



Deutsche Bahn AG
**Lagebericht und
Jahresabschluss 2008**

LAGEBERICHT

Überblick

In der Konzernstruktur des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) haben die Deutsche Bahn AG (DB AG) und die DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) – eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB AG – beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding. Nach der im Berichtsjahr erfolgten Umstrukturierung führt die DB AG die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Energie und DB Netze Personenbahnhöfe direkt. Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind in dem Teilkonzern DB Mobility Logistics unter der Führung der DB ML AG gebündelt und werden dort geführt. Eine sehr enge Abstimmung zwischen den Vorständen der DB AG und der DB ML AG wird durch einen Integrationsausschuss sowie durch die Personenidentität des Vorstandsvorsitzenden und des Finanzvorstands sichergestellt. So können weiterhin Synergien zwischen den einzelnen Gesellschaften realisiert werden. Die operativen Geschäftsaufgaben werden von den Geschäftsfeldern wahrgenommen. Komplettiert wird die Struktur durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen.

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wird maßgeblich durch die Entwicklung des Gesamtkonzerns geprägt. Das Geschäftsjahr 2008 verlief für den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder in einem sehr herausfordernden Umfeld. War die erste Jahreshälfte noch geprägt von den Folgen der Tarifauseinandersetzung und sehr stark steigenden Energiepreisen, rückten im zweiten Halbjahr die sich zunehmend beschleunigende weltweite konjunkturelle Abkühlung und die Folgen der Finanzkrise in den Vordergrund.

Trotz der schwierigen Umfeldbedingungen verlief das Berichtsjahr insgesamt erfreulich. Der DB-Konzern konnte damit die erfolgreiche Entwicklung der Vorjahre mit weiteren Verbesserungen von Umsatz, operativem Ergebnis und Wertmanagementkennziffern fortsetzen. Die jeweiligen Steigerungsraten lagen dabei allerdings nicht mehr auf dem sehr hohen Niveau der Vorjahre.

Die Finanzkrise und die damit einhergehenden signifikanten Kursrückgänge an allen großen Wertpapierbörsen führten auch zu einer Verschiebung der geplanten Teilprivatisierung der DB ML AG, deren Börsengang im Berichtsjahr vorbereitet worden ist. Im Rahmen dieser Vorbereitungen wurde auch die DB-konzerninterne Struktur angepasst.

VERKAUF VON ANTEILEN AN DER DB ML AG VORBEREITET

Der Deutsche Bundestag hat am 30. Mai 2008 dem Antrag der Regierungsfractionen »Zukunft der Bahn, Bahn der Zukunft – Die Bahnreform weiterentwickeln« mit großer Mehrheit zugestimmt. Ende April hatte das Bundeskabinett die Eckdaten für eine Teilprivatisierung festgelegt. Bis zu 24,9 % der DB ML AG können danach privatisiert werden.

In seiner Sitzung am 25. Juni 2008 hat der Aufsichtsrat der DB AG dem mit dem Bund ausgehandelten Beteiligungsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der DB AG und der DB ML AG zugestimmt. Damit sind nach der Übertragung von Beteiligungen und Konzernfunktionen von der DB AG auf die DB ML AG die grundsätzlichen strukturellen und gesellschaftsrechtlichen Voraussetzungen für die geplante Teilprivatisierung der DB ML AG geschaffen worden.

Der für Ende Oktober 2008 vorgesehene Börsengang der DB ML AG ist wegen der Turbulenzen an den internationalen Finanzmärkten verschoben worden.

Geschäfts- und Rahmenbedingungen

VERÄNDERUNGEN IM DB-KONZERN

GESELLSCHAFTSRECHTLICHE VERÄNDERUNGEN

Grundlage der im Berichtsjahr erfolgten Umstrukturierung des DB-Konzerns ist ein Ausgliederungs- und Übernahmevertrag, der am 16. Mai 2008 zwischen der DB AG und der DB ML AG geschlossen wurde. Die DB ML AG firmierte vormals als Stinnes AG. Die Umfirmierung der Stinnes AG fand am 30. Januar 2008 statt. Die Eintragung im Handelsregister erfolgte am 1. Februar 2008. Alleiniger Anteilseigner der DB ML AG ist die DB AG nach der mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2008 vorgenommenen Verschmelzung der DB Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH, deren Anteile zu 100 % von der DB AG gehalten wurden, auf die DB AG.

Nach dem Ausgliederungs- und Übernahmevertrag erfolgte die Ausgliederung der von der DB AG direkt gehaltenen Aktivitäten des geplanten DB ML-Konzerns im Wege der Gesamtrechtsnachfolge auf die DB ML AG. Dabei handelte es sich um die Übertragungen der zugeordneten Obergesellschaften beziehungsweise sonstiger Tochtergesellschaften und Minderheitsbeteiligungen, die noch nicht unter der DB ML AG zusammengefasst waren. Übertragen wurden demzufolge die Beteiligungsgesellschaften der Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Bahn Stadtverkehr, DB Dienstleistungen sowie wesentliche Gruppen- und Servicefunktionen der DB AG und weitere Beteiligungsgesellschaften, die in Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit des DB-Konzerns stehen.

Damit wurden die Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Bahn Stadtverkehr, DB Schenker Logistics, DB Schenker Rail, DB Dienstleistungen sowie wesentliche Gruppen- und Servicefunktionen und weitere Beteiligungsgesellschaften unter Führung der DB ML AG zusammengefasst. Am 2. Juni 2008 sind die entsprechenden Übertragungen von Beteiligungen und Konzernfunktionen von der DB AG auf die DB ML AG mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2008 erfolgt.

Mit den Beschlüssen von Bundesregierung und Bundestag zur Teilprivatisierung der DB AG ist die Möglichkeit geschaffen worden, private Investoren an der DB ML AG zu beteiligen. Die verabschiedeten Eckpunkte sehen vor, dass bis zu 24,9 % der Anteile an der DB ML AG privatisiert werden können und demzufolge mindestens 75,1 % der Anteile an der DB ML AG im Eigentum der DB AG verbleiben. Diese hält auch weiterhin 100 % der Anteile der DB-Konzerngesellschaften in den Geschäftsfeldern DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie.

Das vorgesehene Privatisierungsmodell erhält den integrierten DB-Konzern und damit auch den einheitlichen DB-Konzernarbeitsmarkt.

WESENTLICHE M&A-TRANSAKTIONEN IM DB-KONZERN

Auch im Berichtsjahr hat der DB-Konzern durch M & A-Transaktionen sein organisches Wachstum ergänzt. Der Fokus lag dabei auf einer Verstärkung unserer Marktpositionen in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio, DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics. Hinzu kamen erneut Desinvestments im Nicht-Kerngeschäft.

Ungeachtet unserer breiten Marktpräsenz und Beobachtung von Akquisitionsmöglichkeiten in den für den DB-Konzern definierten Zielmärkten haben wir uns auch im Berichtsjahr nur selektiv und unter Beachtung unserer strategischen und finanzwirtschaftlichen Ziele an entsprechenden Verfahren beteiligt.

Zu den wesentlichen Transaktionen im Berichtsjahr gehörten:

- /// JOINT VENTURE MIT GREEN CARGO: Im März 2008 ist nach Freigabe durch die zuständigen Kartellbehörden die schwedische Güterbahn Green Cargo AB, Stockholm/Schweden, mit einem Anteil von 49 % als Partner in die bisherige Railion Danmark A/S, Glostrup/Dänemark, eingetreten. Diese wurde zugleich neu als gemeinsame Produktionsgesellschaft für Skandinavien ausgerichtet und in DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark, umfirmiert. Die Vertriebsaktivitäten verbleiben in Form der ausgegründeten DB Schenker Rail Danmark Services A/S, Taastrup/Dänemark, zu 100 % im Eigentum des DB-Konzerns. Die DB Schenker Rail Scandinavia trägt so dazu bei, Zugverkehre für unsere Kunden zwischen Skandinavien und Mitteleuropa durch den Einsatz durchgehender Züge leistungsfähiger und effizienter zu gestalten. Beide Anteilseigner übernehmen Investitionen in moderne, mehrsystemfähige Lokomotiven.
- /// AKQUISITION DER LAING RAIL: Im März 2008 wurde nach dem Vorliegen aller Zustimmungen der Aufsichtsbehörden im Geschäftsfeld DB Bahn Regio ein maßgeblicher Internationalisierungsschritt durch den Erwerb von 100 % der Anteile an der britischen Laing Rail Ltd., London/Großbritannien, vollzogen. Der Kaufpreis betrug 67 Mio. €. Laing Rail, die direkt nach Erwerb in DB Regio (UK) Ltd. umfirmiert wurde, ist im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) über ihre 100-prozentige Beteiligung an der Chiltern Railway Company Ltd. (Chiltern), London/Großbritannien, sowie die 50-prozentigen Beteiligungen an den beiden Joint Ventures London Overground Rail Operations Ltd. (LOROL), London/Großbritannien, und Wrexham, Shropshire and Marylebone Railway Company Ltd. (WSMR), London/Großbritannien, aktiv. Chiltern betreibt vor allem Verkehre zwischen London und Birmingham beziehungsweise Aylesbury und war mehrmals »Rail Operator of the Year« in Großbritannien. Die Aktivitäten von LOROL bestehen aus S-Bahn-ähnlichen Verkehren in London. WSMR bietet eigenwirtschaftliche Verbindungen zwischen London und den walisischen Städten Wrexham und Shropshire an.
- /// AKQUISITION DER TRANSFESA: Im April 2008 wurde der Erwerb eines Mehrheitsanteils in Höhe von 55,1 % an der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales S.A. (Transfesa), Madrid/Spanien, nach Freigabe durch die zuständigen Kartellbehörden abgeschlossen. Der Kaufpreis betrug 135 Mio. €. Die spanische Bahn RENFE

und die französische Bahn SNCF bleiben Minderheitsaktionäre der Transfesa. Transfesa ist ein international agierender Transport- und Logistikdienstleister, der sich auf Schienen- und Straßentransporte in den Segmenten Automotive, Schüttgut und General Cargo spezialisiert hat. Aufgrund seiner vielseitigen Präsenz im iberischen Wirtschaftsraum und als Betreiber von Umachsanlagen an der Grenze zwischen Spanien und Frankreich eröffnet Transfesa uns einen idealen Zugang nach Spanien und Portugal. Damit werden wir unsere Position als führendes Schienengüterverkehrsunternehmen in Europa ausbauen und einen wesentlichen Beitrag zur Optimierung des Güterverkehrs in Richtung Südwesteuropa leisten können.

- /// AKQUISITION DER WAGGONBAU NIESKY: Im Juli 2008 wurde der Erwerb von 100 % der Geschäftsanteile der WBN Waggonbau Niesky GmbH vollzogen. Die Gesellschaft wurde anschließend in DB Waggonbau Niesky GmbH (WBN) umfirmiert. Die WBN wurde im Rahmen eines Planinsolvenzverfahrens nach dem neuen Insolvenzrecht übernommen. Der Kaufpreis betrug 10 Mio. €. Das Unternehmen ist seit fast 170 Jahren im Industrie- und Schienenfahrzeugbau tätig und hat sich als international renommierter Hersteller von Güterwagen einen Namen gemacht. Weit über den heimischen Markt hinaus ist die WBN ein anerkanntes Kompetenzzentrum für die Verarbeitung von Aluminium im Schienenfahrzeugbau. Die Gesellschaft produziert verschiedene Typen von Güterwagen und beliefert andere Hersteller sowie Bahnunternehmen mit Einzelkomponenten für Schienenfahrzeuge, insbesondere für Güterwagen.
- /// AKQUISITION DER ROMTRANS: Im November 2008 haben wir die Akquisition des rumänischen Speditionsunternehmens S.C. Romtrans S.A. (Romtrans), Bukarest, Rumänien, nach Freigabe durch die zuständigen Kartellbehörden abgeschlossen. Die Anteile wurden im Rahmen eines Übernahmeangebots an alle Aktionäre der Gesellschaft übernommen. Der Kaufpreis betrug 91 Mio. € für 99,3 % der Anteile. Romtrans ist das größte rumänische Speditionsunternehmen. Das Unternehmen bietet Landverkehrs-, Luft- und Seefrachtleistungen sowie Services in den Bereichen Bahnspedition und Verzollung an. Zudem verfügt das Unternehmen über einen Standort für den multimodalen Verkehr am Schwarzmeerhafen Constanza.
- /// VERKAUF VON ARCOR: Im Mai 2008 haben wir unsere Anteile in Höhe von insgesamt 18,17 % an der Arcor AG & Co. KG sowie 18,15 % an der Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft an die Vodafone plc, Newbury/UK, veräußert. Wir folgen mit dem Verkauf unserer Strategie zur weiteren Fokussierung auf unser Kerngeschäft. Der Verkaufspreis betrug 314 Mio. €.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Der überwiegende Anteil unseres Geschäfts im Personen- und im Schienengüterverkehr ist in hohem Maße abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Hier fielen die Wachstumsimpulse im Jahr 2008 merklich schwächer aus als im Jahr 2007. Unsere global ausgerichteten Speditions- und Logistikaktivitäten konnten zwar immer noch von der günstigen Entwicklung des Welthandels profitieren, der stärker expandierte als das weltweite Bruttoinlandsprodukt, allerdings ließ die Wachstumsdynamik im Vergleich zum Vorjahr merklich nach.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG DEUTLICH EINGETRÜBT

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung: Bruttoinlandsprodukt(BIP)-Zuwachs IN %	2008	2007
Welt ¹⁾	2,1	3,6
USA	1,2	2,0
Japan	0,3	2,4
China	9,0	11,5
Euro-Raum	0,9	2,6
Deutschland	1,3	2,5

¹⁾ Summe ausgewählter Industrie- und Schwellenländer

Die Daten für 2007/2008 entsprechen den per 25. Februar 2009 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Consensus Forecasts, Statistisches Bundesamt

Die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft verlor im Laufe des Jahres 2008 insbesondere wegen der Krisen im Finanz- und Immobiliensektor deutlich an Schwung. Davon waren zum Jahresende die Länder, deren Expansion vom Export getragen wurde, überdurchschnittlich stark betroffen. In den USA hat sich die bereits im Vorjahr begonnene merkliche Abkühlung der Konjunktur fortgesetzt. Während dies zu einer Eintrübung der Exportkonjunktur auch im Euro-Raum beitrug, wirkte die im Frühjahr einsetzende Euro-Abwertung gegenüber dem US-Dollar stabilisierend. Allerdings führten hier unter anderem eine kaum noch steigende Konsumnachfrage und eine gebremste Investitionstätigkeit zu einer deutlichen Verringerung des gesamtwirtschaftlichen Zuwachses. Von dieser Entwicklung wurde auch die Konjunktur in den mittel- und osteuropäischen Ländern in Mitleidenschaft gezogen. Allerdings blieb die Wachstumsdynamik hier deutlich ausgeprägter als in Süd- und Westeuropa. Die Wirtschaft Großbritanniens war nach den Jahren eines überdurchschnittlichen Wachstums von der Finanz- und Immobilienkrise in besonderem Maße betroffen, sodass sich die Konjunktur deutlich abkühlte. Wachstumsstärkste Region war erneut Asien, obwohl auch in China eine Verlangsamung des Wirtschaftswachstums auf hohem Niveau zu verzeichnen war.

Wenngleich in Deutschland das Wachstum höher ausfiel als im Euro-Raum-Durchschnitt, war auch hier eine Verlangsamung des Zuwachses um über einen Prozentpunkt zu verzeichnen. Angesichts der nachlassenden Expansion der Weltwirtschaft schwächten sich zwar die Zuwachsraten sowohl des Exports als auch der Investitionen ab, der Beschäftigungsaufbau setzte sich im Verlauf des Jahres 2008 aber noch fort. Insbesondere

die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten legte deutlich zu. Wachstumsbremsend wirkten sich – getrieben vor allem von einer kräftigen Verteuerung von Energie und Lebensmitteln bis in den Herbst hinein – die seit 14 Jahren höchste Teuerungsrate der Verbraucherpreise und eine nochmalige Zunahme der Sparquote aus.

STARKE UNTERJÄHRIGE VERÄNDERUNGEN BEI DER ENTWICKLUNG DER ENERGIEPREISE

Die Preise für Rohöl setzten den Anstieg aus dem Jahr 2007 in der ersten Jahreshälfte 2008 beschleunigt fort. Der amerikanische Leitindex West Texas Intermediate (WTI) erreichte im Juli 2008 mit 147 US-Dollar (USD)/Barrel (bbl) einen historischen Höchststand und fiel dann innerhalb weniger Monate auf den tiefsten Stand seit Ende des Jahres 2003.

Zu Beginn des Jahres 2008 sorgten die hohe Nachfrage aus den Schwellenländern sowie der Rückgang der Ölförderung in den westlichen Industrienationen verbunden mit der Sorge um eine weitere Ressourcenverknappung auch in anderen Ölförderländern für einen deutlichen Preisanstieg. Zum Jahresende 2008 notierte WTI bei 45 USD/bbl. Im Jahresdurchschnitt haben die Preise für Rohöl mit knapp 100 USD/bbl allerdings den entsprechenden Vorjahreswert trotz des Preisverfalls in der zweiten Jahreshälfte 2008 um knapp 40 % übertroffen. Die gegenläufigen Bewegungen im Wechselkurs des Euro zum Dollar konnten für den Euro-Raum die Preisschwankungen allerdings abschwächen. Während die Lage auf der Angebotsseite weiterhin angespannt ist, ist im Zuge der konjunkturellen Abschwächung die Nachfrage weltweit so stark zurückgegangen, dass für einige Zeit mit einem Überangebot zu rechnen ist. Dieses führte dann auch zu dem Preisverfall in der zweiten Jahreshälfte 2008.

Die Preise an den Terminmärkten für 50-Hz-Strom folgten den Primärenergiemärkten in abgeschwächter Form. In der ersten Jahreshälfte legten sie um mehr als 40 % zu. Der Terminkontrakt für das Jahr 2009 wurde mit 90 €/MWh auf dem Höchststand gehandelt und konnte sich im Abschwung der zweiten Jahreshälfte über der Marke von 55 €/MWh halten. Im Jahresdurchschnitt lagen die Terminpreise für Strom (Baseload Frontjahr) im Jahr 2008 etwa 27 % höher als die im Jahr 2007. Die Spotpreise für Strom zeigten sich im gesamten Jahresverlauf auf Rekordniveau: Der EEX-Tagesindex für Baseload lag zeitweise über 100 €/MWh.

ZWEIGETEILTE ENTWICKLUNG DES EURO

Höhere Zinsen verglichen zum US-Dollar (USD) führten zu einem Anstieg des Euro auf ein Rekordniveau von 1,60 USD bis zur Jahresmitte. Mit der US-Subprimekrise und ihren Auswirkungen auf die globale Wirtschaft rückten weltweite Zinssenkungen in den Mittelpunkt des Interesses, wobei der Euro-Raum aufgrund der Zinsdifferenz zu den Vereinigten Staaten ein größeres Zinssenkungspotenzial aufwies. Dies führte zu nachgebenden Notierungen der Gemeinschaftswährung zum US-Dollar. Hinzu kamen

im Zusammenhang mit Repatriierungsmaßnahmen amerikanischer Engagements starke Zahlungsströme aus dem Ausland zurück in die USA. Ende Oktober erreichte der Euro mit einem Kurs von 1,25 USD seinen tiefsten Stand im Jahr 2008. Nach Leitzinssenkungen der Europäischen Zentralbank und Konjunkturprogrammen der Mitgliedsstaaten festigte sich der Euro seit Anfang Dezember. Zum Jahresende handelte der Euro mit 1,39 USD.

HOHE UNTERJÄHRIGE SCHWANKUNGEN IM RENTENMARKT

Steigende Inflationsraten getrieben durch sehr hohe Energiepreise führten in der ersten Jahreshälfte zu einem Anstieg der langfristigen Renditen. Zehnjährige Bundesanleihen wurden in der Spitze mit über 4,60 % verzinst. Mit der Zuspitzung der Finanzkrise profitierten Staatsanleihen mit hoher Bonität von einem Nachfrageschub, sodass die Kurse der Papiere stark anzogen. Zum Jahresende lag die Verzinsung bei 2,94 %. Spreadprodukte wie Unternehmensanleihen wiesen eine gegenläufige Entwicklung auf. Die allgemeine Unsicherheit der Investoren führte zu einem hohen Verkaufsdruck dieser Produkte quer durch alle Bonitätsklassen. Daraus resultierte ein starker Anstieg der Kreditprämien, was sich auch bei den Credit Spreads der Neuemissionen zeigte. Für gute Adressen blieb der Kapitalmarkt zur Refinanzierung erhalten, jedoch nur unter der Bedingung gestiegener Neuemissionsprämien.

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Über die Entwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland berichten wir auch ausführlich im Rahmen unseres jährlichen Wettbewerbsberichts.

PERSONENVERKEHR

Starkes Wachstum des Schienenpersonenverkehrs in Deutschland

Personenverkehrsmarkt in Deutschland IN % AUF BASIS DER VERKEHRSLEISTUNG	Wachstumsraten		Marktanteil	
	2008	2007	2008	2007
Schienenpersonenverkehr	+ 3,5	+ 0,4	9,9	9,5
DB-Konzern	(+ 3,0)	(+ 0,0)	(9,4)	(9,0)
Konzernexterne Bahnen	(+ 11,0)	(+ 8,3)	(0,6)	(0,5)
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	- 0,5	+ 0,6	9,8	9,7
DB-Konzern	(+ 1,0)	(+ 4,5)	(1,1)	(1,1)
Motorisierter Individualverkehr	- 1,5	- 0,5	79,0	79,5
Luftverkehr (innerdeutsch)	+ 3,0	+ 7,7	1,3	1,3
Gesamtmarkt	- 1,0	- 0,3	100,0	100,0

Die Daten für das Jahr 2008 entsprechen den per 25. Februar 2009 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen; Wachstumsraten auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Der Nachfragerückgang auf dem deutschen Personenverkehrsmarkt (alle motorisierten Verkehrsträger: motorisierter Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr sowie innerdeutscher Luftverkehr) hat sich im Jahr 2008 gegenüber dem Vorjahr aufgrund der Schwäche des motorisierten Individualverkehrs leicht verstärkt.

Dies war vor allem bedingt durch die lange Zeit auf hohem Niveau steigenden Kraftstoffpreise, die im Spätsommer ihren Höchststand erreichten. Trotz der deutlichen Abschwächung in den Folgemonaten blieb der Preisanstieg für Otto- und Dieselmotorkraftstoffe im Jahresdurchschnitt mit insgesamt knapp 7 % kräftig.

Im Schienenpersonenverkehr konnte die Verkehrsleistung des Vorjahres deutlich übertroffen und der Marktanteil entsprechend spürbar ausgebaut werden. Positive Auswirkungen hatten die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und die lange Phase hoher Kraftstoffpreise sowie die Basiseffekte aus der Tarifaueinandersetzung im Vorjahr. Neben einem erfreulichen Plus der Gesellschaften des DB-Konzerns erreichten nach unserer Einschätzung die konzernexternen Bahnen eine kräftige Steigerung der Verkehrsleistung. Diese ist hauptsächlich auf weitere Übernahmen von bestellten Verkehren im Regionalverkehr zurückzuführen. Der Anteil der konzernexternen Bahnen an der Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr stieg somit im Jahr 2008 um 0,6 Prozentpunkte auf 10,1%.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr – zu dem die Bus-, Straßenbahn- und U-Bahn-Verkehre gehören – war ein leichter Nachfragerückgang zu verzeichnen. Während die Linienverkehre von der guten Arbeitsmarktentwicklung profitierten, wirkten sich die sinkenden Schülerzahlen und der mehrere Wochen dauernde Streik bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) negativ aus (rund 12 % aller Fahrgäste im Liniennahverkehr in Deutschland werden von Berliner Unternehmen befördert).

Der Gelegenheitsverkehr wurde vor allem durch die im Jahresdurchschnitt höheren Kraftstoffpreise und stagnierende verfügbare Einkommen belastet. Die Verkehrsleistung der Busgesellschaften des DB-Konzerns stieg insgesamt leicht an.

Stark steigende Kerosinpreise und die in der zweiten Jahreshälfte rückläufige Konjunktur schwächten das in den ersten Monaten 2008 noch schwungvolle Wachstum der Verkehrsleistung im innerdeutschen Luftverkehr gegenüber dem Vorjahr ab. Die Dynamik im Billigflugsegment ließ deutlich nach; die Anbieter reagierten zunehmend mit Angebotseinschränkungen und Flugzeugstilllegungen auf die gedrosselte Nachfrage.

GÜTERVERKEHR

Schienen Güterverkehr behauptet sich in einem schwierigen Umfeld

Güterverkehrsmarkt in Deutschland IN % AUF BASIS DER VERKEHRSLAISTUNG	Wachstumsraten		Marktanteil	
	2008	2007	2008	2007
Schienen Güterverkehr	+1,9	+7,1	17,4	17,3
DB-Konzern ¹⁾	(-1,0)	(+2,9)	(13,6)	(13,9)
Konzernexterne Bahnen	(+13,5)	(+28,7)	(3,8)	(3,4)
Straßengüterverkehr	+1,6	+6,2	70,7	70,5
Binnenschiff	-1,1	+1,2	9,6	9,8
Rohrfernleitungen	-3,4	-0,1	2,3	2,4
Gesamtmarkt	+1,3	+5,7	100,0	100,0

¹⁾ DB Schenker Rail Deutschland AG (ehemals Railion Deutschland AG) und RBH Logistics GmbH
 Die Daten für das Jahr 2008 entsprechen den per 25. Februar 2009 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Das Wachstum des Güterverkehrsmarkts in Deutschland (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) hat sich im Vorjahresvergleich spürbar abgeschwächt. Während im ersten Halbjahr 2008 noch stabile Leistungszuwächse zu verzeichnen waren, verlor die Verkehrsleistungsentwicklung in der zweiten Jahreshälfte 2008 infolge des deutlichen Konjunkturabschwungs spürbar an Dynamik. Darüber hinaus wirkten sich gestiegene Kostenbelastungen aus. Auch wenn die bis zum Juli 2008 rasant angestiegenen Kraftstoffpreise in den Folgemonaten wieder deutlich nachließen, verteuerte sich dennoch zum Beispiel Dieselkraftstoff im Vorjahresvergleich im Jahresdurchschnitt um rund 14 %. Im Vergleich zu Ottokraftstoffen haben sich die Dieselpreise damit überproportional erhöht. Getragen durch die Entwicklung in den ersten sechs Monaten stieg die Verkehrsleistung des Gesamtmarkts im Jahr 2008 aber insgesamt weiter an. Dabei konnte die Schiene im Verkehrsträgervergleich erneut die höchste Wachstumsrate verzeichnen, wenn auch auf niedrigerem Niveau.

Die Entwicklung im Schienengüterverkehr hat im Jahr 2008 zwar deutlich an Dynamik verloren, das hohe Leistungsniveau des Vorjahres konnte allerdings trotzdem übertroffen werden. Der Marktanteil ist nach der erfolgreichen Entwicklung in den letzten fünf Jahren im Jahr 2008 erneut leicht gestiegen.

Nach einer sehr guten Entwicklung in der ersten Jahreshälfte 2008 hat sich die Wachstumsdynamik infolge der Abkühlung der weltweiten Konjunktur in der zweiten Jahreshälfte spürbar abgeschwächt. Wachstumsträger blieb der Kombinierte Verkehr (KV), der sich insgesamt im Jahr 2008 jedoch schwächer als erwartet zeigte. Sowohl im Seehafenhinterlandverkehr als auch im kontinentalen KV waren über alle Branchen hinweg dämpfende Effekte zu verzeichnen. Von der Entwicklung in den Bereichen »Mineralölerzeugnisse« und »Montan« ging eine stützende Wirkung aus, wenngleich die Montanindustrie im letzten Quartal 2008 stark durch die konjunkturelle Entwicklung belastet wurde.

Die im Schienengüterverkehr in Deutschland tätigen Gesellschaften des DB-Konzerns konnten in einem schwierigen Marktumfeld ihr hohes Vorjahresniveau nicht ganz behaupten. Bei den konzernexternen Eisenbahnen setzte sich die positive Entwicklung der Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr nur noch spürbar gebremst fort. Einem deutlichen Rückgang bei den Transitverkehren stand hierbei jedoch ein kräftiges Plus der leistungsstärkeren Binnen- und vor allem – infolge der anhaltenden Ausweitung der internationalen Geschäftsaktivitäten – der Im- und Exporttransporte gegenüber. Der geschätzte Anteil der konzernexternen Bahnen am Schienengüterverkehr stieg weiter an und lag im Jahr 2008 bei etwa 22 %.

Im Straßengüterverkehr (deutsche und ausländische LKW – inklusive Kabotageverkehren in Deutschland) zeigte sich die Entwicklung der Verkehrsleistung ebenfalls spürbar gedämpft. Die die grenzüberschreitenden Verkehre klar dominierenden ausländischen LKW legten hierbei – trotz der in der zweiten Jahreshälfte 2008 deutlich

nachlassenden Impulse aus dem Außenhandel – erneut stärker zu als ihre deutschen Wettbewerber. Ihr Anteil an der Gesamtverkehrsleistung auf deutschen Straßen liegt bei rund 36 %. Während sich in der ersten Jahreshälfte 2008 die Nachfrage noch stabil zeigte, wurde die Entwicklung vor allem durch die kräftige Verteuerung der Kraftstoffe belastet. Im weiteren Jahresverlauf kehrte sich die Situation nahezu um. Einerseits fielen die Dieselpreise wieder deutlich und sorgten für eine Entspannung. Andererseits schwächte sich die Nachfrage kräftig ab und führte zu Laderaumüberkapazitäten mit entsprechenden Auswirkungen auf die Preisgestaltung. Insgesamt entwickelte sich die Verkehrsleistung im Berichtsjahr auf der Straße etwas oberhalb des Gesamtmarktwachstums.

Nach einem leichten Zuwachs der Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt im Vorjahr setzte sich im Jahr 2008 die schwache Entwicklung der letzten Jahre fort. Insgesamt blieb die Verkehrsleistung im Jahr 2008 hinter dem Vorjahresniveau zurück. Nur geringe witterungsbedingte Einschränkungen und ein zunächst noch stabiles gesamtwirtschaftliches Umfeld reichten nicht aus, die in der zweiten Jahreshälfte 2008 konjunkturbedingte schwache Entwicklung zu kompensieren. Belastend wirkten aber auch hier die in den ersten Monaten des Jahres 2008 kräftig gestiegenen Gasölkosten. Damit konnte die Binnenschifffahrt ihren Marktanteil wie bereits in den letzten drei Jahren nicht behaupten.

Rückläufige Entwicklung im Schienengüterverkehr in Großbritannien

Der DB-Konzern ist mit seiner Tochtergesellschaft DB Schenker Rail (UK), die im Juli 2007 erworben wurde, der größte Anbieter von Schienengüterverkehrsleistungen in Großbritannien. Die DB Schenker Rail (UK) firmierte vorher unter English Welsh & Scottish Railway Holdings Limited (EWS). Für die Entwicklung des dortigen Güterverkehrsmarkts liegen zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts lediglich erste Einschätzungen vor, denen zufolge sich das Wachstum des Güterverkehrsmarkts in Großbritannien (Schiene und Straße) im Vorjahresvergleich spürbar abgeschwächt hat. Der Modal Split wird auch hier vom Straßengüterverkehr dominiert.

Der Schienenverkehr insgesamt hatte bereits im Vorjahr einen Verkehrsrückgang zu verzeichnen. Diese Entwicklung setzte sich auch zu Beginn des Jahres 2008 infolge des vergleichsweise warmen Winters fort. Die Abkühlung der britischen Konjunktur bis hin zu einer Rezession in der zweiten Jahreshälfte 2008 führte zu einem deutlichen Rückgang der Produktion in den schienenaffinen Bereichen Bau-, Automobil- und Stahlindustrie. Auch die Kombinierten Verkehre gingen infolge eines Nachfragerückgangs nach Containertransporten zurück.

Die Entwicklung der Verkehrsleistung im Gesamtmarkt führt sowohl inter- als auch intramodal zu einer Verschärfung der Wettbewerbsintensität und damit auch zu einem zunehmenden Preiswettbewerb. Ein zusätzlicher negativer Impuls für den Straßen-güterverkehr resultierte aus der Erhöhung der Steuern auf Kraftstoffe im Oktober 2008.

SPEDITION UND LOGISTIK

Der globale wirtschaftliche Abschwung in der zweiten Jahreshälfte 2008 hat sich auch deutlich auf die internationalen Transport- und Logistikmärkte ausgewirkt. Die für uns relevanten Märkte verzeichneten in diesem Umfeld im Jahr 2008 nach kräftigen Steigerungen in den Vorjahren eine deutlich schwächere Entwicklung.

Europäischer Landverkehr

Das bis zum Sommer 2008 zu verzeichnende Wirtschaftswachstum führte auch zu einer positiven Nachfrageentwicklung auf dem Landverkehrsmarkt in Europa. Nach dem zweiten Quartal 2008 machten sich jedoch in allen großen Ländern Europas rezessive Tendenzen bemerkbar, die zu einem deutlichen Rückgang der transportierten Gütermengen führten. Dennoch ist der Gesamtmarkt in Europa umsatzbasiert um rund 4 bis 6 % weiter gewachsen. In Westeuropa wurde zuerst insbesondere das nationale Geschäft beeinträchtigt. Das internationale Geschäft wurde zunächst zu einem bedeutenden Teil durch ein – wenn auch gebremstes – Wachstum in Osteuropa gestützt. Die in der zweiten Jahreshälfte zu verzeichnenden Volumentrübkänge führten zu Überkapazitäten im Markt und einem zunehmend aggressiven Preiswettbewerb der Marktteilnehmer zur Sicherung der eigenen Kapazitätsauslastung. Auch das Sendungsvolumen in unserem Netzwerk hat sich seit den Sommermonaten spürbar verringert.

Der Konsolidierungstrend hielt, getrieben durch Akquisitionen und Insolvenzen kleiner und mittelständischer Transportdienstleister, weiter an. Abgesehen von der unsicheren Entwicklung des Dieselpreises nach den Höchstständen gegen Ende des zweiten Quartals 2008 führten weiter ansteigende Einsatzkosten (unter anderem infolge der Einführung beziehungsweise Erhöhung von Straßenbenutzungsentgelten) zu erhöhtem Kostendruck. Dem entgegen wirkten zunehmende Überkapazitäten bei den Frachtführern, die einerseits Preiserhöhungen an die Verloader erschwerten, andererseits aber auch die Speditionseinkaufspreise tendenziell verringerten.

Luftfracht

Das Volumen im weltweiten Luftfrachtmarkt ist nach Jahren kräftigen Wachstums im Jahr 2008 gemessen in Frachttonnenkilometern um 4 % zurückgegangen. Auch die Tonnage in unserem Netzwerk ist im Berichtsjahr zurückgegangen. Bis Mai 2008 war noch ein – wenn auch gedämpftes – Marktwachstum zu beobachten. Von Juni bis zum Ende des Jahres 2008 ließen die Luftfrachtvolumina allerdings spürbar nach. Dieser Rückgang war dabei so signifikant, dass auch im Gesamtjahr 2008 die Volumina hinter dem Vorjahresniveau zurückblieben. Die Gründe dafür liegen insbesondere in der weltweiten konjunkturellen Entwicklung infolge der Finanzkrise. Zudem haben bis zur Mitte des Jahres 2008 hohe Treibstoffkosten den Markt belastet. Einen maßgeblichen Anteil an den zurückgegangenen Sendungen hat der asiatische Markt, der annähernd 50 % des Gesamtmarktvolumens umfasst. Bereits seit Jahresbeginn ging das Wachstum der

Exporte aus Asien zurück. Im dritten und noch verstärkt im vierten Quartal 2008 waren sogar absolute Volumentrübe zu verzeichnen. Das Transportvolumen aus Asien heraus ist im Jahr 2008 insgesamt um über 6 % gesunken. Mit Ausnahme des Nahen Ostens waren die Marktvolumina auch in allen anderen Relationen rückläufig.

Seefracht

Die optimistischen Wachstumserwartungen des Seefrachtmarkts für das Jahr 2008 wurden bereits zu Beginn des Jahres 2008 durch die Abschwächung der weltwirtschaftlichen Dynamik und die damit einhergehende Reduzierung der Volumina in den Schlüsselmärkten getrübt. Im Jahr 2008 zeigte sich dementsprechend gemessen in TEU nur noch ein Wachstum von etwa 3 bis 5 %. Das Volumen in unserem Netzwerk ist stabil geblieben.

Die volumenstärksten Tradelines im Weltmarkt sind nach wie vor von Asien ausgehend nach Nordamerika und Europa. Auch der innerasiatische Verkehr ist weiterhin durch ein starkes Aufkommen gekennzeichnet. Die nicht erfüllten Wachstumserwartungen führten – noch verstärkt durch Kapazitätsausweitungen seitens der Reedereien – zu ungünstigen Tonnageauslastungen und schließlich zu einer Erosion der Seefrachtraten, die sich bis zum Jahresende weiter fortgesetzt hat. Die Wettbewerbsintensität zeigte sich weiterhin hoch, sowohl im Bereich des relevanten Markts als auch unter den Reedereien.

Kontraktlogistik

Der Markt im Bereich Kontraktlogistik/Supply Chain Management (SCM) ist im Jahr 2008 umsatzbasiert mit einer Wachstumsrate von knapp 4 % abgeschwächt weiter gewachsen. Während in den ersten drei Quartalen 2008 noch ein starker Nachfrageanstieg zu beobachten war, ging das Marktwachstum in den Folgemonaten abrupt zurück. Der Hauptgrund hierfür ist im deutlichen Absatzrückgang in der Automobilindustrie zu sehen. Aber auch im Bereich Hightech kam es infolge der globalen Wirtschaftskrise zu spürbaren Volumentrüben. Unsere Wachstumsrate lag auf dem Niveau des Gesamtmarkts.

SCHIENENINFRASTRUKTUR IN DEUTSCHLAND

Ausgewählte Kennzahlen DB-Schieneinfrastruktur in Deutschland	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Eisenbahnverkehrsunternehmen	340	338	+ 2	+ 0,6
DB-Konzern	28	28	-	-
Konzernexterne Bahnen	312	310	+ 2	+ 0,6
Trassennachfrage Mio. Trkm	1.043	1.050	- 7	- 0,7
DB-Konzern	882	903	- 21	- 2,3
Konzernexterne Bahnen	161	147	+ 14	+ 9,5
Stationshalte Mio. Stopps	143,1	142,8	+ 0,3	+ 0,2
DB-Konzern	125,2	126,6	- 1,4	- 1,1
Konzernexterne Bahnen	17,9	16,2	+ 1,7	+ 10,5

Angesichts des seit 1994 offenen Marktzugangs nutzen vermehrt konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Infrastruktur in Deutschland. Im Jahr 2008 ist diese Zahl weiter leicht angestiegen. In keinem anderen Land der EU ist die Wettbewerbsintensität auf der Schiene so hoch wie in Deutschland.

Die Entwicklung der für unsere Eisenbahninfrastrukturgesellschaften maßgeblichen Größen ist abhängig von den Betriebsprogrammen ihrer Kunden und dementsprechend auch von der Entwicklung auf den Verkehrsmärkten. Die von den konzerninternen und -externen Kunden im Schienenpersonen- und -güterverkehr erbrachte Betriebsleistung, gemessen in Trassenkilometern, bestimmt die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur und damit die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen im Bereich der Schieneninfrastruktur. Im Jahr 2008 erreichte die Trassennachfrage in einem schwierigen Umfeld annähernd das Vorjahresniveau. Die Zahl der Stationshalte ist gegenüber dem Jahr 2007 leicht gestiegen. Dabei haben wie in den Vorjahren die konzernexternen Bahnen weiter zugelegt.

Für unsere Bahnhöfe ist daneben aufgrund der Wettbewerbssituation der Waren- und Dienstleistungsangebote in den Stationen mit den umliegenden Warenhäusern, den Angeboten in Fußgängerzonen sowie anderen Strukturen des Einzelhandels und der Gastronomie die Entwicklung des Einzelhandels von besonderer Bedeutung. Die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland sind im Jahr 2008 insgesamt leicht zurückgegangen.

REGULATORISCHES UMFELD FÜR DEN SCHIENENVERKEHR IN DEUTSCHLAND

Die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen sowie das Eisenbahn-Bundesamt haben im Berichtsjahr im Rahmen ihrer jeweiligen Zuständigkeiten die Regulierung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur in Deutschland sowie die Überwachung der Einhaltung der Vorgaben zur Entflechtung von Infrastruktur und Transportleistung fortgesetzt.

Über Regulierungsthemen berichten wir auch ausführlich im Rahmen unseres jährlichen Wettbewerbsberichts.

GRUNDLEGENDER BESCHIED FÜR DIE KÜNFTIGE BAUSTELLENINFORMATION ERLASSEN

Mit Bescheid vom 31. Oktober 2008 hat die Bundesnetzagentur ein seit Sommer 2007 andauerndes Verfahren zu Informations- und Abstimmungsprozessen bei Baumaßnahmen abgeschlossen. Die Behörde ordnete mit dem Bescheid einen zuvor mit der DB Netz AG abgestimmten Prozess an, der für alle Baumaßnahmen der DB Netz AG künftig eine noch frühzeitigere Einbindung der EVU sicherstellt. Der Bescheid ist zwar bislang nicht bestandskräftig, gleichwohl wird die DB Netz AG die geplanten Schritte umsetzen. Da die Bundesnetzagentur jedoch in ihrem Bescheid auf rechtlichen Grundpositionen, wie zum Beispiel dem von ihr weit ausgelegten Diskriminierungsverbot beharrt, die vor dem Hintergrund der getroffenen Absprachen im konkreten Fall überholt sind, hat die DB Netz AG Klage gegen den Bescheid erhoben.

BUNDESNETZAGENTUR PRÜFT STATIONS- UND TRASSENPREISSYSTEM

Mittels mehrerer Auskunftersuchen prüft die Bundesnetzagentur seit August 2007 die Stationspreise der DB Station & Service AG sowie seit Februar 2008 Höhe und Struktur der Trassenpreise der DB Netz AG. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts liegen zu beiden Verfahren noch keine Entscheidungen der Behörde vor.

WERKSTÄTTEN VON DB REGIO MÜSSEN NUTZUNGS- BEDINGUNGEN AUFSTELLEN

Mit Bescheiden vom 8. Mai 2008 und 31. Juli 2008 verpflichtete die Bundesnetzagentur die DB Regio AG, für ihre Werkstätten Nutzungsbedingungen mit bestimmten Inhalten, insbesondere mit detaillierten Leistungsbeschreibungen, vorzulegen. Die Behörde geht davon aus, dass es sich bei den Werkstätten der DB Regio AG um Eisenbahninfrastruktur im Sinne des Regulierungsrechts handelt. Die DB Regio AG hat gegen die Bescheide Widerspruch eingelegt, sodass keine Bestandskraft eingetreten ist. Mit Beschluss vom 19. November 2008 hat das Oberverwaltungsgericht Münster dem Antrag der DB Regio AG auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung des gegen den Bescheid vom 31. Juli 2008 erhobenen Widerspruchs teilweise stattgegeben. Hinsichtlich der Forderung der Bundesnetzagentur, in die Nutzungsbedingungen detaillierte Leistungsbeschreibungen aufzunehmen, ordnete das Gericht die aufschiebende Wirkung des Widerspruchs an. Das Gericht bestätigte andererseits die Auffassung der Bundesnetzagentur, dass es sich bei den Werkstätten der DB Regio AG um Eisenbahninfrastruktur handelt. Die DB Regio AG bleibt insoweit bei ihrer gegenteiligen Auffassung. Dies wird im Hauptsacheverfahren weiterverfolgt.

Ertragslage

UMSATZENTWICKLUNG

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

ERGEBNISENTWICKLUNG

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Berichtsjahr deutlich auf 1.316 Mio. € zurückgegangen (im Vorjahr: 2.346 Mio. €). In dem hohen Vorjahreswert spiegelten sich die Effekte aus den Verkäufen von Scandlines und Aurelis wider. Gegenläufig wirkte im Berichtsjahr der Verkauf der Beteiligung an der Arcor AG & Co. KG (Arcor). Trotzdem sind in Summe die Erträge aus Beteiligungsverkäufen um 777 Mio. € zurückgegangen. Der zweite wesentliche Effekt resultierte aus der Umstrukturierung des DB-Konzerns im Berichtsjahr und der neuen Funktion der DB ML AG als zweiter konzernleitender Gesellschaft mit der entsprechenden Übernahme von Konzernleitungsfunktionen. Die Erträge aus Konzernumlagen und -verrechnungen für die DB AG sind in diesem Zusammenhang deutlich zurückgegangen.

Der Materialaufwand lag mit 72 Mio. € unterhalb des Vorjahreswerts (im Vorjahr: 82 Mio. €). Dies resultierte aus dem Einmaleffekt aus der Immobilienneuzuordnung im DB-Konzern im Vorjahr.

Der Personalaufwand ist im Berichtsjahr deutlich auf 324 Mio. € zurückgegangen (im Vorjahr: 474 Mio. €). Dies war die Folge des gesunkenen Personalbestands infolge der Ausgliederung von Konzernleitungsfunktionen in die DB ML AG im Rahmen der Umstrukturierung des DB-Konzerns im Berichtsjahr.

Die Abschreibungen lagen mit 10 Mio. € unter dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 14 Mio. €). Dies resultierte aus dem Einmaleffekt aus der Immobilienneuzuordnung im DB-Konzern im Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen leicht auf 1.140 Mio. € (im Vorjahr: 1.083 Mio. €). Infolge der Umstrukturierung des DB-Konzerns im Berichtsjahr und der neuen Funktion der DB ML AG als zweiter konzernleitender Gesellschaft erbringt die DB ML AG nun auch Leistungen für die DB AG. Für diese Leistungen erhält die DB ML AG eine entsprechende Vergütung. Auch die Rückstellungszuführungen sind im Berichtsjahr angestiegen.

Die deutliche Verbesserung im Beteiligungsergebnis auf 1.698 Mio. € (im Vorjahr: 1.181 Mio. €) wurde maßgeblich durch die positive Ergebnisentwicklung der Tochtergesellschaften geprägt, die zu höheren Erträgen aus Ergebnisabführungen beziehungsweise niedrigeren Verlustübernahmen führten. Positiv entwickelten sich hier im Berichtsjahr insbesondere die Geschäftsfelder im Personenverkehr.

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB-Konzern entsprechend den Finanzierungsbedürfnissen der Konzerngesellschaften und reicht ihnen die aufgenommenen Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen weiter. Der Zinssaldo betrug im Berichtsjahr insgesamt 74 Mio. € (im Vorjahr: -140 Mio. €). Hier machten sich die im Vergleich zum Vorjahr deutlich gesunkenen Finanzschulden bemerkbar.

Insgesamt ergab sich daraus ein rückläufiges Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 1.545 Mio. € (im Vorjahr: 1.735 Mio. €). Bei der Beurteilung ist zu beachten, dass das Ergebnis des Vorjahres zum Teil auf Einmaleffekten aus dem Verkauf von Beteiligungen beruhte. Unter Berücksichtigung einer Steuerposition von -35 Mio. € (im Vorjahr: -79 Mio. €) ergab sich hieraus ein Jahresüberschuss von 1.510 Mio. € (im Vorjahr: 1.656 Mio. €). Unter Hinzuziehung des Gewinnvortrags aus dem Vorjahr in Höhe von 1.564 Mio. € (im Vorjahr: Verlustvortrag in Höhe von 92 Mio. €) führte dies zu einem Bilanzgewinn in Höhe von 3.074 Mio. € (im Vorjahr: 1.564 Mio. €).

Finanz- und Vermögenlage

FINANZMANAGEMENT

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch stellen wir sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Bei Aufnahmen konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande. Diese Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DB ML AG im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts über die DB ML AG als Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht. Die anderen Konzerngesellschaften sind direkt an das Treasury-Zentrum der DB AG angebunden. Mit diesem Konzept sichern wir einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Weitere Vorteile liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Das für den langfristigen Bereich ausgelegte Debt-Issuance-Programm über 10 Mrd. € wird im Jahr 2009 aufdatiert und in seinem Volumen auf 15 Mrd. € aufgestockt. Ende des Berichtsjahres war das Programm in Höhe von 7,2 Mrd. € in Anspruch genommen.

Im kurzfristigen Bereich stand per 31. Dezember 2008 wie im Vorjahr ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses wurde per 31. Dezember 2008 nicht in Anspruch genommen. Zudem verfügen wir per 31. Dezember 2008 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 1,7 Mrd. €. Das Commercial-Paper-Programm wird über die Kreditlinien als Back-up abgesichert. Darüber hinaus konnten wir zum Bilanzstichtag auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 1.041 Mio. € zurückgreifen. Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Im Berichtsjahr wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S & P) und Moody's regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die sehr guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stable«, S & P »AA/stable« im langfristigen Bereich beziehungsweise Moody's »P-1«, S & P »A-1+« im kurzfristigen Bereich. Diese Rating-Einstufungen sind seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert. S & P hatte die Ratings der DB AG im April 2008 auf »Credit Watch with negative implications« gesetzt. Nach einer erneuten Überprüfung hat S & P den negativen Credit Watch im Dezember 2008 aufgelöst und den Ausblick wieder auf »stable« gesetzt.

Ab dem Jahr 2009 beurteilt zudem Fitch Ratings die Kreditwürdigkeit der DB AG.

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen der DB AG in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen wie im Vorjahr mit 14 Mio. € auf niedrigem Niveau (im Vorjahr: 11 Mio. €). Schwerpunkte bildeten die Anschaffung von Geschäftsausstattung und von Informationstechnologie.

BILANZ

Bilanzstruktur IN %	31.12.2008	31.12.2007
Struktur der Aktivseite		
Anlagevermögen	83,4	81,1
Umlaufvermögen	16,6	18,8
Aktiver RAP	0,0	0,1
Bilanzsumme	100,0	100,0
Struktur der Passivseite		
Eigenkapital	45,8	32,4
Rückstellungen	19,0	16,3
Verbindlichkeiten	35,1	51,3
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	(32,4)	(46,7)
Passiver RAP	0,1	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	26.162	32.330

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2008 gegenüber dem Vorjahresendwert deutlich zurückgegangen (-19,1% beziehungsweise -6.168 Mio. €). Diese Veränderung ist maßgeblich auf die Ausgliederung von Vermögensgegenständen und Verbindlichkeiten auf die DB ML AG im Berichtsjahr zurückzuführen. Dies betrifft insbesondere die Anteile an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen (-20,6% beziehungsweise -3.380 Mio. €) innerhalb der Finanzanlagen und die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (-49,7% beziehungsweise -7.084 Mio. €) innerhalb der Verbindlichkeiten.

Das Anlagevermögen bestand per 31. Dezember 2008 wie zum Vorjahresende fast ausschließlich aus den Finanzanlagen. Diese sind infolge der Umstrukturierungen innerhalb des DB-Konzerns und der damit zusammenhängenden Übertragung von Beteiligungen (insbesondere DB Regio AG, DB Fernverkehr AG, DB Vertrieb GmbH, DB Stadtverkehr GmbH, DB Dienstleistungen GmbH und DB (UK) Logistics Holding Limited, Cardiff, Großbritannien) deutlich auf 21.774 Mio. € zurückgegangen (per 31. Dezember 2007: 26.168 Mio. €).

Auch das Umlaufvermögen ist infolge der Umstrukturierungen deutlich zurückgegangen. So sind die Forderungen gegenüber verbundenen Unternehmen deutlich um 885 Mio. € auf 3.448 Mio. € per 31. Dezember 2008 gesunken. Hierin spiegeln sich der neue,

zweistufige Aufbau des Konzern-Treasurys und daraus resultierend die geringeren Forderungen aus dem Cashpooling wider. Zudem gingen die liquiden Mittel verbunden mit der deutlichen Rückführung von Finanzschulden um 909 Mio. € auf 616 Mio. € zurück.

In der Struktur der Aktivseite ist es insgesamt zu einer leichten Verschiebung zugunsten des Anlagevermögens gekommen.

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital durch den im Berichtsjahr erzielten Jahresüberschuss von 10.495 Mio. € auf 12.005 Mio. €. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich infolgedessen weiter.

Die Rückstellungen lagen mit 4.974 Mio. € unter dem Vorjahreswert (per 31. Dezember 2006: 5.277 Mio. €). Hierin wirkte sich unter anderem die Übertragung von personalbezogenen Rückstellungen auf die DB ML AG im Rahmen der Umstrukturierung des DB-Konzerns aus. Der Anteil der Rückstellungen an der Bilanzsumme ist infolge des deutlicheren Rückgangs der Bilanzsumme leicht angestiegen.

Die Verbindlichkeiten gingen per 31. Dezember 2008 deutlich um 7.384 Mio. € auf 9.163 Mio. € zurück (per 31. Dezember 2008: 16.547 Mio. €). Die Verbindlichkeiten bestanden wie per 31. Dezember 2007 mit 7.181 Mio. € in erster Linie aus Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (per 31. Dezember 2007: 14.265 Mio. €). Diese betreffen insbesondere die lang- und kurzfristige Konzernfinanzierung und hier insbesondere Mittel, die die DB Finance an die DB AG in Form von Krediten ausgereicht hat. Die DB Finance begibt zur Refinanzierung dieser Kredite Anleihen unter der Garantie der DB AG. Der Rückgang per 31. Dezember 2008 ist unter anderem auf die Ausgliederung von Verbindlichkeiten auf die DB ML AG (3.000 Mio. €) und den Rückgang von Verbindlichkeiten aus Cashpooling infolge der Neustrukturierung des Cashpoolings zurückzuführen. Zudem wurden Verbindlichkeiten gegenüber der DB Finance getilgt. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme ist infolge des Rückgangs deutlich zurückgegangen.

Strategie

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

Hinsichtlich unseres Geschäftsportfolios sind wir als integrierter Konzern aufgestellt und betrachten die Fokussierung auf miteinander verbundene Geschäftsfelder als wesentlichen Erfolgsfaktor. Die Mobilitäts-, Logistik- sowie der Großteil der Dienstleistungsaktivitäten sind im DB ML-Konzern gebündelt. Die Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns

und des DB ML-Konzerns sind dabei eng miteinander verflochten. Die enge Verzahnung von DB-Konzern und DB ML-Konzern spiegelt sich auch im integrierten Ansatz bei Strategie, Organisation und Führung wider. Dieser Ansatz ermöglicht den Erhalt von Synergien, die im Zusammenspiel von Transporteuren und Infrastruktur realisiert werden. So können wir zum Beispiel die Position des Schienengüterverkehrs im intermodalen Wettbewerb stärken.

In unserem Schienengeschäft liegen die primären Aufgaben in der Aufrechterhaltung unserer starken Marktstellung im Personen- und Güterverkehr und in der Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit. Unsere integrierte Konzernstruktur ist dabei eine elementare Voraussetzung, um eine umfassende Verantwortung für die Weiterentwicklung der Schiene übernehmen zu können.

Neben der Weiterentwicklung der Eisenbahn im Heimatmarkt Deutschland haben wir sukzessive unser Portfolio im europäischen Eisenbahnmarkt sowie im weltweiten Speditions- und Logistikgeschäft auf- und ausgebaut. Dabei haben wir den DB-Konzern mit zielgerichteten Weiterentwicklungen des Kerngeschäfts auf veränderte, anspruchsvollere Kundenanforderungen ausgerichtet. Insbesondere mit den Akquisitionen von Schenker (2002) und BAX (2006) haben wir zusätzliche Wachstumspotenziale im europäischen Landverkehr, in der internationalen Luft- und Seefracht und in der Kontraktlogistik erschlossen. Mit dem Kauf von EWS (2007) und Transfesa (2008) haben wir unsere Position im europäischen Schienengüterverkehr weiter ausgebaut. Im Personenverkehr haben wir mit dem Erwerb der Anteile an der Laing Rail Ltd. (2008) den Einstieg in den britischen Schienenpersonenverkehrsmarkt vollzogen und damit unsere Position im europäischen Markt deutlich gestärkt. Wir haben es bereits heute geschafft, führende Marktpositionen in allen relevanten Verkehrssegmenten einzunehmen.

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

Mit dem integrierten Betrieb von Verkehr und Infrastruktur sowie der ökonomisch und ökologisch intelligenten Verknüpfung aller Verkehrsträger bewegen wir heute Menschen und Güter in durchgängigen Mobilitäts- und Logistikketten. Wir gestalten und betreiben die Verkehrsnetzwerke der Zukunft: Eisenbahninfrastruktur in Deutschland, Personenverkehr in Deutschland und in Europa, Schienengüterverkehr und Landverkehr in Europa sowie Luft- und Seefracht weltweit.

Wir haben uns zum Ziel gesetzt, das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu werden. Dieses Ziel erreichen wir, indem wir unsere Verkehrsnetzwerke den zukünftigen Markterfordernissen entsprechend weiter optimieren und ausbauen. Damit setzen wir Maßstäbe in unseren Märkten. Unsere Ziele wollen wir entlang von drei Dimensionen umsetzen: Verkehrsnetzwerke ausbauen, das bestehende Geschäft kontinuierlich optimieren und Verbundeffekte realisieren.

VERKEHRSNETZWERKE AUSBAUEN

Die kontinuierliche Anpassung unserer Verkehrsnetzwerke an sich wandelnde Kundenbedürfnisse und an sich verändernde Rahmenbedingungen im Wettbewerbs- und im öffentlichen Umfeld ist entscheidend, um unsere führenden Marktpositionen zu erhalten und auszubauen. Die Schwerpunkte unserer geplanten Aktivitäten werden wesentlich durch die Megatrends Globalisierung, Klimawandel und Ressourcenverknappung und Deregulierung geprägt sein:

Globalisierung

Die Globalisierung der industriellen Strukturen mit weit reichenden Standortverlagerungen lässt langfristig weiterhin ein im Vergleich zur BIP-Entwicklung überproportionales Wachstum des Transport- und Logistiksektors erwarten. Um die stark steigende Nachfrage nach Schienengüter- und hier insbesondere Hafenhinterlandverkehren bedienen zu können, werden wir die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland gezielt ausbauen. Als Folge der Globalisierung steigen auch die Bedürfnisse unserer Kunden nach komplexen und weltweit vernetzten Logistiklösungen. So streben wir an, das Kontraktlogistikgeschäft und das globale Speditionsgeschäft – auch mit Akquisitionen – weiter zu stärken. Um der aufkommenden Nachfrage aus Entwicklungsländern nach spezifischen Lösungen für die jeweiligen Verkehrsmärkte gerecht zu werden, entwickeln wir Angebote, die den Betrieb komplexer Verkehrsnetzwerke vor Ort umfassen. Unsere Kernkompetenzen im Bereich Schiene erweisen sich dabei zunehmend als entscheidender Wettbewerbsvorteil gegenüber konkurrierenden Anbietern.

Klimawandel und Ressourcenverknappung

Der Klimawandel und langfristig steigende Energiepreise für fossile Brennstoffe sowie eine deutlich verstärkte öffentliche Wahrnehmung der Themen werden die Anforderungen von Regierungen und Kunden an CO₂- und energieeffiziente Transport- und Mobilitätslösungen in Zukunft deutlich erhöhen. Aufgrund der besseren CO₂- und Energieeffizienz der Schiene werden wir – dem Trend der Nachfrage nach umweltfreundlichen und ressourcenschonenden Verkehrsdienstleistungen folgend – unsere Kompetenzen und Netzwerke im Schienenverkehr auch in Europa ausbauen.

Deregulierung

Im Rahmen der fortschreitenden Deregulierung der europäischen Schienenverkehrsmärkte sind eine weitere Marktöffnung sowie die Harmonisierung der ordnungspolitischen und technischen Rahmenbedingungen im Schienenverkehr zu erwarten, die das Wachstum der europäischen Schienenverkehrsmärkte weiter vorantreiben werden. Im bereits seit dem Jahr 2007 vollständig liberalisierten europäischen Schienengüterverkehrsmarkt werden wir unser europäisches Schienengüterverkehrsnetzwerk durch Kooperationen und Akquisitionen weiter ausbauen, um unsere führende Marktposition nachhaltig zu sichern.

Im Schienenpersonenverkehr werden im Jahr 2010 die Märkte für grenzüberschreitende Verkehre geöffnet. Dadurch ergeben sich für uns auf der Schiene zukünftig in Europa die gleichen Möglichkeiten, die internationale Verkehrsunternehmen aufgrund des offenen Marktzugangs bereits seit Jahren aktiv in Deutschland wahrnehmen. Es ist unser Ziel, die Schienenverkehrsnetzwerke in Europa maßgeblich mitzugestalten. So planen wir, das europäische Fernverkehrsnetzwerk vor allem durch Kooperationen mit anderen Staatsbahnen auszubauen. Zudem werden wir unsere Aktivitäten im europäischen ÖPNV-Markt selektiv ausbauen, sofern wir durch Markteintritte im Ausland dauerhafte Wettbewerbsvorteile realisieren können.

BESTEHENDES GESCHÄFT KONTINUIERLICH OPTIMIEREN

Aufbauend auf den Restrukturierungserfolgen der letzten Jahre werden wir weitere Optimierungspotenziale – sowohl hinsichtlich organischer Wachstumsmöglichkeiten als auch hinsichtlich von Kosteneinsparungen beziehungsweise Produktivitätssteigerungen – identifizieren und realisieren, um die Leistungsfähigkeit unserer Verkehrsnetzwerke weiter zu verbessern. Optimierungen erfolgen dabei einerseits durch zentral gesteuerte, konzern- und verkehrsträgerübergreifende Optimierungsprojekte. Diese haben neben Kostensenkungen und Auslastungssteigerungen die konzernübergreifende Qualitätsverbesserung zum Ziel. Zum anderen werden innerhalb der Geschäftsfelder die Prozesse kontinuierlich verbessert, um die Produktivität zu steigern. Eines unserer zentralen Ziele ist es, die Qualität im Eisenbahngeschäft in Deutschland deutlich zu steigern. Ein wesentliches Element dabei ist die Verbesserung der Pünktlichkeit im Schienenpersonen- und -güterverkehr. Mit dem zu diesem Zweck im Jahr 2007 aufgesetzten Konzernprogramm »Qualify« konnte die Pünktlichkeit deutlich gesteigert werden. Auch in Zukunft soll die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit der Schienennetzwerke kontinuierlich weiter verbessert werden.

Um Klimaschutzziele aufgrund der stark steigenden Nachfrage nach Mobilitäts- und Logistikleistungen nicht zu gefährden und diese bei langfristig steigenden Energiekosten wettbewerbsfähig anbieten zu können, kommt der Nachhaltigkeit der angebotenen Leistungen eine besondere Bedeutung zu und stellt die Anbieter in Zukunft vor große Herausforderungen. Wir werden die schon heute im Wettbewerbsvergleich günstigere Klimabilanz unserer Mobilitäts- und Logistikketten weiter verbessern, indem wir bis zum Jahr 2020 unsere spezifischen CO₂-Emissionen konzernweit um weitere 20 % gegenüber dem Niveau des Jahres 2006 senken werden, indem wir unter anderem den Verkehrsträger Schiene stärker mit anderen Verkehrsträgern vernetzen.

VERBUNDEFFEKTE REALISIEREN

Wir beabsichtigen, die einzelnen Aktivitäten im Konzernverbund noch besser aufeinander abzustimmen, um unseren Kunden bessere Angebote unterbreiten und Cross-Selling-Möglichkeiten nutzen zu können. Mit der besseren Verzahnung unserer Aktivitäten werden wir weitere Einsparpotenziale bei den Kosten heben. So beabsichtigen

wir, zusätzliche Skaleneffekte bei der Beschaffung zu erreichen. Zudem werden wir das Gesamtsystem Schiene weiter optimieren, um durch technische Verbesserungen Kosten einzusparen. Mit der konzernweit gebündelten Energiebeschaffung sollen über das aktuell schon hohe Maß hinaus zusätzliche Verbundeffekte realisiert werden.

In den Geschäftsfeldern des Personenverkehrs sollen die einzelnen Angebote auf einer Mobilitätsplattform zusammengeführt und mit Zusatzdiensten so ergänzt werden, dass Mobilität »von Haustür zu Haustür« deutschlandweit ermöglicht und mit diesem Angebot eine konkurrenzfähige Alternative zum Auto geschaffen wird. Im Ressort Transport und Logistik werden wir Cross-Selling-Potenziale, die sich geschäftsfeldübergreifend ergeben, stärker nutzen und zunehmend die unterschiedlichen Angebote im Konzernverbund zu Produkten bündeln. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der weiteren Verwirklichung von Verbundeffekten zwischen DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics. Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen werden wir mit einem konsequent auf die Bedürfnisse der konzerninternen Kunden ausgerichteten Leistungsportfolio durch Bündelung von Leistungen und Mengen (Effizienz- und Einkaufsvorteile) sowie Koordination von Prozessen und Abläufen weitere Kostenoptimierungen erzielen.

INTEGRIERTE MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND UND POSITIONIERUNG IN EUROPA

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

Vor diesem Hintergrund hat die Verteidigung unserer Position im Heimatmarkt Deutschland weiterhin Priorität. Dafür werden wir sowohl die einzelnen Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio und DB Bahn Stadtverkehr weiterentwickeln als auch sie untereinander enger vernetzen und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote schaffen. Das umfasst auch die dazugehörigen Back-up-Systeme in den Bereichen Information, Ticketing und Abrechnung.

Mit der Weiterentwicklung der BahnCard zur Mobilitätskarte, durchgehenden Tarifen bis in die Verkehrsverbünde hinein sowie den Aktivitäten von DB Carsharing und »Call a Bike« erhöhen wir die Attraktivität unserer Angebote. Diese gehen immer häufiger auch über Schiene und Bus hinaus. Zudem werden wir den grenzüberschreitenden Verkehr weiter ausbauen und wie mit dem Erwerb der Anteile an der Laing Rail Ltd. im britischen Schienenverkehrsmarkt gegebenenfalls weitere Markteintrittschancen in Europa zur schrittweisen Internationalisierung unserer Aktivitäten wahrnehmen. Entsprechend forcieren wir auch die Weiterentwicklung von »www.bahn.de« zu einer umfassenden Mobilitätsbuchungsplattform mit europaweiten Zugverbindungen sowie nahezu allen Verbindungen im deutschen öffentlichen Nahverkehr.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr ist es unser Ziel, ein wettbewerbsstarkes Angebot von schnellen, stark frequentierten Verbindungen zwischen deutschen Ballungsräumen und ins europäische Ausland zu gewährleisten. Wir setzen dabei auf die klassischen Systemvorteile der Bahn: zügiges und entspanntes Reisen, komfortabel von Innenstadt zu Innenstadt bei einem hohen Anteil nutzbarer Zeit. Unsere Angebote zeichnen sich durch ihren offenen Systemzugang aus, der unseren Kunden ein flexibles Reiseverhalten ermöglicht. Mit Priorität verfolgen wir weitere Verbesserungen der Informations- und Leistungsqualität. Zudem entwickeln wir unsere Service- und Preiskonzepte ebenso wie unsere Kundenbindungsinstrumente kontinuierlich zielgruppenorientiert weiter. Im grenzüberschreitenden Verkehr treiben wir die Kooperationen mit den Bahnen der Nachbarländer weiter voran. Dazu haben wir uns im Jahr 2007 unter anderem mit einigen anderen europäischen Bahnen zur strategischen Allianz »RailTeam« zusammengeschlossen, um die Attraktivität des europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf der Schiene gegenüber Flugzeug und PKW durch Verbesserungen bei Angebot, Qualität und Services zu steigern.

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

LEISTUNGSFÄHIGE, GLOBALE NETZWERKE UND LOGISTIKKOMPETENZ

Die internationalen Transport- und Logistikmärkte sind langfristige Wachstumsmärkte mit einer klaren Tendenz zur Konsolidierung. Kunden erwarten immer häufiger die Abdeckung globaler Transportströme, verkehrsträgerübergreifende Angebote und logistische Zusatzleistungen. Um dauerhaft wettbewerbsfähig und profitabel agieren zu können, ist es erforderlich, unsere Position in den wesentlichen Märkten zu stärken und das aktuelle Leistungsportfolio um zusätzliche logistische Dienstleistungen zu ergänzen. Dafür werden wir in den nächsten Jahren unsere Logistikkompetenz systematisch weiterentwickeln und den Ausbau sowie die Verknüpfung unserer Transportnetzwerke weiter vorantreiben.

Vorrangiges Ziel ist das Ausschöpfen geschäftsfeldübergreifender Potenziale durch die weitere Entwicklung integrierter Produkte. Ganzheitliche Lösungen für Schlüsselbranchen wie Automotive, Chemie/Pharma und Industrials werden weiterentwickelt.

Integrierte Dienstleistungen sollen forciert und am Markt platziert werden. Hierzu gehören Rail Logistics and Forwarding (RLF) im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics, Seehafenhinterlandverkehre und Lösungen im Kombinierten Verkehr sowie Railports. Darüber hinaus werden durch einen integrierten Vertrieb für Großkunden Cross-Selling-Potenziale zwischen den einzelnen Produktbereichen erschlossen.

Im europäischen Landverkehr sind wir Marktführer. Mit dem strategischen Programm »Market Leadership« steht der weitere Ausbau des europäischen Netzwerks vor allem in den Regionen Süd- und Südosteuropa sowie in Großbritannien auf der Agenda. Neben der Weiterentwicklung des Landverkehrsnetzes im Hinblick auf Netzwerkleistung und -dichte sollen die Produkte Full Truck Load (FTL) und Rail Logistics and Forwarding sowie – regional begrenzt – Parcel auf- beziehungsweise ausgebaut werden. Mit dem Ausbau des europäischen Drehscheibennetzwerks und einer Verkürzung der Startzeitenintervalle sollen die Laufzeiten der transportierten Waren und die Prozesse weiter optimiert und dadurch die Qualität für die Kunden kontinuierlich gesteigert werden.

Wir beabsichtigen, die Transportnetzwerke in der Luft- und Seefracht weiter auszubauen und die Hub-Struktur weiterzuentwickeln. Schwerpunkte werden hierbei der Nahe und Mittlere Osten sowie Afrika, Zentralasien und Lateinamerika sein. Das innerasiatische sowie das Transpazifikgeschäft sollen weiter gestärkt werden. Um Wettbewerbsvorteile aus den Mengeneffekten zu erzielen, werden wir zum Beispiel die Preferred-Carrier-Strategie weiterentwickeln sowie die operativen und administrativen Prozesse weiter standardisieren. Aus einer Hand werden den Kunden auf ihre Bedürfnisse abgestimmte Haus-zu-Haus-Lösungen angeboten.

Durch weiteres organisches Wachstum über Marktniveau in bestimmten Regionen und Branchen und ausgewählte Akquisitionen beabsichtigt die Geschäftseinheit Contract Logistics/SCM, sich in den nächsten Jahren unter den führenden Unternehmen, gemessen am Umsatz am Weltmarkt, zu etablieren.

Mit der kontinuierlichen Optimierung aller bestehenden Produktlösungen und Prozesse sollen die Qualität und die Profitabilität des Angebots weiter erhöht werden. Dafür sollen bestehende Lösungen und Prozesse ständig weiterentwickelt und weltweit standardisiert und besonders in Mitarbeiter und IT investiert werden. Dadurch sollen gleichzeitig die Prozessqualität erhöht und die Prozesskosten gesenkt werden.

Die fortschreitende Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrsmarkts führt zu neuen Möglichkeiten im internationalen Verkehr.

Das Geschäftsfeld DB Schenker Rail ist gut positioniert, um der zunehmenden Nachfrage nach grenzüberschreitenden Verkehren gerecht zu werden. Hierfür ist es notwendig, über eine verbesserte Steuerung der europaweiten Transportketten effiziente und zuverlässige Transportdienstleistungen auf der Schiene zu erbringen. So bieten wir unter anderem auf der Nord-Süd-Achse von Skandinavien nach Italien durchgängige Transporte an. Vor diesem Hintergrund werden wir unser bestehendes Netzwerk weiter gezielt international ausbauen.

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

Aufbauend auf der erfolgreichen Restrukturierung des Schienengütergeschäfts, in dessen Folge insbesondere Transportleistung und Auslastung deutlich verbessert werden konnten, soll die Produktivität und Qualität im Geschäftsfeld DB Schenker Rail bezogen auf die Auslastung weiter gesteigert werden.

Der Kombinierte Verkehr in Europa ist das am stärksten wachsende Segment im Schienengüterverkehr. Wir sind hier der europaweit führende Anbieter. Um diese Position zu festigen, werden wir unsere Aktivitäten systematisch weiterentwickeln. Die Umsetzung des Geschäftsmodells »KV-Bahn« mit seiner stärkeren Ausrichtung auf aufkommensstarke europäische Achsen führt zu einer höheren Produktivität und Qualität und damit letztlich zur Steigerung der Kundenzufriedenheit. Wir partizipieren am Wachstum der Seehafenhinterlandverkehre, indem wir unseren Zugang zu kontinentalen/maritimen Terminals sicherstellen und die Hinterlandanbindung der Westhäfen durch den Aufbau einer Drehscheibe ausbauen.

HOCHWERTIGE DIENSTLEISTUNGEN AUS EINER HAND

Das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen erbringt als strategischer Wertschöpfungspartner der konzerninternen Kunden und Synergiemanager für den DB-Konzern hochwertige Dienstleistungen in den Bereichen Fahrzeuginstandhaltung, Informationstechnologie, Telekommunikationsservices, Facility Management, Sicherheitservices und Fuhrparkmanagement. Durch nachhaltige Senkung der konzerninternen Kosten für Dienstleistungen bei gleichzeitiger Sicherung eines marktfähigen Qualitäts- und Leistungsniveaus leistet das Geschäftsfeld Dienstleistungen einen wesentlichen Beitrag für die Zukunft des DB-Konzerns. Dies erfolgt insbesondere durch die weitere Integration in die Wertschöpfungsketten der Kunden sowie durch die Nutzung des konzernexternen Geschäfts zur Sicherung der Kapazitätsauslastung sowie zum Benchmarking von Qualität und Preis.

GEWÄHRLEISTUNG ZUVERLÄSSIGER, ATTRAKTIVER UND BEZAHLBARER INFRASTRUKTUR

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

Für die nachhaltige Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität und einer zielgerichteten Weiterentwicklung des Schienennetzes in Deutschland streben wir mit dem Bund eine langfristig tragfähige, moderne Infrastrukturpartnerschaft an. Mit dem erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) haben wir im Berichtsjahr einen wichtigen Meilenstein auf diesem Weg erreicht. Die bisherigen Sammel- und Globalvereinbarungen für das Bestandsnetz, aber auch bestehende Einzelvereinbarungen, werden zum 1. Januar 2009 durch die LuFV als umfassende vertragliche Regelung für die gesamte Infrastruktur des Bestandsnetzes abgelöst.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg liegt eine wesentliche Herausforderung in der Steigerung der Leistungsfähigkeit für die stark wachsenden Verkehrsströme auf den Hauptmagistralen und in den Knoten. Die Umsetzung erfolgt in unserer Strategie »Netz 21«. Sie bildet die strategische Grundlage für ein qualitativ hochwertiges, zuverlässiges und sicheres Verkehrsangebot auf der Schiene. Durch ausgewählte Aus- und Neubaumaßnahmen sollen gezielt Engpässe beseitigt und die Leistung deutlich gesteigert werden. Für zukünftige Verkehrsentwicklungen sollen ausreichend Kapazitäten bereitgestellt werden. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die kostenoptimierte und bedarfsgerechte Modernisierung und Instandhaltung des Schienennetzes. Durch eine integrierte Investitions- und Instandhaltungsplanung, die Bündelung von Baustellen in Korridoren und deren Einarbeitung in den Jahresfahrplan werden ein effizienter Mitteleinsatz sichergestellt und die Auswirkungen einer hohen Bautätigkeit für die Kunden im Personen- und Güterverkehr minimiert.

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe setzen wir in enger Zusammenarbeit mit Bund und Gebietskörperschaften unseren kunden- und bedarfsorientierten Modernisierungskurs fort. Neben unserem Programm für Sicherheit, Sauberkeit und Service haben wir mit unserer integrierten Instandhaltungs- und Investitionsstrategie einen Meilenstein für die nachhaltige Entwicklung des Geschäftsfelds gesetzt. Mit dem Programm »Station 11, 11 Pluspunkte für die Bahnhöfe« wird mit differenzierten Entwicklungskonzepten die systematische Weiterentwicklung und Attraktivitätssteigerung der Bahnhöfe auf Basis einer klar fokussierten Portfoliostrategie weiter vorangetrieben.

Im Geschäftsfeld DB Netze Energie sichern wir die Schienenverkehrsangebote der EVU mit dem Angebot einer sehr hohen Versorgungssicherheit bei Bahnenergie Strom und Diesel. Mit langfristig gesicherten Beschaffungsvorteilen und erfolgreichen Energiedienstleistungen wollen wir die negativen Effekte aus den stark volatilen Rohstoffpreisen für den Verkehrsträger Schiene so weit wie möglich abschwächen.

Nachhaltigkeit

Globalisierung, Klimawandel und Ressourcenverknappung, 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- sowie Personal- und Sozialberichte wurden damit abgelöst. Der Nachhaltigkeitsbericht wird alle zwei Jahre erscheinen. Eine gedruckte Ausgabe ergänzt die ausführliche Version im Internet unter <http://www.deutschebahn.com/nachhaltigkeitsbericht>.

MITARBEITER

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

Zum Ende des Berichtsjahres lag die Zahl der Mitarbeiter bei 4.287 Mitarbeitern (per 31. Dezember 2007: 6.328 Mitarbeiter). Ferner wurden 180 Auszubildende beschäftigt (im Vorjahr: 165 Auszubildende). Im Jahresdurchschnitt waren 4.328 Mitarbeiter bei der DB AG beschäftigt (im Vorjahr: 6.230 Mitarbeiter). Der deutliche Rückgang in der Zahl der Mitarbeiter resultierte aus der Übertragung von Konzernleitungsfunktionen auf die DB ML AG.

UMWELT

Angesichts langfristig weiter wachsender Mobilitäts- und Transportbedürfnisse gilt es, die aus dem Verkehrssektor entstehenden Belastungen für die Umwelt und die Atmosphäre möglichst gering zu halten. Eine ökonomisch, ökologisch und sozial ausgerichtete Unternehmenspolitik ist für uns der Schlüssel zu unternehmerischem Erfolg. Die erfolgreiche Einführung nachhaltiger Produkte setzt sowohl eine sorgfältige Analyse von Kundenwünschen und gesellschaftlichen Erwartungen voraus als auch die Aufbereitung neuester Forschungsergebnisse. Dem tragen wir mit unserem vom DB-Umweltzentrum gesteuerten Nachhaltigkeitsmanagement Rechnung.

Im ökologischen Vergleich der Verkehrsträger bietet die Schiene deutliche Vorteile. Diese sind für unsere Kunden neben technischer Sicherheit, Leistungsqualität und Serviceorientierung ein nachweislich wichtiger Faktor bei der Wahl des Verkehrsbeziehungsweise Transportmittels. Angesichts des prognostizierten Wachstums der Verkehrs- und Transportströme in den kommenden Jahren und Jahrzehnten wird die Bedeutung der umweltfreundlichen Schiene als Rückgrat eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems weiter zunehmen.

Das Bedienen globaler Märkte heißt auch, weltweit Verantwortung zu übernehmen. Mit der sinnvollen Verknüpfung aller Verkehrsträger unter einem Dach schaffen wir »grüne Netzwerke«. Die Verlagerung von Verkehren auf umweltfreundliche Verkehrsträger hilft uns und unseren Kunden gleichermaßen bei der Verbesserung der CO₂-Bilanz. So wurden beispielsweise im Berichtsjahr die bisherigen LKW-Transporte zwischen Österreich (Wels) und dem Rostocker Hafen auf den Danube-Nordic-Shuttle verlagert, was wöchentlich rund 120.000 LKW-Kilometer und damit rund zwei Drittel der CO₂-Emissionen einspart.

KLIMASCHUTZPROGRAMM AUF DEN GESAMTEN KONZERN AUSGEWEITET

Mit unseren Energiespar- und Klimaschutzprogrammen haben wir seit dem Jahr 1990 die spezifischen CO₂-Emissionen im Schienenverkehr um 25,9% bis zum Jahr 2002 und um 15,6% vom Jahr 2002 bis zum Jahr 2008 reduziert. Im Berichtsjahr haben wir unsere Zielsetzung erweitert: Zwischen den Jahren 2006 und 2020 sollen unsere konzernweiten spezifischen CO₂-Emissionen um 20% sinken. Basis dafür ist die im Berichtsjahr erstmals vorgelegte konzernweite Treibhausgas-Emissionsbilanz. Demnach wurden im Jahr 2007 durch Fahrzeuge und Anlagen des DB-Konzerns sowie durch eigene beziehungsweise durch Subunternehmer durchgeführte Transporte weltweit 23,1 Mio. t CO₂ emittiert. Dieses Ergebnis ist die Grundlage zur Umsetzung unseres neuen »Klimaschutzprogramms 2020«.

Stellhebel für ein erfolgreiches Klimaschutzprogramm

In diesem Rahmen hat auch DB Schenker Logistics erstmals seine weltweiten CO₂-Emissionen im Landverkehr, in der Luft- und Seefracht, der Kontraktlogistik sowie bei den betrieblichen Anlagen erfasst und berechnet. Dies ist die Grundlage für zukünftige CO₂-Einsparungen – zum Beispiel durch eine intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger oder die Verlagerung von Verkehren auf emissionsärmere Verkehrsmittel.

Umweltmaßnahmen greifen in allen Bereichen von DB Schenker. Schon heute ist DB Schenker auf europäischer Ebene flächendeckend nach ISO 14001 zertifiziert und weitet dies schrittweise auf das globale Netzwerk aus.

Stellhebel zur Emissionsminderung, die bei allen Verkehrsmitteln genutzt werden, sind der Einsatz moderner Fahrzeuge mit erhöhter Energieeffizienz, die Optimierung der Auslastung und Verbesserungen im Betriebsablauf. Unsere Mitarbeiter leisten ihren Beitrag, indem sie Energie sparend fahren. Wir unterstützen unsere Lokführer und LKW-Fahrer dabei durch entsprechende Schulungsmaßnahmen.

Energieverbrauch und CO₂-Emissionen im Schienenverkehr weiter reduziert

Seit dem Jahr 1990 haben wir unsere spezifischen CO₂-Emissionen im Schienenverkehr um knapp 40 % reduziert. Im Berichtsjahr konnten wir im Vergleich zum Vorjahr den spezifischen, das heißt den auf die Verkehrsleistung bezogenen CO₂-Ausstoß sowohl im Schienenpersonen- als auch im Schienengüterverkehr um 2,5 % weiter senken.

Der Ausstoß des Treibhausgases CO₂ konnte mit rund 62,4 g je Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr um 3,9 % gesenkt werden. Der Wert im Fernverkehr reduzierte sich um 5,1%, im Nahverkehr um 3,0 %. Im Schienengüterverkehr verbesserte sich der Wert um 1,7 % auf 23,3 g CO₂ je Tonnenkilometer. Dies sind weitere Beiträge zum Klimaschutz im Schienenverkehr, der damit seinen Umweltvorsprung weiter ausgebaut hat.

SCHIENENVERKEHRSLÄRM WEITER REDUZIERT

Wir wollen den Schienenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2000 halbieren. Bis Ende des Berichtsjahres konnten im Rahmen der Umsetzung des Lärmsanierungsprogramms des Bundes bereits 21% beziehungsweise 740 km der von Schienenlärm am stärksten belasteten Strecken saniert werden. Im Berichtsjahr haben wir 55 km Schallschutzwände an bestehenden Strecken errichtet und in 5.100 Wohnungen Maßnahmen zur Lärminderung durchgeführt.

Der Fokus liegt weiterhin auf der Lärminderung an der Quelle. Die Bundesregierung beabsichtigt, im Rahmen eines Pilot- und Innovationsprogramms 5.000 Güterwagen auf lärmarme Verbundstoff-Bremssohlen umrüsten zu lassen. Die Verbundstoffsohlen mindern in Verbindung mit einem glatten Gleis den wahrgenommenen Lärm um die Hälfte. Neue Güterwagen beschaffen wir bereits seit dem Jahr 2001 mit den lärmärmeren Bremsklötzen. Im Berichtsjahr erhöhte sich die Zahl um 1.100 Wagen auf insgesamt 4.400 Wagen.

Im Berichtsjahr wurde das Forschungsprojekt »Leiser Zug auf realem Gleis« (LZarG) gestartet, das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie gefördert wird. Industrie, Hochschulen und Betreiber arbeiten dabei gemeinsam unter unserer Federführung an der Entwicklung und Erprobung neuer Technologien. Im Mittelpunkt stehen dabei die Wechselwirkungen zwischen Rad und Schiene.

Saubere Dieselseitechnologie auf dem Vormarsch

Im Berichtsjahr ist es uns gelungen, die Feinstaubemissionen unserer gesamten Traktion (Diesel- und E-Traktion) um 3,4 % zu senken. Damit setzen wir die positive Entwicklung der vergangenen Jahre fort: Seit dem Jahr 1990 konnten wir die Feinstaubemissionen der Traktion insgesamt um 87 % reduzieren. Auch bei der Reduktion der Stickoxidemissionen können wir ähnliche Erfolge verzeichnen: Im Berichtsjahr konnten wir eine Verbesserung in Höhe von 1,9 % erzielen. Seit dem Jahr 1990 sanken sie insgesamt um 66 %.

Wichtige Maßnahmen zur Reduktion der Luftschadstoffe sind der Einsatz von modernen Fahrzeugen, die Remotorisierung der Bestandsflotte, die Energie sparende Fahrweise sowie die Elektrifizierung weiterer Strecken. Mit der Erprobung neuer Technologien bereiten wir uns auf künftige Grenzwertstufen vor und unterstützen die Industrie in der Entwicklung innovativer technischer Lösungen.

GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

»Zukunft bewegen« ist für uns nicht nur der Leitgedanke für die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens, sondern auch für die gesellschaftliche Verantwortung, die der Konzern wahrnimmt. Als einer der größten Arbeitgeber und Ausbilder Deutschlands haben wir eine besondere Verantwortung – für Kunden, Mitarbeiter, Umwelt und die Gesellschaft insgesamt. Die Förderung von Kindern und Jugendlichen liegt uns besonders am Herzen. Bildung und Sport sind dabei die Themenfelder, auf die sich unsere Aktivitäten konzentrieren.

So fördern wir seit dem Jahr 1996 als Partner und Mitglied der Stiftung Lesen die Lese- und Sprachkultur von Kindern und Jugendlichen. Bis Ende des Berichtsjahres wurden 1.200 Kinder- und Jugendheime bundesweit mit Vorlese- und Bücherkoffern ausgestattet.

Die soziale Integration von in Not geratenen Kindern und Jugendlichen ist das Ziel der überregional tätigen Hilfsorganisation Off Road Kids. Seit 15 Jahren unterstützen wir die Organisation, die es den Streetworkern ermöglicht, ganz Deutschland per Zug zu bereisen und jungen Obdachlosen zu helfen, ihr Leben wieder in den Griff zu bekommen. Beim zweiten DB Kids-Camp mit Off Road Kids konnten im August 2008 erneut 60 Kinder aus Kinderheimen eine Ferienwoche in Bad Dürkheim verbringen.

Die Sportförderung genießt bei uns ebenfalls einen hohen Stellenwert. Als langjähriger offizieller Mobilitätspartner von »Jugend trainiert für Olympia«, der größten Schulsportveranstaltung der Welt, organisierten wir beim Frühjahrs- und Herbstfinale 2008 die kostengünstige An- und Abreise der Teilnehmer und deren Unterbringung. Ein Zeichen für die Werte des Sports setzen wir ferner mit der seit dem Jahr 2002 bestehenden Partnerschaft mit dem Deutschen Behindertensportverband, die weit über Deutschlands Grenzen hinausgeht, wie der Transport der Sportgeräte für die Paralympics in Peking 2008 durch DB Schenker verdeutlichte.

Das Ziel ist möglichst barrierefreie Mobilität für Athleten und Fans des Sports, mit und ohne Behinderungen. Der von der Deutschen Fußball Liga (DFL), der Bundesbehindertenfanarbeitsgemeinschaft (BB AG) und uns im August 2008 veröffentlichte Bundesliga-Reiseführer für Menschen mit Behinderungen ermöglicht mobilitätseingeschränkten Fußballfans die effektive Vorbereitung und Durchführung ihrer Reisen zu den Stadien. Unser Engagement mit dem im Berichtsjahr zum ersten Mal verliehenen DB-Nachwuchs-Förderpreis setzt auch hier an der Basis und damit der Zukunft der jungen Generation an.

SYSTEMVERBUND BAHN

Als Dienstleister unterstützt der Systemverbund die Geschäftsfelder, bietet integrierte Lösungen für Mobilität und Logistik und hat dabei den DB-Konzern gesamthaft im Fokus. Die Aufgaben umfassen die kosteneffiziente Beschaffung jeglicher Materialien und deren Qualitätssicherung, die übergreifende Optimierung der Fahrzeuginstandhaltung, die ökologische und ökonomische Weiterentwicklung des Verkehrsträgers Schiene und die Rolle als Begleiter der Bahnindustrie bei der Entwicklung innovativer, effizienter und umweltfreundlicher Produkte bis hin zur Sicherheit im Eisenbahnbetrieb und im Arbeitsschutz.

QUALITÄT

Qualität ist ein wichtiger Teil unserer Produktverantwortung und sichert die Nachhaltigkeit unseres Angebots. Der Prozess der Produkt- und Servicequalität in den Geschäftsfeldern wurde im Systemverbund konsequent ausgebaut. Der Fokus lag dabei auf der methodischen Betrachtung von Maßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit sowie der prozessorientierten Anpassung des Qualitätskennzahlensystems. Konzernweite Auditprogramme haben darüber hinaus die Standardisierung des Prozessmanagements weiter befördert und gefestigt. Der zunehmenden Internationalisierung des Konzerns tragen wir auch mit Maßnahmen zur Qualitätssicherung bei der Beschaffung von Bahnsystemen auf dem weltweiten Lieferantenmarkt Rechnung.

TECHNIK

Im Systemverbund Bahn ist die DB Systemtechnik die technische Klammer für alle Bereiche des täglichen Eisenbahnbetriebs. Neben den Tätigkeiten im Rahmen von Systembetreuung oder Beschaffungsprojekten gestaltet die DB Systemtechnik auch die Technik für die Geschäftsfelder, entwickelt diese weiter, prüft und erprobt technische Projekte auf Machbarkeit. Die technische Weiterentwicklung ist eine wichtige Grundlage, um auch den Umweltvorteil im Schienenverkehr weiter zu verbessern. So wird beispielsweise konsequent an wirtschaftlichen und effizienten Lärmreduzierungs-techniken sowohl an Schienenfahrzeugen als auch an der Infrastruktur gearbeitet.

Im Projekt »GZ 1000« wird die technische Machbarkeit von langen Güterzügen erprobt. In Europa beträgt die üblicherweise zugelassene Maximallänge 750 m. Im Rahmen des vom Bundesministerium für Wirtschaft geförderten Projekts hat die DB gemeinsam mit dem niederländischen Infrastrukturbetreiber Keyrail zwischen Oberhausen und Rotterdam im November 2008 erstmals einen rund 1.000 m langen Güterzug über die Betuwe-Route Rotterdam – Oberhausen gefahren. Ziel des Projekts ist es, die Kapazitäten im Netz zu erhöhen, um beispielsweise Engpässe in den Seehafenhinterlandanbindungen abzufedern. Die Erkenntnisse und Erfahrungen aus »GZ 1000« fließen in weiter gehende Projekte ein.

Ebenfalls zur Auflösung von Engpässen im Seehafenhinterlandverkehr werden die Möglichkeiten des Mischverkehrs, das heißt des gemischten Betriebs von Personen- und Güterzügen, auf den wichtigen Korridoren untersucht und genutzt.

Darüber hinaus werden unsere Leistungen in diesem Bereich auch auf dem konzernexternen Markt mit steigender Tendenz nachgefragt. So wurden im Auftrag der Industrie die Zulassungsuntersuchungen für mehrere Baureihen des Regionalverkehrs durchgeführt. Gemeinsam mit der Firma Balfour Beatty erhielt DB Systemtechnik zudem Aufträge für die Fertigung von Oberleitungsmesstechnik für den Einsatz in China. In Zusammenarbeit mit DB International bietet die DB Systemtechnik ihre Leistungen auch international an. Ein Beispiel hierfür ist die Prüfung des Siemens-Hochgeschwindigkeitszugs Velaro in China.

EINKAUF

Bei der Beschaffung von Anlagen, Fahrzeugen und Fahrzeuersatzteilen sowie Instandhaltungs- und logistischen Leistungen konnten im Berichtsjahr signifikante Einsparungen durch konzernübergreifende Einkaufs- und Optimierungsprojekte erzielt werden. Dabei spielt auch die Nachhaltigkeit bei Lösungen, mit denen die Wettbewerbsvorteile der Schiene in den Bereichen Umweltschutz und Sicherheit weiter ausgebaut werden, eine wichtige Rolle. Zudem ist gerade bei den sehr langlebigen Produkten im Schienenverkehr die langfristige Betrachtung der Betriebs- und Instandhaltungskosten von großer wirtschaftlicher Relevanz. Integrierte Beschaffungsteams aus Technikern, Einkäufern, Bedarfsträgern, Wertanalytikern und Logistikern gewährleisten dabei eine ganzheitliche Betrachtung des Beschaffungsprozesses. Unterstützt wird dies durch entsprechende »Global Sourcing«-Aktivitäten mit der Entwicklung neuer Lieferanten, die im Berichtsjahr fortgesetzt und ausgebaut wurden.

Wir stehen weltweit mit rund 35.000 Lieferanten in Geschäftsbeziehung und sichern durch unsere Aufträge bis zu 600.000 Arbeitsplätze.

Das Auftragsvolumen lag im Berichtsjahr bei insgesamt 23,3 Mrd. € (im Vorjahr: 21,2 Mrd. €). Neben den bei Frachtführern eingekauften Fracht- und Speditionsleistungen in Höhe von 10,2 Mrd. € (im Vorjahr: 10,4 Mrd. €) lagen die Schwerpunkte erneut in den Bereichen industrielle Produkte mit einem Auftragsvolumen in Höhe von 4,2 Mrd. € (im Vorjahr: 3,7 Mrd. €) sowie Bau- und Ingenieurleistungen mit einem Auftragsvolumen von 4,0 Mrd. € (im Vorjahr: 3,5 Mrd. €). Der Bezug von Dienstleistungen Dritter lag mit einem Auftragsvolumen in Höhe von 2,4 Mrd. € (im Vorjahr: 1,6 Mrd. €) höher als im Vorjahr. Im Bereich der leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe stieg das Auftragsvolumen auf 2,5 Mrd. € an (im Vorjahr: 2,0 Mrd. €).

Mehr als die Hälfte des Auftragsvolumens ohne die Fracht- und Speditionsleistungen wurde mit 7,6 Mrd. € (im Vorjahr: 7,2 Mrd. €) an kleine und mittelständische Unternehmen vergeben. Bei Bauleistungen wurden mit 3,6 Mrd. € über 90 % des Volumens an Mittelständler vergeben (im Vorjahr: 2,7 Mrd. €). Wir waren damit auch im Berichtsjahr erneut einer der größten Investoren in Deutschland und haben so wesentlich zum Erhalt von Arbeitsplätzen beigetragen.

Entsprechend unseren Investitionsschwerpunkten haben große Vergaben insbesondere im Infrastrukturbereich sowie zur weiteren Modernisierung unseres Fahrzeugparks stattgefunden.

Weitere Informationen

ZUSÄTZLICHE BUNDESMITTEL FÜR DIE INFRASTRUKTUR IN DEN JAHREN 2009 – 2010

Der Bund hat im Dezember 2008 ein Maßnahmenpaket zur Sicherung von Wachstum und Beschäftigung beschlossen. Er schafft damit eine Perspektive für die rasche Überwindung der Konjunkturschwäche.

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat im Rahmen dieses Maßnahmenpakets ein »Arbeitsplatzprogramm Bauen und Verkehr« aufgelegt. Dringliche Verkehrsinvestitionen sollen so beschleunigt umgesetzt werden. Es umfasst konkrete Verkehrsprojekte und Maßnahmen für Schiene, Straße und Wasserwege mit einem Volumen von jeweils 1 Mrd. € in den Jahren 2009 und 2010. Die Investitionsschwerpunkte bei den Bundesschienenwegen sind dabei die Verstärkung laufender und der Beginn neuer Projekte, der Start eines Personenbahnhofsprogramms sowie die Verstärkung der Mittel für die Lärmsanierung. Dafür werden insgesamt 620 Mio. € bereitgestellt.

Im Februar 2009 hat der Bund im Rahmen des Konjunkturprogramms II zusätzlich noch einmal 2 Mrd. € für Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zur Verfügung gestellt.

TARIFABSCHLUSS UND NEUE ENTGELTSTRUKTUR

Die Verhandlungen der Tarifrunde 2007 mit der Tarifgemeinschaft (TG) aus TRANSNET und der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) sowie mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurden im März 2008 abgeschlossen. Zwei sogenannte Grundlagentarifverträge bilden die Basis für das neue Tarifvertragswerk und für ein widerspruchsfreies Tarifgefüge. Dieses besteht aus einem Basistarifvertrag und sechs funktionsspezifischen Einzeltarifverträgen.

Ein funktionsspezifischer Tarifvertrag ist der mit der GDL ausgehandelte eigenständige Lokführertarifvertrag (LfTV), in dem die Beschäftigungsbedingungen für die Lokführer geregelt sind. Der LfTV hat eine Laufzeit vom 1. Juli 2007 bis zum 31. Januar 2009. Auf Basis der individuellen Eingruppierung nach Berufserfahrung ergaben sich individuelle Lohnsteigerungen zwischen 7 % und 15 %. Dabei wurden unter anderem die Entgelttabellen in zwei Schritten im März und September 2008 erhöht.

Die anderen fünf funktionsspezifischen Tarifverträge wurden mit der TG geschlossen. Mit der TG wurde auch eine neue Entgeltstruktur vereinbart. Diese gilt seit dem 1. März 2008 und sieht 13 Entgeltgruppen und sechs Erfahrungsstufen vor. Basis für die erstmalige Eingruppierung der Mitarbeiter ist ihre Betriebszugehörigkeit.

AUSBAU DES COMPLIANCE-BEREICHS

Im Berichtsjahr haben wir unseren Compliance-Bereich neu aufgestellt und personell verstärkt. Da immer mehr unserer Mitarbeiter im Ausland tätig sind, haben wir unsere Compliance-Arbeit nun auch international ausgerichtet. So haben wir das Ombudsmann-Verfahren, das im Jahr 2000 im DB-Konzern eingeführt wurde, um ein weltweites elektronisches Hinweisgebersystem ergänzt. Durch das internetbasierte System haben alle Niederlassungen und Tochtergesellschaften des DB-Konzerns sowie unsere Geschäftspartner zu jedem Zeitpunkt Zugriff auf diese Kommunikationsplattform. Das System wird auf einem externen Server in einem Hochsicherheits-Rechenzentrum betrieben. Unberechtigte Zugriffe sind damit ebenso ausgeschlossen wie die Identifizierung des Hinweisgebers.

Mit der personellen Aufstockung der Compliance-Abteilung haben wir die Mitarbeiterschulung und -beratung intensiviert. Ziel der Schulungen ist es, den Beschäftigten weltweit Handlungssicherheit zu geben und sie für die Risiken von Wirtschaftskriminalität zu sensibilisieren. Um die Einhaltung der nationalen und internationalen Gesetze sowie der internen Regeln konzernweit sicherzustellen, bekommen alle Geschäftsfelder zusätzliche Compliance-Beauftragte.

Im Berichtsjahr wurden die Standards und Erwartungen an das tägliche Handeln in einem Verhaltenskodex (Code of Conduct) konzernweit verbindlich festgeschrieben. Alle Vorstände, Geschäftsführer, Führungskräfte und Mitarbeiter des DB-Konzerns sind diesen Grundsätzen verpflichtet. Die zentralen Elemente des Verhaltenskodex sind Kundenorientierung, Fortschritt, Partnerschaftlichkeit und Verantwortungsbewusstsein.

WEITERENTWICKLUNG DES EUROPÄISCHEN RECHTSRAHMENS

Über die Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens im Eisenbahnsektor berichten wir auch ausführlich im Rahmen unseres jährlichen Wettbewerbsberichts. Mit Blick auf einen fairen Wettbewerb zu gleichen Bedingungen in Europa führen wir einen kontinuierlichen Dialog mit Mitgliedern des Europäischen Parlaments und der Europäischen Kommission.

EINHEITLICHES EUROPÄISCHES ZUGSICHERUNGSSYSTEM ETCS

Die Vielfalt inkompatibler Zugsicherungssysteme in den Mitgliedsstaaten der Europäischen Union ist ein zentrales Hindernis auf dem Weg zu einem europäischen Eisenbahnraum mit grenzüberschreitenden Verkehren ohne Lokomotivwechsel an den Grenzen. Um die Interoperabilität zu fördern, schreibt die europäische Gesetzgebung eine Ausrüstung von Hochgeschwindigkeitsstrecken sowie Strecken des konventionellen Schienenverkehrsnetzes mit dem einheitlichen europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystem ERTMS (European Rail Traffic Management System) vor. Dieses besteht aus den technischen Teilkomponenten ETCS und GSM-R.

Nach Vorlage und Auswertung der nationalen Migrationspläne will die Europäische Kommission die Migration zu einem einheitlichen ETCS-Zugsicherungssystem auf dem konventionellen europäischen Eisenbahnnetz erheblich beschleunigen. Die Europäische Kommission hat zu diesem Zweck im Herbst 2008 einen Vorschlag für einen verbindlichen europäischen ETCS-Migrationsplan vorgelegt. Dieser enthält erhebliche Ergänzungen gegenüber dem im September 2007 von der Bundesregierung an die Europäische Kommission notifizierte nationalen Migrationsplan für das konventionelle Eisenbahnnetz. Die Vorschläge der Europäischen Kommission einschließlich der darin genannten Zieldaten sind nur bei einer umfangreichen und zeitnahen Budgetaufstockung durch die Bundesregierung und die EU umsetzbar. Andernfalls müssten verkehrlich wichtigere Projekte zurückgestellt werden. Darüber hinaus bestehen verfahrensrechtliche Bedenken an der Zulässigkeit einer verbindlichen Auflegung von Investitionsverpflichtungen dieses Ausmaßes im Wege des Ausschussverfahrens (sogenannte Komitologie) ohne Beteiligung des Europäischen Parlaments. Der DB-Konzern hat die Initiative ergriffen, auf die Nachteile solcher Regelungen für Länder mit komplexem Schienennetz und Mischverkehren aufmerksam zu machen.

VERORDNUNGSVORSCHLAG FÜR EIN EUROPÄISCHES SCHIENENNNetz FÜR DEN GÜTERVERKEHR

Die Europäische Kommission hat Ende des Jahres 2008 einen Vorschlag für eine EG-Verordnung zur Entwicklung eines europäischen Schienennetzes für den Güterverkehr vorgelegt. Ziel des Vorschlags ist es, die Qualität und Wettbewerbsfähigkeit insbesondere des lang laufenden grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu verbessern. Vorgesehen ist die verpflichtende Einrichtung international besetzter Korridorgesellschaften auf europäischen Korridoren. Hierdurch sollen die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der Infrastrukturbetreiber vertieft und Investitionen besser koordiniert werden. Der Vorschlag birgt für die Infrastrukturbetreiber einen erheblichen bürokratischen Aufwand und ist nicht unternehmerisch geleitet. Nachteilige Auswirkungen auf den Eisenbahnbetrieb durch die Vernichtung von Infrastrukturkapazitäten und Kostensteigerungen wären die Folge. Die Regelungen zur durchgängigen Erhöhung der Kapazitäten für den Schienengüterverkehr und dessen bevorzugte Behandlung würden vor allem den Schienenpersonenverkehr treffen. Durch Fahrzeitverlängerungen und Unterbrechungen der Reisekette bestünde gerade im Personenverkehr das Risiko intermodaler Verlagerungseffekte. Der Gesetzgebungsvorschlag der Europäischen Kommission befindet sich derzeit im Mitentscheidungsverfahren im Rat und im Europäischen Parlament.

Risikobericht

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

INTEGRIERTES RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und im DB-Konzern umgesetzt. Im Rahmen unseres Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG quartalsweise berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

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

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

AKTIVES RISIKOMANAGEMENT

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

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND UMFELDRISIKEN

Die Nachfrage nach unseren Mobilitäts- und insbesondere nach unseren Transport- und Logistikdienstleistungen ist auch abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden

Megatrends in den für uns relevanten Märkten. Gesamtwirtschaftliche Schocks wie zum Beispiel die derzeitige Finanzkrise können sich insofern negativ auf unser Geschäft auswirken.

Für den Personenverkehr ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren wie das verfügbare Einkommen oder die Zahl der Erwerbstätigen von Bedeutung.

Im Schienengüterverkehr sind die wichtigsten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemierzeugnissen und Baumaterialien. Diese unterliegen zum einen konjunkturellen Schwankungen. Zum anderen sind strukturelle Veränderungen der Produktionsstrukturen unserer Kunden zu berücksichtigen, die sich häufig in einem globalen Wettbewerb befinden. Im Bereich von Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung unserer Kunden den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen.

Zudem erbringt der DB-Konzern im Schienenverkehr Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Der Zugang zum deutschen Schienennetz ist seit dem Jahr 1994 diskriminierungsfrei möglich. Gegenstand der Regulierung sind aber auch die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des DB-Konzerns verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung. Aufseiten der EVU gehört in diesen Bereich auch die technische Beanstandung von Fahrzeugen. Hier besteht das Risiko, dass einzelne Baureihen gar nicht oder nur unter Auflagen – zum Beispiel geringere Geschwindigkeiten oder kürzere Wartungsintervalle – eingesetzt werden dürfen. Daraus resultieren dann sowohl Störungen im Betriebsablauf als auch höhere Kosten.

MARKTRISIKEN

Im Personenverkehr stehen wir in einem harten intermodalen Wettbewerb insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Um unsere Position im Wettbewerb zu stärken, verbessern wir fortlaufend unsere Serviceleistungen. Auf der Angebotsseite optimieren wir unsere Fahrplangestaltung im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanwechsel. Auf vielen Strecken können wir nach der Fertigstellung von Infrastrukturmaßnahmen attraktivere Verbindungen anbieten. Die Preiswahrnehmung durch unsere Kunden versuchen wir durch Angebotsmaßnahmen spürbar zu verbessern. Zudem versuchen wir, mit regelmäßigen Aktionen gezielt Neukunden anzusprechen. Von Bedeutung bleibt auch die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt.

Im Regional- und Stadtverkehr gibt es einen intensiven intramodalen Wettbewerb um langfristige Bestellerverträge. Maßgeblich für die Entwicklung in diesem Markt ist die Höhe der mittelfristig den Ländern vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel. Diese sind Grundlage für die Bestellungen von Verkehren bei Verkehrsunternehmen durch die einzelnen Länder. Absenkungen können hier Auswirkungen auf unsere Aktivitäten haben. Dem versuchen wir unter anderem durch den Ausbau der Fahrgeldeinnahmen entgegenzuwirken. In der Struktur der Markt-

teilnehmer beobachteten wir das zunehmende Gewicht der Tochtergesellschaften international agierender Konzerne. Ein Risiko von Ausschreibungsverlusten resultiert hierbei insbesondere aus Anbietern, die bereit sind, Markteintrittsprämien zu bezahlen, oder die ihren Angeboten teilweise ambitionierte Annahmen zugrunde legen. Wir können aber eine zunehmende Sensibilisierung bei den Bestellerorganisationen für die negativen Folgen daraus erkennen. Zudem optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen, um attraktive Angebote zu wirtschaftlich sinnvollen Konditionen abgeben zu können. Zusätzliche Belastungen im Bereich der Personalaufwendungen, die nur unsere Tochtergesellschaften treffen, erschweren hier unsere Position im Wettbewerb.

Im Schienengüterverkehr besteht neben der immer stärker zunehmenden intramodalen Wettbewerbsintensität ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Dieser verschärft sich durch die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger LKW-Flotten aus den neuen EU-Staaten. Bei einer isolierten Betrachtung für den Schienengüterverkehr bestehen insofern Marktrisiken aus der Notwendigkeit, sich an die verkehrsträgerübergreifend zunehmende Wettbewerbsintensität anzupassen, und daraus resultierenden Margenverlusten. Wir reagieren darauf mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung. Zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote auf der Schiene und binden den Schienengüterverkehr in umfassende Logistikangebote ein.

Unsere Aktivitäten im Logistikbereich sind insbesondere von den dynamischen Konsolidierungsprozessen innerhalb der Logistikbranche und weiter steigenden Kundenanforderungen betroffen. Aus einer Position der Wettbewerbsstärke sehen wir die absehbaren Konsolidierungsprozesse dabei zugleich als Chance, unsere Marktpositionen nicht nur zu verteidigen, sondern auch zu stärken. Der weitere Ausbau unserer Netzwerke durch Akquisitionen, aber auch durch die Eröffnung von Logistikzentren, steht dabei im Mittelpunkt unserer Aktivitäten.

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

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

Erhöhungen der Energiepreise haben übergreifend Auswirkungen auf unsere Aktivitäten. Je nach Marktkonstellation ist es dabei nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben. Wir begegnen diesem Risiko im DB-Konzern durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente.

BETRIEBSRISIKEN

Der DB-Konzern betreibt im Schienenverkehr ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Schienenaktivitäten. Eine deutliche Beeinträchtigung der Pünktlichkeit im Fernverkehr verschlechtert die wahrgenommene Qualität der Dienstleistung und kann damit zu Kundenverlusten führen. Zudem haben wir uns selbst verpflichtet, Kunden bei Verspätungen von einem bestimmten Umfang an zu entschädigen. Hier kommt es zukünftig zu einer Verschärfung durch neue europaweite Regelungen. Diese gelten zukünftig auch für den Regionalverkehr. Hier besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder einer nicht ausreichend hohen Pünktlichkeit.

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

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

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

PROJEKTRISIKEN

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

Wir tragen dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.

INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend sind eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Für das Bestandsnetz haben wir mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung erzielt, die die Finanzierung bis zum Jahr 2013 festschreibt. Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Ausbau und die Beseitigung von Engpässen erforderlich. Zur erfolgreichen Durchführung dieser Investitionen sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es bereits abschließende Vereinbarungen hierfür geben konnte.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir im DB-Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente.

Mit dem Ausbau unseres internationalen Geschäfts entsteht ein zunehmendes Währungsrisiko, da Cashflows in verschiedenen Währungen anfallen. Dies gilt insbesondere für den US-Dollar, das britische Pfund und die schwedische Krone.

Ein Teil der Verpflichtungen aus Pensions- und anderen pensionsähnlichen Leistungszusagen ist durch Planvermögen gedeckt, das aus Aktien, Immobilien, festverzinslichen Wertpapieren und anderen Vermögensanlagen besteht. Wertverluste bei diesen Anlagen verringern direkt die Abdeckung der Pensionsverpflichtungen durch Planvermögen und können unter Umständen weitere Zuführungen durch das Unternehmen bedingen.

RECHTLICHE UND VERTRAGLICHE RISIKEN

Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Diese betreffen vielfach Bauprojekte und Immobilien oder Umweltangelegenheiten. Es besteht zudem das Risiko, dass einige der langfristigen Verkehrsverträge unter anderem aufgrund von unvorhersehbaren Kostensteigerungen unwirtschaftlich werden könnten. Wir versuchen hier entsprechend kosten- und erlösseitig gegenzusteuern.

Für rechtliche und vertragliche Risiken wurden unter Abschätzung der jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten Rückstellungen gebildet. Die tatsächliche Inanspruchnahme dieser Rückstellungen ist davon abhängig, ob sich die Risiken in Höhe der heutigen Einschätzungen realisieren.

PERSONALRISIKEN

Unsere Mitarbeiter und ihre Fähigkeiten sind für den zukünftigen Erfolg des DB-Konzerns von zentraler Bedeutung. Unsere Vergütungssysteme und Personalentwicklungsprogramme und -maßnahmen zielen darauf ab, unsere Mitarbeiter zu binden und zu gemeinsamen Höchstleistungen zu motivieren. Die unerwünschten Mitarbeiterabgänge liegen im DB-Konzern auf einem anhaltend niedrigen Niveau. Darin drücken sich zum einen unsere

Anstrengungen aus, Engagement und Identifikation der Beschäftigten mit dem Konzern zu erhöhen. Zum anderen zeigt sich hierin unsere Attraktivität als Arbeitgeber. Wir stehen zudem in einem immer stärker werdenden Wettbewerb um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte. Dieser Herausforderung begegnen wir unter anderem durch enge Kontakte zu Universitäten und durch unsere Rekrutierungsmaßnahmen. Bei der Integration neu akquirierter Gesellschaften zielen unsere Bemühungen zudem auf die Bindung von Mitarbeitern in Schlüsselpositionen.

Um uns im Wettbewerb behaupten zu können, ist unsere Personalkostenstruktur in Relation zu der unserer Wettbewerber von entscheidender Bedeutung. Zusätzliche einseitige Belastungen zum Beispiel in Form von höheren Tarifabschlüssen als bei unseren Wettbewerbern verschlechtern hier unsere Wettbewerbsposition.

IT-RISIKEN

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

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

RISIKOPORTFOLIO OHNE BESTANDSGEFÄHRDENDE RISIKEN

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

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

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

Bericht des Vorstands über Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

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

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

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

Nachtragsbericht

LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG FÜR DAS BESTANDSNETZ IN KRAFT GETRETEN

Im November 2008 wurden die Verhandlungen mit dem Bund über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) abgeschlossen. Danach verpflichtet sich der Bund, uns in den kommenden fünf Jahren 2,5 Mrd. € pro Jahr für Investitionen in das Bestandsnetz, die Bahnhöfe und Energieanlagen zur Verfügung zu stellen. Mit der verbindlichen Mittelzusage gewinnen wir eine deutlich verbesserte Planungssicherheit. Ersatzinvestitionen und die Instandhaltung können dadurch langfristiger geplant werden. Das reduziert nicht nur unseren administrativen Aufwand, sondern ermöglicht auch Effizienzsteigerungen bei gleichem Mitteleinsatz.

Im Gegenzug geben wir dem Bund konkrete Qualitätsversprechen für Schienennetz, Bahnhöfe und Energieversorgung. Grundlage dafür ist der jährliche Infrastrukturzustands- und Entwicklungsbericht. Der Bund hat somit jederzeit die Möglichkeit, neben der Verwendung der öffentlichen Gelder auch die erzielten Effekte bis hin zum Gesamtzustand des Netzes nachzuvollziehen.

Zusätzlich zu den vom Bund bereitgestellten Mitteln haben wir uns im Rahmen der LuFV verpflichtet, jährlich 500 Mio. € an Eigenmitteln in das Bestandsnetz zu investieren. Verbunden mit den ebenfalls in der LuFV vereinbarten 1,25 Mrd. € beziehungsweise 1 Mrd. € DB-Mitteln für die Instandhaltung sollen damit jährlich insgesamt rund 4,2 Mrd. € beziehungsweise 4 Mrd. € in die bestehende Schieneninfrastruktur fließen.

Die LuFV ist am 14. Januar 2009 unterschrieben worden und zum 1. Januar 2009 in Kraft getreten.

AKQUISITION DES POLNISCHEN EISENBAHNUNTERNEHMENS PCC

Ende Januar 2009 wurden die Verträge für die Übernahme der Logistiksparte der Unternehmensgruppe PCC SE unterzeichnet. PCC Logistics ist mit rund 5.800 Mitarbeitern, einem Umsatz von 350 Mio. € im Jahr 2008 und rund 8 % Marktanteil das größte private Eisenbahnunternehmen in Polen. PCC Logistics umfasst mehrere regional operierende Unternehmen, die sich vor allem auf den Transport von Kohle, Chemieprodukten und Baustoffen spezialisiert haben. Die PCC Logistics operiert mit Schwerpunkt in Schlesien und betreibt leistungsfähige Verbindungen in alle polnischen Wirtschaftszentren. Mit der Integration in unser Schienengüterverkehrsnetzwerk wollen wir die PCC Logistics zu unserem zentralen Standbein für Osteuropa weiterentwickeln.

Polen ist Deutschlands größter Handelspartner in Osteuropa, gleichzeitig ist Deutschland für Polen der größte Exportmarkt. Innerhalb der EU ist Polen der zweitgrößte nationale Eisenbahnmarkt und bietet großes Wachstumspotenzial für schienengebundene Logistikangebote für polnische und internationale Kunden. Zudem spielt Polen eine wichtige Rolle bei der Entwicklung von Verkehren auf den transeuropäischen Schienenachsen.

Der Vollzug der Übernahme erfolgt vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Gremien und Kartellbehörden.

TARIFRUNDE 2009 ABGESCHLOSSEN

Mitte Januar 2009 haben die Gespräche mit der Tarifgemeinschaft (TG) aus TRANSPORTNET und der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) sowie mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) zum Auftakt der Tarifrunde 2009 begonnen. Ende Januar konnten wir mit allen drei Gewerkschaften eine Einigung erzielen. Die Ergebnisse der Verhandlungen sehen Verbesserungen in der Gestaltung der Arbeits- und Ruhezeiten für Mitarbeiter im Schichtbetrieb vor. So sind unter anderem feste Wochenendruhen, längere Ruhezeiten und eine bessere Planbarkeit der Schichten vereinbart worden. Zudem erhalten unsere Beschäftigten eine lineare Erhöhung der Entgelte um 2,5 % ab dem 1. Februar 2009 und um 2,0 % ab dem 1. Januar 2010 sowie eine Einmalzahlung in Höhe von 500 € im Dezember 2009. Die Laufzeit des Tarifvertrags beträgt 18 Monate.

DB AG HAT NUN AUCH EIN RATING VON FITCH

Als dritte Rating-Agentur neben Moody's und Standard & Poor's beurteilt ab dem Jahr 2009 auch Fitch Ratings (Fitch) die Kreditwürdigkeit der DB AG. Anfang Februar 2009 hat Fitch seine erste Einschätzung zur DB AG veröffentlicht: ein Long-term Issuer Default Rating (IDR) von »AA« im langfristigen Bereich, ein Senior Unsecured Rating (SU) von »AA« und ein Short-term IDR von »F1+« im kurzfristigen Bereich. Unser langfristiges Rating liegt damit nur zwei Stufen unterhalb der höchstmöglichen Bewertung (AAA). Unser kurzfristiges Rating entspricht der höchstmöglichen Einstufung.

INVESTITIONSMITTEL FÜR VERKEHRSINFRASTRUKTUR AUFGESTOCKT

Mit dem Investitionsverstärkungsprogramm Verkehr im Rahmen des Konjunkturprogramms II stellt der Bund zusätzlich insgesamt 2 Mrd. € für Bauprojekte im Bereich Straße, Schiene und Wasserstraße für die Jahre 2009 und 2010 zur Verfügung. Damit werden die bereits Ende 2008 mit dem Innovations- und Investitionsprogramm Verkehr gesetzten Impulse verstärkt. Von den 2 Mrd. € sollen 700 Mio. € für Investitionen in die Schiene und 100 Mio. € für Investitionen in den Kombinierten Verkehr eingesetzt werden. Investitionsschwerpunkte im Bereich Schiene sind Infrastrukturmaßnahmen, die beschleunigte Sanierung von Personenbahnhöfen, die Verstärkung des Lärmschutzes an Bahntrassen, Pilotvorhaben für innovative Technik (unter anderem Abgasreinigungssysteme für Diesellokomotiven und die Entwicklung »intelligenter« Güterwagen) und die beschleunigte Einführung von Sicherungstechnik.

Im Rahmen der Konjunkturpakete I und II steht damit für die Schiene insgesamt ein Investitionsvolumen von rund 1,3 Mrd. € für die Jahre 2009 und 2010 zur Verfügung.

NEUES KONZERNPROGRAMM ALS REAKTION AUF DIE KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

Das neue Konzernprogramm reACT09 soll einen Beitrag dazu leisten, die kurzfristigen Auswirkungen der Konjunkturkrise abzumildern und langfristig die Wettbewerbsposition des DB-Konzerns zu sichern. Es ist direkt dem Vorstandsvorsitzenden unterstellt und setzt auf den Steuerungsprinzipien der früheren Konzernprogramme Fokus und Qualify auf. Die Steuerung erfolgt über klare Zielvorgaben und ein konsequentes Monitoring. reACT09 umfasst neben einer konzernweiten Ausgaben- und Investitionssteuerung Programme zur weiteren Verbesserung der Kosten- und Wettbewerbsposition. Das umfasst eine Überprüfung der Verwaltungsbereiche, eine Optimierung der Einkaufsprozesse sowie Effizienzprojekte auf Geschäftsfeldebene.

Prognosebericht

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen infolge der internationalen Finanzkrise in Deutschland im Jahr 2009 erheblich verschlechtern. Auch die Wachstumsprognosen für die Industrieländer zeigen eine merkliche Abkühlung der wirtschaftlichen Entwicklung. Daher erwarten wir für das Geschäftsjahr 2009 erhebliche Belastungen aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland und im Euro-Raum sowie aus der rezessiven Phase, durch die die Weltwirtschaft voraussichtlich gehen wird. Wie sich die Finanzkrise aber konkret auswirken und welche Verwerfungen sie noch auslösen wird, ist derzeit nicht prognostizierbar. Unwägbarkeiten für die hier dargestellten Entwicklungen bestehen insbesondere bezüglich der Dauer und Tiefe der Krise an den Finanzmärkten und ihrer Folgen für die Wirtschaft.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die nachfolgenden Einschätzungen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2009 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Unwägbarkeiten bestehen bezüglich der Folgen der Finanzkrise für die Wirtschaft. Sollten diese gravierender ausfallen als gegenwärtig angenommen, wären sowohl die Export- als auch die Investitionskonjunktur erheblich in Mitleidenschaft gezogen.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2009 vorliegenden Prognosen erwarten, dass das BIP im Jahresdurchschnitt merklich unter dem Vorjahresniveau bleiben wird. Der Außenhandelsbeitrag wird sich im Vergleich zur Entwicklung im Jahr 2008 weiter verschlechtern, da der Export sein Vorjahresniveau voraussichtlich erheblich unterschreiten wird. Aufgrund der schwachen Auslandsnachfrage und der schwierigen Finanzierungsbedingungen werden die Anlageinvestitionen merklich sinken. Ein sich bereits Ende des Jahres 2008 abzeichnender Beschäftigungsabbau wird im Jahr 2009 spürbar werden und die Verunsicherung der Verbraucher verstärken sowie den privaten Verbrauch belasten. Insbesondere aufgrund der sinkenden Energie- und Kraftstoffpreise wird die Inflationsrate im Jahr 2009 spürbar niedriger ausfallen als im Jahr 2008.

Auch für den Euro-Raum geht die Mehrzahl der Prognosen davon aus, dass das Vorjahresniveau des BIP merklich unterschritten wird. Dabei sind weder vom Außenhandel noch von der Inlandsnachfrage Wachstumsimpulse zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass die Anlageinvestitionen merklich hinter dem Vorjahresniveau zurückbleiben werden. In den EU-Mitgliedsländern Ost- und Mitteleuropas wird das Wachstum des BIP weiterhin über dem EU-Durchschnitt liegen, wenngleich sich die Dynamik vor allem wegen der konjunkturellen Verlangsamung im Euro-Raum verringern dürfte.

Die im vorigen Jahr einsetzende Abschwächung der Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft dürfte sich im laufenden Jahr fortsetzen. Insgesamt wird das Wirtschaftswachstum in den USA im Jahr 2009 nach dem schwachen Vorjahr weiter an Fahrt einbüßen. In Japan dürfte die wirtschaftliche Expansion nicht über das schwache Vorjahresniveau hinauskommen. In China wird das Expansionstempo als Folge schwächerer Auslandsnachfrage und anhaltend hoher Importe nachlassen. Auch das Entwicklungstempo in den übrigen ostasiatischen Ländern dürfte sich infolge der schwächeren Weltkonjunktur etwas verlangsamen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Die erwarteten volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland für das Jahr 2009 lassen für den Personen- und den Güterverkehrsmarkt keine positiven Nachfrageeffekte erkennen.

Daher gehen wir für das Jahr 2009 von einem erneut schrumpfenden Personenverkehrsmarkt in Deutschland und einer rückläufigen Entwicklung der Verkehrsleistung bei allen Verkehrsträgern aus. Für den Schienenpersonenverkehr erwarten wir dabei eine gegenüber dem Vorjahr vergleichsweise stabile Entwicklung. Auch beim deutschen Güterverkehrsmarkt ist für das Jahr 2009 ein Rückgang zu erwarten. Hiervon werden ebenfalls alle Verkehrsträger betroffen sein.

Die Transport- und Logistikmärkte dürften auch im Jahr 2009 negativ vom globalen wirtschaftlichen Abschwung beeinflusst werden. Das Ausmaß der entsprechenden Auswirkungen ist zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts weder vollständig absehbar noch quantifizierbar. Aussagen hierzu sind entsprechend mit großer Unsicherheit verbunden. Für den europäischen Markt wird erwartet, dass einer negativen Entwicklung in den größten Landverkehrsmärkten wie zum Beispiel Deutschland, Frankreich, Italien, Großbritannien und Spanien ein gedämpftes Wachstum in Osteuropa gegenübersteht. Infolge aufkommender Überkapazitäten ist bei allen Verkehrsträgern von einer spürbaren Zunahme der Wettbewerbsintensität auszugehen. Die Marktkonsolidierung wird sich beschleunigt fortsetzen.

Sowohl der See- als auch der Luftfrachtmarkt werden voraussichtlich das Niveau des Berichtsjahres nicht wieder erreichen. Dies wird einen anhaltenden Ratenverfall bei Reedereien und Carriern mit sich bringen, der durch die entstehenden Überkapazitäten noch verstärkt wird. Auch in der Kontraktlogistik werden die erwarteten schwachen Umfeldbedingungen im Jahr 2009 deutliche Spuren hinterlassen und zu einem sinkenden Bedarf an Logistikdienstleistungen führen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER BESCHAFFUNGSMÄRKTE

Für das laufende Geschäftsjahr erwarten wir keine prinzipiellen Engpässe auf der Beschaffungsseite. Eine entscheidende Rolle spielt die weitere Entwicklung der Energiepreise. Insgesamt erwarten wir weiter steigende Energie- und Rohstoff- sowie Baupreise.

LAGE AN DEN ENERGIEMÄRKTEN VON HOHER UNSICHERHEIT GEPRÄGT

Die Finanzmarktkrise und die folgende weltweite konjunkturelle Abschwächung sorgten im Jahr 2008 für eine Preiskorrektur an den Energiemärkten und dürften auch im Jahr 2009 die Preise weiter unter Druck setzen. Dieser Effekt ist allerdings allein dem deutlichen Rückgang auf der Nachfrageseite geschuldet, die Lage auf der Angebotsseite ist weiterhin angespannt. Sobald sich die Weltwirtschaft wieder erholt, dürften die Energiepreise erneut spürbar anziehen.

Die negativen Aussichten für die Industrieproduktion im Jahr 2009 werden die Kohlepreise weiter unter Druck setzen. Zusammen mit anhaltend schwachen Preisen für CO₂-Zertifikate, resultierend aus einem Rückgang der Industrieproduktion sowie abgeschwächten Auflagen, werden die Kosten für die Kohleverstromung sinken, was sich auch auf die Strom-Spotpreise auswirken wird.

Der Spotmarkt für Gas in weiten Teilen Europas befindet sich weiterhin in einem Anfangsstadium und ist stark von lokalen Verhältnissen geprägt. Insgesamt sieht die Versorgungslage für das Jahr 2009 komfortabel aus. Es wird erwartet, dass die an der Börse gehandelten Gaspreise unterhalb der öлиндizierten Preise notieren werden.

Die internationale Nachfrage nach Rohöl und den Raffinerieprodukten wird im Jahr 2009 voraussichtlich das erste Mal seit dem Jahr 1980 weltweit zurückgehen. Zurückgestellte Investitionen in Förder- und Raffineriekapazitäten erhöhen mittelfristig allerdings das Risiko von erneuten Engpässen.

Die Terminpreise an der deutschen Strombörse European Energy Exchange (EEX) sind in abgeschwächter Form der Bewegung in den Primärenergiemärkten gefolgt und dürften dies auch im Jahr 2009 tun. Für die nächsten fünf Jahre liegen die Terminpreise trotz des Preisrückgangs in der zweiten Jahreshälfte 2008 weiterhin auf einem sehr hohen Niveau. Dabei hat sich der Spread zwischen den einzelnen Lieferjahren deutlich erhöht und die späteren Jahre werden wesentlich teurer gehandelt. Gründe hierfür sind die CO₂-Zuteilungsverfahren, die anstehenden Investitionen beziehungsweise die Umstrukturierungen im Kraftwerksbereich sowie die Unsicherheit über die Primärenergiepreise in der nächsten Dekade. Daher ist auch weiterhin mit einer starken Preisvolatilität zu rechnen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Auch aus den in Diskussion oder Veränderung befindlichen Rahmenbedingungen sind keine wesentlichen Impulse zu erwarten. Wir erwarten für den Schienengüterverkehr keine spürbaren Impulse aus der ab dem 1. Januar 2009 geltenden Mauterhöhung im Straßengüterverkehr.

Im europäischen Vergleich nimmt Deutschland mit dem seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugang zur Schieneninfrastruktur nachweislich bereits heute eine führende Position in der Liberalisierung ein. Insofern begrüßen wir alle Fortschritte in Richtung einer übergreifenden Angleichung an den national bereits erreichten Standard. Eine weitere verkehrspolitische Aufgabe bleibt die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger. Wir werden uns weiterhin bei allen verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

VORAUSSICHTLICHE ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Aufgrund der aktuell hohen Unsicherheiten und der reduzierten Prognosemöglichkeiten durch die gegenwärtige Finanzkrise kann nicht ausgeschlossen werden, dass sich deutlich negative Auswirkungen auf die Ertragslage sowie die Finanz- und Vermögenslage in den kommenden Jahren ergeben könnten. Diesen Einschränkungen in Form von hohen Unsicherheiten und reduzierten Vorausschaubarkeiten tragen wir mit einer eingeschränkten Prognose Rechnung. So ist derzeit eine Quantifizierung unserer Erwartungen nicht möglich.

Derzeit bereiten wir zudem umfangreiche Gegensteuerungsmaßnahmen vor.

CHANCENBERICHT

Um unseren unternehmerischen Kurs eines ertragsorientierten Wachstums abzusichern, setzen wir umfassende Maßnahmenpakete im Rahmen konzernübergreifender oder geschäftsfeldspezifischer Programme um, von denen wir Absicherungen oder Verbesserungen in Leistungsqualität, Effizienz und Kostenstrukturen erwarten. Wir sehen hierin auch Chancen für weiteres organisches Wachstum, das sich zudem in weiteren Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen widerspiegeln dürfte.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich in seinen allgemeinen Bedingungen insgesamt erfreulicher entwickeln als bisher erwartet. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken. Dies gilt insbesondere für die nicht absehbaren Auswirkungen der weltweiten Finanzkrise. Als Reaktion auf die erwarteten Verschlechterungen im gesamtwirtschaftlichen Umfeld setzen wir ein umfangreiches Programm mit kurz- und mittelfristigen Gegensteuerungsmaßnahmen auf. Wir sehen hierin Chancen, nicht nur auf die aktuelle Situation zu reagieren und deren Auswirkungen abzuschwächen, sondern auch unsere langfristige Wettbewerbsposition weiter zu verbessern.

Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten zudem darin, absehbare Marktkonsolidierungen aus unseren führenden Marktpositionen heraus aktiv gestalten zu können. Wir wollen dabei die Möglichkeiten nutzen, die uns gerade die Konsolidierung und die fortschreitende Globalisierung im Bereich Spedition und Logistik eröffnen. Wir haben uns zudem so positioniert, dass wir auch auf ein Umfeld offener beziehungsweise sich öffnender Märkte sowohl im europäischen Schienengüter- als auch im europäischen Schienenpersonenverkehr hervorragend vorbereitet sind und so sich bietende Chancen nutzen können.

Der DB-Konzern ist insgesamt sehr gut aufgestellt für das Nutzen von Chancen, die aus den wesentlichen Trends in unseren Märkten resultieren. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf die Ausführungen im Kapitel »Strategie«.

Günstige Wechselkurs- und Zinsentwicklungen können sich potenziell positiv auf das Finanzergebnis auswirken. Das Konzern-Treasury verfolgt daher die Entwicklungen auf den Finanzmärkten genau, um mögliche Chancen zu identifizieren.

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

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

JAHRESABSCHLUSS

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

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

Berlin, den 27. Februar 2009

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Gerd Eggemann)
Wirtschaftsprüfer

(Thomas Kieper)
Wirtschaftsprüfer

Bilanz

AKTIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0	0
Sachanlagen	(2)	40	47
Finanzanlagen	(2)	21.774	26.168
		21.814	21.215
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	5	3
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	3.717	4.547
Wertpapiere	(5)	0	0
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		616	1.525
		4.338	6.075
C. Rechnungsabgrenzungsposten		10	40
		26.162	32.330

PASSIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
Kapitalrücklage	(7)	5.310	5.310
Gewinnrücklagen	(8)	1.471	1.471
Bilanzgewinn		3.074	1.564
		12.005	10.495
B. Rückstellungen	(9)	4.974	5.277
C. Verbindlichkeiten	(10)	9.163	16.547
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(11)	20	11
		26.162	32.330

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
Bestandsveränderungen		2	1
Andere aktivierte Eigenleistungen		1	0
Gesamtleistung		3	1
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	1.316	2.346
Materialaufwand	(16)	- 72	- 82
Personalaufwand	(17)	- 324	- 474
Abschreibungen		- 10	- 14
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	- 1.140	- 1.083
		- 227	694
Beteiligungsergebnis	(19)	1.698	1.181
Zinsergebnis	(20)	74	- 140
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		1.545	1.735
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		- 35	- 79
Jahresüberschuss		1.510	1.656
Gewinnvortrag/Verlustvortrag (-)		1.564	- 92
Bilanzergebnis		3.074	1.564

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
Ergebnis vor Steuern		1.545	1.735
Abschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		10	14
Veränderung der Pensionsrückstellungen		7	25
Cashflow vor Steuern		1.562	1.774
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 25	- 490
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		- 1	- 303
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		- 243	- 727
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 419	6
Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 669	- 931
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		- 35	- 51
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		170	- 722
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		7	1.414
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 14	- 11
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		314	1.051
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 22	- 198
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		285	2.256
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 123	254
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 1.033	- 6
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten und MCCP		- 208	- 365
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		- 1.364	- 117
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		- 909	1.417
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(21)	1.525	108
Finanzmittelbestand am Jahresende	(21)	616	1.525

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens

IN MIO. €					
	Vortrag zum 01.01.2008	Ausgliederung DB ML AG	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	7	0	0	0	- 4
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	1	0	1	1	- 2
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	0	0	0
	8	0	1	1	- 6
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	1	0	0	0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	22	- 1	1	1	0
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	85	- 8	7	1	- 4
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5	0	5	- 3	- 1
	122	- 9	14	0	- 11
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	16.265	- 3.292 ¹⁾	3.038	0	- 3.019
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	9.750	0	388	2	- 1.403
3. Beteiligungen	494	- 37	0	0	- 415
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	0	0	- 2	0
5. Sonstige Ausleihungen	3	0	0	0	0
	26.514	- 3.329	3.426	0	- 4.837
Anlagevermögen insgesamt	26.636	- 3.338	3.440	0	- 4.848

¹⁾ Saldo Ausgliederung, Beteiligungen 4.705 Mio. € und Erhöhung Beteiligungsbuchwert DB ML AG 1.413 Mio. €

	Anschaffungs- und Herstellungskosten	Abschreibungen					Buchwert	
	Stand am 31.12.2008	Vortrag zum 01.01.2008	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2008	Stand am 31.12.2008	Stand am 31.12.2007
	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0
	3	0	0	0	0	0	3	7
	1	-1	0	0	0	-1	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0
	4	-1	0	0	0	-1	3	7
	1	0	0	0	0	0	1	1
	1	0	0	0	0	0	1	1
	23	-17	-1	0	1	-17	6	5
	81	-57	-8	0	7	-58	23	28
	6	0	-1	0	1	0	6	5
	116	-75	-10	0	9	-76	40	47
	12.992	0	0	0	0	0	12.992	16.265
	8.737	0	0	0	0	0	8.737	9.750
	42	-345	0	0	345	0	42	149
	0	0	0	0	0	0	0	2
	3	0	0	0	0	0	3	3
	21.774	-345	0	0	345	0	21.774	26.169
	21.890	-420	-10	0	354	-76	21.814	26.216

Anhang

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2008

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

Die DB AG hat in Vorbereitung des Börsengangs der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) mit Ausgliederungs- und Übernahmevertrag vom 16. Mai 2008 zwischen ihr als übertragender Gesellschaft und der DB ML AG als übernehmender Gesellschaft die Beteiligungsgesellschaften der Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Bahn Stadtverkehr, DB Dienstleistungen und weitere ausgewählte Beteiligungen der DB AG sowie vertraglich näher bezeichnete Konzernfunktionen mit dem in den §§ 5 bis 11 des Vertrags bezeichneten Vermögen, den Vertrags- und sonstigen Rechtsverhältnissen im Wege der Ausgliederung zur Aufnahme gemäß § 123 Abs. 3 Nr. 1 UmwG als Gesamtheit übertragen. Als Ausgliederungsstichtag wurde rückwirkend der 1. Januar 2008 festgelegt.

Im Rahmen dieser Ausgliederung hat die DB AG zum 1. Januar 2008 Finanzanlagevermögen in Höhe von 4.743 Mio. €, sonstige Aktiva in Höhe von 14 Mio. €, Rückstellungen in Höhe von 284 Mio. €, Verbindlichkeiten aus Konzernfinanzierung in Höhe von 3.000 Mio. € sowie sonstige Passiva in Höhe von 60 Mio. € übertragen. Der Gesamtbuchwert des auszugliedernden Reinvermögens beträgt 1.413 Mio. €. Um diesen Betrag wurde der Beteiligungsbuchwert der DB ML AG bei der DB AG erhöht. Das Grundkapital der DB ML AG wurde um 800 Mio. € auf 1.000 Mio. € erhöht. Der Differenzbetrag von 613 Mio. € wurde in die Kapitalrücklage der DB ML AG (§ 272 Abs. 2 Nr. 1 HGB) eingestellt.

Der Jahresabschluss 2008 der DB AG ist deshalb hinsichtlich der oben genannten Posten der Bilanz und hinsichtlich der Gewinn- und Verlustrechnung nicht oder nur bedingt mit dem Vorjahr vergleichbar.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

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

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens sind zu Anschaffungskosten bewertet.

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

Analog der Pensionsrückstellungen werden weitere personalbezogene Rückstellungen nach versicherungsmathematischen Grundsätzen gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck gebildet. Die zu verwendenden Rechnungszinssätze betragen 6 % p. a. für Vorruhestands- und Sterbegeldrückstellungen und 5,5 % p. a. für Altersteilzeit- und Jubiläumsrückstellungen.

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Forderungen und Verbindlichkeiten aus Leistungsbeziehungen in fremder Währung werden mit dem Euro-Referenzkurs beziehungsweise dem Devisenkurs am Buchungstag oder dem jeweils niedrigeren beziehungsweise höheren Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

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

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

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagengitter auf den Seiten 54 – 55 zu entnehmen.

Im Geschäftsjahr wurden außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr: 0 €) vorgenommen.

(3) VORRÄTE

IN MIO. €	2008	2007
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	0
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	5	3
Insgesamt	5	3

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

IN MIO. €	2008	davon Rest- laufzeit mehr als 1 Jahr	2007
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17	(-)	10
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.448	(-)	4.333
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	(-)	1
Sonstige Vermögensgegenstände	252	(23)	203
Insgesamt	3.717	(23)	4.547

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 3 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen Forderungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung, insbesondere Cashpooling-Forderungen (1.112 Mio. €; im Vorjahr: 1.947 Mio. €), sowie aus Gewinnabführungen (1.821 Mio. €; im Vorjahr: 1.355 Mio. €).

Die sonstigen Vermögensgegenstände umfassen im Wesentlichen Forderungen an die Finanzverwaltung und den Anspruch aus den Rückdeckungsversicherungen sowie Zinsabgrenzungen.

(5) WERTPAPIERE

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens betragen unverändert 27.441,29 €.

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

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

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage beläuft sich auf unverändert 5.310 Mio. €.

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen belaufen sich auf unverändert 1.471 Mio. €.

(9) RÜCKSTELLUNGEN

IN MIO. €	2008	2007
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	133	151
Steuerrückstellungen	375	481
Sonstige Rückstellungen	4.466	4.645
Insgesamt	4.974	5.277

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 17 Mio. € (im Vorjahr: 26 Mio. €) zugeführt. Darunter werden arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 3 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) ausgewiesen.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

IN MIO. €	2008	2007
Verpflichtungen im Personalbereich	73	136
Restrukturierungsmaßnahmen	564	606
Ökologische Altlasten	2.259	2.312
Rückgabeverpflichtungen	266	268
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	399	436
Übrige Risiken	905	887
Insgesamt	4.466	4.645

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

Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen entfallen im Wesentlichen auf eine Verlustausgleichsverpflichtung für Mitarbeiter an die DB JobService GmbH.

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

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

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

(10) VERBINDLICHKEITEN

IN MIO. €	2008	davon mit Restlaufzeit			2007
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Anleihen	67	-	67	-	67
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	52	52	0	-	260
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	-	-	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	35	35	0	0	64
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	7.181	2.435	3.416	1.330	14.265
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.631	678	434	519	1.643
Sonstige Verbindlichkeiten	197	197	-	-	248
davon aus Steuern	(9)	(9)	(-)	(-)	(33)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(-)	(-)	(0)
Insgesamt	9.163	3.397	3.917	1.849	16.547
davon zinspflichtig	(8.469)				(15.108)

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen insbesondere die lang- und kurzfristige Konzernfinanzierung und Verlustübernahmen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, enthalten unter anderem langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial,

Basel/Schweiz, in Höhe von 1.609 Mio. € (im Vorjahr: 1.609 Mio. €). Diese Darlehen müssen aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden. Dies erfolgte durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen der Tochtergesellschaften DB Fernverkehr AG, DB Regio AG und DB Schenker Rail Deutschland AG.

Weitere Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

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

(11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen.

(12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

IN MIO. €	2008	2007
Bürgschafts- und Gewährleistungsverpflichtungen	4.464	917 ¹⁾

¹⁾ Vorjahr angepasst

Die DB AG hat zugunsten der DB Finance, für ein mit dieser im Umfang von maximal 2 Mrd. € aufgelegtes Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie abgegeben, die zum 31. Dezember 2008 wie im Vorjahr mit 0 Mio. € valutierte. Darüber hinaus bürgt die DB AG für die DB ML AG gegenüber der DB Finance für die Rückzahlung von Darlehen in Höhe von 3.000 Mio. €.

(13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

IN MIO. €	2008	2007
Bestellobligo für Investitionen	2	1
Ausstehende Einlagen	317	284
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.570	1.467
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(-)	(-)
Insgesamt	1.889	1.752

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

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die beiden nachfolgenden Tabellen zeigen zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von Nominal- und Barwerten (Stand 31. Dezember 2008), untergliedert nach Fristigkeiten:

IN MIO. €	Nominalwert	Barwert
Leasingraten		
fällig bis 1 Jahr	60	58
fällig 1 bis 5 Jahre	191	164
fällig über 5 Jahre	90	65
Insgesamt	341	287

Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2008 Leasingraten in Höhe von 64 Mio. € (im Vorjahr: 68 Mio. €) gezahlt.

IN MIO. €	Nominalwert	Barwert
Miet- und andere Drittschuldverhältnisse		
fällig bis 1 Jahr	186	182
fällig 1 bis 5 Jahre	537	468
fällig über 5 Jahre	506	329
Insgesamt	1.229	979

(14) FINANZINSTRUMENTE

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

A. Originäre Finanzinstrumente

Die DB Finance hat per 31. Dezember 2008 Kredite über insgesamt 6.075 Mio. € an die DB AG ausgereicht. Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DB AG.

Im Jahr 2008 wurden insgesamt sechs fällig werdende Anleihen der DB Finance, über 1.500 Mio. DEM, 250 Mio. CHF, 75 Mio. USD, 400 Mio. DKK, 400 Mio. NOK und 400 Mio. SEK getilgt.

Im Geschäftsjahr 2008 wurden keine neuen Anleihen emittiert.

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

Der DB AG standen per 31. Dezember 2008 garantierte Kreditfazilitäten als Back-up-Linien für das 2-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG und der DB Finance in einem Gesamtvolumen von 1.650 Mio. € (im Vorjahr: 2.100 Mio. €) zur Verfügung. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2008 in Anspruch genommen.

B. Derivative Finanzinstrumente

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

Sämtlicher Absicherungsbedarf innerhalb des DB-Konzerns wird grundsätzlich über die DB AG abgewickelt und von dieser extern eingedeckt. Daher wird unterschieden zwischen Transaktionen der DB AG mit externen Kontrahenten (Banken) und der Weiterreichung solcher externer Geschäfte innerhalb des Konzernverbunds (Spiegelgeschäfte).

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken wurden Zinsswaps und Zins-Währungsswaps abgeschlossen. Die daraus resultierende Zinsdifferenz wurde periodengerecht abgegrenzt. Zukünftige Zinsdifferenzen wurden als schwebendes Geschäft nicht bilanziert. Da die Refinanzierung der Bahn auch in Währungen außerhalb des Euro-Raums erfolgte, wurden diese Positionen mithilfe von Zins-Währungsswaps unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu eliminieren. Die in diesem Zusammenhang getätigten Transaktionen wurden aufgrund ihres Zinsicherungscharakters (Festschreibung von Euro-Zinsen) der Rubrik Zinsänderungsrisiken zugeordnet. Im Jahr 2008 liefen einige Transaktionen aus, die abgeschlossenen Neugeschäfte kompensierten das ausgelaufene Volumen nicht in Gänze.

Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisentermingeschäfte abgeschlossen, unter anderem auch für den Dieselbezug. Die deutliche Erhöhung des Bestands an Währungssicherungen war zurückzuführen auf eine Ausweitung des kurzfristigen Finanzierungsvolumens bei ausländischen DB ML-Tochtergesellschaften sowie insbesondere auf die Absicherung einer SEK-Finanzierung für die Schenker International AB.

Energiepreissrisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieselmotorkraftstoff und Strom. Das Volumen der Energiederivate nahm zu, da die ab Jahresmitte einsetzende Korrektur der Rohstoffpreise genutzt wurde, um auslaufende Hedges zu ersetzen und den Sicherungshorizont auszudehnen. Insbesondere das Volumen der Preissicherungen für die Kohleverstromung wurde stark erhöht.

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

Der Marktwert eines Finanzderivats entspricht dem Preis für die Auflösung beziehungsweise Wiederbeschaffung des Geschäfts. Für die Bewertung der Derivate wurden Barwertmodelle oder Monte-Carlo-Simulationsrechnungen unter Zugrundelegung marktgerechter Zinsstrukturkurven verwendet. Die dabei anzusetzenden Marktdaten wurden aus Marktinformationssystemen wie Reuters oder Bloomberg übernommen. Dabei wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus den entsprechenden Grundgeschäften nicht berücksichtigt. Umgekehrt werden bei der Bilanzierung der Grundgeschäfte die zugehörigen Derivate nicht zum Ansatz gebracht (kein Hedge-Accounting).

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

Nominal- und Marktwert der Zinsderivate:

IN MIO. €	2008	2007
Nominalvolumen mit Externen	4.045	4.367
Marktwert der Derivate (Externe)	- 31	- 265
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	181	0
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	- 21	0

Am 31. Dezember 2008 bestand das Portfolio aus Zinsderivaten im Wesentlichen aus Swaps (Zinsswaps beziehungsweise Zins-Währungs-Swaps) mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Abnahme des negativen Marktwerts der Derivate und die Wertänderung der Grundgeschäfte basierten überwiegend auf Währungseffekten, insbesondere der Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar, Schweizer Franken und japanischen Yen beziehungsweise der Aufwertung des Euro gegen die schwedische Krone. Eine Drohverlustrückstellung war nicht zu bilden, da den unrealisierten Verlusten im Rahmen der gebildeten Bewertungseinheiten entsprechende unrealisierte Gewinne aus den Grundgeschäften gegenüberstehen.

Nominal- und Marktwert der Währungsderivate:

IN MIO. €	2008	2007
Nominalvolumen mit Externen	1.614	675
Marktwert der Derivate (Externe)	28	11
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte ¹⁾	1.614	0
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	- 28	0

¹⁾ Davon DB ML AG 1.489 Mio. €

Die per 31. Dezember 2008 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr. Die Geschäfte mit externen Kontrahenten wurden überwiegend an die DB ML AG durchgeleitet. Die Wertentwicklung war auf die Aufwertung des Euro gegen das britische Pfund und die schwedische Krone zurückzuführen.

Nominal- und Marktwert der Energiederivate:

DIESELKRAFTSTOFF IN T	2008	2007
Nominalvolumen mit Externen	552.000	396.000
Marktwert der Derivate (Externe)	- 116	37
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	552.000	396.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	116	- 37

GAS, HEIZÖL IN T	2008	2007
Nominalvolumen mit Externen	120.000	200.400
Marktwert der Derivate (Externe)	- 8	9
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	120.000	200.400
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	8	- 9

KOHLE, BAFA IN T SKE	2008	2007
Nominalvolumen mit Externen	1.702.000	252.000
Marktwert der Derivate (Externe)	- 39	5
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	1.702.000	252.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	39	- 5

Das Portfolio der Energiepreissicherungen bestand am 31. Dezember 2008 überwiegend aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr, jedoch wurden auch signifikante Volumina für längere Laufzeiten gesichert. Die Transaktionen wurden ganz überwiegend an die DB Energie GmbH durchgeleitet. Da sich der Preisrutsch an den Energiemärkten bis zum Jahresende fortsetzte, wiesen die externen Geschäfte zum Jahresresultimo einen negativen Marktwert auf.

Kreditrisiko der Zins-, Währungs- und Energiederivate mit Externen:

IN MIO. €	2008	2007
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Energiederivate	160	69

Der Anstieg der Kreditrisiken im Vergleich zum Vorjahr ist durch die Wertentwicklung des Derivateportfolios begründet. Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 55 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von Aa3. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Aa3 auf.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(15) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

IN MIO. €	2008	2007
Konzernumlagen und übrige -verrechnungen	379	740
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	170	189
Mieten und Pachten	250	231
Übrige betriebliche Erträge	194	114
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	245	1.030
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	77	41
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	1
Insgesamt	1.316	2.346
davon periodenfremd	(323)	(1.072)

Die Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens enthalten im Wesentlichen Erträge aus dem Verkauf der Beteiligung an der Arcor AG & Co. KG (243 Mio. €).

Im Vorjahr waren in den sonstigen betrieblichen Erträgen die Verkäufe der Scandlines AG (717 Mio. €) und der Aurelis GmbH & Co. KG (303 Mio. €) enthalten.

(16) MATERIALAUFWAND

IN MIO. €	2008	2007
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	4	5
Aufwendungen für bezogene Leistungen	36	38
Aufwendungen für Instandhaltungen	32	39
Insgesamt	72	82

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

(17) PERSONALAUFWAND

IN MIO. €	2008	2007
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	235	346
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	27	35
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	2
Gesamt	263	383
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	55	83
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	6	8
Gesamt	61	91
davon für Altersversorgung	(22)	(32)
Insgesamt	324	474

(18) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

IN MIO. €	2008	2007
Konzernverrechnungen	243	177
Mieten und Pachten	272	285
Gebühren und Beiträge	5	8
Beratung und sonstige Leistungen Dritter	228	164
Werbung und Öffentlichkeitsarbeit	37	147
Versicherungsbeiträge	49	66
Übrige betriebliche Aufwendungen	303	231
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	2	1
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	1	4
Insgesamt	1.140	1.083
davon periodenfremd	(2)	(1)

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

(19) BETEILIGUNGSERGEBNIS

IN MIO. €	2008	2007
Erträge aus Beteiligungen	1	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(-)	(-)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	3	3
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.821	1.348
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-127	-170
Insgesamt	1.698	1.181

(20) ZINSERGEBNIS

IN MIO. €	2008	2007
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	452	491
davon aus verbundenen Unternehmen	(452)	(491)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	210	186
davon aus verbundenen Unternehmen	(86)	(120)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 588	- 817
davon an verbundene Unternehmen	(- 406)	(- 642)
Insgesamt	74	- 140

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung auf Seite 53 entspricht dem vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 2 (DRS 2) Kapitalflussrechnung.

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

Im Geschäftsjahr vorgenommene Einstellungen in die Kapitalrücklage von Tochtergesellschaften erfolgten im Umfang von 1.413 Mio. € durch Sacheinlagen im Rahmen der Ausgliederung von Vermögensgegenständen und Schulden auf die DB ML AG.

(21) FINANZMITTELBESTAND

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

SONSTIGE ANGABEN

(22) ANTEILSBESITZ

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

(23) BESCHÄFTIGTE

umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte	2008		2007	
	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	3.712	3.627	5.265	5.351
Zugewiesene Beamte	616	660	965	977
Zwischensumme	4.328	4.287	6.230	6.328
Auszubildende	143	180	140	165
Insgesamt	4.471	4.467	6.370	6.493

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

(24 MITGLIEDER UND GESAMTBZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

IN TAUSEND €	2008	2007
Gesamtbezüge des Vorstands	7.456	14.260
davon fixer Anteil	(3.100)	(4.070)
davon erfolgsabhängiger Anteil	(4.356)	(10.190)
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	2.116	1.570
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	18.298	17.992
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	831	873
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	-	-
Kredite an Mitglieder des Vorstands	-	-
Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats	-	-

Als Aufsichtsrat waren im Geschäftsjahr 2008 bestellt:

Dr. Günther Saßmannshausen

Ehrevorsitzender des Aufsichtsrats,
Hannover

Dr. Werner Müller

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mülheim an der Ruhr

- a) DB Mobility Logistics AG (Vorsitz)
- EVONIK Degussa GmbH (Vorsitz)¹⁾
- EVONIK Immobilien AG¹⁾
- EVONIK STEAG AG (Vorsitz)¹⁾
- b) g.e.b.b. Gesellschaft für Entwicklung,
Beschaffung und Betrieb mbH (Vorsitz)
- Stadler Rail AG (Verwaltungsrat)

Alexander Kirchner*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
– seit 18. Februar 2009 –
Vorsitzender der TRANSNET Gewerkschaft,
Runkel
– seit 9. Februar 2009 –

- a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
- DB JobService GmbH
- DB Sicherheit GmbH
- DB Systel GmbH
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
- DB Zeitarbeit GmbH (Beirat)

Lothar Krauß*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
– vom 16. Mai 2008 bis 31. Januar 2009 –
Stellv. Vorsitzender der TRANSNET Gewerkschaft,
Rodenbach
– bis 31. Januar 2009 –

- a) DB Mobility Logistics AG
- DBV-Winterthur Holding AG
- Sparda-Bank Baden-Württemberg eG (Vorsitz)
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
- Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
- (Beirat, Vorsitz)

Norbert Hansen

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der TRANSNET Gewerkschaft,
Hamburg
– bis 15. Mai 2008 –

- a) Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
- Lebensversicherungsverein a.G. (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
- Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
- (Vorsitz)
- DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-
- Aktiengesellschaft (Vorsitz)
- DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG
- b) Verband der Sparda-Banken e.V. (Beirat)

Georg Brunnhuber

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Oberkochen

- b) Kreissparkasse Ostalb (Verwaltungsrat)

Niels Lund Chrestensen

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

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

Christoph Dänzer-Vanotti

Mitglied des Vorstands der E.ON AG,
Essen

– seit 1. Februar 2009 –

- a) E.ON Energie AG¹⁾
b) E.ON Nordic AB, Malmö/Schweden¹⁾
E.ON Sverige AB, Malmö/Schweden

Achim Großmann

Parlamentarischer Staatssekretär im
Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung,
Würselen

– seit 19. November 2008 –

- a) DB Mobility Logistics AG
b) ÖPP Deutschland AG

Dr.-Ing. Dr. E.h. Jürgen Großmann

Vorsitzender des Vorstands der RWE AG,
Hamburg

- a) BATIG Gesellschaft für Beteiligungen mbH
British American Tobacco (Germany) GmbH
British American Tobacco (Industrie) GmbH
SURTECO Aktiengesellschaft (Vorsitz)
VOLKSWAGEN AG
b) Hanover Acceptances Limited,
London/Großbritannien

Horst Hartkorn*

Vorsitzender des Betriebsrats der
S-Bahn Hamburg GmbH,
Hamburg

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

Jörg Hennerkes

Staatssekretär a.D.,
Berlin

– bis 31. Januar 2008 –

Jörg Hensel*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Schenker Rail Deutschland AG,
Vorsitzender des Spartenbetriebsrats der
DB Mobility Logistics AG,
Hamm

- a) DB Mobility Logistics AG
DB Schenker Rail Deutschland AG
b) DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

Klaus-Dieter Hommel*

Bundesvorsitzender der
Verkehrsgewerkschaft GDBA,
Frankfurt am Main

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
DEVK Pensionsfonds-AG
DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG

Günter Kirchheim*

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

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

Helmut Kleindienst*

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

- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Dr. Jürgen Krumnow

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

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

Vitus Miller*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
Regio/Stadtverkehr des
Deutsche Bahn Konzerns,
Stuttgart

- a) DB Regio AG
DB Vertrieb GmbH

Heike Moll*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats
der DB Station&Service AG,
München

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

Dr. Axel Nawrath

Staatssekretär im Bundesministerium
der Finanzen,
Berlin

- a) DB Mobility Logistics AG

Dr. Walther Otremba

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

- a) DB Mobility Logistics AG

Dr. Bernd Pfaffenbach

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

- a) Deutsche Postbank AG
Lufthansa Cargo AG

Ute Plambeck

Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG
für die Länder Hamburg/Schleswig-Holstein,
Hamburg

- a) Autokraft GmbH
S-Bahn Hamburg GmbH

Regina Rusch-Ziemba*

Stellv. Vorsitzende der TRANSNET Gewerkschaft,
Hamburg
– seit 5. Juni 2008 –

- a) DB Fahrwegdienste GmbH
DB ProjektBau GmbH
DB Station&Service AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.

Matthias von Randow

Staatssekretär a.D.,
Berlin
– vom 1. Februar bis zum 19. November 2008 –

- a) DB Mobility Logistics AG
Fraport AG

Dr. h.c. Eggert Voscherau

Wachenheim
– bis 31. Dezember 2008 –

- a) Carl Zeiss AG
CropEnergies AG (Vorsitz)
HDI Haftpflichtverband der Deutschen
Industrie VVaG
SCHOTT AG
Talanx AG
- b) Nord Stream AG (Aktionärsausschuss)
Zentrum für Europäische Wirtschafts-
forschung GmbH

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

Vorsitzender der Geschäftsführung
der SMS GmbH,
Hilchenbach-Dahlbruch

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

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ Konzerninternes Mandat

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2008 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2008. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2008 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

Aufsichtsratsausschüsse

Mitglieder des Präsidiums

Dr. Werner Müller (Vorsitz)

Norbert Hansen – bis 15. Mai 2008 –

Lothar Krauß

– seit 16. Mai 2008 bis 31. Januar 2009 –

Sts a.D. Jörg Hennerkes – bis 31. Januar 2008 –

Sts a.D. Matthias von Randow

– 1. Februar 2008 bis 19. November 2008 –

PSts Achim Großmann – seit 1. Dezember 2008 –

Günter Kirchheim

Mitglieder des Prüfungsausschusses

Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)

Sts a.D. Jörg Hennerkes – bis 31. Januar 2008 –

Sts a.D. Matthias von Randow

– 1. Februar bis 19. November 2008 –

PSts Achim Großmann – seit 1. Dezember 2008 –

Lothar Krauß – bis 24. Juni 2008 –

Regina Rusch-Ziemba – seit 25. Juni 2008 –

Helmut Kleindienst

Mitglieder des Personalausschusses

Dr. Werner Müller (Vorsitz)

Sts a.D. Jörg Hennerkes – bis 31. Januar 2008 –

Sts a.D. Matthias von Randow

– 1. Februar bis 19. November 2008 –

PSts Achim Großmann – seit 1. Dezember 2008 –

Norbert Hansen – bis 15. Mai 2008 –

Lothar Krauß

– seit 16. Mai 2008 bis 31. Januar 2009 –

Günter Kirchheim

Mitglieder des Vermittlungsausschusses

nach § 27 Abs. 3 MitbestG

Dr. Werner Müller (Vorsitz)

Sts a.D. Jörg Hennerkes – bis 31. Januar 2008 –

Sts a.D. Matthias von Randow

– 1. Februar bis 19. November 2008 –

PSts Achim Großmann – seit 1. Dezember 2008 –

Norbert Hansen – bis 15. Mai 2008 –

Lothar Krauß

– seit 16. Mai 2008 bis 31. Januar 2009 –

Günter Kirchheim

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2008 an:

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Vorstands,

Vorsitzender des Vorstands der

DB Mobility Logistics AG,

Berlin

a) DB Netz AG¹⁾ (Vorsitz)

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Lebensversicherungsverein a.G.

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.

Dresdner Bank AG

SAP AG

b) Allianz Deutschland AG (Beirat)

Dr. Norbert Bensele

Ressort Transport und Logistik,

Berlin

– bis 31. Mai 2008 –

a) DB Fernverkehr AG¹⁾

DB Regio AG¹⁾

DB Schenker Rail Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾

Schenker AG (Vorsitz)¹⁾

DB Services Immobilien GmbH¹⁾

Schenker Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.

DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-

Aktiengesellschaft

Praktiker Bau- und Heimwerkermärkte AG

Praktiker Bau- und Heimwerkermärkte

Holding AG

Sparda-Bank Berlin eG

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

IAS Institut für Arbeits- und Sozialhygiene

Stiftung (Beirat)

Stefan Garber

Ressort Infrastruktur,

Bad Homburg

a) DB Station & Service AG (Vorsitz)¹⁾

DB Energie GmbH (Vorsitz)¹⁾

DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)¹⁾

IDUNA Lebensversicherung a.G.

Sparda-Bank Baden-Württemberg eG

b) Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Norbert Hansen

Ressort Personal,
Hamburg
– seit 1. Juni 2008 –

-
- a) DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB JobService GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Vorsitz)
DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-
Aktiengesellschaft (Vorsitz)
DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG
 - b) DB Zeitarbeit GmbH (Beirat, Vorsitz)¹⁾
Verband der Sparda-Banken e.V. (Beirat)

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Ressort Personenverkehr,
Weiterstadt
– bis 31. Mai 2008 –

-
- a) DB Fernverkehr AG (Vorsitz)¹⁾
DB Regio AG (Vorsitz)¹⁾
Schenker AG¹⁾
DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)¹⁾
S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
 - b) DB Zwölfte Vermögensverwaltungs AG
(Vorsitz)¹⁾

Diethelm Sack

Ressort Finanzen/Controlling,
Mitglied des Vorstands der
DB Mobility Logistics AG,
Frankfurt am Main

-
- a) DB Services Immobilien GmbH (Vorsitz)¹⁾
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermitt-
lungs-GmbH (Vorsitz)¹⁾

Margret Suckale

Ressort Personal und Recht,
Berlin
– bis 31. Mai 2008 –

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

Dr. Otto Wiesheu

Ressort Wirtschaft und Politik,
Zolling

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

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 2008 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2008. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2008 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

(25) HONORARE DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

IN TAUSEND €	2008	2007
Abschlussprüfung	839	582
Sonstige Bestätigungs- oder Bewertungsleistungen	2.694	3.455
Steuerberatungsleistungen	17	-
Sonstige Leistungen	6.821	2.394
Insgesamt	10.371	6.431

(26) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

(27) ERGEBNISVERWENDUNGSVORSCHLAG

Es wird vorgeschlagen, den zum 31. Dezember 2008 ausgewiesenen Bilanzgewinn in Höhe von 3.073.862.258,17 € auf neue Rechnung vorzutragen.

Berlin, den 24. Februar 2009

Deutsche Bahn AG
 Der Vorstand



DR. WERNER MÜLLER
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Deutschen Bahn AG

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr alle ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben mit großer Sorgfalt wahrgenommen. Er hat den Vorstand bei der Unternehmensleitung sowie der Führung der Geschäfte umfassend beraten und überwacht. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und ausführlich über die Unternehmensplanung und die wirtschaftliche, strategische und finanzielle Entwicklung der Deutschen Bahn AG (DB AG) und ihrer Tochtergesellschaften. Alle wesentlichen Geschäftsvorgänge wurden anhand der Berichte des Vorstands im Plenum und in den zuständigen Ausschüssen erörtert. Abweichungen des Geschäftsverlaufs wurden vom Vorstand im Einzelnen erläutert und vom Aufsichtsrat geprüft. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand stets in engem Kontakt mit dem Vorsitzenden des Vorstands und wurde von diesem regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung der DB AG und die anstehenden unternehmerischen Entscheidungen und das Risikomanagement informiert. Der Aufsichtsrat war in alle Entscheidungen, die für die DB AG von wesentlicher Bedeutung waren, eingebunden. Ein Aufsichtsratsmitglied konnte krankheitsbedingt nur an weniger als der Hälfte der Aufsichtsratssitzungen teilnehmen.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. In drei Fällen wurden Beschlüsse auf der Grundlage schriftlicher Unterlagen gefasst. Die Sitzungen des Aufsichtsrats wurden durch Sitzungen des Präsidiums,

des Personalausschusses und des Prüfungsausschusses vorbereitet. Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Unternehmens sowie die wesentlichen Investitions-, Beteiligungs- und Desinvestitionsprojekte. Der Aufsichtsrat befasste sich im Berichtsjahr außerdem intensiv mit der Teilprivatisierung der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) und den damit einhergehenden Änderungen der Konzernstruktur, der Zusammensetzung des Vorstands sowie der Anpassung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB AG.

Interessenkonflikte von Vorstands- oder Aufsichtsratsmitgliedern, die dem Aufsichtsrat gegenüber unverzüglich offenzulegen sind, traten nicht auf.

In seiner Sitzung am 28. März 2008 befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss 2007 sowie dem Konzernlagebericht und dem Konzernabschluss 2008 der DB AG. Daneben wurden die Corporate Governance Grundsätze der DB AG an die Änderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex, des Aktiengesetzes sowie des Wertpapierhandelsgesetzes angepasst. Der Vorstand informierte den Aufsichtsrat eingehend über die anstehende Neuordnung der Konzernstruktur. Ferner stimmte der Aufsichtsrat dem Erwerb von 100 % der Geschäftsanteile an der WBN Waggonbau Niesky GmbH durch die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH sowie der Modernisierung des Hauptbahnhofs Essen zu.

In der außerordentlichen Sitzung am 15. Mai 2008 stimmte der Aufsichtsrat der Neuordnung der Unternehmens- und Konzernstruktur zu. Damit einhergehend wurden die Vorstände der DB AG und der DB ML AG teilweise neu besetzt und die Geschäftsordnung für den Vorstand der DB AG an die veränderte Konzernstruktur angepasst. Zudem waren der Verkauf von 18,17 % der Anteile der DB AG an der Arcor AG & Co. KG und 18,15 % der Anteile der DB AG an der Arcor Verwaltungs AG an die Mannesmann Beteiligungs GmbH & Co KG Gegenstand der Aufsichtsratssitzung. Nach eingehender Beratung stimmte der Aufsichtsrat diesen Verkäufen zu.

Im Zuge der Vorbereitung der geplanten Teilprivatisierung der DB ML AG stimmte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung vom 25. Juni 2008 dem Beteiligungsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland, der DB AG und der DB ML AG zu und passte die Geschäftsordnung des Vorstands erneut an. Darüber hinaus erteilte der Aufsichtsrat der Beschaffung von weiteren Fahrzeugen für den Schienengüterverkehr sowie den Sofortprogrammen »Seehafenhinterlandverkehr Duisburg« und »Seehafenhinterlandverkehr Hamburg« seine Zustimmung. Ferner wurde die Beteiligungsquote der DB Schenker Rail Deutschland AG am Aktienkapital der BLS Cargo AG, Schweiz, um 25 % auf 45 % aufgestockt.

In seiner Sitzung vom 10. September 2008 befasste sich der Aufsichtsrat mit dem Erwerb von bis zu 100 % der Aktien an der rumänischen Spedition Romtrans. Im Hinblick auf den für das vierte Quartal vorgesehenen Börsengang der DB ML AG stimmte der Aufsichtsrat der Platzierung von bis zu 24,9 % des Grundkapitals der DB ML AG im öffentlichen Kapitalmarkt sowie einer Erhöhung des Grundkapitals der DB ML AG zu und übertrug dem Präsidium satzungsgemäß die Wahrnehmung sämtlicher Beteiligungsrechte und Zustimmungsvorbehalte.

In der Aufsichtsratssitzung am 10. Dezember 2008 nahm der Aufsichtsrat die für das Jahr 2009 und den Mittelfristzeitraum bis 2013 erarbeiteten Szenarien zur Unternehmensplanung zur Kenntnis. Aufgrund der Unsicherheiten bei den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen stimmte der Aufsichtsrat zu, dass die endgültige Unternehmensplanung für das Jahr 2009 nach Vorliegen der Ergebnisse des ersten Quartals 2009 zur Beschlussfassung vorgelegt sowie die Mittelfristplanung bis 2013 zur Kenntnis genommen wird. Nachdem im November die Verhandlungen mit dem Bund zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen wurden, hat auch der Aufsichtsrat in dieser Sitzung seine Zustimmung erteilt und somit das derzeitige System zur Finanzierung der Bestandsnetzinvestitionen auf eine langfristige und planbare unternehmerische Grundlage gestellt. Daneben stimmte der Aufsichtsrat dem Abschluss der gemeinsamen Erklärung zur Realisierung der Projekte »Stuttgart 21« und »Neubaustrecke Wendlingen – Ulm« zu. Um im zunehmend intensiveren Wettbewerb im internationalen Verkehr bestehen zu können, stimmte der Aufsichtsrat der Beschaffung von 15 mehrsystemfähigen Hochgeschwindigkeitszügen zu. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Internationalisierung des Geschäfts im Schienengüterverkehr wurde die Ausgestaltung dieses Geschäftsfelds DB Schenker Rail dementsprechend angepasst. Darüber hinaus erteilte der Aufsichtsrat der Errichtung eines Joint Ventures zur Bildung einer gemeinsamen Produktionsgesellschaft zwischen der DB Schenker Rail Deutschland AG und der belgischen SNCB und dem Verkauf von 20 % der Anteile an der ECR France an die SNCB sowie der Veräußerung von entbehrlichen Grundstücksflächen der DB Netz AG und DB Station & Service AG in Aachen an das Land Nordrhein-Westfalen seine Zustimmung.

Gegenstand der schriftlichen Beschlussfassungen waren der Erwerb von 100 % der Geschäftsanteile an der Laing Rail Ltd., London/Großbritannien, die Wahl von Staatssekretär Matthias von Randow im Januar 2008 sowie des Parlamentarischen Staatssekretärs Achim Großmann im November 2008 zum Mitglied des Präsidiums, des Vermittlungsausschusses, des Prüfungsausschusses und des Personalausschusses und die Zustimmung des Aufsichtsrats nach § 32 MitbestG zu Veränderungen im Aufsichtsrat der DB Netz AG, der DB Projektbau GmbH sowie im Aufsichtsrat der DB ML AG.

Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat vier Ausschüsse gebildet. Das Präsidium des Aufsichtsrats ist im Berichtsjahr zu insgesamt sechs Sitzungen zusammengetreten und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet. Das Präsidium ließ sich außerdem regelmäßig über den Stand der Teilprivatisierung der DB ML AG unterrichten.

Der Prüfungsausschuss, der im Berichtsjahr vier Sitzungen und zwei Telefonkonferenzen abgehalten hat, befasste sich insbesondere mit den Quartalsabschlüssen, dem Halbjahresabschluss und den Review-Ergebnissen. Weitere Prüfungsschwerpunkte bildeten die Vorschau 2008 und die Mittelfristplanung 2009 – 2013 für den DB-Konzern.

Hierzu stand der Vorsitzende des Prüfungsausschusses in regelmäßigem Austausch mit dem Finanzvorstand und dem Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss setzte sich daneben mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements, der Weiterentwicklung der Corporate Governance sowie der Erteilung des Prüfauftrags an den Abschlussprüfer auseinander und ließ sich über die Ergebnisse der internen Revision unterrichten.

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

Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Prüfungsausschusses.

Der gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG eingerichtete Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht zusammentreten und hat im Übrigen keine Beschlüsse gefasst.

Corporate Governance

Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im Berichtsjahr mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance Grundsätze der DB AG befasst. In seiner Sitzung am 28. März 2008 hat der Aufsichtsrat der Anpassung der Corporate Governance Grundsätze der DB AG an die Änderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex, des Aktiengesetzes sowie des Wertpapierhandelsgesetzes zugestimmt.

Ausführliche Erläuterungen zur Corporate Governance in der DB AG finden Sie im Corporate Governance Bericht.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss der DB AG und der Lagebericht der DB AG sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2008 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 25. März 2009 Gegenstand der Sitzung des Prüfungsausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 27. März 2009 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

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

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

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

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Staatssekretär Jörg Hennerkes schied zum 31. Januar 2008 aus dem Aufsichtsrat aus. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 1. Februar 2008 Herr Staatssekretär Matthias von Randow als Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Herr Staatssekretär Matthias von Randow ist zum 19. November 2008 aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Ihm folgte Herr Parlamentarischer Staatssekretär Achim Großmann, der mit Wirkung zum 20. November 2008 als Aufsichtsratsmitglied bestellt wurde.

Darüber hinaus schied Herr Staatssekretär Dr. Bernd Pfaffenbach zum 31. Januar 2008 aus dem Aufsichtsrat aus. Herr Staatssekretär Dr. Walther Otremba wurde mit Wirkung zum 1. Februar 2008 als sein Nachfolger bestellt.

Herr Dr. Eggert Voscherau legte sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 31. Dezember 2008 nieder. Als sein Nachfolger wurde Herr Christoph Dänzer-Vanotti mit Wirkung zum 1. Februar 2009 zum Mitglied des Aufsichtsrats der DB AG bestellt.

Mit Wirkung zum 31. Januar 2009 legte Herr Lothar Krauß sein Mandat als Aufsichtsratsmitglied nieder. Ihm folgt Alexander Kirchner, der mit Wirkung zum 9. Februar 2009 als Aufsichtsratsmitglied gerichtlich bestellt wurde.

Frau Margret Suckale, Herr Dr. Norbert Bensele sowie Herr Dr. Karl-Friedrich Rausch schieden mit Wirkung zum 31. Mai 2008 aus dem Vorstand der DB AG aus.

Herr Norbert Hansen wurde mit Wirkung zum 1. Juni 2008 zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Personal bestellt.

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

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

Berlin, im März 2009

Für den Aufsichtsrat



Dr. Werner Müller
Vorsitzender

KONTAKTINFORMATIONEN

INVESTOR RELATIONS

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefon: 030.297-61676
Telefax: 030.297-61983
E-Mail: ir@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/ir

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

Dieser Bericht sowie der Geschäftsbericht des Deutsche Bahn Konzerns und des DB Mobility Logistics Konzerns erscheinen auch in englischer Sprache.

KONZERNKOMMUNIKATION

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

Telefax: 030.297-61919
E-Mail: medienbetreuung@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/presse

REISESERVICE

Über die Rufnummer 01805996633 (14 ct/Min. aus dem deutschen Festnetz) können Sie beim Reise-Service 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

BERATUNG UND PRODUKTIONSKOORDINATION

Mentor Werbeberatung,
Kelkheim

GESTALTUNG UND DTP

Studio Delhi Konzept und Design,
Mainz

LITHOGRAFIE

Koch Lichtsatz und Scan,
Wiesbaden

DRUCK

ColorDruck Leimen,
Leimen

LEKTORAT

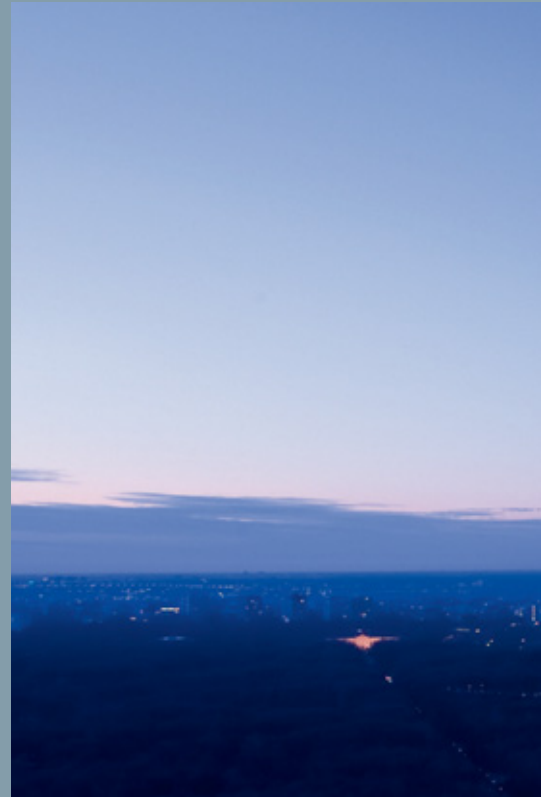
AdverTEXT,
Düsseldorf

FOTOGRAFIE UND BERATUNG

Max Lautenschläger,
Berlin

BILDNACHWEIS

Max Lautenschläger (Titel)
Olaf Döring (S.76)



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com