hochgeschwindigkeitsverkehre über die Grenzen hinweg zu verbessern. Dafür sollen Angebote miteinander vernetzt, einheitliche Servicestandards eingeführt und die Informationen für die Kunden verbessert werden. Bahn fahren wird damit europaweit deutlich einfacher und komfortabler. Gründungsmitglieder von Railteam sind neben der DB die französische SNCF, die belgische SNCB, die niederländische NS, die österreichische ÖBB, die schweizerische SBB und Eurostar.

## **Fortschritte beim Privatisierungsgesetz**

Der Privatisierungsprozess der DB AG kommt weiter voran. Am 24. Juli 2007 wurde die Gesetzesvorlage vom Kabinett angenommen. Im nächsten Schritt steht nun die Behandlung in Bundestag und Bundesrat an.

## **Verkauf der Scandlines AG**

Ebenfalls im Juni 2007 hat der Aufsichtsrat dem Verkauf der Scandlines AG zugestimmt, an der die DB AG 50% der Anteile hält. Wir folgen mit dem Verkauf unserer Strategie zur weiteren Fokussierung auf unsere Netzwerkkompetenz im Verkehrsmarkt. Der Kaufvertrag steht noch unter der aufschiebenden Bedingung der Kartellfreigabe durch die EG-Kommission und der Zustimmung des Finanzkommittees des dänischen Parlaments.

## Überblick

Dieser Zwischenbericht wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IRFS) erstellt und in entsprechender Anwendung des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) um einen Zwischenlagebericht ergänzt.

In der Berichtsstruktur wurden mit Beginn des Geschäftsjahres 2007 die bisherigen Geschäftsfelder Railion und Stinnes in dem neuen Geschäftsfeld Schienengüterverkehr zusammengefasst. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

## Wesentliche Änderungen im Vorjahresvergleich

- Nach der Auflösung des Gemeinschaftsunternehmens intalliance AG wurde die Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB) in den DB-Konzern zurückübertragen und wird nun im Geschäftsfeld Stadtverkehr geführt.
- Wir haben die Frachtcontor-Junge-Gruppe (FCJ) an die Beteiligungsgesellschaft Frachtcontor Junge GmbH i.Gr. und die NUCLEAR CARGO + SERVICE-Gruppe (NCS) an die Compagnie Daher S.A. mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2007 veräußert.
- Die Beteiligungen an der Fertrans AG und der Fertrans GmbH (zusammen Fertrans) sind ab dem Berichtsjahr in den Vollkonsolidierungskreis einbezogen worden.

## Wirtschaftliches Umfeld

Im ersten Halbjahr 2007 hielt der Aufwärtstrend der Weltwirtschaft weiter an. Während sich die wirtschaftliche Entwicklung in den USA unter anderem infolge einer nachlassenden Investitionstätigkeit – vor allem im Baubereich – und abgeschwächter Exporte in den ersten Monaten etwas beruhigte, setzte sich im asiatischen Raum das wirtschaftliche Wachstum ungebremst fort. In Japan wird der gesamtwirtschaftliche Zuwachs zunehmend von den Konsumausgaben der privaten Haushalte getragen. In China hat sich der kräftige Expansionskurs der Wirtschaft, gestützt durch eine lebhafte Binnen- nachfrage und einen starken Außenhandel, gegenüber dem Jahr 2006 noch verstärkt. Insgesamt steht das globale Wirtschaftswachstum auf einer breiten regionalen Basis.

Auch im Euro-Raum hielt die positive Entwicklung an. Trotz des recht hohen Euro-Kurses wuchs die Wirtschaft auf dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Die anziehende Kapazitätsauslastung und eine gute Gewinnlage der Unternehmen haben die Investitionstätigkeit weiter gestärkt. Gestützt wurde das Wirtschaftswachstum durch eine positive Entwicklung des privaten Verbrauchs infolge sinkender Arbeitslosenzahlen. Die neuen EU-Länder wuchsen auch weiterhin überdurchschnittlich.

In unserem Kernmarkt Deutschland lag das Wachstumstempo des Bruttoinlandsprodukts auch zu Jahresbeginn weiter auf dem Durchschnitt des Euro-Raums. Getragen wurde der Aufschwung vor allem von der weiterhin lebhaften Investitionstätigkeit.

Die Bauinvestitionen konnten aufgrund des außerordentlich milden Winters und einer hohen Nachfrage nach Bauleistungen überdurchschnittlich zulegen. Auch der Außenhandel konnte sein hohes Wachstumstempo halten. Die privaten Konsumausgaben zogen nach der leichten Schwäche zu Jahresbeginn infolge des realen Einkommensanstiegs wieder an.

## **Entwicklung auf den relevanten Märkten**

### **Personenverkehrsmarkt in Deutschland**

Im deutschen Personenverkehrsmarkt (alle motorisierten Verkehrsträger: motorisierter Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr sowie innerdeutscher Luftverkehr) war im ersten Halbjahr 2007 eigenen Berechnungen zufolge ein Anstieg der Leistung um etwa 0,8% zu verzeichnen. Die Erholung am Arbeitsmarkt und steigende Einkommen begünstigten die Verkehrsnachfrage.

Der Schienenpersonenverkehr in Deutschland konnte mit einem Zuwachs von 1,8% erneut stärker als der Gesamtmarkt wachsen. Hierzu leisteten die Gesellschaften des DB-Konzerns mit einem Verkehrsleistungsanstieg von 1,5% einen erfreulichen Beitrag. Auch die überwiegend im Regionalverkehr tätigen konzernexternen Bahnen konnten ihre Verkehrsleistung aufgrund gewonnener Ausschreibungen weiter ausweiten. Dieser Anstieg betrug nach unseren Schätzungen etwa 10% und erklärt sich überwiegend aus der Übernahme nachfragestarker DB-Verkehre.

Die Verkehrsleistung im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) stagnierte im ersten Halbjahr 2007. Der Rückgang der Schülerzahlen und sinkende öffentliche Mittel wirkten dämpfend auf den ÖSPV, während der Gelegenheitsverkehr durch die gute Konjunktur wieder Aufwind verspürte.

Beim marktdominierenden motorisierten Individualverkehr (MIV) lag die Verkehrsleistung nach eigenen Berechnungen im ersten Halbjahr 2007 um kumuliert etwa 0,8% über dem Wert des vergleichbaren Vorjahrzeitraums. Neben positiven Impulsen aus der zunehmenden Erwerbstätigkeit und steigenden Einkommen wirkten sich hierbei auch die bis Juni nur moderat gestiegenen Kraftstoffpreise (+0,5%) aus.

Im innerdeutschen Luftverkehr lag die Nachfrage um 3,5% über dem Wert des ersten Halbjahres 2006. Allerdings hat sich der Zuwachs gegenüber dem Jahr 2006 abgeschwächt und lag deutlich unter dem Wachstum der Nachfrage im internationalen Luftverkehr.

### **Güterverkehrsmarkt in Deutschland**

Aufgrund der noch unvollständigen Daten für das erste Halbjahr 2007 können zur Entwicklung des deutschen Güterverkehrsmarkts (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) nur vorläufige Aussagen getroffen werden. Wir gehen davon aus, dass sich das Wachstum der Verkehrsleistung des Gesamtmarkts beschleunigt fortgesetzt hat. Gestützt wurde die gestiegene Nachfrage von einer unvermindert



hohen Produktion im verarbeitenden Gewerbe und einer anhaltend positiven Außenhandelsentwicklung. Auch die zunehmende durchschnittliche Transportweite wirkte sich weiterhin leistungssteigernd aus.

Der Schienengüterverkehr insgesamt erzielte einen weiteren deutlichen Leistungsanstieg und setzte seinen Erfolgskurs somit fort. Neben einem erfreulichen Verkehrsleistungszuwachs der Gesellschaften des DB-Konzerns von 4,0 % konnten auch die konzernexternen Bahnen wiederum sehr kräftig zulegen.

Auch der Straßengüterverkehr konnte weiteres Wachstum verzeichnen – voraussichtlich sogar mit einer höheren Dynamik als im Vorjahr. Wir gehen aber dennoch davon aus, dass die Verkehrsleistung auf der Schiene erneut stärker zulegen konnte als auf der Straße.

In der Binnenschifffahrt kam es infolge der positiven Konjunkturimpulse ebenfalls zu einer Zunahme der Verkehrsleistung. Hierbei ist aber zu berücksichtigen, dass der kräftige Anstieg durch den Basiseffekt aus dem witterungsbedingt sehr niedrigen Wert des vergleichbaren Vorjahreszeitraums relativiert wird.

### **Internationale Transport- und Logistikmärkte**

Der europäische Landverkehr profitierte von der positiven konjunkturellen Entwicklung in Europa. Die Nachfrage nach Transportdienstleistungen im Straßengüterverkehr war weiterhin hoch, was zu anhaltenden Laderaumengpässen führte. Dieser Sachverhalt in Verbindung mit den unverändert hohen Kraftstoffkosten veranlasste die Frachtführer zu Preiserhöhungen, die nur teilweise an die Kunden weitergegeben werden konnten. Der Margendruck blieb entsprechend hoch.

Auf dem Luftfrachtmarkt war neben einem anhaltend starken innerasiatischen Markt auch auf den durch aggressiven Wettbewerb gekennzeichneten Relationen aus Europa heraus ein hohes Transportaufkommen zu verzeichnen. Auf den Relationen aus Asien nach Europa und Nordamerika zeigten sich saisonal bedingt relativ geringe Volumina. Aus Nordamerika nach Europa und nach Asien stagnierten die Warenströme. Diese Entwicklung wurde verstärkt durch die Entscheidung verschiedener Kunden, einen steigenden Frachtanteil von der Luft- auf die Seefracht zu übertragen.

In der Seefracht wurden auch weiterhin deutliche Zuwächse erzielt. Insbesondere die Exportvolumina aus Asien nach Europa und Nordamerika verzeichneten hohe Wachstumsraten. Nach wie vor wurden deutlich mehr Volumina aus Asien aus- als eingeführt. Diese Unpaarigkeit der Transportströme führte bei den Verkehren nach Asien zu einem extrem niedrigen Frachtratenniveau. Auf anderen Relationen hingegen konnten die Carrier deutliche Ratenerhöhungen durchsetzen, was für einen anhaltenden Druck auf die Margen sorgte.

Im Markt für logistische Dienstleistungen zeigte sich weiter sehr viel Bewegung. Der anhaltende Trend zum Outsourcing logistischer Leistungen bei Industrie- und Handelsunternehmen macht die Kontraktlogistik zu einem der bedeutendsten Zukunftsmärkte für Logistikdienstleister. Gleichzeitig führt der wachsende Wettbewerb zu einer zunehmenden Konsolidierung.

## Geschäftsverlauf

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns war im ersten Halbjahr 2007 geprägt durch eine anhaltend erfreuliche Leistungsentwicklung im Schienenverkehr und im internationalen Transport- und Logistikgeschäft sowie weitere Effizienzsteigerungen und ein fortgesetzt konsequentes Kostenmanagement. Das erzielte Umsatz- und Ergebniswachstum im ersten Halbjahr 2007 wurde nicht wesentlich durch Veränderungen im Konsolidierungskreis oder Sondereffekte beeinflusst. Soweit dies für die Vergleichbarkeit relevant ist, werden nachfolgend die Effekte aus Veränderungen des Konsolidierungskreises beziehungsweise die Sondereffekte erläutert.

## Weiterer Umsatzanstieg

Umsatz nach Geschäftsfeldern in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2007	2006	absolut	prozentual
Fernverkehr	1.623	1.582	+41	+2,6
Regio	3.270	3.220	+50	+1,6
Stadtverkehr	929	870	+59	+6,8
Schenker	6.777	6.268	+509	+8,1
Schiengüterverkehr	1.932	1.837	+95	+5,2
Netz	285	265	+20	+7,5
Personenbahnhöfe	173	156	+17	+10,9
Dienstleistungen	39	43	-4	-9,3
Energie	207	169	+38	+22,5
Sonstige	99	81	+18	+22,2
<b>DB-Konzern - effektiv</b>	<b>15.334</b>	<b>14.491</b>	<b>+843</b>	<b>+5,8</b>
- Fertrans und RBB (jeweils 2007) bzw. FCJ und NCS (jeweils 2006)	56	31	-	-
<b>DB-Konzern - vergleichbar</b>	<b>15.278</b>	<b>14.460</b>	<b>+818</b>	<b>+5,7</b>

Insgesamt konnten wir den Konzernumsatz gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum weiter steigern. Der ganz überwiegende Teil des Umsatzwachstums wurde von unserem operativen Geschäft getragen. Nur ein Wachstumsanteil von 0,1 Prozentpunkten resultierte aus den vorstehend genannten Veränderungen des Konsolidierungskreises. Das Umsatzwachstum speiste sich ganz maßgeblich aus der anhaltend positiven Leistungsentwicklung im Schienenverkehr und im weltweiten Transport- und Logistikgeschäft. Die absolut größten Zuwächse wurden in den Geschäftsfeldern Schenker, Schiengüterverkehr, Stadtverkehr und Regio erzielt. Detaillierte Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel »Geschäftsfelder«.



Die Struktur der Umsatzerlöse ist im Vergleich zum Geschäftsjahr 2006 und zum ersten Halbjahr 2006 nahezu stabil geblieben: Der Anteil der Geschäftsfelder im Vorstandsressort Personenverkehr lag bei 38% (im 1. Halbjahr 2006: 39%) und der Anteil der Geschäftsfelder im Vorstandsressort Transport und Logistik bei 57% (im 1. Halbjahr 2006: 56%). Die im Vorstandsressort Infrastruktur und Dienstleistungen geführten Geschäftsfelder erzielten – bei einer insgesamt kontinuierlich steigenden Nachfrage durch konzernexterne Kunden – wie in den Vorjahren den deutlich überwiegenden Teil ihrer Umsätze mit konzerninternen Kunden. Der Anteil dieser Geschäftsfelder am Konzernumsatz lag bei 5% (im 1. Halbjahr 2006: 4%).

<b>Umsatz nach Regionen</b> in Mio. € bzw %	<b>1. Halbjahr 2007</b>	<b>Anteil in %</b>	<b>1. Halbjahr 2006</b>	<b>Anteil in %</b>
Deutschland	10.134	66	9.639	66
Übriges Europa	3.193	21	2.877	20
Nordamerika	874	6	865	6
Asien/Pazifik	975	6	1.028	7
Übrige Welt	158	1	82	1
<b>DB-Konzern</b>	<b>15.334</b>	<b>100</b>	<b>14.491</b>	<b>100</b>

Die Umsatzerlöse in Deutschland und insbesondere im übrigen Europa sind weiter deutlich gestiegen (+5% beziehungsweise +11%). In Asien (-5%) und Nordamerika (+1%) war die Umsatzentwicklung im Vergleich zum ersten Halbjahr 2006 durch negative Währungskurseffekte belastet. Der Umsatzanteil der Aktivitäten außerhalb Deutschlands liegt wie im vergleichbaren Vorjahreszeitraum bei 34%.

### Erträge steigen stärker als die Aufwendungen

<b>Auszug Gewinn- und Verlustrechnung</b> in Mio. €	<b>2007</b>	<b>1. Halbjahr 2006</b>	<b>absolut</b>	<b>Veränderung prozentual</b>
Summe Erträge	17.138	16.222	+916	+5,6
davon sonstige betriebliche Erträge	(883)	(882)	+1	+0,1
Materialaufwand	-8.213	-7.954	-259	+3,3
Personalaufwand	-4.785	-4.698	-87	+1,9
Abschreibungen	-1.308	-1.336	+28	-2,1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.480	-1.298	-182	+14,0
Summe Aufwendungen	-15.786	-15.286	-500	+3,3
<b>Operatives Ergebnis (EBIT)</b>	<b>1.352</b>	<b>936</b>	<b>+416</b>	<b>+44,4</b>
Finanzergebnis	-441	-445	+4	-0,9
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>911</b>	<b>491</b>	<b>+420</b>	<b>+85,5</b>
Ertragsteuern	-43	133	-176	-
<b>Ergebnis</b>	<b>868</b>	<b>624</b>	<b>+244</b>	<b>+39,1</b>

Getrieben durch die positive Umsatzentwicklung stieg auch die Summe der Erträge insgesamt deutlich an. Die sonstigen betrieblichen Erträge waren dabei nahezu unverändert.

In der Aufwandsentwicklung wurden die Erfolge unserer konzernweiten Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Verbesserung unserer Kostenstrukturen überkompensiert durch die Effekte der Leistungsausweitung und aus Frachtratenanstiegen im Geschäftsfeld Schenker. Dies spiegelt sich insbesondere in einem Anstieg des Material- und Personalaufwands wider.

Die Abschreibungen lagen leicht unter dem Wert des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Dabei bewegten sich unsere Investitionsaktivitäten auf einem unverändert hohen Niveau, um das Schienengeschäft weiter zu modernisieren und unsere Logistikaktivitäten weiter auszubauen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im ersten Halbjahr 2007 angestiegen. Dies ist insbesondere auf die im Zusammenhang mit der Ausweitung des operativen Geschäfts stehenden höheren Aufwendungen aus Mieten und Pachten zurückzuführen.

### Operatives Ergebnis weiter verbessert

EBIT nach Geschäftsfeldern in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2007	2006	absolut	prozentual
Fernverkehr	86	58	+28	+48,3
Regio	416	406	+10	+2,5
Stadtverkehr	91	50	+41	+82,0
Schenker	192	174	+18	+10,3
Schienengüterverkehr	200	134	+66	+49,3
Netz	294	147	+147	+100
Personenbahnhöfe	103	78	+25	+32,1
Dienstleistungen	98	69	+29	+42,0
Energie	82	74	+8	+10,8
Sonstige/Konsolidierung	-210	-254	+44	-17,3
<b>DB-Konzern - effektiv</b>	<b>1.352</b>	<b>936</b>	<b>+416</b>	<b>+44,4</b>
- Bereinigung um Sondereffekte	25	18	+7	+38,9
<b>EBIT vor Sondereffekten</b>	<b>1.327</b>	<b>918</b>	<b>+409</b>	<b>+44,6</b>

Das EBIT ist für den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder eine zentrale Ergebnisgröße. Im ersten Halbjahr 2007 konnten wir auf Basis der dargestellten Entwicklung das EBIT weiter deutlich verbessern. Auf Ebene der Geschäftsfelder entfielen die deutlichsten absoluten Ergebnissteigerungen auf die Geschäftsfelder Netz, Schienengüterverkehr und Stadtverkehr. Aber auch die Geschäftsfelder Dienstleistungen, Fernverkehr und Personenbahnhöfe entwickelten sich sehr erfreulich. Detaillierte Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel »Geschäftsfelder«.

Zur besseren Vergleichbarkeit im Zeitablauf ermitteln wir auch ein um Sondereffekte bereinigtes EBIT. Dieses lag wie im vergleichbaren Vorjahreszeitraum annähernd auf Höhe des effektiven EBIT. Bei den Bereinigungen handelte es sich im Wesentlichen um Buchgewinne aus dem Verkauf von Beteiligungen.

### Ergebnis weiter verbessert

Die deutliche EBIT-Steigerung sowie die leichte Verbesserung des Finanzergebnisses führten zu einer erneuten Verbesserung des Ergebnisses vor Ertragsteuern. Trotz eines deutlichen Rückgangs der Steuerposition verbesserte sich auch das Ergebnis weiter. In der Steuerposition spiegeln sich zum 30. Juni 2007 im Vergleich zum 30. Juni 2006 gesunkene latente Steuererträge aus zusätzlichen künftigen Nutzungsmöglichkeiten von temporären Differenzen und Verlustvorträgen wider, die den tatsächlichen Steueraufwand im vergleichbaren Vorjahreszeitraum noch überkompensiert hatten.

### Entwicklung der Geschäftsfelder

#### Geschäftsfeld Fernverkehr

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2007	2006	absolut	prozentual
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	16.735	16.703	+32	+0,2
Außenumsatz	1.623	1.582	+41	+2,6
Segmentergebnis (EBIT)	86	58	+28	+48,3
Brutto-Investitionen	76	170	-94	-55,3
Mitarbeiter in VZP am 30.06.	14.827	14.795	+32	+0,2

Im Geschäftsfeld Fernverkehr konnten wir den erfolgreichen Weg von Verkehrsleistungs-, Umsatz- und Ergebnissteigerungen auch im ersten Halbjahr 2007 fortsetzen.

Die Verkehrsleistung lag leicht oberhalb des Werts des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Dabei ist zu berücksichtigen, dass gegenüber dem ersten Halbjahr 2006 die positiven Effekte durch winterliche Witterungseinflüsse im Jahr 2006 und die Mehrverkehre im Rahmen der FIFA Fussball WM 2006™ fehlen. Zudem kam es im Januar zu temporären Beeinträchtigungen durch den Orkan Kyrill. Erfreulich machten sich hingegen insbesondere das zunehmend gute konjunkturelle Umfeld und die seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2006 vollständige Integration der neuen Schieneninfrastruktur in das Leistungsangebot bemerkbar. Bei den Infrastrukturmaßnahmen sind hier insbesondere die zum 28. Mai 2006 in Betrieb genommene Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München sowie der Nord-Süd-Tunnel in Berlin zu nennen. Zudem stießen auch unsere Preisangebote (unter anderem Winter-, Frühlings- und Dauer-Spezial) auf eine anhaltend gute Resonanz bei unseren Kunden. Das Dauer-Spezial löste dabei unser erfolgreiches Online-Angebot Surf & Rail ab und ist zunächst bis Ende des Jahres 2007 verfügbar. Zusätzliche positive Effekte ergaben sich aus dem weiter optimierten Fahrplanangebot und einer ausgebauten Betreuung der Privat- und Geschäftskunden.

Infolge der Verkehrsleistungszunahme und unseres konsequenten Erlösmanagements stieg auch der Außenumsatz weiter an.

Die positive Ergebnisentwicklung resultierte vor allem aus dem Anstieg des Außenumsatzes, der die Aufwandserhöhungen gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum überkompensierte. Insbesondere der Materialaufwand stieg im Wesentlichen wegen höherer Aufwendungen für Instandhaltung, Trassennutzung und Energie.

Die Brutto-Investitionen waren im ersten Halbjahr 2007 gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum deutlich rückläufig, weil die Beschaffung der jeweils zweiten Baureihe des ICE 3 und des ICE T im Jahr 2006 abgeschlossen worden ist.

### Geschäftsfeld Regio

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2007	2006	absolut	prozentual
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	17.342	16.939	+403	+2,4
Außenumsatz	3.270	3.220	+50	+1,6
Segmentergebnis (EBIT)	416	406	+10	+2,5
Brutto-Investitionen	327	243	+84	+34,6
Mitarbeiter in VZP am 30.06.	25.413	26.390	-977	-3,7

Im Geschäftsfeld Regio konnten wir im ersten Halbjahr 2007 zwei Ausschreibungsverfahren (E-Netz Würzburg und München – Passau) erfolgreich abschließen. Zudem konnten wir die Verlängerung eines bereits bestehenden Verkehrsvertrags erreichen.

Die Verkehrsleistung ist gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum weiter angestiegen. Dies ist in erster Linie auf die Entwicklung in den Verbänden und die anhaltend hohe Akzeptanz unserer Pauschalpreisangebote zurückzuführen.

Auch die wirtschaftliche Entwicklung war weiter positiv. Der Außenumsatz des Geschäftsfelds ist im ersten Halbjahr 2007 weiter angestiegen. Ein leichter Rückgang bei den Bestellerentgelten infolge gekürzter Regionalisierungsmittel und infolge von Leistungsverlusten konnte dabei durch einen Anstieg der Fahrgelderlöse überkompensiert werden. Die höheren Fahrgelderlöse ergaben sich vor allem durch Nachzahlungen aus der Vorjahresabrechnung von Verbunderlösen und durch Tarifmaßnahmen.

Die weitere Ergebnisverbesserung resultierte aus der Außenumsatzsteigerung verbunden mit einem weiterhin strikten Kostenmanagement. Gegenläufig wirkten sich höhere Materialaufwendungen aus, die durch gestiegene Instandhaltungsaufwendungen und Trassennutzungsgebühren verursacht wurden.

Die Ausweitung der Brutto-Investitionen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2006 steht im Zusammenhang mit der Beschaffung von Fahrzeugen für gewonnene Ausschreibungen und im Rahmen bestehender Verkehrsverträge.

## Geschäftsfeld Stadtverkehr

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2007	2006	absolut	prozentual
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	2.640	2.550	+90	+3,5
Verkehrsleistung Bus in Mio. Pkm	4.149	4.170	-21	-0,5
Außenumsatz	929	870	+59	+6,8
Segmentergebnis (EBIT)	91	50	+41	+82,0
Brutto-Investitionen	9	18	-9	-50,0
Mitarbeiter in VZP am 30.06.	12.209	12.307	-98	-0,8

Im Geschäftsfeld Stadtverkehr haben sich sowohl die Sparte S-Bahn als auch die Sparte Bus positiv entwickelt. Umsatz und Ergebnis lagen oberhalb der Werte des ersten Halbjahres 2006. Während die Verkehrsleistung bei den S-Bahnen angestiegen ist, war bei den Bussen ein leichter Rückgang zu verzeichnen.

Die Entwicklung des Außenumsatzes war zum einen maßgeblich geprägt durch gestiegene Bestellerentgelte bei der S-Bahn Berlin. Sie ergaben sich als Einmaleffekt aus der Neubewertung von Risiken. Zum anderen trug die Integration der RBB in die Sparte Bus wesentlich zum Anstieg des Außenumsatzes bei. Auch die Außenumsatzentwicklung bei der S-Bahn Hamburg war leistungs- und tarifbedingt positiv. Hier stiegen zudem auch die Bestellerentgelte an.

Die Entwicklung beider Sparten schlug sich auch erfreulich im Ergebnis insgesamt nieder. Die Sparte S-Bahn überschritt ihren vergleichbaren Vorjahreswert aufgrund des gestiegenen Umsatzes sowie des stringenten Kostenmanagements. Gegenläufig wirkte der erhöhte Materialaufwand aufgrund gestiegener Instandhaltungsaufwendungen und Stationsentgelte. Die Ergebnisentwicklung der Sparte Bus war neben der Umsatzentwicklung durch höhere sonstige Erträge aus Nachzahlungen geprägt und lag damit insgesamt oberhalb des vergleichbaren Vorjahresniveaus.

## Geschäftsfeld Schenker

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2007	2006	absolut	prozentual
Außenumsatz	6.777	6.268	+509	+8,1
Segmentergebnis (EBIT)	192	174	+18	+10,3
Brutto-Investitionen	89	77	+12	+15,6
Mitarbeiter in VZP am 30.06.	56.499	52.480	+4.019	+7,7

Das Geschäftsfeld Schenker konnte im ersten Halbjahr 2007 seine erfolgreiche Leistungsentwicklung weiter fortsetzen. Dabei ist es gelungen, das Sendungsvolumen im europäischen Landverkehr gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum durchschnittlich um 10 % zu steigern. In der Luftfracht zeigt sich insgesamt ein positives Bild, da abgese-

hen von einer marktkonformen Stagnation auf den Relationen aus Nordamerika auf allen anderen Relationen das Transportvolumen weiter gesteigert werden konnte. Vor allem die Entwicklung auf dem innerasiatischen Markt war erfreulich. Anhaltend dynamisch entwickelte sich der Seefrachtmarkt. Hier konnten wir im Berichtszeitraum von dem Markttrend profitieren und erneut überdurchschnittliche Volumenzusätze erzielen.

Auch die wirtschaftliche Entwicklung war im ersten Halbjahr 2007 anhaltend positiv: Der Außenumsatz stieg weiter an. Der europäische Landverkehr konnte dabei erneut ein zweistelliges Wachstum verzeichnen. Auch die Luft-/Seefracht wies im ersten Halbjahr 2007 weitere Zugewinne aus. Weiterhin sehr dynamisch ist die Entwicklung in der Logistik mit ebenfalls zweistelligen Zuwachsraten. Regional steuerte unverändert Europa den größten Umsatzbeitrag bei, gefolgt von Asien und Nordamerika mit in etwa gleich großen Anteilen.

Insgesamt entwickelte sich die Ergebnissituation ebenfalls erfreulich. Im europäischen Landverkehr war auch im ersten Halbjahr 2007 eine hohe Nachfrage nach Transportdienstleistungen verbunden mit knappen Laderaumkapazitäten und einem anhaltend hohen Margendruck zu verzeichnen. Trotzdem ist es gelungen, die Ergebnissituation zu verbessern. Dazu trugen insbesondere die Landesgesellschaften in Deutschland, Schweden, Norwegen, Belgien und Polen bei. In der Luft-/Seefracht und der Logistik lag die Ergebnisentwicklung insgesamt leicht über dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. In der Seefracht aber hat sich aufgrund der anhaltend dynamischen Marktentwicklung die Wettbewerbsintensität weiter verschärft, sodass der Margendruck erneut zugenommen hat. Daher wirkte sich das anhaltend hohe Volumenwachstum nur unterproportional auf Umsatz und Ergebnis aus.

Schwerpunkt der Investitionstätigkeit war weiterhin der Ausbau des europäischen Landverkehrsnetzes. Das Investitionsniveau lag dabei oberhalb des vergleichbaren Vorjahreszeitraums.

### Geschäftsfeld Schienengüterverkehr

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2007	2006	absolut	prozentual
Verkehrsleistung Schiene in Mio. tkm	49.932	48.030	+1.902	+4,0
Außenumsatz	1.932	1.837	+95	+5,2
Segmentergebnis (EBIT)	200	134	+66	+49,3
Brutto-Investitionen	74	68	+6	+8,8
Mitarbeiter in VZP am 30.06.	24.275	24.573	-298	-1,2

Mit Beginn des Geschäftsjahres 2007 haben wir die Aktivitäten der bisherigen Geschäftsfelder Railion und Stinnes im neuen Geschäftsfeld Schienengüterverkehr zusammengeführt.



Die Entwicklung im Geschäftsfeld Schienengüterverkehr war auch im ersten Halbjahr 2007 positiv und konnte damit den Trend aus dem Geschäftsjahr 2006 weiter fortsetzen. Unterstützend wirkte dabei ein anhaltend gutes konjunkturelles Umfeld in den für die Schiene relevanten Branchen. Zuwächse waren hauptsächlich in den Bereichen Eisen und Stahl, Bau, Industrie-/Konsumgüter, forstwirtschaftliche Erzeugnisse, Chemie/Düngemittel sowie insbesondere im Kombinierten Ladungsverkehr zu verzeichnen.

Die Verkehrsleistung und der Außenumsatz stiegen dementsprechend weiter an.

In der Ergebnisverbesserung spiegelt sich insbesondere die Entwicklung der Railion Deutschland AG wider. Insgesamt haben höhere Umsätze wie auch unterproportional steigende Kosten zu dem positiven Ergebnis beigetragen. Zudem ergaben sich ergebniswirksame Einmaleffekte aus der Anpassung von Rückstellungen in Höhe von 15 Mio. €.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit war unverändert die Modernisierung des Fahrzeugparks mit Investitionen in Triebfahrzeuge und Güterwagen.

### Geschäftsfeld Netz

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2007	2006	absolut	prozentual
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	521	501	+20	+4,0
davon konzernexterne Bahnen	(71)	(61)	(+10)	(+16,4)
Außenumsatz	285	265	+20	+7,5
Segmentergebnis (EBIT)	294	147	+147	+100
Brutto-Investitionen	1.917	1.366	+551	+40,3
Mitarbeiter in VZP am 30.06.	40.730	42.290	-1.560	-3,7

Die anhaltend positive Marktentwicklung im Schienenverkehr spiegelt sich auch in der Trassennachfrage wider. Sowohl die Gesellschaften des DB-Konzerns im Schienenverkehr als auch die konzernexternen Bahnen bauten ihre Trassennachfrage insbesondere im Schienengüterverkehr im ersten Halbjahr 2007 spürbar aus. Dementsprechend stieg auch der Außenumsatz an, zumal sich hier auch die Tarifierungen im Rahmen des Trassenpreissystems 2007 auswirkten. Gegenläufig waren die in Summe niedrigeren Außenumsätze der Baugesellschaften, die sich überwiegend zugunsten des Innenumsatzes verschoben haben.

Ergebnisseitig hat sich neben der Umsatzsteigerung die kontinuierliche Fortführung der Rationalisierungsmaßnahmen bemerkbar gemacht. Außerdem gab es einen deutlichen Anstieg bei den Bestandsveränderungen und aktivierten Eigenleistungen. Niedrigere Personalaufwendungen und Abschreibungen haben sich zudem positiv ausgewirkt.

Das Modernisierungsprogramm haben wir mit den Schwerpunkten Bestandsnetz sowie Leit- und Sicherungstechnik fortgeführt und mit Blick auf eine hohe Qualität und Verfügbarkeit des Netzes durch anhaltend hohe Instandhaltungsaufwendungen flankiert. Das Investitionsniveau lag dabei deutlich oberhalb des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Hier wirkten sich insbesondere die milden Witterungsverhältnisse aus.

## Geschäftsfeld Personenbahnhöfe

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2007	2006	absolut	prozentual
Außenumsatz	173	156	+17	+10,9
Segmentergebnis (EBIT)	103	78	+25	+32,1
Brutto-Investitionen	182	277	-95	-34,3
Mitarbeiter in VZP am 30.06.	4.579	4.639	-60	-1,3

Der Außenumsatz im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe stieg im ersten Halbjahr 2007 aufgrund höherer Umsätze in der Vermietung und höherer externer Stationsentgelte. Maßgeblich hierfür war die Inbetriebnahme der Nord-Süd-Verbindung in Berlin Ende Mai 2006. Zudem stieg die Zahl der Stationshalte konzernexterner Bahnen weiter an.

Auch die EBIT-Entwicklung war im ersten Halbjahr 2007 positiv. Hierzu trugen sowohl der höhere Außenumsatz als auch das konsequente Kostenmanagement bei.

Die Investitionstätigkeit wurde im Wesentlichen von Großprojekten geprägt (unter anderem City-Tunnel Leipzig, die Modernisierungsoffensive NRW und der Knoten Berlin). Gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres waren die Brutto-Investitionen rückläufig. Ursache hierfür ist die Inbetriebnahme des Großprojekts Nord-Süd-Verbindung in Berlin im Vorjahr.

## Geschäftsfeld Dienstleistungen

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2007	2006	absolut	prozentual
Außenumsatz	39	43	-4	-9,3
Segmentergebnis (EBIT)	98	69	+29	+42,0
Brutto-Investitionen	99	94	+5	+5,3
Mitarbeiter in VZP am 30.06.	26.821	26.853	-32	-0,1

Die Entwicklung des Geschäftsfelds Dienstleistungen ist im Wesentlichen durch die Leistungserbringung für konzerninterne Kunden geprägt.

Der Außenumsatz lag im ersten Halbjahr leicht unterhalb des Werts des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Den vergleichsweise höchsten konzernexternen Umsatz erwirtschafteten DB Fuhrpark, DB Systems und DB Telematik.

Trotz signifikanter Preissenkungen in nahezu allen Gesellschaften des Geschäftsfelds konnte das EBIT verbessert werden. Dies ist auf weitere Effizienzprogramme zurückzuführen. Des Weiteren wirkte sich die gute Auftragslage bei der DB Fahrzeug-instandhaltung positiv auf die Ergebnisentwicklung aus.

Die Brutto-Investitionen lagen leicht über dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Den größten Anteil am Investitionsvolumen hatte DB Fuhrpark für den Einkauf nicht schienengebundener Fahrzeuge.

## Geschäftsfeld Energie

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2007	2006	absolut	prozentual
Außenumsatz	207	169	+38	+22,5
Segmentergebnis (EBIT)	82	74	+8	+10,8
Brutto-Investitionen	21	27	-6	-22,2
Mitarbeiter in VZP am 30.06.	1.634	1.679	-45	-2,7

Im Geschäftsfeld Energie konnten wir den Außenumsatz erneut deutlich steigern. Maßgeblichen Anteil an der positiven Entwicklung hatte das Produkt Energiedienstleistungen. Zudem stieg der Energieverkauf durch zusätzliche konzernexterne Verkehre auf der Schiene.

Durch die Zunahme des Umsatzes sowie positive Währungskurseffekte übertraf das EBIT den Wert des vergleichbaren Vorjahreszeitraums.

Die Brutto-Investitionen lagen leicht unterhalb des Niveaus des vergleichbaren Vorjahreszeitraums.

## Finanz- und Vermögenslage

### Finanzmanagement

Am Finanzmanagementsystem des DB-Konzerns – im Geschäftsbericht 2006 auf den Seiten 74 ff. beschrieben – hat es im ersten Halbjahr 2007 keine Änderungen gegeben.

Im ersten Halbjahr 2007 wurden keine neuen Anleihen begeben. Eine fällige Anleihe über 750 Mio. CHF (512 Mio. €) wurde getilgt.

Ende Mai 2007 haben die jährlichen Reviews durch die Rating-Agenturen Moody's und Standard & Poor's stattgefunden. Wir erwarten hieraus eine erneute Bestätigung der positiven Bonitätseinschätzungen (Aa1 beziehungsweise AA) der beiden Rating-Agenturen.

### Kapitalflussrechnung

Kurzfassung in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2007	2006	absolut	prozentual
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.689	1.618	+71	+4,4
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1.119	-2.530	+1.411	-55,8
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	41	1.105	-1.064	-
Veränderung des Finanzmittelbestands	611	193	+418	-
Flüssige Mittel per 30.06.	922	495	+427	+86,3

Auf der Grundlage einer gestärkten Ertragskraft konnte der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erneut gesteigert werden. Dämpfend wirkte hingegen der weitere Aufbau des Working Capital infolge des ausgeweiteten operativen Geschäfts.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit lag im Berichtsjahr deutlich niedriger als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Hier wirkte sich insbesondere der Einmaleffekt aus der Akquisition von BAX im ersten Halbjahr 2006 aus. Zudem lagen die Auszahlungen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte mit 2.834 Mio. € zwar um 462 Mio. € über dem Wert des vergleichbaren Vorjahreszeitraums, gegenläufig stiegen aber die Einzahlungen aus Investitionszuwendungen um 639 Mio. € auf 1.555 Mio. €.

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit ging im ersten Halbjahr 2007 deutlich zurück. Während wir im ersten Halbjahr 2006 noch die Kapitalmärkte unter anderem für die anteilige Finanzierung der Akquisition von BAX in Anspruch genommen hatten, haben wir im ersten Halbjahr 2007 lediglich eine fällig werdende Anleihe getilgt. Dementsprechend hatten wir einen saldierten Mittelabfluss aus der Begebung und Tilgung von Anleihen in Höhe von 453 Mio. € zu verzeichnen nach einem saldierten Mittelzufluss von 965 Mio. € im ersten Halbjahr 2006.

### Netto-Verschuldung

Netto-Verschuldung in Mio. €	30.06.2007	31.12.2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Langfristige Finanzschulden	16.004	17.165	-1.161	-6,8
Kurzfristige Finanzschulden	3.846	2.716	+1.130	+41,6
<b>Finanzschulden</b>	<b>19.850</b>	<b>19.881</b>	<b>-31</b>	<b>-0,2</b>
- Flüssige Mittel	922	295	+627	-
<b>Netto-Finanzschulden</b>	<b>18.928</b>	<b>19.586</b>	<b>-658</b>	<b>-3,4</b>

Die Finanzschulden inklusive der unter IFRS zum Barwert angesetzten Zinslosen Darlehen des Bundes zur Infrastrukturfinanzierung verringerten sich per 30. Juni 2007 leicht. Dabei hat sich innerhalb der Finanzschulden insbesondere eine Verschiebung in der Fristigkeitsstruktur ergeben, weil die Summe der im kurzfristigen Zeitraum auslaufenden Anleihen über der des vergleichbaren Vorjahreszeitpunkts liegt (+0,3 Mrd. €) und der Bestand an Commercial Paper im Vergleich zum 30. Juni 2006 deutlich zugenommen hat (+0,8 Mrd. €).

Unter Berücksichtigung der per 30. Juni 2007 stark angestiegenen Liquidität waren die Netto-Finanzschulden deutlich rückläufig.

### Investitionen

Die Brutto-Investitionen lagen mit 2.834 Mio. € deutlich um 19,5% über dem Wert des vergleichbaren Vorjahreszeitraums (im 1. Halbjahr 2006: 2.372 Mio. €). Unter Berücksichtigung der um 639 Mio. € höheren Investitionszuschüsse Dritter betragen die Netto-Investitionen 1.279 Mio. € (im 1. Halbjahr 2006: 1.456 Mio. €). Dabei lag der Schwerpunkt unverändert im Bereich der Geschäftsfelder im Vorstandsressort Infra-

struktur und Dienstleistungen. Wesentlich für die Zunahme im Vergleich zum ersten Halbjahr 2006 war die Entwicklung in den Geschäftsfeldern Regio und Netz. Detaillierte Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel »Geschäftsfelder«.

### **Bilanz**

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2006 um 2,2% auf 49,5 Mrd. € erhöht. Im Bereich der langfristigen Vermögensgegenstände dominiert angesichts der Geschäftscharakteristika im Kernbereich Schiene unverändert das Sachanlagevermögen. Für den Zuwachs der Bilanzsumme ist die Entwicklung der kurzfristigen Vermögensgegenstände verantwortlich. Diese sind per 30. Juni 2007 im Vergleich zum 31. Dezember 2006 um 1.118 Mio. € auf 6.198 Mio. € angestiegen. Hierfür waren insbesondere ein gestiegener Forderungsbestand im Wesentlichen infolge der Geschäftsausweitung im Geschäftsfeld Schenker sowie die deutliche Zunahme der vorgehaltenen Liquidität verantwortlich. Die Struktur der Passivseite blieb gegenüber dem Jahresende 2006 weitgehend unverändert. Durch die verbesserte Ertragskraft konnte die Eigenkapitalposition weiter gestärkt werden. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich weiter auf 20,4% (per 31. Dezember 2006: 19,0%).

### **Mitarbeiter**

Die Zahl der Mitarbeiter wird auf Basis von Vollzeitpersonen (VZP) berechnet, um eine bessere Vergleichbarkeit innerhalb des DB-Konzerns und im Zeitablauf zu gewährleisten. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet. Per 30. Juni 2007 ist die Zahl der Mitarbeiter gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitpunkt um 1.970 Mitarbeiter beziehungsweise 0,9% auf 230.895 Mitarbeiter angestiegen. Dabei wurden im Schienengeschäft weitere Effizienzfortschritte erzielt. Der Mitarbeiterbestand im Geschäftsfeld Schenker hat sich durch starkes internes Wachstum weiter erhöht.

### **Weitere Informationen**

#### **Veränderungen in Aufsichtsrat und Vorstand der DB AG**

Der Aufsichtsrat der DB AG hat während seiner Sitzung am 27. Juni 2007 den Vertrag für den Vorstandsvorsitzenden der DB AG Hartmut Mehdorn um drei Jahre verlängert. Das Vertragsende ist demnach im Mai 2011.

Herr Peter Debuschewitz ist zum 30. Juni 2007 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Die gerichtliche Bestellung der voraussichtlichen Nachfolgerin steht noch aus.

## Chancen und Risiken

Mit den Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns sind Chancen, aber auch Risiken verbunden. Dabei zielt unsere Geschäftspolitik auf die Wahrnehmung von Chancen und im Rahmen unseres Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken.

In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2007 hat sich die Chancen-Risiken-Position im Vergleich zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2006 nicht wesentlich verändert. Die Chancen und Risiken für den DB-Konzern sind im Geschäftsbericht 2006 auf den Seiten 101 ff. ausführlich dargestellt. Von diesen Risiken kann potenziell eine wesentliche Beeinträchtigung der Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage des DB-Konzerns ausgehen. 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

### Regelungen im Emissionshandel verschärft

Der Bundesrat hat am 6. Juli 2007 dem Zuteilungsgesetz 2012 (ZuG 2012) zugestimmt. Voraussichtlich Anfang August tritt damit das Gesetz in Kraft, das die Zuteilung von Emissionszertifikaten für den Zeitraum von 2008 bis 2012 festlegt. Durch die getroffenen Regelungen werden bereits bestehende Nachteile des elektrisch betriebenen klimaverträglichen Schienenverkehrs durch den Emissionshandel gegenüber den anderen Verkehrsträgern weiter verschärft. Eine verringerte Zuteilung von Emissionsrechten und die Teilauktionierung von Zertifikaten führen zu einer zusätzlichen Kostenbelastung für die Schiene.

### Unternehmensteuerreformgesetz 2008 verabschiedet

Am 6. Juli 2007 hat der Bundesrat dem am 25. Mai 2007 vom Bundestag verabschiedeten Unternehmensteuerreformgesetz 2008 zugestimmt. Die Ertragsteuerbelastung von Kapitalgesellschaften in Deutschland wird sich von derzeit rund 40 % mit Inkrafttreten des Gesetzes ab dem Jahr 2008 auf rund 30 % reduzieren. Würde der Steuersatz von 30 % auf die zum 30. Juni 2007 ermittelten temporären Differenzen und Verlustvorträge angewendet werden, würde dies zu einem latenten Steueraufwand von rund 430 Mio. € führen.

Weitere Auswirkungen der Unternehmensteuerreform 2008 auf den DB-Konzern sind noch nicht abschätzbar.



### **Tarifabschluss mit Tarifgemeinschaft aus Transnet und GDBA erzielt**

Die DB AG hat am 9. Juli mit der Tarifgemeinschaft (TG) aus Transnet und Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) einen Tarifabschluss für 134.000 Beschäftigte im DB-Konzern vereinbart. Der Tarifabschluss beinhaltet eine Erhöhung des Tabellenentgelts zum 1. Januar 2008 in Höhe von 4,5% bei einer Laufzeit von 19 Monaten sowie eine Sonderzahlung für den Zeitraum von Juli bis Dezember 2007 in Höhe von 600 €. Die Laufzeit beginnt am 1. Juli 2007 und endet am 31. Januar 2009.

Die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hat sich dem mit der TG erzielten Abschluss nicht angeschlossen und Ende Juli ihre Mitglieder zur Urabstimmung aufgerufen. Darin werden die bei der GDL organisierten DB-Mitarbeiter befragt, ob sie einem Streik zur Durchsetzung ihrer Forderungen zustimmen.

### **»Stuttgart 21« und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm: Bund, Land, Stadt und DB AG unterzeichnen Vereinbarung**

Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, Baden-Württembergs Ministerpräsident Günther Oettinger, Stuttgarts Oberbürgermeister Wolfgang Schuster und der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Hartmut Mehdorn, haben am 19. Juli 2007 in Berlin ein »Memorandum of Understanding« über die Umsetzung von Infrastrukturprojekten im Südwesten Deutschlands unterzeichnet. Die Finanzierungsmodalitäten zu dem Bahnhofsprojekt »Stuttgart 21« und zur Neubaustrecke von Wendlingen bis Ulm sind im »Memorandum of Understanding« festgehalten. Mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 4,8 Mrd. € soll die neue Verbindung den Anschluss an das nationale und internationale Hochgeschwindigkeitsnetz sichern.

### **Weitere Veränderungen im Beteiligungsbereich**

Am 20. Juli 2007 haben wir den Vertrag zum Erwerb der Mehrheit an der English Welsh & Scottish Railway Limited (EWS) unterzeichnet. Zudem haben wir am 26. Juli 2007 den Vertrag zum Erwerb der Mehrheit an der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales (Transfesa) unterzeichnet. Der Erwerb der Beteiligungen steht unter dem Vorbehalt der notwendigen behördlichen Zustimmungen. Der DB-Konzern wird mit diesen beiden Akquisitionen seine Position als führendes Unternehmen im europäischen Schienengüterverkehr in Europa ausbauen und einen wesentlichen Beitrag zur Optimierung des Güterverkehrs in Europa leisten können.

Im Stadtverkehr haben wir die dänische Busgesellschaft Pan Bus, Viborg/Dänemark, übernommen. Pan Bus betreibt mit 120 Mitarbeitern und 58 Bussen Stadt- und Regionalverkehre in Viborg und Limfjord. Der Kaufvertrag wurde am 31. Juli 2007 unterzeichnet.

Im Geschäftsfeld Schenker planen wir, die spanische Logistikgruppe Spain-TIR zu 100% zu übernehmen. Eine entsprechende Vereinbarung ist am 2. August 2007 mit den Anteilseignern unterzeichnet worden. Vorbehaltlich der erforderlichen behördlichen Zustimmungen wird Schenker mit dieser Akquisition sein europäisches Landverkehrsnetz weiter ausbauen.

### **Standard & Poor's bestätigt Rating-Einstufungen der DB AG**

Am 31. Juli 2007 hat Standard & Poor's seine Rating-Einstufungen der DB AG (AA/negativ/A-1+) bestätigt.

## **Ausblick**

### **Konjunkturelle Aussichten**

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

Die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft dürfte im laufenden Geschäftsjahr mit kaum verminderter Dynamik anhalten. Während das Wirtschaftswachstum in den USA voraussichtlich um etwa einen Prozentpunkt geringer ausfallen dürfte als im Vorjahr, wird sich die positive Entwicklung im asiatischen Raum ungebremst fortsetzen. In Japan sollte sich die wirtschaftliche Expansion auf dem Vorjahresniveau bewegen, zunehmend getragen von den Konsumausgaben der privaten Haushalte. In China wird das Expansionstempo sein hohes Niveau beibehalten. Es wird gestützt von einem beschleunigt zunehmenden privaten Konsum und einem anhaltend starken Außenhandel. Das Entwicklungstempo in den übrigen ostasiatischen Ländern wird sich kaum verlangsamen.

Im Euro-Raum dürfte die wirtschaftliche Expansion kräftig bleiben. Die Dynamik wird etwa der des Vorjahres entsprechen. Eine anziehende Kapazitätsauslastung und eine gute Gewinnlage der Unternehmen sprechen für weiter deutlich steigende Investitionen. Für den privaten Verbrauch ist eine relativ robuste Entwicklung wahrscheinlich. Die verfügbaren Realeinkommen werden merklich steigen, gestützt von Beschäftigungszuwächsen und höheren Lohnabschlüssen. In den EU-Mitgliedsländern Ost- und Mitteleuropas erwarten wir ein Wachstum des Bruttoinlandsprodukts weiterhin deutlich über dem EU-Durchschnitt.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2007 vorliegenden Prognosen eine Fortsetzung des Aufschwungs erwarten. Das BIP wird im Jahresdurchschnitt um gut 2,5 % zunehmen. Wesentliche Triebkraft bleiben die Ausrüstungsinvestitionen. Die privaten Konsumausgaben ziehen nach der leichten Wachstumsdelle zu Jahresbeginn infolge des realen Einkommensanstiegs wieder an. Der Außenhandel sollte sein hohes Wachstumstempo halten können.

### Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Im Jahr 2007 werden sich die volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland gegenüber dem Vorjahr insgesamt leicht verbessern.

Vor diesem Hintergrund erwarten wir bei der Verkehrsleistung im deutschen Personenverkehrsmarkt nach Jahren des Rückgangs wieder eine Stabilisierung. Die Nachfrage des motorisierten Individualverkehrs (MIV) dürfte nicht weiter sinken und in etwa das Vorjahresniveau erreichen. Der Schienenverkehr in Deutschland und der innerdeutsche Luftverkehr dürften dagegen jeweils um etwa 2% wachsen.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt werden sich die positiven Konjunkturimpulse im Jahr 2007 etwas verstärken. Insbesondere der anhaltend kräftige Außenhandel wird das Wachstum stützen. Für die Entwicklung des Gesamtmarkts erwarten wir eine mit rund 7,5 % gegenüber dem Vorjahr leicht beschleunigte Wachstumsdynamik. Sowohl der Straßen- als auch der Schienengüterverkehr werden hiervon überdurchschnittlich profitieren können.

Unsere Einschätzung der internationalen Transport- und Logistikmärkte bleibt gegenüber dem Geschäftsbericht 2006 unverändert.

### Erwartete Geschäftsentwicklung

Angesichts der erfreulichen Entwicklung im bisherigen Jahresverlauf und der anhaltend positiven Entwicklung in unserem wirtschaftlichen Umfeld sehen wir im Vergleich zu der im März 2007 abgegebenen Prognose eine positivere Geschäftsentwicklung im Geschäftsjahr 2007. Diese Prognose steht unter dem Vorbehalt, dass Arbeitskämpfmaßnahmen im zweiten Halbjahr 2007 ausbleiben. Ein eventueller Streik könnte unsere Aktivitäten im Schienenverkehr erheblich beeinträchtigen.

- **Umsatz:** Auf Basis aktueller Einschätzungen rechnen wir für das laufende Geschäftsjahr mit einem weiteren Umsatzzanstieg auf vergleichbarer Basis in einer Größenordnung von rund 5%.
- **EBIT vor Sondereffekten:** Angesichts der erfreulichen Entwicklung im ersten Halbjahr sowie der aktualisierten Erwartungen für die zweite Jahreshälfte halten wir für das Geschäftsjahr 2007 nunmehr ein EBIT vor Sondereffekten von rund 2,4 Mrd. € für möglich.
- **ROCE:** Auf Basis einer leichten Zunahme des Capital Employed und der vorgenannten Prognose für das EBIT vor Sondereffekten dürfte der ROCE eine Größenordnung von rund 8% erreichen.
- **Brutto-Investitionen:** Das Investitionsvolumen wird im Geschäftsjahr 2007 voraussichtlich auf Höhe des Vorjahresniveaus liegen.
- **Netto-Verschuldung:** Wir gehen davon aus, dass die Investitionsprogramme – unter Berücksichtigung der Infrastrukturfinanzierung durch Dritte – vollständig aus der Innenfinanzierung gestaltet werden können. Die Veränderungen im Konzernportfolio werden sich voraussichtlich im Geschäftsjahr 2007 in Bezug auf den Finanzmittelzu- beziehungsweise -abfluss in etwa ausgleichen, sodass sich hieraus kein Effekt auf die Verschuldung ergeben sollte. Aus dem operativen Geschäft erwarten wir zudem freie Mittel zur Reduzierung der Verschuldung.

Auch die Entwicklung in den einzelnen Geschäftsfeldern dürfte unter Berücksichtigung der genannten Vorbehalte erfreulicher verlaufen als bisher erwartet. So gehen wir nun davon aus, in allen Geschäftsfeldern Umsatz- und Ergebnisverbesserungen im Vergleich zum Geschäftsjahr 2006 realisieren zu können.

**Zukunftsbezogene Aussagen**

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

# Konzernzwischenabschluss (ungeprüft)

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni in Mio. €	2007	2006
Umsatzerlöse	15.334	14.491
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	921	849
Gesamtleistung	16.255	15.340
Sonstige betriebliche Erträge	883	882
Materialaufwand	-8.213	-7.954
Personalaufwand	-4.785	-4.698
Abschreibungen	-1.308	-1.336
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.480	-1.298
<b>Operatives Ergebnis (EBIT)</b>	<b>1.352</b>	<b>936</b>
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	12	5
Zinsergebnis	-454	-454
Übriges Finanzergebnis	1	4
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-441</b>	<b>-445</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>911</b>	<b>491</b>
Ertragsteuern	-43	133
<b>Ergebnis</b>	<b>868</b>	<b>624</b>
Ergebnis anteilig zugerechnet den:		
Aktionären der Deutschen Bahn AG	868	617
anderen Gesellschaftern	0	7
<b>Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)</b>		
unverwässert	2,02	1,43
verwässert	2,02	1,43

## Konzern-Bilanz

### Aktiva

in Mio. €	30.06.2007	31.12.2006	30.06.2006
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Sachanlagen	39.361	39.462	39.963
Immaterielle Vermögenswerte	1.578	1.619	1.588
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	186	178	183
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	167	150	150
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	124	128	117
Derivative Finanzinstrumente	33	23	79
Aktive latente Steuern	1.871	1.800	1.717
	<b>43.320</b>	<b>43.360</b>	<b>43.797</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	781	710	753
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.587	3.192	3.166
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	674	643	877
Forderungen aus Ertragsteuern	68	83	90
Derivative Finanzinstrumente	19	7	33
Flüssige Mittel	922	295	495
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	147	150	146
	<b>6.198</b>	<b>5.080</b>	<b>5.561</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>49.518</b>	<b>48.440</b>	<b>49.358</b>



## Passiva

in Mio. €	30.06.2007	31.12.2006	30.06.2006
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	5.302	5.265	5.322
Erwirtschaftete Ergebnisse	2.612	1.743	701
<b>Eigenkapital der Konzernaktionäre</b>	<b>10.064</b>	<b>9.158</b>	<b>8.173</b>
Anteile anderer Gesellschafter	44	56	49
	<b>10.108</b>	<b>9.214</b>	<b>8.222</b>
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>			
Finanzschulden	16.004	17.165	18.447
Übrige Verbindlichkeiten	395	437	430
Derivative Finanzinstrumente	246	207	386
Pensionsverpflichtungen	1.558	1.514	1.484
Sonstige Rückstellungen	3.989	3.993	4.092
Passive Abgrenzungen	2.759	2.931	3.142
Passive latente Steuern	74	72	51
	<b>25.025</b>	<b>26.319</b>	<b>28.032</b>
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>			
Finanzschulden	3.846	2.716	2.731
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.782	3.568	3.416
Sonstige Verbindlichkeiten	3.570	3.411	3.937
Ertragsteuerschulden	163	80	65
Derivative Finanzinstrumente	212	258	77
Sonstige Rückstellungen	2.334	2.395	2.481
Passive Abgrenzungen	478	476	397
Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	0	3	0
	<b>14.385</b>	<b>12.907</b>	<b>13.104</b>
<b>Bilanzsumme</b>	<b>49.518</b>	<b>48.440</b>	<b>49.358</b>

## Konzern-Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni in Mio. €	2007	2006
Ergebnis vor Steuern	911	491
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.308	1.336
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	-14	-16
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	-13	-18
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen	-30	-26
Zins- und Dividendenerträge	-179	-196
Zinsaufwendungen	629	642
Fremdwährungsergebnis	2	4
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	-12	-5
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	-23	-61
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	-530	-207
Veränderung der Verbindlichkeiten und der passiven Abgrenzungsposten	80	168
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel	2.129	2.112
Erhaltene Zinsen	18	31
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen	6	8
Gezahlte Zinsen	-424	-490
Gezahlte Ertragsteuern	-40	-43
<b>Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit</b>	<b>1.689</b>	<b>1.618</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	194	178
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	-2.834	-2.372
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	1.555	916
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	-47	-314
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten	17	30
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	-10	-49
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel	24	20
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel	-16	-939
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen	0	2
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen	-2	-2
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>	<b>-1.119</b>	<b>-2.530</b>
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen	-16	-28
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	0	965
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen	-453	0
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes	32	20
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes	-12	-357
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper	834	832
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper	-344	-327
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>	<b>41</b>	<b>1.105</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel</b>	<b>611</b>	<b>193</b>
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	295	305
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel	17	0
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	-1	-3
<b>Flüssige Mittel am Ende der Periode</b>	<b>922</b>	<b>495</b>

## Konzern-Eigenkapitalspiegel

in Mio. €

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Rücklagen		Sonstige Veränderungen	Summe Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Konzernaktionäre	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
				Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges						
Stand am 01.01.2007	2.150	5.310	-20	0	-26	1	5.265	1.743	9.158	56	9.214
+ Kapitaleinzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
+/- Währungsänderungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
+/- Übrige											
Veränderungen	0	0	0	0	33	4	37	1	38	-12	26
+/- Jahresergebnis	0	0	0	0	0	0	0	868	868	0	868
<b>Stand am 30.06.2007</b>	<b>2.150</b>	<b>5.310</b>	<b>-20</b>	<b>0</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>5.302</b>	<b>2.612</b>	<b>10.064</b>	<b>44</b>	<b>10.108</b>

in Mio. €

	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Rücklagen		Sonstige Veränderungen	Summe Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Konzernaktionäre	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
				Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges						
Stand am 01.01.2006	2.150	5.310	-17	0	-35	1	5.259	84	7.493	182	7.675
+ Kapitaleinzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
+/- Währungsänderungen	0	0	40	0	0	0	40	0	40	0	40
+/- Übrige											
Veränderungen	0	0	0	0	23	0	23	0	23	-140	-117
+/- Jahresergebnis	0	0	0	0	0	0	0	617	617	7	624
<b>Stand am 30.06.2006</b>	<b>2.150</b>	<b>5.310</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>-12</b>	<b>1</b>	<b>5.322</b>	<b>701</b>	<b>8.173</b>	<b>49</b>	<b>8.222</b>

## Segmentinformationen

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni/Zum 30. Juni

in Mio. €

	Fernverkehr		Regio		Stadtverkehr		Schienengüterverkehr		Schenker	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Segmenterlöse										
externe Umsatzerlöse	1.623	1.582	3.270	3.220	929	870	1.932	1.837	6.777	6.268
externe übrige Segmenterlöse	52	35	49	74	28	22	80	83	43	38
interne Segmenterlöse	90	82	61	70	33	32	243	204	8	7
Summe Segmenterlöse	1.765	1.699	3.380	3.364	990	924	2.255	2.124	6.828	6.313
Segmentergebnis (EBIT)	86	58	416	406	91	50	200	134	192	174
Zinsergebnis										
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	0	0	9	0	0	2
Übriges Finanzergebnis										
Ergebnis vor Ertragsteuern										
Ertragsteuern										
Ergebnis										
Segmentvermögen <sup>1), 4)</sup>	3.295	3.530	4.831	4.891	1.457	1.514	3.263	3.096	4.989	4.669
Anteile an At-Equity-Beteiligungen <sup>1)</sup>	0	0	1	6	2	1	20	9	6	7
Gesamtvermögen <sup>1)</sup>	3.295	3.530	4.832	4.897	1.459	1.515	3.283	3.105	4.995	4.676
davon Goodwill	(0)	(0)	(1)	(0)	(5)	(0)	(171)	(170)	(855)	(878)
Segmentsschulden <sup>1), 4), 5)</sup>	928	918	1.378	1.531	400	438	1.653	1.671	2.522	2.350
Segmentgesamtinvestitionen	76	170	327	243	24	18	79	74	92	916
Anlagenzugänge aus Unternehmenserwerben	0	0	0	0	15	0	5	6	3	839
Anlagenzugänge aus Brutto-Investitionen	76	170	327	243	9	18	74	68	89	77
Erhaltene Investitionszuschüsse	-7	0	-34	-6	-3	-1	0	0	0	0
Netto-Investitionen	69	170	293	237	6	17	74	68	89	77
Planmäßige Abschreibungen <sup>2)</sup>	177	183	196	199	71	74	112	111	80	70
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen <sup>2)</sup>	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0
Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen <sup>2)</sup>	1	1	2	3	0	0	1	0	19	6
Sonstige nicht zahlungswirksame Erträge <sup>2)</sup>	8	6	6	9	4	1	12	1	1	1
Mitarbeiter <sup>3)</sup>	14.827	14.795	25.413	26.390	12.209	12.307	24.275	24.573	56.499	52.480

<sup>1)</sup> Das Segmentvermögen, die Anteile an assoziierten Unternehmen und die Segmentverbindlichkeiten werden stichtagsbezogen angegeben. Die übrigen Positionen werden zeitraumbezogen ausgewiesen. In den Anteilen an At-Equity-Beteiligungen sind auch die zum 1. April 2006 reklassifizierten Anteile an der Scandlines AG in Höhe von 147 Mio. € enthalten.

<sup>2)</sup> Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten und werden separat zusätzlich angegeben.

### Segmentinformationen nach Regionen

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni/Zum 30. Juni in Mio. €

	Inland	
	2007	2006
Segmenterlöse mit Dritten <sup>1)</sup>	10.997	10.479
davon Umsatzerlöse <sup>1)</sup>	(10.134)	(9.639)
Segmentvermögen	43.289	43.565
Netto-Investitionen	1.221	1.405

<sup>1)</sup> Vorjahresbeträge wurden angepasst.

	Netz		Personenbahnhöfe		Dienstleistungen		Beteiligungen/ Sonstige		Sonstige Aktivitäten/ Konsolidierung		DB-Konzern	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006 <sup>5)</sup>	2007	2006	2007	2006
	285	265	173	156	39	43	306	250	0	0	15.334	14.491
	244	239	45	30	92	98	250	263	0	0	883	882
	1.881	1.808	321	307	1.187	1.012	1.987	1.719	-5.811	-5.241	0	0
	2.410	2.312	539	493	1.318	1.153	2.543	2.232	-5.811	-5.241	16.217	15.373
	294	147	103	78	98	69	30	100	-158	-280	1.352	936
											-454	-454
	0	0	0	0	1	0	2	3	0	0	12	5
											1	4
											911	491
											-43	133
											868	624
	21.023	21.245	3.386	3.383	1.131	1.130	5.857	5.788	-46	-218	49.186	49.028
	0	0	0	0	7	1	297	306	0	0	333	330
	21.023	21.245	3.386	3.383	1.138	1.131	6.154	6.094	-46	-218	49.519	49.358
	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(-2)	(1.032)	(1.046)
	2.644	2.475	449	467	866	879	6.586	7.347	21.984	23.060	39.410	41.136
	1.917	1.366	182	277	99	94	61	86	0	-27	2.857	3.217
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	23	845
	1.917	1.366	182	277	99	94	61	86	0	-27	2.834	2.372
	-1.418	-797	-77	-103	-1	0	-15	-9	0	0	-1.555	-916
	499	569	105	174	98	94	46	77	0	-27	1.279	1.456
	476	464	68	62	83	86	73	81	-13	-13	1.323	1.317
	-15	15	0	0	0	2	0	0	0	0	-15	19
	16	9	4	2	2	2	11	12	0	0	56	35
	29	35	3	18	3	6	13	19	0	0	79	96
	40.730	42.290	4.579	4.639	26.821	26.853	25.542	24.598	0	0	230.895	228.925

<sup>3)</sup> Die Mitarbeiterzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende zum 30. Juni an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitkräfte umgerechnet).

<sup>4)</sup> Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen beziehungsweise den Segmentschulden zugerechnet.

<sup>5)</sup> Vorjahresbeträge wurden angepasst.

Übriges Europa		Nordamerika		Asien/Pazifik		Übrige Welt		Überleitung		DB-Konzern	
2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
3.213	2.919	874	865	975	1.028	158	82	0	0	16.217	15.373
(3.193)	(2.877)	(874)	(865)	(975)	(1.028)	(158)	(82)	(0)	(0)	(15.334)	(14.491)
2.659	2.628	579	801	1.203	789	123	67	1.333	1.178	49.186	49.028
40	38	6	8	10	11	2	1	0	-7	1.279	1.456

## Grundlagen und Methoden

Der ungeprüfte Zwischenabschluss zum 30. Juni 2007 wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS) und deren Auslegung durch das International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC), wie sie in der EU anzuwenden sind, erstellt. Der IAS 34 (Interim Financial Reporting) wurde beachtet. Die dem Konzernabschluss 2006 zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden für den vorliegenden Zwischenabschluss stetig angewendet.

Zu folgenden neuen Standards, Interpretationen und Änderungen der IAS-/IFRS-Standards, die innerhalb des Berichtszeitraums verpflichtend anzuwenden sind, geben wir folgende Erläuterungen:

- IFRS 7: Financial Instruments: Disclosures
- IFRIC 7: Applying the Restatement Approach under IAS 29, Financial Reporting in Hyperinflationary Economies
- IFRIC 8: Scope of IFRS 2
- IFRIC 10: Interim Financial Reporting and Impairment

Mit der Einführung des IFRS 7 werden die Angabepflichten zu den Finanzinstrumenten sowohl von Industrieunternehmen als auch von Banken und ähnlichen Finanzinstitutionen neu geregelt. Die bisher in IAS 30 (Angaben im Abschluss von Banken und ähnlichen Finanzinstitutionen) und IAS 32 (Finanzinstrumente: Angaben und Darstellung) enthaltenen Angabepflichten werden durch IFRS 7 ersetzt und ergänzt; sie gelten künftig branchenunabhängig. Die neuen Regelungen werden zu einer deutlichen Ausweitung der Anhangangaben zu den Finanzinstrumenten im Konzernabschluss führen.

IFRIC 7 gibt Hinweise zur Anwendung von IAS 29 in einer Berichtsperiode, in der die funktionale Währung hyperinflationär wird. Die Anwendung des IFRIC 7 hat keine Auswirkung auf den Konzern-Zwischenbericht.

IFRIC 8 regelt, ob IFRS 2 auch in den Fällen anzuwenden ist, in denen die Gegenleistung für ausgegebene Anteile nicht eindeutig zu bestimmen ist beziehungsweise unter dem Wert der ausgegebenen Anteile liegt. Die Anwendung des IFRIC 8 hat keine Auswirkung auf den Konzern-Zwischenbericht.

Nach IFRIC 10 ist es nicht zulässig, Wertminderungen, die in einer Zwischenberichtsperiode auf den Goodwill vorgenommen wurden, auf Investitionen in Eigenkapitalinstrumente und auf finanzielle Vermögenswerte, die zu Anschaffungskosten bewertet wurden, zu einem späteren Bilanzstichtag rückgängig zu machen. IFRIC 10 hatte im Konzern-Zwischenbericht keine Auswirkungen.

### Veränderungen in der Segmentzuordnung

Mit Wirkung zum 1. Januar 2007 wurden das bisherige Segment Railion und verkehrsträgerbezogene Aktivitäten der Stinnes-Gruppe, die bisher dem Segment Beteiligungen/Sonstige zugeordnet waren, zum Segment Schienengüterverkehr zusammengefasst. Die Vorjahresbeträge wurden entsprechend angepasst. Die Anpassungsbeträge waren von untergeordneter Bedeutung.

### Veränderungen im Konzern

Der Vollkonsolidierungskreis der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat sich wie folgt entwickelt:

Zum 30. Juni 2007	Inland	Ausland	Gesamt
Anzahl			
<b>Voll konsolidierte Tochtergesellschaften</b>			
Stand zum 01. 01. <sup>1)</sup>	159	286	445
Zugänge	0	4	4
Abgänge <sup>2)</sup>	7	11	18
Zugang aus Änderung der Einbeziehungsart	27	16	43
Abgang aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0
<b>Stand zum 30. 06.</b>	<b>179</b>	<b>295</b>	<b>474</b>

<sup>1)</sup> Vorjahreszahl wurde angepasst; Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben sich hieraus nicht

<sup>2)</sup> Einschließlich zehn Abgängen aus konzerninternen Verschmelzungen

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis handelt es sich um drei im Berichtszeitraum neu gegründete sowie um eine erworbene Gesellschaft mit Anschaffungskosten von insgesamt 0,4 Mio. €; Goodwills sind hierbei nicht entstanden.

Die Zugänge aus der Änderung der Einbeziehungsart betreffen grundsätzlich Gesellschaften, die bisher zu fortgeführten Anschaffungskosten (Buchwerte insgesamt 14 Mio. €) bilanziert wurden.

Die folgende Übersicht zeigt zusammengefasst die wesentlichen Auswirkungen auf die Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung aus den gegenüber dem Vorjahreszeitraum eingetretenen Veränderungen des Konsolidierungskreises:

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni in Mio. €			
	2007	Davon aus Konsolidierungs- kreiszugängen 2007	Beiträge für Konsolidierungs- kreisabgänge 2006
Umsatzerlöse	15.334	(56)	-31
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	921	(0)	-1
Gesamtleistung	16.255	(56)	-32
Sonstige betriebliche Erträge	883	(1)	-2
Materialaufwand	-8.213	(-46)	12
Personalaufwand	-4.785	(-7)	13
Abschreibungen	-1.308	(-1)	1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-1.480	(-1)	3
<b>Operatives Ergebnis (EBIT)</b>	<b>1.352</b>	<b>(2)</b>	<b>-5</b>
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	12	(0)	0
Zinsergebnis	-454	(0)	0
Übriges Finanzergebnis	1	(0)	2
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-441</b>	<b>(0)</b>	<b>2</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>911</b>	<b>(2)</b>	<b>-3</b>
davon Ergebnis aus dem Abgang nicht fortzuführender Aktivitäten	(0)	(0)	0
Ertragsteuern	-43	(0)	2
<b>Ergebnis</b>	<b>868</b>	<b>(2)</b>	<b>-1</b>

Die bis zum Dekonsolidierungszeitpunkt einbezogenen Umsätze und Jahresergebnisse stellen sich wie folgt dar: Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 56 Mio. € betreffen mit 24 Mio. € die Fertrans AG, mit 12 Mio. € die Fertrans GmbH sowie mit 20 Mio. € die Regionalbus Braunschweig GmbH – RBB.

Die im Berichtszeitraum eingetretenen Abgänge aus dem Konsolidierungskreis hatten um insgesamt 31 Mio. € verminderte Umsatzerlöse zur Folge. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um die Verkäufe der Anteile an der Nuclear Cargo + Service GmbH, der Frachtcontor Junge & Co. GmbH einschließlich deren Tochtergesellschaften sowie der Transkem Spedition GmbH.

Die abgegangenen Gesellschaften haben zu folgenden kumulativen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns geführt:

Zum 30. Juni in Mio. €	2007	Davon DB Gesundheit	Davon Nuclear Cargo	Davon Fracht- contor Junge
<b>Veräußerungserlös</b>				
Erhaltene Zahlungen	38	(2)	(20)	(16)
+ Direkt zurechenbare Kosten	0	(0)	(0)	(0)
Gesamter Erlös	38	(2)	(20)	(16)
- In veräußerten Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	14	(2)	(0)	(12)
<b>Zahlungsmittelzufluss durch Desinvestitionen</b>	<b>24</b>	<b>(0)</b>	<b>(20)</b>	<b>(4)</b>



Die bis zum Dekonsolidierungszeitpunkt einbezogenen Umsätze und Jahresergebnisse stellen sich wie folgt dar:

Zum 30. Juni in Mio. €	2007	2006	Davon DB Gesundheit	Davon Nuclear Cargo	Davon Fracht- contor Junge
Umsatzerlöse	0	31	(0)	(21)	(10)
Ergebnis	0	1	(-1)	(-1)	(3)

### Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen bestanden per 30. Juni 2007 in Höhe von 104 Mio. € (zum 31. Dezember 2006: 144 Mio. €). Es handelt sich überwiegend um einen Rückforderungsanspruch auf Erstattung geleisteter Baukostenzuschüsse, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Bilanzstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	30.06.2007	31.12.2006
<b>Eventualschulden aus</b>		
der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	1	1
Gewährleistungsverpflichtungen	0	1
sonstigen Eventualschulden	232	249
<b>Insgesamt</b>	<b>233</b>	<b>251</b>

In den sonstigen Eventualschulden sind unter anderem Risiken aus Rechtsstreitigkeiten berücksichtigt, die aufgrund der erwarteten Eintrittswahrscheinlichkeit von weniger als 50 % nicht als Rückstellungen bilanziert wurden.

Darüber hinaus bestehen zum 30. Juni 2007 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 139 Mio. € (zum 31. Dezember 2006: 142 Mio. €); diese betreffen im Wesentlichen hingebene Zollbürgschaften ausländischer Schenker-Gesellschaften.

### Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Investitionsausgaben, für die zum Bilanzstichtag vertragliche Verpflichtungen bestehen, für die aber noch keine Gegenleistung erbracht wurde, setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	30.06.2007	31.12.2006
Bestellobligo für den Erwerb von		
Sachanlagevermögen	4.713	3.980
Immateriellen Vermögenswerten	1	1
Ausstehende Einlagen	297	305
<b>Insgesamt</b>	<b>5.011</b>	<b>4.286</b>

Die ausstehenden Einlagen betreffen mit 297 Mio. € (zum 31. Dezember 2006: 305 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen an der EUROFIMA. Die Veränderung zum Vorjahresausweis resultiert aus Währungskurseffekten.

### Sonstige Erläuterungen

Im ersten Halbjahr 2007 wurde eine fällig gewordene Anleihe der DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, über 750 Mio. CHF getilgt.

Am 6. Juli 2007 hat der Bundesrat dem am 25. Mai 2007 vom Bundestag verabschiedeten Unternehmensteuerreformgesetz 2008 zugestimmt. Die Ertragsteuerbelastung von Kapitalgesellschaften in Deutschland wird sich von derzeit rund 40 % mit In-Kraft-Treten des Gesetzes ab 2008 auf rund 30 % reduzieren. Würde der Steuersatz von 30 % auf die zum 30. Juni 2007 ermittelten temporären Differenzen und Verlustvorträge angewendet werden, würde dies zu einem latenten Steueraufwand von etwa 430 Mio. € führen.

Weitere Auswirkungen der Unternehmensteuerreform 2008 auf den DB-Konzern sind noch nicht abschätzbar.

### Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 9. Juli 2007 hat die DB AG mit der Tarifgemeinschaft aus Transnet und Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) einen Tarifabschluss für 134.000 Beschäftigte der DB AG vereinbart. Dieser umfasst – bei einer Laufzeit vom 1. Juli 2007 bis 31. Januar 2009 – eine Erhöhung des Tabellenentgelts zum 1. Januar 2008 von 4,5 % sowie eine Sonderzahlung für Juli bis Dezember 2007 von 600 € pro Mitarbeiter.

Am 19. Juli 2007 haben Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee, Baden-Württembergs Ministerpräsident Günther Oettinger, Stuttgarts Oberbürgermeister Wolfgang Schuster und der Vorstandsvorsitzende der DB AG, Hartmut Mehdorn ein »Memorandum of Understanding« über die Umsetzung von Infrastrukturprojekten im Südwesten Deutschlands unterzeichnet. Darin sind die Finanzierungsmodalitäten zu dem Bahnhofsprojekt »Stuttgart 21« und zur Neubaustrecke von Wendlingen bis Ulm festgehalten. Das Gesamtinvestitionsvolumen beträgt 4,8 Mrd. €.

Mit Vertrag vom 20. Juli 2007 hat die DB AG die Mehrheit an der English Welsh & Scottish Railway Limited (EWS) erworben.

Die DB AG hat am 26. Juli 2007 einen Vertrag zum Erwerb der Mehrheit der Anteile an der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales (Transfesa) unterzeichnet. Dieser Erwerb steht noch unter dem Vorbehalt der notwendigen behördlichen Zustimmungen.

DB Stadtverkehr übernimmt die dänische Busgesellschaft Pan Bus, Viborg/Dänemark. Pan Bus betreibt mit 120 Mitarbeitern und 58 Bussen Stadt- und Regionalverkehre in Viborg und Limfjord. Der zwischen Pan Bus und dem Stadtverkehrsunternehmen AK Busser A/S – einem Unternehmen der DB-Tochtergesellschaft Autokraft GmbH – sowie der dänischen Busgesellschaft Abildskou geschlossene Kaufvertrag wurde am 31. Juli 2007 unterzeichnet.

Die DB-Tochter Schenker plant, die spanische Logistikgruppe Spain-TIR zu 100 % zu übernehmen. Anfang August 2007 ist eine entsprechende Vereinbarung mit den Anteilseignern unterzeichnet worden. Vorbehaltlich der erforderlichen behördlichen Zustimmungen wird Schenker mit dieser Akquisition das europäische Landverkehrsnetz weiter ausbauen.

## **Finanztermine**

**31. März 2008** Bilanzpressekonferenz/Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2007

## **Kontaktinformationen**

### **Investor Relations**

Telefon: +49 (0) 30 297-6 16 66

Telefax: +49 (0) 30 297-6 19 59

E-Mail: [investor.relations@bahn.de](mailto:investor.relations@bahn.de)

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

Dieser Zwischenbericht sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar.  
Dieser Zwischenbericht erscheint ebenfalls in englischer Sprache.

### **Konzernkommunikation**

Telefon: +49 (0) 30 297-6 11 31

Telefax: +49 (0) 30 297-6 19 19

E-Mail: [medienbetreuung@bahn.de](mailto:medienbetreuung@bahn.de)

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

### **DB-Telefonauskunft**

Für allgemeine telefonische Auskünfte steht Ihnen die Telefonauskunft der Deutschen Bahn unter der Rufnummer +49 (0) 30 297-0 zur Verfügung.

### **ReiseService**

Über die Rufnummer 11 8 61 (3 ct/Sek. aus dem deutschen Festnetz) können Sie beim ReiseService 24 Stunden an 365 Tagen allgemeine Auskünfte über Zugverbindungen und Fahrpreise im In- und Ausland erhalten sowie Fahrkarten und Reservierungen buchen.

## **Impressum**

### **Redaktion**

Deutsche Bahn AG,  
Investor Relations

### **Produktionskoordination/ Beratung**

Mentor Werbeberatung  
H.-J. Dietz, Kelkheim

### **Gestaltung/DTP**

Studio Delhi  
Konzept und Design, Mainz

### **Lithografie**

Koch Lichtsatz und Scan,  
Wiesbaden

### **Druck**

Druckerei und Verlag  
Klaus Koch, Wiesbaden

### **Bildnachweis**

Deutsche Bahn  
DB AG/Lautenschläger



---

**Deutsche Bahn AG**  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

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