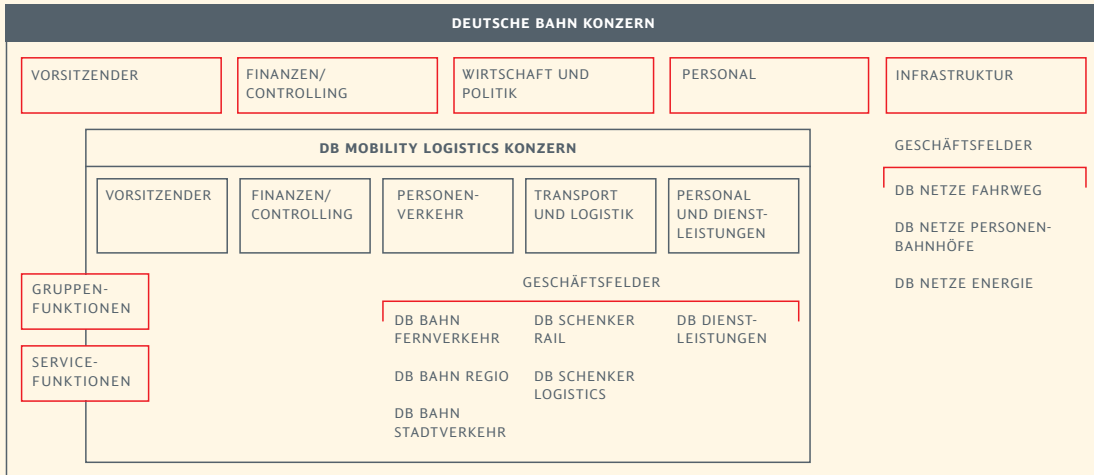


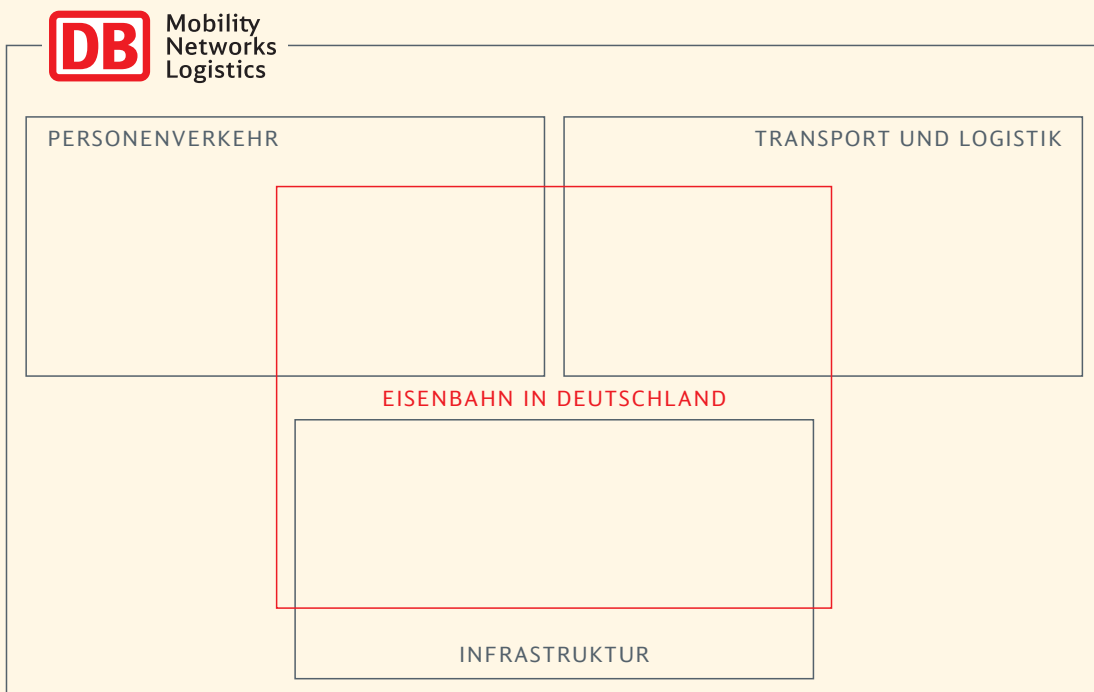


Deutsche Bahn  
**Geschäftsbericht 2008**

# ORGANISATIONSTRUKTUR



# SELBSTVERSTÄNDNIS DES DB-KONZERNS



## DAS LEITBILD DES DB-KONZERNS. ZUKUNFT BEWEGEN.

### WER SIND WIR?

Wir sind ein führendes Mobilitäts- und Logistikunternehmen.

- /// WIR HABEN unser Unternehmen gemeinsam erfolgreich modernisiert und zukunftsfähig ausgerichtet.
- /// WIR BEWEGEN Menschen und Güter in durchgängigen Mobilitäts- und Logistikketten.
- /// WIR TREIBEN als integrierter Konzern mit unserer starken Eisenbahn als Herzstück die Weiterentwicklung von Mobilität und Logistik ständig voran – lokal, national, weltweit.
- /// WIR GESTALTEN und betreiben die Verkehrsnetzwerke der Zukunft – zu Lande, zu Wasser und in der Luft.

### WAS IST UNSER ZIEL?

Wir werden das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen.

- /// WIR WERDEN unseren Kunden innovative und individuelle Mobilitäts- und Logistiklösungen aus einer Hand anbieten.
- /// WIR WERDEN die verschiedenen Verkehrsträger ökonomisch und ökologisch intelligent miteinander vernetzen.
- /// WIR WERDEN bei Qualität und Kundenzufriedenheit Maßstäbe in unseren Märkten setzen.
- /// WIR WERDEN dadurch unsere führenden Positionen weiter ausbauen.

### WIE MACHEN WIR DAS?

Wir überzeugen Kunden, Mitarbeiter und Eigentümer.

- /// KUNDENORIENTIERT: Wir setzen für jeden einzelnen unserer Kunden alles in Bewegung, damit er seine eigenen Ziele einfach, zuverlässig und sicher erreicht.
- /// WIRTSCHAFTLICH: Wir stellen die dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts in den Mittelpunkt unseres Handelns – so sichern wir unsere Zukunft.
- /// FORTSCHRITTLICH: Wir fördern Flexibilität, Lernbereitschaft und den Mut, Bestehendes zu hinterfragen und kontinuierlich zu verbessern, durch ein motivierendes Arbeitsumfeld mit Perspektive und Teilnahme am Unternehmenserfolg.
- /// PARTNERSCHAFTLICH: Wir denken, gestalten und handeln gemeinsam über Funktionen und Bereiche hinweg, um unser ganzes Potenzial auszuschöpfen.
- /// VERANTWORTUNGSVOLL: Wir engagieren uns aus Überzeugung für eine soziale Gesellschaft und verstehen uns als Vorreiter eines klimafreundlich und umweltfreundlich organisierten Verkehrs.

## AUF EINEN BLICK

Ausgewählte Kennzahlen	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
<b>Finanzkennzahlen in Mio. €</b>				
Umsatz	33.452	31.309	+ 2.143	+ 6,8
Umsatz vergleichbar	32.478	31.309	+ 1.169	+ 3,7
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.807	2.016	- 209	- 10,4
Jahresergebnis	1.321	1.716	- 395	- 23,0
EBITDA bereinigt	5.206	5.113	+ 93	+ 1,8
EBIT bereinigt	2.483	2.370	+ 113	+ 4,8
Langfristige Vermögenswerte per 31.12.	42.353	42.046	+ 307	+ 0,7
Kurzfristige Vermögenswerte per 31.12.	5.840	6.483	- 643	- 9,9
Eigenkapital per 31.12.	12.155	10.953	+ 1.202	+ 11,0
Netto-Finanzschulden per 31.12.	15.943	16.513	- 570	- 3,5
Bilanzsumme per 31.12.	48.193	48.529	- 336	- 0,7
Capital Employed	27.961	27.393	+ 568	+ 2,1
ROCE	8,9%	8,7%	-	-
Tilgungsdeckung	22,5%	21,1%	-	-
Gearing	131%	151%	-	-
Brutto-Investitionen	6.765	6.320	+ 445	+ 7,0
Netto-Investitionen	2.599	2.060	+ 539	+ 26,2
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.539	3.364	+ 175	+ 5,2
<b>Leistungskennzahlen</b>				
<b>Schienerpersonenverkehr</b>				
Reisende in Mio.	1.919	1.835	+ 84	+ 4,6
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	77.791	74.792	+ 2.999	+ 4,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	686,8	694,1	- 7,3	- 1,1
<b>Schienengüterverkehr</b>				
Beförderte Güter in Mio. t	378,7	312,8	+ 65,9	+ 21,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	113.634	98.794	+ 14.840	+ 15,0
Auslastung in t pro Zug	488,3	481,4	+ 6,9	+ 1,4
<b>Schieneinfrastruktur</b>				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.043	1.050	- 7	- 0,7
davon konzernexterne Bahnen	(161,5)	(146,6)	(+ 14,9)	(+ 10,2)
Stationshalte in Mio.	143,1	142,8	+ 0,3	+ 0,2
davon konzernexterne Bahnen	(17,9)	(16,2)	(+ 1,7)	(+ 10,5)
<b>Busverkehr</b>				
Reisende in Mio.	773,2	778,9	- 5,7	- 0,7
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	9.192	9.099	+ 93	+ 1,0
<b>Spedition und Logistik</b>				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	72.340	69.568	+ 2.772	+ 4,0
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.230	1.270	- 40	- 3,1
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.456	1.455	+ 1	+ 0,1
<b>Weitere Kennzahlen</b>				
Betriebslänge Schienennetz in km	33.862	33.978	- 116	- 0,3
Bahnhöfe	5.718	5.699	+ 19	+ 0,3
Mitarbeiter per 31.12.	240.242	237.078	+ 3.164	+ 1,3
Rating Moody's/Standard & Poor's/Fitch	Aa1/AA/AA	Aa1/AA/-	-	-

# VORWORT ZUM GESCHÄFTSBERICHT 2008



**HARTMUT MEHDORN**  
Vorsitzender des Vorstands  
der Deutschen Bahn AG

*Sehr geehrte Damen und Herren,*

*das Geschäftsjahr 2008 war wieder ein gutes Jahr für den Deutsche Bahn Konzern. In einem Marktumfeld, das von stark schwankenden Energiepreisen und ab Herbst auch von einer massiven Verunsicherung durch die Finanzkrise gekennzeichnet war, ist es uns gelungen, Umsatz und Ergebnis gegenüber dem Rekordjahr 2007 noch einmal zu verbessern. Der Umsatz des DB-Konzerns stieg um rund 7 Prozent auf 33,5 Milliarden Euro, das bereinigte operative Ergebnis um rund 5 Prozent auf 2,5 Milliarden Euro. Der gute Geschäftsverlauf hat es uns außerdem ermöglicht, wichtige strategische Akquisitionen zu tätigen und trotzdem die Netto-Verschuldung weiter zu reduzieren.*

*Nach den Entscheidungen von Bundesregierung und Bundestag zur Teilprivatisierung im Frühsommer haben wir innerhalb weniger Monate die Vorbereitungen für den Börsengang der DB Mobility Logistics AG abgeschlossen. Aufgrund der dramatischen Entwicklungen an den Börsen weltweit haben wir allerdings kurzfristig entschieden, die für den 27. Oktober geplante Erstnotierung an der Frankfurter Wertpapierbörse zu verschieben.*

*Hinter unserem guten Ergebnis stehen mehr Kunden als je zuvor. Insgesamt haben sich im Berichtsjahr 2,7 Milliarden Menschen für unsere umweltfreundlichen Verkehrsmittel entschieden. Das sind im Schnitt jeden Tag über 7 Millionen Fahrgäste in unseren Bahnen und Bussen. Insbesondere im Fernverkehr konnten wir die Verkehrsleistung um fast 4 Prozent steigern. Im Güterverkehr haben wir die Bremsspuren infolge der globalen Wirtschaftskrise zu spüren bekommen und konnten unser sehr hohes Vorjahresniveau nicht mehr ganz erreichen. Dabei benachteiligen asymmetrische Belastungen aus Steuern und Emissionshandel die Schiene nach wie vor gegenüber dem Straßenverkehr.*

*Zwischenzeitlich hat die dynamische Entwicklung der Energiepreise aufgezeigt, was im Vorjahr der jüngste Bericht des Weltklimarats angemahnt hat: Wir werden unsere Mobilität langfristig nur sichern können, wenn wir sie energieeffizienter gestalten. Als einer der größten Energiekonsumenten in Deutschland arbeiten wir intensiv daran, den Verbrauch weiter zu senken. Dazu gehört die Entwicklung umweltfreundlicher Technologien und Verfahren genauso wie die Verbesserung der Auslastung. So haben wir im letzten Jahr mit Fahrplanmaßnahmen, Aktionsangeboten und neuen BahnCard-Produkten die Auslastung unserer Züge weiter erhöht und gleichzeitig die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen weiter reduziert.*

*Nachhaltige und ökonomisch effiziente Mobilität braucht jedoch mehr als die Schiene. Alle Verkehrsträger müssen einbezogen werden. Wir setzen deshalb erfolgreich darauf, weltweit intelligente Mobilitäts- und Transportketten anzubieten, in denen jeder Verkehrsträger seinen Stärken entsprechend zum Einsatz kommt. Das erreichen wir, indem wir unsere Verkehrsnetze erweitern, optimieren und verknüpfen. Gegenüber unseren Wettbewerbern haben wir den entscheidenden Vorteil, dass wir als einziges Unternehmen unserer Branche auf eigene Netzwerke für alle Verkehrsträger zurückgreifen und diese miteinander verbinden können. Das macht uns robust – auch in der Krise.*

*Im Rahmen unserer Strategie haben wir im Berichtsjahr wichtige Fortschritte erzielt: So ist uns mit dem Erwerb der britischen Laing Rail der Einstieg in einen der größten ausländischen Schienenpersonenverkehrsmärkte gelungen. Mit dem TransEurasia-Express hat die DB bewiesen, dass die Anbindung des Hamburger Hafens an die Wirtschaftszonen in China auf der Schiene technisch machbar ist. Wenn sich die Weltkonjunktur wieder erholt hat, bieten wir mit dem TransEurasia-Express eine attraktive Ergänzung zum Luft- und Seeverkehr an. Im Güterverkehr haben wir unser Netz, das bereits heute das größte in Europa ist, um Kooperationen und Beteiligungen in Norditalien, Dänemark, der Schweiz und Polen erweitert. Und in der Logistik gehört seit Dezember 2008 die größte rumänische Spedition Romtrans zu DB Schenker. Damit haben wir unsere Präsenz in Südosteuropa deutlich verstärkt.*



*Zur Optimierung unserer Netze gehören auch die Modernisierung und der Ausbau unserer Schienenwege in Deutschland. Das Zukunftsprogramm »ProNetz« hat entscheidend dazu beigetragen, dass es heute nur noch wenige mangelbedingte Langsamfahrstellen im Netz gibt. Dabei ist es uns gelungen, trotz täglich rund 600 Baustellen unter rollendem Rad die Pünktlichkeit weiter zu verbessern. Zusätzlich konnten die Infrastrukturgeschäftsfelder im Berichtsjahr ihr Ergebnis weiter steigern.*

*Eine wichtige Weichenstellung für die Zukunft war der Abschluss der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DBAG und dem Bund. Die Vereinbarung ist nach langen Verhandlungen im vergangenen Dezember unterzeichnet worden. Darin verpflichtet sich der Bund erstmals, über einen Mehrjahreszeitraum per anno 2,5 Milliarden Euro bereitzustellen, während die DBAG ihrerseits bestimmte Qualitätsstandards sowie 500 Millionen Euro Eigenmittel für Netz, Bahnhöfe und Energieversorgung zugesagt hat. Darüber hinaus haben wir uns verpflichtet, mindestens 1 Milliarde Euro pro Jahr für die Instandhaltung des Netzes auszugeben.*

*Der DB-Konzern ist wirtschaftlich profitabel und strategisch gut positioniert, während sich das konjunkturelle Umfeld seit Ende des Jahres 2008 dramatisch verschlechtert. Seit sich aus der Finanzkrise eine globale Wirtschaftskrise entwickelt hat, haben viele unserer Kunden im Schienengüterverkehr und in der Logistik ihre Produktion spürbar gedrosselt, was entsprechende Auswirkungen auf das Verkehrsvolumen hat. Auch wenn zu Beginn des Jahres 2009 genaue Prognosen über den weiteren Verlauf der Wirtschaftskrise noch nicht möglich sind, haben wir entschlossen reagiert und ein neues Konzernprogramm aufgelegt, mit dem wir gezielt den Risiken der Krise begegnen. Das Programm umfasst außerdem Projekte, die auf die Verbesserung unserer Wettbewerbspositionen im Kampf um Kunden und Märkte abzielen.*

*Auch wenn ein besonderes Augenmerk auf der Überprüfung unserer Ausgaben und Investitionen liegt, werden wir auch in der Krise in unsere Zukunft investieren. Beispiele hier sind der Vertrag über 15 neue ICE-3-Triebzüge, den wir im Dezember unterzeichnet haben, oder aber der jüngste Rahmenvertrag über 800 Doppelstockwagen für den Regionalverkehr.*

*Wir haben in der Vergangenheit bewiesen, dass wir in der Lage sind, große Modernisierungsprogramme konzernweit umzusetzen und auf diese Weise neue Wachstums- und Effizienzpotenziale zu erschließen. Deshalb bin ich überzeugt, dass der DB-Konzern mit Beginn des nächsten Aufschwungs besser gerüstet sein wird denn je, um sich im Wettbewerb auf Europas Schienen und in der weltweiten Logistik erfolgreich zu behaupten.*

*Ihr*



*Hartmut Mehdorn  
Vorsitzender des Vorstands  
der Deutschen Bahn AG*





**DR. OTTO WIESHEU**  
Wirtschaft und Politik  
Bestellt bis 2010

**STEFAN GARBER**  
Infrastruktur  
Bestellt bis 2013

**HARTMUT MEHDORN**  
Vorsitzender  
Bestellt bis 2011



**NORBERT HANSEN**  
Personal  
Bestellt bis 2013

**DIETHELM SACK**  
Finanzen/Controlling  
Bestellt bis 2013



**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 Hauptbahnhofes 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 Aufsichtsratsitzung. 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 .

 Siehe Seite 22 ff.

### **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 Schlusserklärung 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 Bensel 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

# KONZERNTHEMEN

17	JAHRESCHRONIK	////////////////////////////////////
20	FINANZKOMMUNIKATION	////////////////////////////////////
31	KONZERNPROFIL	////////////////////////////////////



## JAHRESCHRONIK



### Januar

- /// Mit der Übernahme der Laing Rail Ltd. steigen wir in den britischen Schienenpersonenverkehrsmarkt ein. Damit stärken wir unsere Position im europäischen Markt deutlich und legen gleichzeitig die Basis für weiteres Wachstum. ➡ Seite 48
- /// Zudem erwerben wir die WBN Waggonbau Niesky GmbH, die ein breites Sortiment aller Güterwagentypen sowie Komponenten für Güterwagen produziert. ➡ Seite 49

### Februar

- /// Für das innovative eTicket-System Touch&Travel beginnt der Testbetrieb. In einem Feldversuch testen wir zusammen mit Vodafone und weiteren Partnern die neue Technologie.

### März

- /// Anfang März wird der schwierigste Tarifkonflikt in der Geschichte des DB-Konzerns beendet. Mit den drei Bahn-Gewerkschaften legen wir den Grundstein für ein neues Tarifmodell, das die Tarifeinheit wahrt, aber auch funktionspezifische Lösungen zulässt. ➡ Seite 110
- /// Auf der Nord-Süd-Verbindung zwischen Skandinavien und Mitteleuropa geht DB Schenker Rail Scandinavia, ein Joint Venture mit der schwedischen Güterbahn Green Cargo, an den Start. Ziel ist eine effizientere Produktion und damit eine verbesserte Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. ➡ Seite 48
- /// DB Schenker übernimmt nach der Zustimmung der EU-Kommission die Mehrheit an dem spanischen Logistikunternehmen Transfesa. ➡ Seite 48 f.

- /// DB Schenker Rail bekommt den Transportauftrag für Rohre der neuen Ostseepipeline. ➡ Seite 78
- /// Wir weiten unser Mieträder-Angebot »Call a Bike« weiter aus. Bundesweit sollen bis Ende 2009 an 100 ICE-Bahnhöfen rund 1.000 Fahrräder bereitgestellt werden.

### April

- /// Der 15.000. Güterzug im Auftrag der Audi AG kommt im ungarischen Győr an. Das Jubiläum ist Höhepunkt der zehnjährigen erfolgreichen Zusammenarbeit von DB Schenker und Audi in der Automobil-Logistik.
- /// Zehn Monate nach dem Start des Rundflugs von Dubai über Frankfurt-Hahn nach Toledo, Ohio/USA, verdoppelt DB Schenker die Kapazitäten auf dieser Strecke. ➡ Seite 80
- /// Mit einem symbolischen Spatenstich erfolgt der Start für die zweite Baustufe der Modernisierung der Zugbildungsanlage in Köln-Gremberg für über 50 Mio. €. Nach Abschluss der Maßnahmen im Sommer 2010 sollen alle Güterwagen in der Anlage vollautomatisch sortiert und zusammengestellt werden. Dann können stündlich bis zu 350 Güterwagen »verarbeitet« werden.

### Mai

- /// In Berlin stellen wir den Compliance-Bericht 2006/2007 vor. Dieser zieht Bilanz über die Compliance-Aktivitäten der vergangenen beiden Jahre. Darüber hinaus gibt er einen Einblick in die strategische Neuausrichtung des Bereichs und die neuen Aktionsfelder der Compliance-Arbeit. ➡ Seite 120 f.





- /// Mit dem Ziel, den Güterverkehr auf dem Korridor von Deutschland über Russland bis nach Asien zu verbessern, wird in Moskau die Eurasia Rail Logistics gegründet.

## Juni

- /// Unsere Busse bekommen Farbe und erhalten alle das einheitliche DB-Verkehrsrot.
- /// Zur Fußball-Europameisterschaft in Österreich und der Schweiz fahren wir zahlreiche Sonderzüge und verkaufen 230.000 Fan BahnCards 25, die sich bei jedem gewonnenen Spiel der deutschen Mannschaft um einen Monat verlängern.  
DB Schenker ist Logistikdienstleister für die Fußball-EM und übernimmt die gesamte Abwicklung für UEFA Media Technologies, die für die TV-Übertragungen weltweit verantwortlich sind. Außerdem koordiniert DB Schenker an mehreren Veranstaltungsorten in den Austragungsländern Österreich und Schweiz alle logistischen Tätigkeiten rund um die Fußball-Europameisterschaft.
- /// Im deutsch-französischen Hochgeschwindigkeitsverkehr mit ICE und TGV begrüßen wir ein Jahr nach der Betriebsaufnahme den millionsten Fahrgast.

## Juli

- /// Bei Kehl ist Baubeginn für eine neue Eisenbahnbrücke über den Rhein. Die Brücke ist Teil der rund 14 km langen Strecke Kehl-Appenweier und wichtiger Abschnitt der Schnellbahnverbindung Paris-Ostfrankreich-Süddeutschland (POS). ➡ Seite 117
- /// Für den Bau einer der modernsten Anlagen, in der natürliches Gas verflüssigt werden soll, sind die Spezialisten von DB Schenker im Einsatz. Bis zum Abschluss des Projekts im Jahr 2009 werden

über 230.000 Frachttonnen an Material zur Baustelle in Pampa Melchorita an Perus Küste geschafft.

- /// Die Ostwestfalen Lippe Bus gewinnt eine europaweite Ausschreibung und übernimmt die Busverkehre der britischen Streitkräfte in Deutschland.

## August

- /// Als exklusiver Dienstleister für Spedition und Zollabfertigung bei den Olympischen Spielen 2008 in Peking ist DB Schenker als Anbieter von Speditions- und Zolldienstleistungen aktiv. Dazu gehört das gesamte Spektrum speditioneller Dienstleistungen. Unter anderem nutzen mehr als 80 nationale olympische Komitees DB Schenker beim Transport von Material für Athleten und Funktionäre sowie des Equipments der landeseigenen Hospitality-Häuser.

## September

- /// DB Schenker baut die Präsenz in den Vereinigten Arabischen Emiraten mit dem Joint Venture Schenker LLC weiter aus. Eingebunden in das weltweite Netzwerk von DB Schenker bietet Schenker LLC die ganze Bandbreite logistischer Dienstleistungen.
- /// Im Regionalverkehr starten wir grenzüberschreitende Verbindungen nach Swinemünde in Polen.
- /// DB Schenker erwirbt 49% an dem italienischen Schienengüterverkehrsunternehmen NordCargo. ➡ Seite 78
- /// Premiere für papierlose Luftfracht aus Deutschland: Zusammen mit Lufthansa Cargo haben wir die erste papierlose Luftfracht-sendung aus dem deutschen Markt verschickt. E-freight erhöht nicht nur die Datenqualität, sondern steigert vor allem die Effizienz und schont darüber hinaus die Umwelt.



- /// Zwei Bahnprojekte und die Modernisierung der ICE-1-Flotte werden bei der Vergabe der begehrten Brunel Awards 2008 in Wien ausgezeichnet. Die Jury unter der Leitung von Stararchitekt Dominique Perrault vergab 15 Preise und 15 Anerkennungen.
- /// Zusammen mit dem Bund werden rund 54 Mio.€ in moderne Technik für den Rangierbahnhof Mannheim investiert. Die Inbetriebnahme des neuen Systems ist für Mitte des Jahres 2010 vorgesehen.

## Oktober

- /// Der bereits in den Startlöchern stehende Börsengang unserer Tochtergesellschaft DB Mobility Logistics AG muss wegen der Turbulenzen an den internationalen Finanzmärkten verschoben werden. ➡ Seite 46
- /// Mit der Übergabe des 59. Triebzugs schließt die DB Fahrzeuginstandhaltung das auf vier Jahre angelegte Programm zum Redesign des ICE 1 ab. Insgesamt wurden rund 180 Mio.€ investiert.
- /// Der erste TransEurasia-Express kommt in Hamburg an. Nach mehreren Testzügen handelt es sich dabei um einen im Auftrag von Fujitsu Siemens Computers beladenen Containerzug aus Xiangtang, der die rund 12.000 km lange Strecke in nur 17 Tagen zurücklegt.
- /// Die Allianz pro Schiene kürt die »Bahnhöfe des Jahres 2008«: Der Karlsruher Hauptbahnhof gewinnt in der Kategorie »Städte >100.000 Einwohner« und der Schweriner Hbf in der Kategorie »Städte < 100.000 Einwohner«.
- /// Im Rahmen des »Masterplans Seehafen-Hinterland-Verkehr« erfolgt der Spatenstich für den Ausbau der Schieneninfrastruktur im Umfeld des Duisburger Hafens. Der Masterplan ist ein von Bund und Bahn gemeinsam entwickeltes Sofortprogramm mit einem Investitionsvolumen von über 300 Mio. €. Wir stellen davon 50 Mio. € zur Verfügung.

## November

- /// Die Verhandlungen zur Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung für das Bestandsnetz werden abgeschlossen. ➡ Seite 135
- /// Wir bestellen 15 mehrsystemfähige ICE, die ab dem Jahr 2011 unser Angebot erweitern und vor allem international eingesetzt werden sollen. ➡ Seite 72
- /// Mit der Inbetriebnahme neuer S-Bahn-Züge vom Typ ET 422 beginnt eine umfassende Erneuerung der S-Bahn-Flotte in Nordrhein-Westfalen. Im Rahmen eines 400-Mio.-€-Programms sollen bis zum Jahr 2010 alte Fahrzeuge durch neue Triebzüge ersetzt werden.



- /// DB Schenker kauft die größte rumänische Spedition Romtrans und baut damit die Präsenz in Südosteuropa deutlich aus. ➡ Seite 49
- /// Zur Demonstration der technischen Machbarkeit erproben wir gemeinsam mit dem niederländischen Infrastrukturbetreiber KeyRail erstmals Güterzüge von 1.000 m Länge über die Betuwe-Route bis nach Oberhausen. ➡ Seite 115
- /// Im Eisenbahnfährtshafen Sassnitz/Mukran auf der Insel Rügen verschiffen wir den ersten von insgesamt acht Hochgeschwindigkeitszügen für die russische Eisenbahngesellschaft RZD.

## Dezember

- /// Der Auftritt von www.bahn.de, dem beliebtesten Mobilitätsportal in Deutschland, wird komplett überarbeitet.
- /// Ein neuer S-Bahnhof schließt den Hamburger Flughafen an das S-Bahn-Netz an.
- /// Zusammen mit Lidl starten wir erneut eine Ticket-Sonderaktion. Wegen der großen Nachfrage wird das Fahrkartenkontingent des DB Lidl-Tickets bereits nach zwei Tagen von 1,5 auf 2 Millionen Fahrten aufgestockt.
- /// Nach siebenjähriger Bauzeit wird der umgestaltete und in weiten Teilen neu erbaute Erfurter Hauptbahnhof unter dem Motto »Erfurt verbindet - Der neue ICE-Bahnhof« feierlich eröffnet.
- /// In einer Rekordbauzeit von rund zehn Monaten haben wir eine 443 m lange zweigleisige Eisenbahnbrücke über die Oder bei Frankfurt (Oder) komplett erneuert. Damit wird ein Nadelöhr auf der europäischen Ost-West-Magistrale sowohl für den Güter- als auch für den Personenverkehr beseitigt.
- /// Für den Regionalverkehr schließen wir einen Rahmenvertrag über die Beschaffung von 800 Doppelstockwagen ab. ➡ Seite 74

## FINANZKOMMUNIKATION

### Investor Relations

Unsere Investor-Relations-Aktivitäten haben wir im Berichtsjahr weiter intensiv fortgeführt. Im Rahmen des geplanten Börsengangs unserer Tochtergesellschaft DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) haben wir dabei im Berichtsjahr einen inhaltlichen Schwerpunkt auf die Vorbereitung der geplanten Notierungsaufnahme der DB ML AG an der Frankfurter Wertpapierbörse gelegt. Der für Ende Oktober 2008 vorgesehene Börsengang der DB ML AG ist Anfang Oktober wegen der Turbulenzen an den internationalen Finanzmärkten verschoben worden.

Aktuelle Finanzinformationen finden Sie in unserem Internetauftritt unter [www.deutschebahn.com/ir](http://www.deutschebahn.com/ir).

### RATING

Rating-Agentur	Langfristiges Rating	Kurzfristiges Rating
Moody's	Aa1 Ausblick »stabil«	P-1
Standard&Poor's	AA Ausblick »stabil«	A-1+
Fitch	AA Ausblick »stabil«	F1+

Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen Moody's und Standard & Poor's (S&P) im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die sehr guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG erneut bestätigt. Die Rating-Einstufungen beider Agenturen 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 »stabil« gesetzt.

Seit dem Jahr 2009 beurteilt zudem Fitch Ratings (Fitch) die Kreditwürdigkeit der DB AG. Auch die Bewertungen von Fitch entsprechen sehr guten Bonitätseinschätzungen. Auch der Ausblick der Rating-Einstufungen von Fitch ist »stabil«. Das langfristige Rating der DB AG liegt nur zwei Stufen unterhalb der höchstmöglichen Bewertung (AAA). Das kurzfristige Rating entspricht der höchstmöglichen Einstufung. Durch diese Erweiterung stellen wir unsere Rating-Einstufungen auf ein noch breiteres Fundament und verfügen nun über ein sehr gutes Rating von drei unabhängigen internationalen Rating-Agenturen.

### ANLEIHEEMISSIONEN IM BERICHTSJAHR

Unsere letzte Anleiheemission erfolgte im Juli 2007. Im Berichtsjahr haben wir die Marktentwicklung gerade vor dem Hintergrund der Finanzkrise genau verfolgt, aber kein Emissionserfordernis gesehen.



## Wertmanagement

Unsere finanzwirtschaftliche Steuerung zielt auf eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Als zentralen Maßstab für die Entwicklung unseres Konzernportfolios sowie zur Investitionsallokation verwenden wir die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on Capital Employed; ROCE). Das ROCE-Ziel für den DB-Konzern liegt bei 10 %. Als Kapitalkosten veranschlagen wir auf Basis einer mittelfristigen Zielkapitalstruktur 8,9 % vor Steuern.

ROCE IN MIO. € BZW. %	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
EBIT bereinigt	2.483	2.370	+113	+4,8
÷ Capital Employed	27.961	27.393	+568	+2,1
<b>ROCE</b>	<b>8,9%</b>	<b>8,7%</b>	-	-

Als weitere Kennziffern in unserem Wertmanagementsystem verwenden wir zur Steuerung der Verschuldung die Kennziffern Tilgungsdeckung und Gearing. Mittelfristig streben wir eine Tilgungsdeckung von 30 % sowie beim Gearing ein Verhältnis von Eigenkapital zu bilanziellen Netto-Finanzschulden von 1:1 an.

Tilgungsdeckung/Gearing IN MIO. € BZW. %	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
EBIT bereinigt	2.483	2.370	+113	+4,8
+ Operativer Zinssaldo <sup>1), 2)</sup>	-746	-832	+86	-10,3
+ Abschreibungen <sup>2)</sup>	2.723	2.743	-20	-0,7
<b>= Operativer Cashflow</b>	<b>4.460</b>	<b>4.281</b>	<b>+179</b>	<b>+4,2</b>
Netto-Finanzschulden	15.943	16.513	-570	-3,5
+ Barwert Operate Leases	3.853	3.767	+86	+2,3
<b>÷ Adjustierte Netto-Finanzschulden</b>	<b>19.796</b>	<b>20.280</b>	<b>-484</b>	<b>-2,4</b>
<b>Tilgungsdeckung</b>	<b>22,5%</b>	<b>21,1%</b>	-	-
Finanzschulden	16.853	18.062	-1.209	-6,7
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	910	1.549	-639	-41,3
<b>= Netto-Finanzschulden</b>	<b>15.943</b>	<b>16.513</b>	<b>-570</b>	<b>-3,5</b>
÷ Eigenkapital	12.155	10.953	+1.202	+11,0
<b>Gearing</b>	<b>131%</b>	<b>151%</b>	-	-

<sup>1)</sup> Zur sachgerechten Ermittlung verwenden wir einen operativen Zinssaldo unter Bereinigung derjenigen Bestandteile des Zinsergebnisses, die mit der Aufzinsung von langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen und der Auflösung passiver Abgrenzungen zusammenhängen.

<sup>2)</sup> Bereinigt um Sondereffekte

## Corporate Governance Bericht

Corporate-Governance-Regelungen sollen eine gute, verantwortungsvolle und wertorientierte Unternehmensführung sicherstellen. Auch als nicht börsennotiertes Unternehmen bekennt sich die Deutsche Bahn AG (DB AG) ausdrücklich zu dem im Jahr 2002 von der Regierungskommission vorgelegten Deutschen Corporate Governance Kodex, der zuletzt am 6. Juni 2008 fortgeschrieben wurde.

Wir sind davon überzeugt, dass eine gute Corporate Governance eine wesentliche Grundlage für den Erfolg unseres Unternehmens ist. Es ist unser Ziel, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern und dabei die Interessen von Geschäftspartnern, Investoren, Kunden, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit zu fördern sowie das Vertrauen in die DB AG zu bewahren und auszubauen.

Daher haben Vorstand und Aufsichtsrat sich zu einer freiwilligen Beachtung des Deutschen Corporate Governance Kodex entschlossen und eigene Corporate Governance Grundsätze für die DB AG verabschiedet.

Die Corporate Governance Grundsätze der DB AG in der jeweils aktuellen Fassung finden Sie auf unserer Internetseite .


 [www.deutschebahn.com/ir](http://www.deutschebahn.com/ir)

Wir passen unsere Corporate Governance Grundsätze regelmäßig den sich ändernden Vorgaben und Entwicklungen an. Im Berichtsjahr haben wir die Änderungen des Deutschen Corporate Governance Kodex vom 6. Juni 2008 weitestgehend umgesetzt. Nicht übernommen werden weiterhin die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex, die unmittelbar nur für börsennotierte Unternehmen Anwendung finden, wie beispielsweise die Veröffentlichungspflichten für die Hauptversammlung.

### ZUSAMMENWIRKEN VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Als deutsche Aktiengesellschaft unterliegt die DB AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Überwachungsstruktur. Diese beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Neben der Überwachung des Vorstands ist der Aufsichtsrat für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig.


Um eine bestmögliche Unternehmensleitung garantieren zu können, legen wir großen Wert darauf, dass Vorstand und Aufsichtsrat in einem kontinuierlichen Dialog miteinander stehen und zum Wohl des Unternehmens vertrauensvoll und effizient zusammenarbeiten. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements.

Die Organmitglieder einschließlich ihrer Mandate finden Sie im Konzernanhang .

 Siehe Seite 242 ff.

## VORSTAND


Der Vorstand leitet die Gesellschaft in eigener Verantwortung. Er ist an das Unternehmensinteresse gebunden und der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts verpflichtet. Er konkretisiert die Unternehmensziele und legt die Strategien fest, mit denen diese Ziele erreicht werden sollen. Der Vorstand entscheidet über alle Angelegenheiten von grundsätzlicher und wesentlicher Bedeutung für das Unternehmen.

Der Vorstand der DB AG besteht seit der Umstrukturierung des DB-Konzerns  zum 1. Juni 2008 aus fünf Mitgliedern. Mit Wirkung zum 31. Mai 2008 sind die Vorstandsmitglieder Margret Suckale, Dr. Karl-Friedrich Rausch und Dr. Norbert Bensele aus dem Vorstand der DB AG ausgeschieden. Norbert Hansen wurde mit Wirkung zum 1. Juni 2008 zum Mitglied des Vorstands der DB AG bestellt. Vorsitzender des Vorstands ist Hartmut Mehdorn. Hartmut Mehdorn und Diethelm Sack sind seit dem 1. Juni 2008 zugleich auch Mitglieder des Vorstands der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG). Die Aufsichtsräte von DB AG und DB ML AG haben hierzu ihre Zustimmung erteilt.

 Siehe Seite 47

Die Vorstandsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und ihre Vorstandskollegen darüber informieren. Im Berichtsjahr ist kein derartiger Fall aufgetreten.

## Integrationsausschuss des DB-Konzerns

Im Hinblick auf die geplante Teilprivatisierung  der DB ML AG wurde ein Integrationsausschuss gebildet, dem sowohl der Vorstand der DB AG als auch der Vorstand der DB ML AG angehören. Um ein kooperatives Zusammenwirken auch nach einer Teilprivatisierung sicherzustellen und im Hinblick auf möglichst große Synergieeffekte zwischen den beiden Gesellschaften fungiert der Integrationsausschuss als gemeinsames Beratungs- und Koordinationsgremium; Beschlüsse werden dort nicht gefasst.


 Siehe Seite 46

Dem Integrationsausschuss kommt gegenwärtig noch keine eigenständige Bedeutung zu. Zur Sicherung einer integrierten Konzernführung werden die Sitzungen des Vorstands der DB AG gemeinsam mit den Sitzungen des Vorstands der DB ML AG durchgeführt. Hierdurch kann insbesondere eine effiziente Information und Beratung über Gegenstände mit konzernweiter Bedeutung erreicht werden.

## AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. Unserem Aufsichtsrat gehören entsprechend den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes 20 Mitglieder an, wovon jeweils zehn Mitglieder Anteilseignervertreter und Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden teils entsendet, teils durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Vorsitzender des Aufsichtsrats ist Dr. Werner Müller. Persönliche oder geschäftliche Beziehungen einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur Gesellschaft werden im Konzernabschluss ausgewiesen.

Die Aufsichtsratsmitglieder müssen auftretende Interessenkonflikte unverzüglich dem Aufsichtsrat gegenüber offenlegen und den Aufsichtsrat informieren. Im Berichtsjahr ist kein derartiger Fall aufgetreten.

Wesentliche Vorstandsentscheidungen, die die Vermögens-, Finanz- oder Ertragslage des Unternehmens grundlegend verändern, unterliegen der Zustimmung des Aufsichtsrats. Der Aufsichtsrat wird vom Vorstand mindestens vierteljährlich über den Gang der Geschäfte, insbesondere über die Entwicklung des Umsatzes und über die Lage der Gesellschaft, informiert. Der Vorstand berichtet dem Aufsichtsrat auch regelmäßig über die im DB-Konzern ergriffenen Maßnahmen zur Einhaltung von Gesetzen und die unternehmensinternen Maßnahmen (Compliance) . In den Aufgabenbereich des Aufsichtsrats fällt außerdem die Prüfung und Billigung des Jahresabschlusses und des Konzernabschlusses der DB AG.

 Siehe Seite 120 f.


Darüber hinaus steht der Aufsichtsratsvorsitzende mit dem Vorstand und insbesondere mit dem Vorstandsvorsitzenden in regelmäßigem Kontakt und berät mit diesem die Strategie, die Geschäftsentwicklung und das Risikomanagement des Unternehmens. Über wichtige Ereignisse, die für die Beurteilung der Lage und Entwicklung sowie für die Leitung des Unternehmens von wesentlicher Bedeutung sind, wird der Aufsichtsratsvorsitzende regelmäßig durch den Vorstandsvorsitzenden informiert.

Zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der Gesellschaft bestanden auch im Berichtsjahr keine Beraterverträge und sonstigen Dienstleistungs- und Werkverträge.

#### GEMEINSAME AUFSICHTSRATSSITZUNGEN

Zur Steigerung der Beratungseffizienz und -intensität und um Synergien im DB-Konzern möglichst effektiv zu nutzen, tagen der Aufsichtsrat der DB AG und der Aufsichtsrat der DB ML AG insoweit regelmäßig gemeinsam, als die Diskussion zu Sachverhalten mit konzernweiter Bedeutung gemeinsam stattfindet. Die Beschlussfassung des jeweiligen Aufsichtsrats und die Beratung von sensiblen Themen erfolgen in getrennten Aufsichtsratssitzungen. Die Möglichkeit von vollständig separaten Aufsichtsratssitzungen bleibt grundsätzlich bestehen.

#### AUFSICHTSRATSAUSSCHÜSSE

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Ausschüsse zu bilden, und einen Präsidialausschuss, einen Prüfungsausschuss sowie einen Personalausschuss gebildet. Die Ausschussmitglieder finden Sie im Konzernanhang .

 Siehe Seite 246

#### Präsidialausschuss

Der Präsidialausschuss setzt sich aus dem Aufsichtsratsvorsitzenden, seinem Stellvertreter, einem Mitglied der Anteilseignerseite und einem Mitglied der Arbeitneh-

merseite zusammen. Der Präsidialausschuss berät über die wesentlichen Themen der Aufsichtsratssitzungen und bereitet die Beschlüsse des Aufsichtsrats vor. Bei Eilbedürftigkeit sowie in besonders festgelegten Fällen kann im Ausnahmefall der Präsidialausschuss anstatt des Aufsichtsrats über Geschäfte entscheiden.


#### Personalausschuss

Dem Personalausschuss gehören der Aufsichtsratsvorsitzende, sein Stellvertreter sowie ein Aufsichtsratsmitglied der Aktionäre und ein Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer an. Der Personalausschuss bereitet die Personalentscheidungen des Aufsichtsrats vor, regelt unter anderem abschließend die Vertragsangelegenheiten des Vorstands im Auftrag des Aufsichtsrats und legt die Vergütung des Vorstands fest.

#### Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss unterstützt den Aufsichtsrat bei der Wahrnehmung seiner Überwachungsfunktion. Er befasst sich insbesondere mit Fragen der Rechnungslegung, des Risikomanagements und der Compliance, der erforderlichen Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Erteilung des Prüfungsauftrags an den Abschlussprüfer, der Bestimmung von Prüfungsschwerpunkten und der Honorarvereinbarung. Außerdem wird der Prüfungsausschuss im Rahmen seiner Überwachungsfunktion über die Einhaltung der Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex informiert. Dem Prüfungsausschuss gehören zwei Aufsichtsratsmitglieder der Aktionäre und zwei Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer an. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses ist weder der Vorsitzende des Aufsichtsrats noch ein ehemaliges Vorstandsmitglied der Gesellschaft. Er verfügt über besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und internen Kontrollverfahren. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses ist Dr. Jürgen Krumnow. Die Aufgaben des Prüfungsausschusses sind in einer eigenen Geschäftsordnung geregelt.

#### TRANSPARENZ

Auf unserer Internetseite  stellen wir alle wichtigen Informationen zum Konzern- und Jahresabschluss, den Halbjahresbericht, den Finanzkalender sowie Informationen zu meldepflichtigen Wertpapiergeschäften zur Verfügung. Darüber hinaus informieren wir im Rahmen unserer Investor-Relations-Aktivitäten und Unternehmenskommunikation regelmäßig über aktuelle Entwicklungen.

 [www.deutschebahn.com/ir](http://www.deutschebahn.com/ir)

#### RISIKOMANAGEMENT

Gute Unternehmensführung beinhaltet auch den verantwortungsbewussten Umgang mit Chancen und Risiken, die im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit entstehen. Für Vorstand und Aufsichtsrat ist deshalb die frühzeitige Identifizierung und Begrenzung von geschäftlichen Risiken von hoher Bedeutung. Es ist Aufgabe des

Vorstands und des Managements, ein angemessenes Risikomanagement und Controlling im Unternehmen sicherzustellen, die kontinuierlich weiterentwickelt werden. Der Vorstand informiert den Prüfungsausschuss über Risiken von wesentlicher Bedeutung für die DBAG und über die Behandlung durch den Vorstand. Der Prüfungsausschuss kontrolliert auch, ob das Früherkennungssystem den Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG entspricht.

#### COMPLIANCE

Die Aktivitäten der DBAG unterliegen nationalen und internationalen rechtlichen Vorgaben und selbst gesetzten Verhaltensstandards. So wurden im Berichtsjahr die im DB-Konzern bestehenden Verhaltensgrundsätze überarbeitet und in einem Verhaltenskodex, der konzernweite Gültigkeit besitzt, umgesetzt. Der Verhaltenskodex repräsentiert die Unternehmenswerte des DB-Konzerns. Ziel des Verhaltenskodex ist es, die Organe und Mitarbeiter des DB-Konzerns bei der Einhaltung und Umsetzung der Verhaltensregeln gegenüber der Gesellschaft, den Wettbewerbern, Amtsträgern und Geschäftspartnern, gegenüber den Eigentümern sowie im Umgang untereinander zu unterstützen. Alle Mitarbeiter werden hinsichtlich des Inhalts des Verhaltenskodex im Rahmen des Compliance-E-Learning-Programms geschult. Die Führungskräfte der Ressorts und zuständigen Organisationseinheiten tragen Sorge, dass die in dem Verhaltenskodex niedergelegten Unternehmenswerte von allen Mitarbeitern und den Geschäftspartnern beachtet werden.

Die im Jahr 2000 eingerichtete Compliance-Abteilung sorgt dafür, dass gegen Korruption und Wirtschaftskriminalität im DB-Konzern sowie gegen korruptionsgefährdete Schwachstellen durch geeignete präventive Maßnahmen vorgegangen wird.

In seiner außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 18. Februar 2009 hat der Aufsichtsrat der DBAG für die Dauer der laufenden Untersuchungen im Zusammenhang mit dem Abgleich von Mitarbeiterdaten einen Compliance-Ausschuss eingerichtet. Der Compliance-Ausschuss steuert für den Aufsichtsrat die laufenden Untersuchungen der durch den Aufsichtsrat eingeschalteten externen Berater. Des Weiteren behandelt er die Berichte der mit der Prüfung beauftragten KMPGAG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft sowie der vom Vorstand und Aufsichtsrat beauftragten Rechtsanwälte. Sobald der Aufsichtsrat die Auflösung des Compliance-Ausschusses beschließt, werden die vom Compliance-Ausschuss wahrgenommenen Aufgaben wieder vom Prüfungsausschuss übernommen. Der Compliance-Ausschuss besteht aus den Mitgliedern des Präsidiums sowie je einem Aufsichtsratsmitglied der Anteilseigner und der Arbeitnehmer, die dem Prüfungsausschuss angehören. Die mit der Untersuchung beauftragten Wirtschaftsprüfer sowie die vom Aufsichtsrat mandatierten Rechtsanwälte werden regelmäßig zu den Sitzungen des Compliance-Ausschusses hinzugezogen.

#### RECHNUNGSLEGUNG UND ABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Hauptversammlung hat am 28. März 2008 die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2008 bestellt. Der Prüfungsausschuss hat den Vorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers vorbereitet und nach dessen Wahl durch die Hauptversammlung bestellt und die Prüfungsschwerpunkte festgelegt. Der Prüfungsausschuss überwacht außerdem die Unabhängigkeit des Abschlussprüfers. Mit dem Abschlussprüfer wurde auch in diesem Geschäftsjahr vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungsausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird, soweit diese nicht unverzüglich beseitigt werden.

#### EFFIZIENZPRÜFUNG AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Zuletzt hat der Aufsichtsrat im Dezember 2007 eine Effizienzprüfung durchgeführt.

#### EINHALTUNG DER CORPORATE GOVERNANCE GRUNDSÄTZE

Der Corporate-Governance-Beauftragte der DB AG hat dem Prüfungsausschuss in seiner Sitzung am 25. März 2009 berichtet und die Einhaltung und Umsetzung der Corporate Governance Grundsätze bestätigt. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Anregungen und Empfehlungen des Kodex und der darauf basierenden Corporate Governance Grundsätze der DB AG zur Arbeit von Vorstand und Aufsichtsrat auch im abgelaufenen Geschäftsjahr eingehalten wurden.

#### VERGÜTUNGSBERICHT

Der nachfolgende Vergütungsbericht ist Bestandteil des Konzernlageberichts .

 Siehe Seite 49

#### VERGÜTUNG VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Die Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat erfolgt leistungsbezogen. Ihre Bezüge setzen sich aus festen und variablen Bestandteilen zusammen. Die Höhe der variablen Komponente ist maßgeblich an die Entwicklung des operativen Ergebnisses des DB-Konzerns gekoppelt.

Die Arbeitnehmervertreter führen die erhaltene Aufsichtsratsvergütung weitestgehend an die Hans-Böckler-Stiftung ab.

Für die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat besteht eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D & O-Versicherung). Die Versicherung ist als Gruppenversicherung ohne Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Vorstände entstehen können.

#### Vergütung des Vorstands

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder umfasst neben den fixen und variablen Bezügen Versorgungszusagen, die sonstigen Zusagen sowie die Nebenleistungen.

Der Aufsichtsrat schließt mit jedem Vorstandsmitglied eine schriftliche Zielvereinbarung ab, deren Erfüllungsgrad Grundlage für die variable Vergütung ist. Der Gesamtvergütung liegt ein Zieleinkommen zugrunde, das sich aus einer fixen Grundvergütung (40 %) und einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme (60 %) zusammensetzt. Das individuell festgelegte Fixeinkommen wird in zwölf gleichen Teilen ausgezahlt und regelmäßig vom Personalausschuss des Aufsichtsrats auf seine Angemessenheit hin überprüft. Die letzte Gehaltsanpassung erfolgte im Geschäftsjahr 2006.

Die Jahrestantieme errechnet sich aus dem Erreichen kennzahlenbezogener betriebswirtschaftlicher Ziele (Tantiemefaktor) und der Erzielung individueller Ziele (Leistungsfaktor). Die Höhe des Tantiemefaktors ist abhängig vom Grad des Erreichens der aus der Unternehmensplanung abgeleiteten wirtschaftlichen Ziele (Return on Capital Employed und Betriebsergebnis). Der Leistungsfaktor würdigt das Erreichen von fünf persönlichen Zielen mit unterschiedlichen Gewichtungen. Die wirtschaftlichen und persönlichen Ziele werden von dem Aufsichtsratsvorsitzenden und dem Personalausschuss des Aufsichtsrats sowie den Vorstandsmitgliedern zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres festgelegt.

Nach Abschluss eines Geschäftsjahres werden auf Basis der Konzernergebnisse für jedes Vorstandsmitglied der Tantiemefaktor und der persönliche Leistungsfaktor ermittelt. Das Zieleinkommen wird erreicht, wenn sowohl die Unternehmensziele als auch die individuellen Ziele zu 100 % erfüllt sind. Die sich auf dieser Grundlage für jedes Vorstandsmitglied ergebende Vergütung kann das Zieleinkommen unter- beziehungsweise überschreiten und kann zwischen 0 % und 260 % liegen, da die Jahrestantieme zwischen 0 % und 260 % liegen kann.

Die betrieblichen Versorgungszusagen belaufen sich auf einen Prozentsatz des Grundgehalts, der sich nach der Dauer der Zugehörigkeit des Vorstandsmitglieds zum Unternehmen richtet.

Die Vorstandsvergütung umfasst keine mittel- und langfristigen Vergütungselemente (Mid Term Incentives/ Long Term Incentives). Die Mitglieder des Vorstands erhalten für Mandate in Kontrollgremien von Konzern- und Beteiligungsgesellschaften keine zusätzliche Vergütung.

Neben der fixen und variablen Vergütung werden jedem Vorstand auf Wunsch ein Dienstwagen mit Fahrer sowie eine persönliche BahnCard 100 First zur Verfügung gestellt. Diese Sachbezüge unterliegen als geldwerter Vorteil der Besteuerung.

Außerdem hat die DB AG für jedes Vorstandsmitglied eine Rückdeckungsversicherung für die betriebliche Altersvorsorge abgeschlossen.

Den Vorstandsmitgliedern ist es wie allen Führungskräften freigestellt, an der Deferred Compensation teilzunehmen.

Vorbehaltlich der Beschlussfassung der Hauptversammlung am 27. März 2009 über die Entlastung des Vorstands erhalten die Mitglieder des Vorstands für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:



Gesamtbezüge des Vorstands IN TAUSEND €	Jahreseinkommen 2008			
	Feste Vergütung	Variable Vergütung	Sonstiges <sup>1)</sup>	Insgesamt
Hartmut Mehdorn	750	1.185	9	<b>1.944</b>
Dr. Norbert Bensele (bis 31. Mai 2008)	229	322	7	<b>558</b>
Stefan Garber	400	617	29	<b>1.046</b>
Norbert Hansen (seit 1. Juni 2008)	233	315	8	<b>556</b>
Dr. Karl-Friedrich Rausch (bis 31. Mai 2008)	229	322	7	<b>558</b>
Diethelm Sack	550	772	21	<b>1.343</b>
Margret Suckale (bis 31. Mai 2008)	167	257	8	<b>432</b>
Dr. Otto Wiesheu	450	566	3	<b>1.019</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>3.008</b>	<b>4.356</b>	<b>92</b>	<b>7.456</b>

<sup>1)</sup> Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen und aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen und Mieten

Die Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder sind als Gesamtsumme im Anhang des Konzernabschlusses ausgewiesen.

Neben den Pensionszusagen wurden den Mitgliedern des Vorstands keine Leistungen für den Fall der Beendigung der Tätigkeit zugesagt. Auch hat kein Mitglied des Vorstands im Berichtsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten.

#### Vergütung des Aufsichtsrats

Die Vergütung des Aufsichtsrats ist in der Satzung festgelegt und wurde zuletzt durch Hauptversammlungsbeschluss vom 30. Juni 2006 geregelt. Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten neben der Erstattung ihrer baren Auslagen und der jeweils auf die Vergütung und Auslagen anfallenden Umsatzsteuer jeweils eine feste jährliche Vergütung in Höhe von 20.000 € sowie eine erfolgsorientierte jährliche Vergütung. Die erfolgsabhängige Vergütung bemisst sich nach dem Verhältnis des im Konzernabschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum vorangegangenen Geschäftsjahr sowie dem Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern. Die erfolgsabhängige Vergütung des Aufsichtsrats ist auf maximal 13.000 € begrenzt.

Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der Vergütung. Die Vergütung erhöht sich außerdem für jede Mitgliedschaft in einem Aufsichtsratsausschuss um ein Viertel und für jeden Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss um die Hälfte der Vergütung nach Absatz 1, wobei die Mitgliedschaften und der Vorsitz in dem nach § 27 Abs. 3 MitbestG zu bildenden Ausschuss unberücksichtigt bleiben.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats für jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, an der sie teilnehmen, ein Sitzungsgeld von 250 €. Die Aufsichtsratsmitglieder haben weiterhin die Wahl zwischen einer persönlichen BahnCard 100 First oder fünf Freifahrtscheinen.

Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat nur während eines Teils des jeweiligen Geschäftsjahres angehören, erhalten für jeden angefangenen Monat ihrer Mitgliedschaft

ein Zwölftel der Vergütung. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden und seinen Stellvertreter sowie für die Erhöhung der Vergütung für die Mitgliedschaft und den Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

Die Zahlung der Vergütung erfolgt nach Ablauf der Hauptversammlung, die über die Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder für das vorangegangene Geschäftsjahr beschließt.

Die Vergütung einschließlich der persönlichen BahnCard 100 First oder der fünf Freifahrtscheine ist von den Aufsichtsratsmitgliedern eigenständig zu versteuern.

Die DB AG übernimmt die Kosten für die Teilnahme der Aufsichtsratsmitglieder an Veranstaltungen beziehungsweise Einladungen des Vorstands sowie – soweit möglich – deren pauschale Versteuerung.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats halten derzeit weder Aktien der Gesellschaft noch Optionsrechte, die zum Erwerb von Aktien der Gesellschaft berechtigen.

Vorbehaltlich der Beschlussfassung der Hauptversammlung am 27. März 2009 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats IN TAUSEND €	Jahreseinkommen 2008				Insgesamt
	Feste Vergütung	Variable Vergütung	Sitzungsgeld	Neben- leistungen	
Dr. Werner Müller	60	30	3	0	93
Georg Brunnhuber	20	10	1	1	32
Achim Großmann	9	4	1	0	14
Dr. Jürgen Großmann	20	10	1	5	36
Norbert Hansen	17	8	1	5	31
Horst Hartkorn	20	10	1	1	32
Jörg Hennerkes	3	2	0	1	6
Jörg Hensel	20	10	1	1	32
Klaus-Dieter Hommel	20	10	1	5	36
Günter Kirchheim	30	15	3	1	49
Helmut Kleindienst	25	12	2	1	40
Lothar Krauß	29	15	2	0	46
Dr. Jürgen Krumnow	30	15	2	1	48
Niels Lund Chrestensen	20	10	1	1	32
Vitus Miller	20	10	1	1	32
Heike Moll	20	10	1	1	32
Dr. Axel Nawrath	20	10	2	0	32
Dr. Walther Otremba	18	9	3	0	30
Ute Plambeck	20	10	1	0	31
Dr. Bernd Pfaffenbach	2	1	0	1	4
Matthias von Randow	29	15	3	1	48
Regina Rusch-Ziemba	15	7	1	0	23
Dr. Eggert Voscherau	20	10	1	5	36
Dr. Heinrich Weiss	20	10	1	5	36
<b>Insgesamt</b>	<b>507</b>	<b>253</b>	<b>34</b>	<b>37</b>	<b>831<sup>1)</sup></b>

<sup>1)</sup> Inklusive Vergütung für Aufsichtsrats- und Beiratstätigkeiten bei Tochtergesellschaften: 1.003 Tsd. €

Pensionsverpflichtungen für die Mitglieder des Aufsichtsrats bestehen nicht.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr keine Vergütungen für persönlich erbrachte Leistungen erhalten.

## KONZERNPROFIL

### Steuerung des Konzerns

Das Geschäftsportfolio des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) ist im Wesentlichen in neun Geschäftsfelder strukturiert. Nach der im Berichtsjahr erfolgten Umstrukturierung führt die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Energie und DB Netze Personenbahnhöfe direkt. Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind unter der Führung unserer 100-prozentigen Tochtergesellschaft DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) gebündelt. Die DB AG und die DB ML AG haben im DB-Konzern beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding. 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. Vervollständigt wird unsere Struktur durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen, die teilweise von der DB AG und teilweise von der DB ML AG erbracht werden.

Die DB AG ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht und hat entsprechend eine duale Führungs- und Kontrollstruktur. Informationen über die wesentlichen Unternehmen, die ihr direkt oder indirekt gehören, sowie über Beteiligungen finden Sie im Konzernanhang.

➡ Siehe Seite 47

➡ Die Organisationsstruktur finden Sie im Umschlag

➡ Siehe Seite 239 ff.

### Unsere Märkte

Der DB-Konzern erbringt nationale und internationale Dienstleistungen, deren Zielmärkte sich in unserem Konzernmarkenauftritt unter »Mobility-Networks-Logistics« widerspiegeln. Wir agieren weltweit und sind in über 130 Ländern und allen wichtigen Wirtschaftsregionen vertreten.

Seit der Bahnreform 1994 haben wir den DB-Konzern durch umfangreiche Sanierungen, Effizienzsteigerungen und Modernisierungsprogramme zu einem leistungsstarken Wirtschaftsunternehmen entwickelt. Unser Ziel in allen relevanten Märkten ist es, mit der Qualität unserer Leistungen Kunden zu überzeugen und unsere Ertrags- und Finanzkraft weiter zu verbessern.

Mit unserer integrierten Struktur übernehmen wir eine doppelte Verantwortung für den Verkehrsträger Schiene, da wir zugleich Betreiber und führende Nutzer unserer Infrastruktur sind. Wir wollen den Verkehrsträger Schiene weiterentwickeln, um die für den Standort Deutschland so wichtige Verkehrsinfrastruktur zu stärken. Zudem schaffen wir die Voraussetzungen, um die zunehmenden Verkehrsströme in Europa bewältigen zu können.

Mit Blick auf die Kundenanforderungen haben wir unsere Verkehrsleistungen in übergreifende Mobilitätsangebote integriert. Dies gilt sowohl hinsichtlich internationaler Mobilität als auch für die verkehrsträgerübergreifenden Angebote oder optimierte Schnittstellen an den Übergängen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern.

Die Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte hat begonnen, ist aber europaweit unterschiedlich weit fortgeschritten. Im Schienenpersonenfernverkehr übernimmt Deutschland hinsichtlich des offenen Marktzugangs eine Vorreiterrolle. Im Regional- und Stadtverkehr werden in ganz Europa vermehrt Verkehre ausgeschrieben.

Genauso wie im Personenverkehr haben wir uns auch im Bereich Transport und Logistik auf die aktuellen und zukünftigen Marktanforderungen strategisch eingestellt: So steht »DB Schenker« für unsere internationale logistische Leistungsfähigkeit in klar definierten Marktsegmenten. Durch ein umfassendes international ausgerichtetes Angebotsportfolio nutzen wir die Chancen auf den wachstumsstarken Märkten. Damit sorgen wir auch für die Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Indem wir ihn in leistungsstarke, übergreifende Netzwerke einbinden, sichern wir den Kundenkontakt und eröffnen auch neue Wachstumschancen.

Infolge zunehmender Internationalisierung und der grenzüberschreitenden Ausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen steigt die Nachfrage nach internationalen Logistikangeboten. Diesen Herausforderungen stellen wir uns mit multimodalen Transportketten und integrierten Angebots- und Branchenlösungen.

Eine wichtige strategische Perspektive für die Schiene ergibt sich aus der sukzessiven Marktöffnung in Europa – der Markt für Schienengüterverkehr ist seit dem Jahr 2007 vollständig geöffnet und im Schienenpersonenfernverkehr ist der Markt für grenzüberschreitende Verkehre vom Jahr 2010 an geöffnet. Daraus ergeben sich Potenziale für den Verkehrsträger Schiene, die wir durch wettbewerbsfähige Angebote allein oder in Partnerschaften mit anderen Bahnen ausschöpfen wollen.

So erschließen wir uns eine Bandbreite ertragsorientierter Entwicklungsmöglichkeiten, wobei wir gleichzeitig unsere Programme zur internen Effizienzsteigerung fortsetzen.



## RELEVANTE MÄRKTE

### WELT

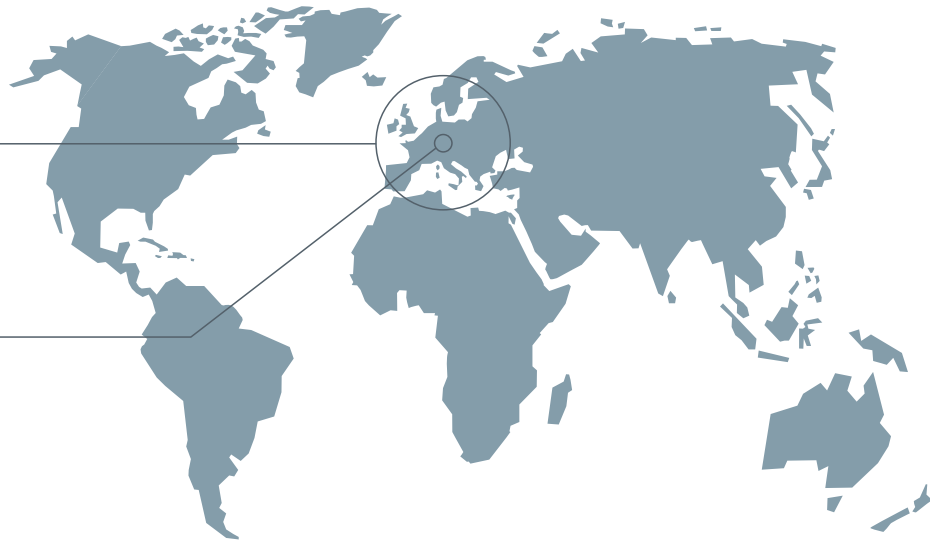
- /// Seefracht
- /// Luftfracht
- /// Kontraktlogistik
- /// Bahnprojekte weltweit

### EUROPA

- /// Landverkehr
- /// Schienengüterverkehr
- /// Grenzüberschreitender Schienenpersonenverkehr
- /// Regional- und Stadtverkehr

### DEUTSCHLAND

- /// Fernverkehr
- /// Schieneninfrastruktur



## Unsere Geschäftsfelder

### PERSONENVERKEHR

Mobilitätsangebote gehören zu den Kernkompetenzen des DB-Konzerns. In den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr sowie DB Bahn Regio und DB Bahn Stadtverkehr kümmern wir uns um komfortable, kundengerechte Mobilitätsleistungen. Unter der Marke »DB Bahn« bieten wir Schienenverkehre, Busverkehre und mit wachsender Bedeutung auch andere intermodale Mobilitätsprodukte an. Unser Anspruch ist eine intelligente Verknüpfung der Angebote auf der Schiene, aber auch der reibungslose Übergang zu anderen Verkehrsträgern. So verzahnen wir zum Beispiel unsere Angebote Fernverkehr über die CityTicket-Funktion der BahnCard exzellent mit den Verkehren im Regional- und Stadtverkehr.

Basierend auf unserer Stärke im Heimatmarkt sind wir bereits heute einer der führenden Mobilitätsanbieter in Europa. Vor diesem Hintergrund verfolgen wir das Ziel, unsere Position als führender Mobilitätsanbieter in Deutschland zu festigen und in Europa weiter auszubauen.



### MARKTPositionEN PERSONENVERKEHR

Nr. 2 im Schienenpersonenverkehr in Europa  
AUF UMSATZBASIS

1. SNCF/Keolis
<b>2. DB Bahn</b>
3. Trenitalia
4. Veolia Transport
5. First Group

Nr. 2 Anbieter von Personenverkehrsleistungen in  
Europa AUF UMSATZBASIS

1. SNCF
<b>2. DB Bahn</b>
3. British Airways
4. Deutsche Lufthansa
5. Air France-KLM

Nr. 1 im öffentlichen Personennahverkehr in Europa  
AUF UMSATZBASIS

<b>1. DB Bahn</b>
2. SNCF/Keolis
3. First Group
4. Veolia
5. Transport for London (U-Bahn)

Angaben für Wettbewerber basierend auf Geschäfts/  
Research-Berichten und eigenen Berechnungen

/// 3.523 Mio. € Umsatz
/// 306 Mio. € EBIT bereinigt
/// 14.603 Mitarbeiter

### GESCHÄFTSFELD DB BAHN FERNVERKEHR

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr erbringt nationale und grenzüberschreitende Fernverkehrsleistungen auf der Schiene. Der Tageslinienverkehr ist das Kerngeschäft des Geschäftsfelds. Mit dem Versprechen, schnelle und komfortable Verbindungen direkt in die Städte hinein zu attraktiven Preisen anzubieten, wollen wir Kunden von unseren Angeboten überzeugen und unseren Marktanteil ausbauen. Daneben bieten die DB AutoZug GmbH und CityNightLine CNL AG Autoreise- und Nachtzugverkehre an. Mit der Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt–Paris beziehungsweise Stuttgart–Paris und der Aufnahme der Verbindungen nach Wien sowie Kopenhagen und Aarhus haben wir unsere europäischen Mobilitätsangebote ausgebaut. Dafür stehen auch die Gründung von Railteam – einer Allianz zwischen DB, SNCF, Eurostar, NS Hispeed, ÖBB, SBB und SNCB – und die Ausweitung unseres Engagements bei Thalys .

[www.railteam.eu](http://www.railteam.eu)

[www.thalys.com](http://www.thalys.com)

#### GESCHÄFTSFELD DB BAHN REGIO

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio bieten wir über ein weit verzweigtes Regionalverkehrsnetz Anschluss in Ballungsräumen und in der Fläche an. Regional aufgestellte Verkehrsbetriebe von DB Bahn Regio verzahnen vor Ort Angebotsplanung und Leistungserbringung in Zusammenarbeit mit Bestellern und Verbänden. Unser Ziel: ein den lokalen Verkehrsbedürfnissen angepasstes integriertes Nahverkehrsangebot von Schiene und Bus. Unter den Gesichtspunkten Kundenorientierung und Wirtschaftlichkeit wurde eine straffe, marktnahe Organisationsstruktur aufgebaut.

Im deutschen Schienenpersonennahverkehrsmarkt werden in den nächsten 15 Jahren sämtliche bestellten Verkehre am Markt platziert werden. Mit abgestimmten Verkehrskonzepten, einem zeitgemäßen Fahrzeugpark sowie überzeugender Qualität und gutem Service wollen wir unsere Marktposition als größter Nahverkehrsdienstleister in Deutschland verteidigen. Hierfür möchten wir auch zusätzliche Kunden gewinnen, indem wir unsere Angebote mit Blick auf die Anforderungen unserer Fahrgäste und der Besteller optimieren. Zudem möchten wir die vorhandenen Kompetenzen für internationales Wachstum nutzen und uns zu einem führenden internationalen Eisenbahnverkehrsunternehmen in Europa entwickeln. Zur Erschließung des vollständig liberalisierten und hochattraktiven britischen Markts haben wir im Berichtsjahr das britische Unternehmen Laing Rail  als Wachstumsplattform akquiriert.

/// 6.687 Mio. € Umsatz
-------------------------

/// 857 Mio. € EBIT bereinigt
-------------------------------

/// 25.084 Mitarbeiter
------------------------

 Siehe Seite 48

#### GESCHÄFTSFELD DB BAHN STADTVERKEHR

Das Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr verantwortet die S-Bahnen in Berlin und Hamburg sowie 22 Busgesellschaften in Deutschland. Wir bieten eigenwirtschaftlich oder im Auftrag von Städten und Landkreisen Verkehrsleistungen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr an. Mit dem Geschäftsfeld haben wir uns so aufgestellt, dass wir Chancen bei der Öffnung und Weiterentwicklung des heute noch stark fragmentierten Markts wahrnehmen können. Die allmähliche Öffnung dieses Markts lässt eine Konsolidierung in den nächsten Jahren erwarten. Zudem richten wir unseren Blick auf Wachstumsmöglichkeiten in den attraktiven europäischen Märkten, da unsere Wachstumsmöglichkeiten in Deutschland aufgrund der derzeitigen kartellrechtlichen Auffassungen begrenzt sind. Im Jahr 2007 haben wir mit der Akquisition von Pan Bus den Eintritt in den dänischen Markt realisiert und konnten das Geschäftsvolumen durch Gewinn öffentlicher Ausschreibungen mittlerweile deutlich ausbauen.

/// 1.962 Mio. € Umsatz
-------------------------

/// 205 Mio. € EBIT bereinigt
-------------------------------

/// 12.259 Mitarbeiter
------------------------

## TRANSPORT UND LOGISTIK

Seit der erfolgreichen Integration von Schenker im Jahr 2002 sind wir nicht nur führender Anbieter im europäischen Schienengüterverkehr, sondern auch im Bereich Spedition und Logistik. Mit Blick auf die heutigen und zukünftigen Kundenanforderungen ist es notwendig, den Schienengüterverkehr in übergreifende Logistikangebote einzubinden. Hierauf haben wir uns frühzeitig ausgerichtet. Unter der Marke »DB Schenker« positionieren wir uns mit einem einheitlichen Marktauftritt als starker Partner von Transport- und Logistikkunden weltweit.

DB Schenker bietet seinen Kunden vom Massengut bis zum Paket weltweite Lösungen über alle Verkehrsträger entlang der gesamten Logistikkette an. Dabei verknüpft der DB-Konzern seine Stellung im europäischen Schienengüterverkehr und im europäischen Landverkehr mit seinen starken Positionen im weltweiten Luft- und Seefrachtgeschäft sowie in Kontraktlogistik und Supply Chain Management.

Um unsere Wettbewerbsposition zusätzlich zu stärken, haben wir die anhaltenden Konsolidierungstendenzen auf den weltweiten Logistikmärkten aktiv genutzt und werden sie auch weiterhin aktiv nutzen, um unsere Aufstellung nicht nur durch organisches Marktwachstum, sondern auch durch strategische Akquisitionen abzurunden. So haben wir zum Beispiel im Berichtsjahr mit der Übernahme von Romtrans unsere Position im europäischen Landverkehr weiter gestärkt.

➡ Siehe Seite 49



### MARKTPPOSITIONEN TRANSPORT UND LOGISTIK

Nr. 1 im europäischen Schienengüterverkehr

AUF BASIS TKM

- |                       |
|-----------------------|
| 1. <b>DB Schenker</b> |
| 2. PKP                |
| 3. SNCF               |
| 4. Trenitalia         |
| 5. RCA                |

Nr. 1 im europäischen Landverkehr

AUF UMSATZBASIS

- |                       |
|-----------------------|
| 1. <b>DB Schenker</b> |
| 2. DHL                |
| 3. DSV                |
| 4. Dachser            |
| 5. Geodis             |

Nr. 2 in der weltweiten Luftfracht

AUF BASIS T

- |                       |
|-----------------------|
| 1. DHL                |
| 2. <b>DB Schenker</b> |
| 3. Panalpina          |
| 4. Kühne + Nagel      |

Nr. 3 in der weltweiten Seefracht

AUF BASIS TEU

- |                       |
|-----------------------|
| 1. DHL                |
| 2. Kühne + Nagel      |
| 3. <b>DB Schenker</b> |
| 4. Panalpina          |

Nr. 6 in der globalen Kontraktlogistik

AUF UMSATZBASIS

- |                       |
|-----------------------|
| 1. DHL                |
| 2. CEVA Logistics     |
| 3. Wincanton          |
| 4. Kühne + Nagel      |
| 5. Ryder              |
| 6. <b>DB Schenker</b> |

Angaben für Wettbewerber basierend auf Geschäfts-/  
Research-Berichten und eigenen Berechnungen



## GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER RAIL

Im Schienengüterverkehr sind wir bereits heute Europas größter und leistungstärkster Transporteur. Die europäische Perspektive bietet uns große Wachstumspotenziale. Bei weiten Distanzen und großen, bündelungsfähigen Warenströmen kann die Schiene ihre Vorteile besonders gut ausspielen. Wir haben uns dafür mit eigenen Unternehmen außerhalb Deutschlands sowie internationalen Kooperationspartnern vorbereitet. Heute betreiben wir ein offenes Netzwerksystem zum Transport von Einzelwagen oder Wagengruppen, erbringen Ganzzugverkehre als Punkt-zu-Punkt-Transporte und ausgewählte logistische Zusatzleistungen (zum Beispiel den Umschlag Straße/Schiene von Massengütern in Railports oder Instandhaltungsleistungen).

Unsere langjährige Strategie der europäischen Expansion findet nun in einer neuen Organisationsstruktur ihre Entsprechung. Um unsere führende Positionierung auf dem Nord-Süd-Korridor abzusichern und unsere Aktivitäten in Europa zu konsolidieren, haben wir im Nachgang zum Erwerb der EWS (jetzt DB Schenker Rail (UK)), der größten Güterbahn in Großbritannien, von Transfesa in Spanien und der PCC in Polen die Organisation im Geschäftsfeld DB Schenker Rail maßgeblich umgestaltet. DB Schenker Rail umfasst zukünftig fünf Geschäftseinheiten, die unter einem Dach wirtschaften, aber für ihr Ergebnis selbst verantwortlich sind: die drei Regionen West, Central und East sowie Intermodal und Automotive. Intermodal und Automotive werden als eigene Geschäftseinheiten agieren, da Kunden und Verkehre stark international ausgerichtet sind und eine regionale Zuteilung nicht sinnvoll wäre. Flankiert wird das Geschäft durch einen starken Europavertrieb und ein europäisches Netzwerkmanagement. Jede neue Akquisition wird in die Einheit eingefügt, in der der größte Anteil ihrer Aktivitäten liegt. Entsprechend wird EWS die Region West führen und Transfesa, deren Hauptfokus auf der Automobil-Logistik liegt, wird Teil der Einheit Automotive.

Der Kombinierte Verkehr (KV) ist das am stärksten wachsende Segment im europäischen Schienengüterverkehr. Unser Angebot umfasst Schienentraktion, Terminalumschlag, Bereitstellung von Wagenmaterial und Erbringung von Zusatzleistungen an Wiederverkäufer (Operateure, Speditionen und Reedereien). Wir haben sowohl Zugang zu allen wichtigen Terminals in Deutschland als auch zu Seehafenterminals an Nord- und Ostsee und zu Terminals im Ausland. Unser KV-Netzwerk zusammen mit unseren Partneroperatoren reicht von den europäischen Überseehäfen bis ins Hinterland. Sie ermöglichen Reedereikunden, Spediteuren und Transporteuren schnelle Verbindungen in ganz Deutschland im maritimen und kontinentalen KV sowie optimale Anbindungen an das europäische Ganzzugnetz. Durch eine Beteiligung am Terminalnetzwerk in China haben wir den Einstieg in den chinesischen Bahnmarkt vollzogen und die Partizipation am schnell wachsenden chinesischen Containermarkt gesichert. Darüber hinaus treiben wir die Entwicklung der Landbrücke Europa/China via Russland weiter voran.

///	4.654 Mio. € Umsatz
///	307 Mio. € EBIT bereinigt
///	29.242 Mitarbeiter

➤ Siehe Seite 48 f.

➤ Siehe Seite 135 f.

/// 14.680 Mio. € Umsatz
/// 381 Mio. € EBIT bereinigt
/// 62.074 Mitarbeiter

➡ Siehe Seite 49

➡ Siehe Seite 80

#### GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER LOGISTICS

Mit einer Präsenz an mehr als 1.500 Standorten in über 130 Ländern behaupten wir uns als Global Player in Märkten, die von hohen Wachstumsraten, hartem Konkurrenzkampf und zunehmendem Konsolidierungstempo geprägt sind. Wir sind sowohl im europäischen Landverkehr als auch im weltweiten Luft- und Seefrachtgeschäft sowie in der Kontraktlogistik führend. Für uns gilt es, in Zukunft diese Positionen zu erhalten und weiter auszubauen.

Unsere Netzwerke haben wir in den vergangenen Jahren sowohl durch umfangreiche Investitionen – unter anderem in Logistikcenter und unsere IT-Infrastruktur –, aber auch durch zahlreiche Akquisitionen – unter anderem BAX (2006), Spain-Tir (2007) und Romtrans (2008) – systematisch weiter ausgebaut. In der Luft- und Seefracht nutzen wir verstärkt Dubai, das sich nicht nur als Hub der Region Wachstumsmarkt Naher/Mittlerer Osten, sondern verstärkt auch als Drehscheibe im Güterverkehr zwischen den Kontinenten etabliert. Insgesamt ist es uns dadurch gelungen, sowohl Lücken in unseren Netzwerken zu schließen als auch unsere führenden Marktpositionen zu behaupten.

Wir bieten integrierte Logistik für weltweite Warenströme im Landverkehr, in der Luft- und Seefracht sowie sämtliche damit verbundenen logistischen Dienstleistungen. Der Markt erwartet von einem Logistikdienstleister eine modulare Angebotspalette sowie jederzeit bedarfsgerechte Kapazitäten – für Einzelprojekte ebenso wie für globale Beschaffungs- und Distributionskonzepte. Unsere Mitarbeiter erarbeiten daher durchgängige Lösungen für die Anforderungen unserer Kunden, indem sie die Module unseres gesamten Dienstleistungsangebots zu komplexen Wertschöpfungsketten verknüpfen. So wird ein zuverlässiger Waren- und Informationsfluss gewährleistet. Dazu ist ein Unternehmen nur dann in der Lage, wenn es über eine gewachsene Kompetenz für alle Verkehrsträger verfügt:

- /// Als Spezialist für Landverkehre in Europa verbinden wir die wesentlichen europäischen Wirtschaftsregionen mit einem dichten Netz von Linienverkehren und zentralen Umschlagszentren (Hubs) nach Fahrplan.
- /// Wir sind gleichermaßen auf weltweite Lösungen in der Luft- und Seefracht sowie alle damit verbundenen logistischen Dienstleistungen spezialisiert.
- /// Unsere integrierten Logistikzentren an den Schnittstellen der globalen Güterströme schaffen dabei wirkungsvolle Verbindungen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und ermöglichen eine breite Palette an Value Added Services.

## DIENSTLEISTUNGEN

### GESCHÄFTSFELD DB DIENSTLEISTUNGEN

Zuverlässige und bezahlbare Dienstleistungen sind eine zentrale Voraussetzung für das reibungslose Erbringen von Mobilitäts- und Logistikleistungen und damit für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Die Dienstleistungsaktivitäten des DB-Konzerns sind im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen gebündelt. Dabei umfasst das Geschäftsfeld sechs verschiedene Bereiche: DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Systel, DB Services, DB Fuhrpark sowie DB Kommunikationstechnik und DB Sicherheit. Hauptkunden für die überwiegend verkehrsbezogenen Infrastrukturmanagement- und infrastrukturnahen Dienstleistungen des Geschäftsfelds sind Gesellschaften des DB-Konzerns. Das DB-konzernexterne Geschäft dient vor allem der Auslastungsoptimierung, dem Benchmarking von Qualität und Preis sowie der Zukunftspositionierung des Angebots von infrastrukturnahen unterstützenden Dienstleistungen.

Das flächendeckende Leistungsportfolio im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen ist konsequent auf die Bedürfnisse der konzerninternen Kunden ausgerichtet, mit kundenspezifischem Leistungszuschnitt sowie hohem Qualitäts- und Leistungsniveau bei grundsätzlich am Markt ausgerichteter Preisgestaltung. Durch die Nutzung unserer Kernkompetenzen (flächendeckender Service, Beherrschung des komplexen Systems Bahn sowie die Fähigkeit zur Integration in die Wertschöpfungskette der internen Kunden) können Dienstleistungen »aus einer Hand« angeboten und der Know-how-Vorsprung bei eisenbahnnahen Dienstleistungen ausgebaut werden.

- /// DB Fahrzeuginstandhaltung verantwortet die schwere Instandhaltung von Schienenfahrzeugen und bietet umfassende Inspektions- und Instandhaltungsarbeiten sowie Umbau, Modernisierung, Revision von Zügen sowie die Aufarbeitung von Komponenten wie Radsätzen, Drehgestellen oder Bremsen an 15 Standorten an. Darüber hinaus hat die DB Fahrzeuginstandhaltung durch den Erwerb der WBN Waggonbau Niesky GmbH am Standort Niesky ihr Leistungsangebot um die Fertigung von Güterwagen und Komponenten erweitert.
- /// DB Systel, der IT- und TK-Dienstleister des DB-Konzerns, entwickelt und betreibt als Full-Service-Provider wegweisende Informatik- und Telekommunikationslösungen für den Reise- und Logistikmarkt. Das Portfolio deckt die gesamte IT-Wertschöpfungskette ab – von der Beratung und Konzeption über die Entwicklung bis hin zur Betriebsführung und zum Support. Der Bereich betreut über 67.000 Nutzer des Bürokommunikationssystems (Intranet) der Deutschen Bahn und betreibt über 515 IT-Verfahren in einem der größten Rechenzentren Europas. Zum Leistungsspektrum gehören auch hochsicherheitsrelevante digitale Funknetze wie beispielsweise das GSM-R-Netz des Infrastrukturbetreibers DB Netz AG.

/// 3.015 Mio. € Segmenterlöse
--------------------------------

/// 112 Mio. € Umsatz
-----------------------

/// 131 Mio. € EBIT bereinigt
-------------------------------

/// 24.911 Mitarbeiter
------------------------

- /// DB Services ist der Systemdienstleister rund um Immobilien und Verkehr. Die Leistungspalette umfasst das professionelle technische und infrastrukturelle Facility Management bei Gewerbe-, Verwaltungs-, Verkehrs- und Industrieimmobilien. Darüber hinaus werden täglich für im Betrieb befindliche Reisezugwagen (zum Beispiel ICE-Triebzüge, Doppelstockwagen oder S-Bahnen) Innen- und bedarfsweise Außenreinigungen durchgeführt. Zu den konzernexternen Kunden der DB Services zählen Schifffahrtsunternehmen, Flughäfen und Fluggesellschaften.
- /// DB Fuhrpark ist mit deutschlandweit rund 26.000 Fahrzeugen im Bestand der Mobilitäts- und Flottenmanager des DB-Konzerns und damit einer der führenden nationalen Mobilitätsdienstleister im Übergang Straße/Schiene zur Abrundung der Mobilitätskette im Vor- und Nachlauf des Schienenverkehrs. Mit ihren Beteiligungsgesellschaften erbringt die Fuhrpark-Gruppe darüber hinaus Mobilitäts- und Flottenmanagementleistungen für die Bundeswehr sowie andere Unternehmen. Die Tochtergesellschaft DB Rent bietet mit DB Carsharing ein umfassendes Mobilitätsnetz in über 120 Städten und Gemeinden mit rund 1.300 Fahrzeugen an. Das innovative Fahrradmietsystem Call a Bike rundet das Angebot der DB Rent ab.
- /// DB Kommunikationstechnik ist der Spezialist für Flächenservices im technischen Bereich. Das Leistungsspektrum umfasst die Instandhaltung und Wartung von IT- und Netzwerktechnik, Sicherheitstechnik und Fahrgastinformationsanlagen. Dazu gehören auch Automatentechnik sowie Druck- und Informationslogistik.
- /// DB Sicherheit bündelt Sicherheitsfunktionen im Konzern und bietet umfassende und professionelle Sicherheits- und Ordnungsdienstleistungen für Reisende, Mitarbeiter, Güter, Bahnanlagen und Immobilien an. DB Sicherheit ist der führende Anbieter im öffentlichen Verkehrsraum in Deutschland.

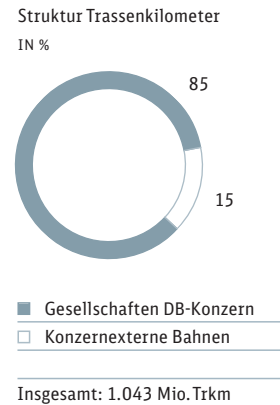
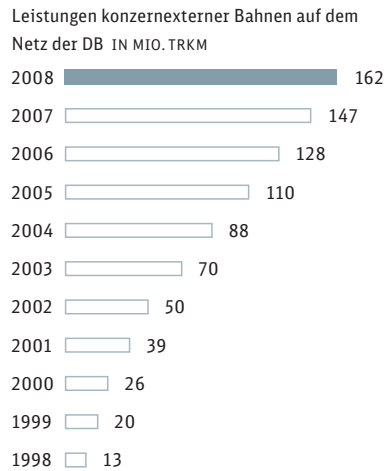
### **INFRASTRUKTUR**

Eine qualitativ hochwertige und zuverlässige Infrastruktur ist die zentrale Voraussetzung für einen reibungslosen Schienenverkehr und damit für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Systems Eisenbahn. Zur Optimierung unseres Angebots haben wir unsere Infrastrukturkompetenz unter der Marke »DB Netze« gebündelt. Freier und einfacher Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in Deutschland, individuelle Leistungen und hohe Zuverlässigkeit – dafür stehen unsere Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie. Durch professionelles und integriertes Infrastrukturmanagement schaffen wir die Voraussetzung für sichere, verlässliche, effiziente und umweltschonende Mobilität von Personen und Gütern im Schienenverkehr.



»OPEN ACCESS« IN DEUTSCHLAND

- /// Mit dem Start der Bahnreform 1994 wurde in Deutschland ein diskriminierungsfreier Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in Deutschland etabliert.
- /// Deutschland nimmt hierbei europaweit eine führende Position ein: Der unabhängige Liberalisierungsindex Bahn 2007 bestätigt den durchgehend hohen Grad der Marktöffnung in Deutschland im europäischen Vergleich.
- /// Die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur unterliegt der Aufsicht durch die Bundesnetzagentur. [Seite 59.](#)
- /// Insgesamt wurden im Rahmen der Erstellung des Netzfahrplans 2009 über 49.000 Trassenanmeldungen in den Fahrplan eingebunden. Lediglich drei Trassenkonflikte konnten nicht im Koordinierungsverfahren gelöst werden. Trassenkonflikte entstehen, wenn zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen dieselbe Strecke zur gleichen Zeit nutzen wollen.



GESCHÄFTSFELD DB NETZE FAHRWEG

Das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg ist Dienstleister für die derzeit 340 – darunter 312 konzernexterne – Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Sie alle nutzen das rund 34.000 km umfassende deutsche Schienennetz, das das längste in ganz Europa ist. Aufgrund seiner zentralen Lage hat es eine hohe Bedeutung für die gesamte Transportwirtschaft in Europa. Das deutsche Schienennetz steht seit 1994 allen in Deutschland zugelassenen EVU diskriminierungsfrei zur Nutzung offen. In eigener Verantwortung stellen wir den diskriminierungsfreien Zugang zu unserer Infrastruktur sicher. Die Leistungen der konzernexternen Bahnen auf dem Netz nehmen dabei seit Jahren stark zu.

Mit einem qualitativ hochwertigen und auf die Bedürfnisse der EVU abgestimmten Schienennetz schaffen wir die Grundlage für leistungsfähige und zuverlässige Eisenbahnverkehre. Wir gewährleisten den sicheren Betrieb unserer Schieneninfrastruktur (Fern-/Ballungsnetz, Regionalnetz, Zugbildungs- und -behandlungsanlagen), die Vermarktung kundenorientierter Trassenangebote sowie die Erstellung konfliktfreier Fahrpläne in enger Zusammenarbeit mit den EVU. Hinzu kommen die Instandhaltung und Instandsetzung sowie die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur

/// 5.551 Mio. € Segmenterlöse
/// 725 Mio. € Umsatz
/// 670 Mio. € EBIT bereinigt
/// 40.974 Mitarbeiter

durch Investitionen in das bestehende Netz, in moderne Leit- und Sicherungstechnik sowie in Neu- und Ausbaustrecken. Dabei nimmt die Finanzierung der Infrastruktur durch den Bund und die Länder eine zentrale Rolle ein.

#### GESCHÄFTSFELD DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

Unsere Bahnhöfe sind nicht nur das Zugangstor zum System Bahn, sondern auch Drehscheibe für die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, Marktplatz sowie Visitenkarten für Städte und Regionen. Die Aktivitäten des Geschäftsfelds umfassen den Betrieb der Personenbahnhöfe als Verkehrsstation sowie die Entwicklung und Vermarktung der damit in Verbindung stehenden Bahnhofflächen. In eigener Verantwortung stellen wir den diskriminierungsfreien Zugang zu unserer Infrastruktur sicher. Die Zahl der Stationshalte konzernfremder Bahnen nimmt dabei seit Jahren zu.

Seit Beginn der Bahnreform werden die Bahnhöfe kontinuierlich durch Modernisierungsmaßnahmen auf die Belange der Reisenden und Bahnhofsbesucher hin umgestaltet. Neben baulichen Maßnahmen stehen die umfassende Servicekompetenz, hohe Sicherheit, eine gute Kundeninformation und die funktionale Wegeleitung im Vordergrund. Hinzu kommt die Stärkung der Ertragskraft aus dem Vermietungsgeschäft, insbesondere bei Bahnhöfen mit hoher Kundenfrequenz.

#### GESCHÄFTSFELD DB NETZE ENERGIE

Unter dem Dach des Geschäftsfelds DB Netze Energie sind das technische Know-how und die Verantwortung für die energieartenübergreifende Versorgung von Eisenbahnverkehrsunternehmen gebündelt. Neben Planung, Instandhaltung sowie Vermarktung und Betrieb technisch komplexer Energienetze gehören die nachhaltige Erzeugung und die Beschaffung von Traktions- sowie stationärer Energie zu unserem Leistungsspektrum. Als unabhängiger Energiemanager gewährleisten wir reibungslose Abläufe und liefern Bahnstrom und Treibstoffe diskriminierungsfrei an alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland. Darüber hinaus erbringen wir Energiedienstleistungen für Kunden aus Industrie, Handel und Dienstleistungsgewerbe.

/// 1.253 Mio. € Segmenterlöse
/// 344 Mio. € Umsatz
/// 210 Mio. € EBIT bereinigt
/// 4.509 Mitarbeiter

/// 2.276 Mio. € Segmenterlöse
/// 554 Mio. € Umsatz
/// 74 Mio. € EBIT bereinigt
/// 1.556 Mitarbeiter





Halierung PVC

Anstrich (el)  
HIX 2 00  
2 K-WDL  
Wafa






# ÜBERBLICK

- /// ERFOLGREICHE ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2008
- /// WELTWEITER KONJUNKTURELLER ABSCHWUNG IN DER ZWEITEN JAHRESHÄLFTE BELASTET AUCH DEN DB-KONZERN
- /// TEILPRIVATISIERUNG DER DB MOBILITY LOGISTICS AG ERFOLGREICH VORBEREITET


## Herausforderndes Geschäftsjahr mit insgesamt gutem Ergebnis

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Umsatz	33.452	31.309	+ 2.143	+ 6,8
Umsatz - vergleichbar	32.478	31.309	+ 1.169	+ 3,7
EBIT bereinigt	2.483	2.370	+ 113	+ 4,8
EBITDA bereinigt	5.206	5.113	+ 93	+ 1,8
Jahresergebnis	1.321	1.716	- 395	- 23,0
Netto-Finanzschulden	15.943	16.513	- 570	- 3,5
ROCE	8,9%	8,7%	-	-


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 Tarifaueinandersetzung 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.

 Siehe Seite 62 ff.  
 Siehe Seite 66 ff.  
 Siehe Seite 69 ff.

Sondereffekte  waren im Saldo für die Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr nur noch von geringerer Bedeutung als noch in den Geschäftsjahren 2006 und 2007. Im Berichtsjahr standen sie im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Verkauf unserer Beteiligung an Arcor AG & Co. KG (Arcor).

 Siehe Seite 67

Änderungen im Konsolidierungskreis  hatten auch im Berichtsjahr insbesondere Auswirkungen auf die Umsatzentwicklung. Knapp die Hälfte des Umsatzzuwachses resultierte aus den neu hinzugekommenen Gesellschaften in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio, DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics. Durch die Ergänzungen unseres Konzernportfolios ist es uns gelungen, unsere europäischen Landverkehrs- und Schienengüterverkehrsnetzwerke weiter auszubauen. Zudem bieten wir seit dem Berichtsjahr auch erstmals Personenverkehrsleistungen in größerem Umfang außerhalb Deutschlands an.

 Siehe Seite 61

Die Netto-Verschuldung  konnten wir auch im Berichtsjahr weiter zurückführen.

 Siehe Seite 91

Die Finanzkrise und die damit einhergehenden signifikanten Kursrückgänge an allen großen Wertpapierbörsen führten auch zu einer Verschiebung der geplanten Teil-

☛ Siehe Seite 47

privatisierung unserer Tochtergesellschaft DB Mobility Logistics AG (DB ML AG), deren Börsengang wir im Berichtsjahr vorbereitet haben. Im Rahmen dieser Vorbereitungen haben wir 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 Deutschen Bahn AG (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

- /// ANPASSUNGEN IN DER KONZERNSTRUKTUR
- /// WELTWEITER KONJUNKTURELLER ABSCHWUNG IN DER ZWEITEN JAHRESHÄLFTE 2008
- /// ENERGIEPREISE IM JAHRESDURCHSCHNITT WEITER GESTIEGEN
- /// SCHIENENPERSONENVERKEHR LEGT WEITER ZU – SCHIENENGÜTERVERKEHR BEHAUPTET SICH IN SCHWIERIGEM UMFELD

### Veränderungen im DB-Konzern

#### ÄNDERUNGEN IN DER KONZERNSTRUKTUR

Mit den Beschlüssen von Bundesregierung und Bundestag zur Teilprivatisierung der DB AG ist die Möglichkeit geschaffen worden, private Investoren am Unternehmen zu beteiligen. Unter dem Dach der DB ML AG sind alle Aktivitäten in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Bahn Stadtverkehr, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen zusammengefasst worden. Die verabschiedeten Eckpunkte sehen vor, dass bis zu 24,9 % der Anteile an der DB ML AG an den Kapitalmarkt gebracht werden können. Demzufolge werden auch nach einer Privatisierung mindestens 75,1% der Anteile an der DB ML AG im Eigentum der DB AG bleiben. 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 Konzern und damit auch den einheitlichen DB-Konzernarbeitsmarkt.

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.

#### ANPASSUNGEN DER GESCHÄFTSFELDBEZEICHNUNGEN

Im Dezember 2007 hat der DB-Konzern eine neue Markenarchitektur eingeführt. In Übereinstimmung mit deren Grundsätzen haben wir nun auch Anpassungen bei den Geschäftsfeldbezeichnungen vorgenommen. Als Klammer stehen nun die Ressortmarken »DB Bahn«, »DB Schenker« und »DB Netze« den Geschäftsfeldbezeichnungen voran. So heißt zum Beispiel das Geschäftsfeld Fernverkehr jetzt DB Bahn Fernverkehr.

#### M&A-TRANSAKTIONEN ERGÄNZEN ORGANISCHES WACHSTUM

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. €.

## Vergütungsbericht

Der Vergütungsbericht ist im Corporate-Governance-Bericht  enthalten und Bestandteil des Konzernlageberichts.

 Siehe Seiten 27 ff.

## 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 Welt handels 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 <sup>1)</sup>	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

<sup>1)</sup> 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.

Die Kohlemärkte zeigten eine ähnliche Entwicklung wie die Ölmärkte. Hatten die Kohlepreise auf US-Dollar-Basis im ersten Halbjahr noch um 70 % zugelegt, notierten sie am Jahresende 2008 auf dem Stand vom Sommer des Jahres 2007. Auch die Emissionsrechte folgten demselben Verlauf. In der Spitze notierten sie knapp über 30 €/t, um dann bis zum Jahresende auf 15 bis 16 €/t zurückzugehen.


### 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 Dieselkraftstoffe 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

### SCHIENENGÜTERVERKEHR BEHAUPTET SICH IN EINEM SCHWIERIGEN UMFELD

Güterverkehrsmarkt in Deutschland IN % AUF BASIS DER VERKEHRSLEISTUNG	Wachstumsraten		Marktanteil	
	2008	2007	2008	2007
Schiengüterverkehr	+ 1,9	+ 7,1	17,4	17,3
DB-Konzern <sup>1)</sup>	( - 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

<sup>1)</sup> 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 Dieselmotorkraftstoff im Vorjahresvergleich im Jahresdurchschnitt um rund 14%. Im Vergleich zu Ottomotorkraftstoffen 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 Kabotageverkehre 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 Gesamtwachstums.

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) Limited, London/Großbritannien, die wir im Juli 2007 erworben haben, 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 Verkehrsleistungsrückgang 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 Straßengüterverkehr 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 Volumenrückgänge 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 Verlader erschwerten, andererseits aber auch die Speditionseinkaufspreise tendenziell verringerten.

#### LUFTFRACHT

Das Volumen im weltweiten Luftfrachtmarkt ist nach Jahren kräftigen Wachstums im Jahr 2008 gemessen in Frachttonnenkilometer 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 Volumenrückgänge 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.

 Siehe Seite 81

#### 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 .

 Siehe Seite 81

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 Volumenrückgängen. Unsere Wachstumsrate lag auf dem Niveau des Gesamtmarkts.

## SCHIENENINFRASTRUKTUR IN DEUTSCHLAND

Ausgewählte Kennzahlen DB-Schieleninfrastruktur 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.

 Siehe Seite 85

 Siehe Seite 86

## 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 .

 [www.deutschebahn.com/wettbewerbsbericht](http://www.deutschebahn.com/wettbewerbsbericht)

### 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 STATIONSPREIS- UND TRASSENPREISSYSTEM

Mittels mehrerer Auskunftersuche 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 NUTZUNGSBEDINGUNGEN 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

- /// DEUTLICHER UMSATZANSTIEG UM 6,8 % AUF 33,5 MRD. € – AUF VERGLEICHBARER BASIS UM 3,7 %
- /// BEREINIGTE ERGEBNISGRÖSSEN EBIT UND EBITDA VERBESSERN SICH UM 4,8 % BEZIEHUNGSWEISE 1,8 %
- /// WERTMANAGEMENT: ROCE LEICHT AUF 8,9 % GESTEIGERT

### Wesentliche Änderungen im Vorjahresvergleich

Insbesondere die Aufwands- und Ertragsentwicklung wurde im Berichtsjahr durch Veränderungen im Konsolidierungskreis beeinflusst. Folgende Veränderungen sind für die Vergleichbarkeit relevant und werden nachfolgend, sofern erforderlich, erläutert:

- /// DB Regio UK wird seit dem 1. April 2008 in den Konzernabschluss einbezogen und im Segment DB Bahn Regio geführt.
- /// DB Schenker Rail (UK) wird seit dem 31. Dezember 2007 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Rail geführt.
- /// Transfesa wird seit dem 1. April 2008 in den Konzernabschluss einbezogen und im Segment DB Schenker Rail geführt.
- /// Spain-Tir wird seit dem 1. Oktober 2007 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt. Unter den konsolidierungskreisbedingten Veränderungen werden insofern die Beiträge von Januar bis September 2008 ausgewiesen.
- /// Romtrans wird seit dem 31. Dezember 2008 in den Vollkonsolidierungskreis einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt. Im Berichtsjahr wurden dementsprechend nur die Bilanz und die Zahl der Mitarbeiter in den Jahresabschluss einbezogen.
- /// Waggonbau Niesky wird seit dem 1. August 2008 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen geführt.

Die Transa Spedition GmbH und ihre Tochtergesellschaften, die bisher im Geschäftsfeld DB Schenker Rail geführt wurden, sind ab dem Geschäftsjahr 2008 dem Geschäftsfeld DB Schenker Logistics zugeordnet. Das schienenaffine Logistikunternehmen ATG Autotransportlogistic GmbH (inklusive ihrer Tochtergesellschaften) und die Schenker Automotive RailNet GmbH sind seit dem Geschäftsjahr 2008 dem Geschäftsfeld DB Schenker Rail zugeordnet. Vorher waren sie dem Geschäftsfeld DB Schenker Logistics zugeordnet. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

Die ausschließlich für die DB Netz AG erbrachten Tätigkeiten im Bereich Fahrwegdienste des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen wurden mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2008 in eine eigenständige im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg geführte Tochtergesellschaft, die DB Fahrwegdienste GmbH, ausgegründet.

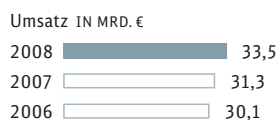
## Veränderungen bei konzerninternen Leistungsverrechnungen und -umlagen

Im Zuge der Neustrukturierung des DB-Konzerns wurde auch die interne Leistungsverrechnung angepasst. Eine Verrechnung beziehungsweise Umlage auf die Geschäftsfelder erfolgt nicht mehr pauschaliert, sondern auf Basis direkter Leistungsbeziehungen oder Aufwendungen, sofern eine eindeutige Verursachung beziehungsweise Veranlassung gegeben ist. Dies betrifft insbesondere die auch bisher schon verrechneten Servicefunktionen sowie die zentral bei der DB AG gebündelten Versicherungsaufwendungen. Eine gesonderte Verrechnung findet seit dem Geschäftsjahr 2008 auch für die bei der DB ML AG anfallenden Marketingaufwendungen statt.

Die Aufwendungen für die übrigen Konzernleitungsfunktionen werden grundsätzlich nicht mehr auf die Geschäftsfelder umgelegt. Da Konzernleitungsaufgaben für den DB ML-Konzern und für den DB-Konzern sowohl von der DB ML AG als auch von der DB AG wahrgenommen werden, erfolgt zwischen diesen beiden Gesellschaften seit dem Geschäftsjahr 2008 eine entsprechende gegenseitige Verrechnung. Darüber hinaus wird die Markennutzung durch den DB ML-Konzern mit einer gesonderten Leistungsverrechnung zwischen der DB AG und der DB ML AG berücksichtigt. In den Vorjahren war diese noch auf Ebene der Geschäftsfelder verrechnet worden.

Um die ab dem Geschäftsjahr 2008 nicht mehr erfolgte Verrechnung von Umlagen auf die Geschäftsfelder näherungsweise abzubilden, wurden die Vorjahreswerte rückwirkend angepasst.

## Umsatzentwicklung



Umsatzerlöse IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
DB-Konzern	33.452	31.309	+ 2.143	+ 6,8
- Effekte aus wesentlichen Akquisitionen	974	0	+ 974	-
<b>DB-Konzern - vergleichbar</b>	<b>32.478</b>	<b>31.309</b>	<b>+ 1.169</b>	<b>+ 3,7</b>

Insgesamt konnten wir den Konzernumsatz gegenüber dem Vorjahreswert weiter steigern. Mehr als die Hälfte des deutlichen Umsatzwachstums wurde in unserem bestehenden Geschäft erzielt. Das organische Umsatzwachstum speiste sich dabei ganz maßgeblich aus der anhaltend positiven Entwicklung unseres Schienenverkehrs.

Die wesentlichen Akquisitionen waren DB Schenker Rail (UK) (610 Mio. €), DB Regio (UK) (128 Mio. €), Spain-Tir (125 Mio. €) und Transfesa (111 Mio. €), die in Summe etwas weniger als die Hälfte (45 %) zum Umsatzanstieg beitrugen.

Belastungen resultierten umsatzseitig aus dem weltweiten konjunkturellen Abschwung in der zweiten Jahreshälfte 2008. Hier machten sich Auswirkungen insbesondere in den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics bemerkbar. Zudem hatten wir bezogen auf den Umsatz deutlich negative Währungskurseffekte in einer Größenordnung von 352 Mio. € zu verzeichnen. Gegenläufig wirkten dämpfende währungsbedingte Effekte auf die korrespondierenden Aufwandspositionen.

Umsatz nach Geschäftsfeldern IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	3.523	3.265	+ 258	+ 7,9
DB Bahn Regio	6.687	6.532	+ 155	+ 2,4
DB Bahn Stadtverkehr	1.962	1.879	+ 83	+ 4,4
DB Schenker Rail	4.654	3.905	+ 749	+ 19,2
DB Schenker Logistics	14.680	14.022	+ 658	+ 4,7
DB Dienstleistungen	112	99	+ 13	+ 13,1
DB Netze Fahrweg	725	617	+ 108	+ 17,5
DB Netze Personenbahnhöfe	344	328	+ 16	+ 4,9
DB Netze Energie	554	454	+ 100	+ 22,0
Sonstige	211	208	+ 3	+ 1,4
<b>DB-Konzern</b>	<b>33.452</b>	<b>31.309</b>	<b>+ 2.143</b>	<b>+ 6,8</b>


Die Entwicklung aller Geschäftsfelder war weiter positiv. Alle Geschäftsfelder haben zum Umsatzwachstum beigetragen.

Die absolut größten Zuwächse wurden – unterstützt durch die erstmalige Einbeziehung von DB Schenker Rail (UK) und Transfesa beziehungsweise Spain-Tir – in den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics erzielt. Dabei konnte das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics auch organisch weiter wachsen.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr konnte seinen Umsatz auf Basis einer spürbaren Leistungssteigerung weiter deutlich ausbauen. Getrieben durch die erstmalige Integration der DB Regio UK konnte auch das Geschäftsfeld DB Bahn Regio seinen Umsatz spürbar steigern. Auch im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr stieg der Umsatz auf Basis einer positiven Entwicklung der S-Bahnen und der Busverkehre an.

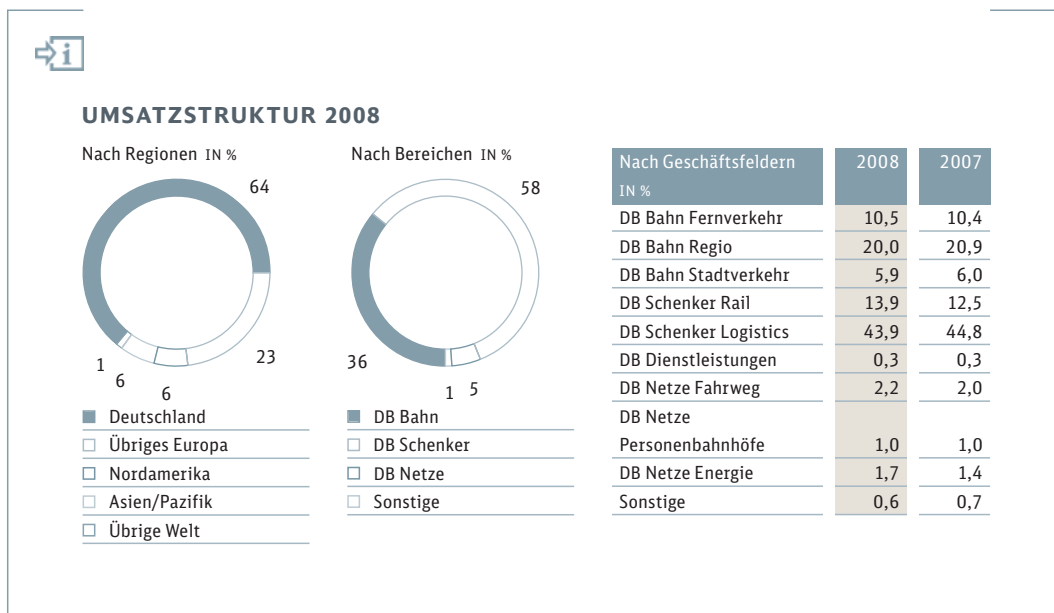
Die Geschäftsfelder DB Netze Energie und DB Netze Fahrweg konnten auf Grundlage einer gestiegenen DB-konzernexternen Nachfrage ihren Umsatz ausbauen. Im Geschäftsfeld DB Netze Energie wirkte sich zudem die Weitergabe von höheren Energiebezugspreisen steigernd aus. In den Geschäftsfeldern DB Netze Personenbahnhöfe und DB Dienstleistungen waren leichte Umsatzsteigerungen zu verzeichnen.

In der Struktur der Umsatzerlöse konnte das Geschäftsfeld DB Schenker Rail seinen Anteil von 12 % auf 14 % ausbauen. Hauptumsatzträger bleibt das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics mit einem Anteil in Höhe von 44 %, gefolgt von dem Geschäftsfeld DB Bahn Regio mit einem Anteil in Höhe von 20 %.

Detaillierte Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel »Geschäftsfelder« .

Umsatz nach Regionen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Deutschland	21.400	20.464	+ 936	+ 4,6
Übriges Europa	7.852	6.719	+ 1.133	+ 16,9
Nordamerika	1.884	1.827	+ 57	+ 3,1
Asien/Pazifik	1.885	1.967	- 82	- 4,2
Übrige Welt	431	332	+ 99	+ 29,8
<b>Insgesamt</b>	<b>33.452</b>	<b>31.309</b>	<b>+ 2.143</b>	<b>+ 6,8</b>

Auch in der regionalen Umsatzverteilung spiegeln sich die Effekte aus den konsolidierungskreisbedingten Veränderungen spürbar wider. Durch unseren Fokus auf den Ausbau unserer europäischen Landverkehrs- und Schienengüterverkehrsnetzwerke sowie den Einstieg in den britischen Personenverkehr stieg der Umsatz insbesondere in Europa (ohne Deutschland) sehr stark an. Auch in Deutschland nahm der Umsatz infolge der guten Entwicklung unserer Schienenaktivitäten deutlich zu. Die Umsatzanteile der Regionen Nordamerika und Asien/Pazifik lagen auf Vorjahresniveau. Die Entwicklung wurde hier unter anderem durch die Entwicklung des Dollar-Kurses belastet.



## Ergebnisentwicklung

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Summe Erträge	38.370	36.473	+1.897	+ 5,2
davon sonstige betriebliche Erträge	(3.046)	(3.219)	(- 173)	(- 5,4)
Materialaufwand	- 18.544	- 17.166	- 1.378	+ 8,0
Personalaufwand	- 10.583	- 9.913	- 670	+ 6,8
Abschreibungen	- 2.723	- 2.795	+ 72	- 2,6
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 3.927	- 3.704	- 223	+ 6,0
<b>Summe Aufwendungen</b>	<b>- 35.777</b>	<b>- 33.578</b>	<b>- 2.199</b>	<b>+ 6,5</b>
<b>Operatives Ergebnis (EBIT)</b>	<b>2.593</b>	<b>2.895</b>	<b>- 302</b>	<b>- 10,4</b>
Finanzergebnis	- 786	- 879	+ 93	- 10,6
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>1.807</b>	<b>2.016</b>	<b>- 209</b>	<b>- 10,4</b>
Ertragsteuern	- 486	- 300	- 186	+ 62,0
<b>Jahresergebnis</b>	<b>1.321</b>	<b>1.716</b>	<b>- 395</b>	<b>- 23,0</b>

Auf Basis der positiven Umsatzentwicklung stieg auch die Summe der Erträge insgesamt deutlich an. Bereinigt um die wesentlichen Akquisitionen stieg die Summe der Erträge um 2,1% beziehungsweise 768 Mio. €. Hier machte sich insbesondere die Umsatzentwicklung bemerkbar. Gegenläufig wirkte die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge, die bereinigt um die wesentlichen Akquisitionen noch deutlicher unterhalb des Vorjahreswerts lagen (- 327 Mio. €). Dies ist insbesondere auf die geringeren Sondereffekte im Berichtsjahr zurückzuführen. Im Vorjahr waren hier noch umfangreiche Effekte aus dem Verkauf von Beteiligungen in Höhe von 646 Mio. € enthalten. Gegenläufig wirkten im Berichtsjahr der Verkauf unserer Anteile an Arcor, aus dem ein sonstiger betrieblicher Ertrag in Höhe von 243 Mio. € resultierte, und eines Anteils an der DB Schenker Rail Scandinavia mit einem Ertrag in Höhe von 13 Mio. € sowie der Sondereffekt aus dem erzielten Vergleich im Zusammenhang mit dem Flughafenbahnhof Frankfurt in Höhe von 56 Mio. €.

In der Entwicklung des Material- und Personalaufwands spiegeln sich insbesondere die Belastungen aus den hohen Tarifabschlüssen und im Jahresdurchschnitt deutlich höheren Energiepreisen wider. Zudem resultierten wesentliche Effekte aus den wesentlichen Akquisitionen (- 498 Mio. € beziehungsweise - 361 Mio. €). Bereinigt stieg der Materialaufwand um 5,1% und der Personalaufwand um 3,1%. Auf die Aufwandsentwicklung in unserem internationalen Geschäft wirkten sich Währungskurseffekte dämpfend aus.

Die Abschreibungen lagen im Berichtsjahr leicht unterhalb des Vorjahreswerts. Bereinigt um die wesentlichen Akquisitionen gingen sie noch etwas stärker um 4,2% zurück.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Berichtsjahr angestiegen. Dies ist mit 233 Mio. € im Wesentlichen auf akquisitionsbedingte Veränderungen zurückzuführen. Bereinigt lagen sie auf Vorjahresniveau.

Infolge der deutlich geringeren positiven Sondereffekte und des daraus resultierenden Rückgangs bei den sonstigen betrieblichen Erträgen sowie den gegenläufigen Kostensteigerungen war die EBIT-Entwicklung im Berichtsjahr rückläufig.

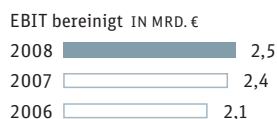
Dieser Rückgang wirkte sich trotz einer spürbaren Verbesserung des Finanzergebnisses auch auf die Entwicklung des Ergebnisses vor Ertragsteuern aus. Im Finanzergebnis wirkte sich dabei insbesondere eine deutliche Verbesserung des Zinsergebnisses aus. Diese resultierte zum einen aus dem höheren Zinsniveau auf der Ertragsseite und zum anderen aus der im Jahresdurchschnitt geringeren Verschuldung und den daraus resultierenden niedrigeren Zinsaufwendungen.

Da gleichzeitig auch die Ertragsteuern deutlich angestiegen sind, ging auch das Jahresergebnis insgesamt zurück. Die Veränderung in der Steuerposition resultierte im Wesentlichen aus höheren originären Ertragsteueraufwendungen infolge der temporären Beendigung der steuerlichen Organschaft unter anderem nach der Übertragung der DB Regio AG und der DB Stadtverkehr GmbH von der DB AG auf die DB ML AG. Dies war aus ausschreibungsrechtlichen Gründen erforderlich, um möglichen vergaberechtlichen Risiken entgegenwirken zu können.

Das anderen Gesellschaftern zustehende Ergebnis lag bei 14 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €). Aus der beschriebenen Entwicklung resultierte daher insgesamt ein ebenfalls deutliches rückläufiges Jahresergebnis nach Abzug der Anteile anderer Gesellschafter in Höhe von 1.307 Mio. € (im Vorjahr: 1.701 Mio. €). Hieraus ergab sich auch ein Rückgang im Ergebnis je Aktie, das im Berichtsjahr bei 3,04 € lag (im Vorjahr: 3,96 €).

## OPERATIVE ERGEBNISGRÖSSEN

### EBIT



EBIT bereinigt IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
EBIT	2.593	2.895	- 302	- 10,4
- Sondereffekte	110	525	- 415	- 79,0
<b>EBIT bereinigt</b>	<b>2.483</b>	<b>2.370</b>	<b>+ 113</b>	<b>+ 4,8</b>
davon aus wesentlichen Akquisitionen	(- 8)	(0)	(- 8)	(-)
EBIT-Marge (bereinigt)	7,4%	7,6%	-	-

Das bereinigte EBIT ist für den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder eine zentrale Ergebnisgröße und Grundlage für die Berechnung der Wertmanagementkennziffer ROCE.

Ohne Berücksichtigung der Sondereffekte zeigt das bereinigte EBIT im Berichtsjahr eine weitere deutliche Verbesserung. Positive Effekte aus Leistungs- und Umsatzsteigerungen konnten dabei aufwandsseitige Zusatzbelastungen überkompensieren.

Infolge des deutlicheren Anstiegs des Umsatzes im Vergleich zum bereinigten EBIT ging die bereinigte EBIT-Marge im Berichtsjahr leicht zurück.

Sondereffekte IN MIO. €	2008		2007
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	258	Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	594
Vergleich Flughafenbahnhof Frankfurt	52	Drohverlustrückstellung für Verkehrsverträge	- 270
Kosten Vorbereitung IPO DB ML AG	- 59		
Sonstige	- 141	Sonstige	201
<b>Insgesamt</b>	<b>110</b>	<b>Insgesamt</b>	<b>525</b>

Wie im Vorjahr war die Entwicklung des EBIT auch im Berichtsjahr durch Sondereffekte beeinflusst. Diese lagen allerdings deutlich unterhalb des Vorjahreswerts. Sie resultierten im Wesentlichen aus dem Verkauf unserer Anteile an Arcor (243 Mio. €) und einem Ertrag aus einem erzielten Vergleich im Zusammenhang mit der Abrechnung von Baumaßnahmen beim Flughafenbahnhof Frankfurt. Gegenläufig resultierte unter anderem ein negativer Sondereffekt aus den Kosten für die Vorbereitung des Börsengangs unserer Tochtergesellschaft DB ML AG.

➡ Siehe Seite 49

Im Vorjahr ergaben sich die größten positiven Sondereffekte aus dem Verkauf von Scandlines und Aurelis. Gegenläufig wirkte eine Rückstellungsbildung für Drohverluste im Geschäftsfeld DB Bahn Regio, von der 270 Mio. € als Sondereffekt bereinigt wurden.

EBIT bereinigt nach Geschäftsfeldern IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	306	186	+120	+ 64,5
DB Bahn Regio	857	830	+ 27	+ 3,3
DB Bahn Stadtverkehr	205	197	+ 8	+ 4,1
DB Schenker Rail	307	357	- 50	- 14,0
DB Schenker Logistics	381	421	- 40	- 9,5
DB Dienstleistungen	131	145	- 14	- 9,7
DB Netze Fahrweg	670	592	+78	+ 13,2
DB Netze Personenbahnhöfe	210	186	+ 24	+ 12,9
DB Netze Energie	74	185	- 111	- 60,0
Sonstige/Konsolidierung	- 658	- 729	+ 71	- 9,7
<b>DB-Konzern</b>	<b>2.483</b>	<b>2.370</b>	<b>+113</b>	<b>+ 4,8</b>

Auf Ebene der Geschäftsfelder entfielen die deutlichsten absoluten bereinigten Ergebnissteigerungen auf die Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Netze Fahrweg, DB Bahn Regio und DB Netze Personenbahnhöfe. Hier ist es uns insbesondere gelungen, Umsatzsteigerungen zu erzielen sowie weitere Effizienzfortschritte und Kostensenkungen zu realisieren.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr konnte seinen Vorjahreswert infolge der positiven Entwicklung bei den S-Bahnen leicht übertreffen.

Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen war die Entwicklung infolge zusätzlicher Kostenbelastungen und vorgenommener Preissenkungen leicht rückläufig.

Die Entwicklung in den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics war deutlich rückläufig. Belastungen resultierten in beiden Geschäftsfeldern aus

der konjunkturellen Entwicklung im zweiten Halbjahr 2008. Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics gab es zudem einen Einmaleffekt bei der Schenker N.V., Antwerpen/Belgien (43 Mio. €). Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail wirkten sich auch Steigerungen beim Personal- und Materialaufwand negativ aus.

Das Geschäftsfeld DB Netze Energie lag unterhalb seines Vorjahreswerts. Hier machten sich die im Jahresdurchschnitt spürbaren Preissteigerungen für Strom und Mineralölprodukte deutlich negativ bemerkbar.

Im Bereich Sonstige/Konsolidierung kam es zu einer spürbaren Verbesserung. Diese resultierte aus Optimierungen in den Kostenstrukturen, Erträgen aus Versicherungen und der Neubewertung personalbezogener Rückstellungen.

Detaillierte Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel »Geschäftsfelder«.

☛ Siehe Seite 72 ff.

#### EBITDA

EBITDA bereinigt IN MRD. €	
2008	5,2
2007	5,2
2006	5,1

EBITDA bereinigt IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
EBIT	2.593	2.895	- 302	- 10,4
+ Abschreibungen	2.723	2.795	- 72	- 2,6
EBITDA	5.316	5.690	- 374	- 6,6
- Sondereffekte des jeweiligen Geschäftsjahres	110	577	- 467	- 80,9
<b>EBITDA bereinigt</b>	<b>5.206</b>	<b>5.113</b>	<b>+ 93</b>	<b>+ 1,8</b>
davon aus wesentlichen Akquisitionen	(37)	(0)	+ 37	-
EBITDA-Marge (bereinigt)	15,6%	16,3%	-	-

Die Entwicklung des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Abschreibungen (EBITDA) folgt in der Tendenz der Entwicklung des EBIT. Auch hier ist die Entwicklung unter Berücksichtigung der Sondereffekte rückläufig. Klammert man diese aus, ist die Entwicklung positiv. Bei einem leichten Rückgang der Abschreibungen ist der absolute Anstieg des bereinigten EBIT etwas größer als der des bereinigten EBITDA.

Infolge des deutlicheren Anstiegs des Umsatzes im Vergleich zum bereinigten EBITDA ging die bereinigte EBITDA-Marge im Berichtsjahr leicht zurück.


EBITDA bereinigt nach Geschäftsfeldern IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	678	554	+ 124	+ 22,4
DB Bahn Regio	1.282	1.232	+ 50	+ 4,1
DB Bahn Stadtverkehr	352	345	+ 7	+ 2,0
DB Schenker Rail	560	587	- 27	- 4,6
DB Schenker Logistics	551	590	- 39	- 6,6
DB Dienstleistungen	316	346	- 30	- 8,7
DB Netze Fahrweg	1.604	1.556	+ 48	+ 3,1
DB Netze Personenbahnhöfe	342	320	+ 22	+ 6,9
DB Netze Energie	167	289	- 122	- 42,2
Sonstige/Konsolidierung	- 646	- 706	+ 60	- 8,5
<b>DB-Konzern</b>	<b>5.206</b>	<b>5.113</b>	<b>+ 93</b>	<b>+ 1,8</b>



Auch auf Ebene der Geschäftsfelder folgte die Entwicklung des bereinigten EBIT in der Tendenz der Entwicklung des bereinigten EBITDA. Die wesentlichen Gründe für die Veränderungen im Vorjahresvergleich sind identisch.

Die deutlichsten absoluten Steigerungen entfielen dabei auf die Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio und DB Netze Fahrweg. Die Geschäftsfelder DB Bahn Stadtverkehr und DB Netze Personenbahnhöfe konnten ihre Vorjahreswerte leicht übertreffen. Das Geschäftsfeld DB Schenker Rail lag unterhalb seines Vorjahreswerts.

In den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Schenker Rail waren im Vergleich zum Vorjahr höhere Abschreibungen zu verzeichnen. In den Geschäftsfeldern DB Netze Fahrweg und DB Netze Energie waren die Abschreibungen rückläufig. In den übrigen Geschäftsfeldern entspricht die Entwicklung des bereinigten EBITDA der des bereinigten EBIT.

Detaillierte Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel »Geschäftsfelder« .

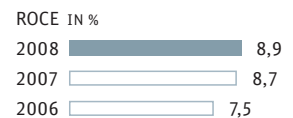
 Siehe Seite 72 ff.

## Wertmanagement

Die ökonomische Dimension des Wertmanagements orientiert sich an Ergebnisgrößen der Bilanz und der Ergebnisrechnung. Die Angemessenheit von Ergebnissen lässt sich dabei nur im Kontext zu dem zu finanzierenden Vermögen und den Kapitalkosten beurteilen. Ziel ist dabei insbesondere, dass die Investitionsfähigkeit in das Kerngeschäft nachhaltig sichergestellt werden kann.

### ROCE ALS MARKTKONFORMES, WERTORIENTIERTES STEUERUNGSTRUMENT

ROCE IN MIO. € BZW. %	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
EBIT bereinigt	2.483	2.370	+113	+4,8
÷ Capital Employed	27.961	27.393	+568	+2,1
<b>ROCE</b>	<b>8,9%</b>	<b>8,7%</b>	-	-



Wir führen sowohl den DB-Konzern als auch den DBML-Konzern und die einzelnen Geschäftsfelder über Zielrenditen unter Berücksichtigung von Charakter und Risiko des operativen Geschäfts. An den Zielrenditen messen wir die Performance unserer Geschäftsaktivitäten. Weiterhin richten wir hieran unsere Planungen einschließlich der Investitionsprogramme aus. Die Zielrenditen werden mindestens auf dem Niveau des gewichteten Kapitalkostensatzes aller Kapitalgeber vor Steuern (Weighted Average Cost of Capital; WACC) festgelegt.

Die Ableitung der Kapitalkosten erfolgt marktgerecht unter Berücksichtigung des nachhaltigen Charakters des Steuerungskonzepts. Als langfristig angenommene Kapitalkosten veranschlagen wir auf Basis einer mittelfristigen Zielkapitalstruktur für den DB-Konzern 8,9 % vor Steuern. Das Mindestrenditeziel für den DB-Konzern wurde auf 10 % festgesetzt.

Für die Berechnung unserer Wertmanagementkennziffer ROCE verwenden wir zur besseren Vergleichbarkeit im Zeitablauf ein um Sondereffekte des Geschäftsjahres bereinigtes EBIT. Den ROCE konnten wir im Berichtsjahr erneut steigern. Die positive Entwicklung ist auf die weitere Verbesserung des bereinigten EBIT zurückzuführen. Hierdurch wurde auch der Anstieg des Capital Employed überkompensiert. Das Capital Employed stellt den betrieblichen, durch den DB-Konzern zu verzinsenden Kapitaleinsatz dar.

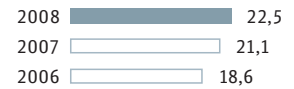
☛ Siehe Seite 66 ff.

Ableitung des Capital Employed aus der Bilanz IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
<b>Aktivische Ermittlung</b>				
Sachanlagen/Immaterielle Vermögensgegenstände	39.976	39.855	+ 121	+ 0,3
+ Vorräte	830	784	+ 46	+ 5,9
+ Forderungen/Sonstige Vermögensgegenstände	4.238	4.263	- 25	- 0,6
- Sonstige Verbindlichkeiten	7.556	7.577	- 21	- 0,3
- Sonstige Rückstellungen	6.541	6.766	- 225	- 3,3
- Passive Abgrenzungen	2.955	3.166	- 211	- 6,7
- Finanzforderungen	31	0	+ 31	-
<b>Capital Employed</b>	<b>27.961</b>	<b>27.393</b>	<b>+ 568</b>	<b>+ 2,1</b>
<b>Passivische Ermittlung</b>				
Eigenkapital	12.155	10.953	+ 1.202	+ 11,0
+ Finanzschulden	16.853	18.062	- 1.209	- 6,7
+ Pensionsverpflichtungen	1.649	1.594	+ 55	+ 3,5
+ Passive derivative Finanzinstrumente	325	274	+ 51	+ 18,6
+ Passive latente Steuern	159	137	+ 22	+ 16,1
- Aktive derivative Finanzinstrumente	160	79	+ 81	+ 103
- Aktive latente Steuern	1.692	1.644	+ 48	+ 2,9
- Finanzanlagen	418	355	+ 63	+ 17,7
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	910	1.549	- 639	- 41,3
<b>Capital Employed</b>	<b>27.961</b>	<b>27.393</b>	<b>+ 568</b>	<b>+ 2,1</b>

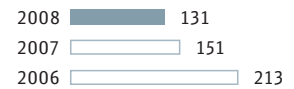
## TILGUNGSDECKUNG UND GEARING

Tilgungsdeckung / Gearing IN MIO. € BZW. %	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
EBIT bereinigt	2.483	2.370	+113	+ 4,8
+ Operativer Zinssaldo <sup>1), 2)</sup>	- 746	- 832	+ 86	- 10,3
+ Abschreibungen <sup>2)</sup>	2.723	2.743	- 20	- 0,7
<b>= Operativer Cashflow</b>	<b>4.460</b>	<b>4.281</b>	<b>+179</b>	<b>+ 4,2</b>
Netto-Finanzschulden	15.943	16.513	- 570	- 3,5
+ Barwert Operate Leases	3.853	3.767	+ 86	+ 2,3
<b>÷ Adjustierte Netto-Finanzschulden</b>	<b>19.796</b>	<b>20.280</b>	<b>- 484</b>	<b>- 2,4</b>
<b>Tilgungsdeckung</b>	<b>22,5%</b>	<b>21,1%</b>	-	-
Finanzschulden	16.853	18.062	- 1.209	- 6,7
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	910	1.549	- 639	- 41,3
<b>= Netto-Finanzschulden</b>	<b>15.943</b>	<b>16.513</b>	<b>- 570</b>	<b>- 3,5</b>
÷ Eigenkapital	12.155	10.953	+ 1.202	+ 11,0
<b>Gearing</b>	<b>131%</b>	<b>151%</b>	-	-

## Tilgungsdeckung IN %



## Gearing IN %



<sup>1)</sup> Zur sachgerechten Ermittlung verwenden wir einen operativen Zinssaldo unter Bereinigung derjenigen Bestandteile des Zinsergebnisses, die mit der Aufzinsung von langfristigen Verbindlichkeiten und Rückstellungen und der Auflösung passiver Abgrenzungen zusammenhängen.

<sup>2)</sup> Bereinigt um Sondereffekte

Die Kennzahlen zur Steuerung der Verschuldung sind die Tilgungsdeckung (Verhältnis von operativem Cashflow zu adjustierten Netto-Finanzschulden, das heißt inklusive des Barwerts der Verpflichtungen aus Operate Lease) und das Gearing (Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital). Wir streben eine unseren guten Bonitätseinstufungen angemessene Verschuldung an. Das mittelfristige Ziel für die Tilgungsdeckung liegt bei 30 %. Für das Gearing haben wir als Ziel ein Verhältnis von Eigenkapital zu Netto-Verschuldung von 1:1.

Im Berichtsjahr konnten wir die Tilgungsdeckung gegenüber dem Vorjahr weiter verbessern. Der Anstieg ist durch die Verbesserung des operativen Cashflows und den Rückgang der adjustierten Netto-Finanzschulden getrieben. Das Gearing verbesserte sich im Vorjahresvergleich deutlich durch den Anstieg des Eigenkapitals bei gleichzeitig rückläufigen Netto-Finanzschulden.

## ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

- /// SEHR ERFREULICHE ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSFELD  
DB BAHN FERNVERKEHR
- /// WELTWEITER KONJUNKTURELLER ABSCHWUNG IN DER ZWEITEN  
JAHRESHÄLFTE BELASTET INSBESONDERE DAS GESCHÄFTSFELD  
DB SCHENKER RAIL
- /// INFRASTRUKTUR-GESCHÄFTSFELDER MIT DEUTLICH STÄRKERER  
KONZERNEXTERNER NACHFRAGE
- /// GESCHÄFTSFELDÜBERGREIFENDE BELASTUNGEN AUS HÖHEREM  
MATERIAL- UND PERSONALAUFWAND

### Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Reisende Schiene in Mio.	123,2	118,7	+ 4,5	+ 3,8
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	35.457	34.137	+ 1.320	+ 3,9
Auslastung in %	44,2	42,1	-	-
Außenumsatz	3.523	3.265	+ 258	+ 7,9
EBIT bereinigt	306	186	+ 120	+ 64,5
EBITDA bereinigt	678	554	+ 124	+ 22,4
Brutto-Investitionen	80	126	- 46	- 36,5
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	14.603	15.011	- 408	- 2,7

### WESENTLICHE EREIGNISSE

- /// Ein Jahr nach der Betriebsaufnahme des deutsch-französischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs mit ICE und TGV verzeichneten wir bereits über eine Million Fahrgäste. Täglich nutzen durchschnittlich mehr als 3.300 Reisende die Züge. Seit Juni 2007 verbindet der ICE bis zu fünfmal täglich Frankfurt am Main, Mannheim, Kaiserslautern und Saarbrücken mit Paris. Der TGV fährt viermal täglich von Stuttgart über Karlsruhe und Straßburg nach Paris sowie einmal täglich auch ab/bis München.
- /// Unser Preisangebot Europa-Spezial (ab 39 €) haben wir unter anderem auf die Schweiz, Niederlande, Belgien, Tschechien, Ungarn, Slowenien und Kroatien ausgeweitet.
- /// Auf dem Online-Marktplatz eBay haben wir im Berichtsjahr eine Million Fahrten verkauft.
- /// Für den Ausbau vor allem unseres internationalen Angebots haben wir 15 mehrsystemfähige ICE 3 im Wert von rund 500 Mio. € bestellt, die ab dem Jahr 2011 eingesetzt werden sollen.

## LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Verkehrsleistung im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr ist im Berichtsjahr spürbar angestiegen. Auch die Zahl der Reisenden nahm deutlich zu. In der Leistungsentwicklung wirkten sich neben dem positiven konjunkturellen Umfeld im ersten Halbjahr 2008 unsere Preis- und Angebotsmaßnahmen und der Ausbau unseres internationalen ICE-Netzes (insbesondere die Frankreichverkehre) positiv aus. Zudem entfielen die negativen Einmaleffekte infolge des Orkans Kyrill im Januar 2007 und der Tarifaueinandersetzung Ende des Jahres 2007. Rückgänge gab es angebotsbedingt im Bereich der Auto- und Nachtzüge.


Auch die Auslastung konnten wir im Berichtsjahr deutlich steigern. Der Anteil der ICE-Verkehre an der Verkehrsleistung stieg leicht auf 66 % (im Vorjahr: 64 %).

## WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Auf Basis des Leistungszuwachses konnten wir – unterstützt durch die Fortsetzung unseres Erlösmanagements – auch den Außenumsatz weiter steigern. Aufwandsseitig waren deutliche Steigerungen des Personalaufwands infolge der Umsetzung des Tarifabschlusses und des Materialaufwands infolge höherer Kosten für die Stations- und Trassennutzung sowie höherer Instandhaltungsaufwendungen zu verzeichnen.

In Summe konnten die Umsatzzuwächse verbunden mit einem leichten Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge die Aufwandssteigerungen deutlich überkompensieren.

Das bereinigte EBIT und das bereinigte EBITDA entwickelten sich daher im Berichtsjahr bei leicht gestiegenen Abschreibungen sehr positiv.

Die Brutto-Investitionen lagen unterhalb des Vorjahresniveaus und auch im Vergleich zu den Vorjahren auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Der wesentliche Grund hierfür liegt in unseren schwerpunktmäßig in den Vorjahren durchgeführten Beschaffungs-, Modernisierungs- und Umrüstprogrammen insbesondere für die ICE-Flotte. Wir verfügen damit über eine moderne Hochgeschwindigkeitsflotte, die auch den Anforderungen des grenzüberschreitenden Verkehrs gerecht wird. Mit der Beschaffung von weiteren 15 Hochgeschwindigkeitszügen für den internationalen Einsatz ab dem Jahr 2011 und dem geplanten Ersatz für unsere EC/IC-Flotte als gemeinsame Plattform mit dem Nachfolger für unsere ICE-1/2-Triebzüge voraussichtlich beginnend im Jahr 2014 bereiten wir uns schon heute auf zukünftige Herausforderungen vor. Die Schwerpunkte der Investitionen im Berichtsjahr finden Sie im Kapitel »Investitionen« .

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 31. Dezember 2007 leicht zurückgegangen.

 Siehe Seite 92 f.

## Geschäftsfeld DB Bahn Regio

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Reisende Schiene in Mio.	1.242	1.206	+ 36	+ 3,0
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	36.866	35.292	+ 1.574	+ 4,5
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	490,7	498,0	- 7,3	- 1,5
Außenumsatz	6.687	6.532	+ 155	+ 2,4
davon Bestellerentgelte	(4.119)	(4.147)	(- 28)	(- 0,7)
EBIT bereinigt	857	830	+ 27	+ 3,3
EBITDA bereinigt	1.282	1.232	+ 50	+ 4,1
Brutto-Investitionen	466	459	+ 7	+ 1,5
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	25.084	24.781	+ 303	+ 1,2

### WESENTLICHE EREIGNISSE

- /// Mit der Übernahme der Laing Rail Ltd. (jetzt DB Regio UK) sind wir in den britischen Schienenpersonenverkehrsmarkt eingestiegen.
- /// Wir haben die Modernisierung unserer Nahverkehrsflotte fortgesetzt. Unter anderem haben wir in Nordrhein-Westfalen mit der umfassenden Erneuerung der S-Bahn-Flotte im Rahmen eines 300-Mio.-€-Investitionsprogramms bis zum Jahr 2010 begonnen. Im Verbundbereich des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr (VRR) werden seit November die ersten neuen Triebwagen des Typs ET 422 eingesetzt.
- /// Mit Bombardier Transportation haben wir einen Rahmenvertrag über 800 Doppelstockwagen mit einem Gesamtvolumen von bis zu 1,5 Mrd. € unterzeichnet. Zukünftig werden wir somit auch angetriebene Doppelstockwagen in unserer Flotte haben. Je nach Einsatzzweck in den jeweiligen Nahverkehrsnetzen ist aber auch die Bestellung von Einzel-, Steuer- oder Mittelwagen möglich. Zudem sind die Fahrzeuge mit anderen Generationen kompatibel und bieten so Kostenvorteile im Betrieb. Mit der neuen Generation von Fahrzeugen wollen wir unsere Position im Wettbewerb im Schienennahverkehr verbessern.

### LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Entwicklung der Verkehrsleistung im Geschäftsfeld DB Bahn Regio wurde im Berichtsjahr durch die erstmalige Einbeziehung der DB Regio (UK) spürbar beeinflusst. Aber auch unter Bereinigung dieses Effekts stiegen die Zahl der Reisenden (+1,9 %) und die Verkehrsleistung (+2,4 %) spürbar an. Begünstigend wirkten sich das gute Arbeitsmarktumfeld, im Jahresdurchschnitt gestiegene Kraftstoffpreise sowie der anhaltende Erfolg der Ländertickets und anderer Pauschalangebote aus.

Die Betriebsleistung war im Berichtsjahr rückläufig. Der Effekt aus der erstmaligen Einbeziehung der DB Regio (UK) wurde hier überkompensiert durch die Rückgänge infolge von Leistungsverlusten, die im Berichtsjahr zur Wirkung gekommen sind, und von Leistungskürzungen durch die Besteller.

## VERGABEENTSCHEIDUNGEN

Von den Bestellerorganisationen in Deutschland wurden im Berichtsjahr 24 Vergabeverfahren abgeschlossen und insgesamt 38,2 Mio. Trkm vergeben (im Vorjahr: 33,1 Mio. Trkm). Davon konnten wir zehn Verfahren beziehungsweise 28 % der vergebenen Trkm für uns entscheiden (im Vorjahr: 70 %).

## AUSSCHREIBUNGSVERFAHREN

In Ausschreibungen nach den §§ 97 ff. GWB wurden 19,6 Mio. Trkm vergeben. Davon konnten wir die Ausschreibungen »Rhein-Sieg-Express« (2,0 Mio. Trkm p. a.) und »Kassel-Wabern-Bad Wildungen« (0,1 Mio. Trkm p. a.) für uns entscheiden.

## VERHANDLUNGSVERFAHREN

Von den 5,3 Mio. Trkm, die im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens nach § 15 Abs. 2 AEG im Berichtsjahr vergeben wurden, konnten wir das Verfahren für die Leistungen für die »RE 8 MV (Wismar-Rostock-Tessin)« (1,1 Mio. Trkm p. a.) erfolgreich abschließen.

## DIREKTVERGABEN

Zudem wurden im Berichtsjahr 13,3 Mio. Trkm über Direktvergaben nach § 15 Abs. 2 AEG an Eisenbahnverkehrsunternehmen vergeben. Dabei konnten wir als umfangreichste Leistungen einen Teil der »Interimsleistungen zum City-Tunnel Leipzig« in Höhe von 2,7 Mio. Trkm p. a. und einen Teil der Leistungen im »Netz Nord« in Schleswig-Holstein in Höhe von 1,6 Mio. Trkm für uns entscheiden.

## WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Geschäftsentwicklung war im Berichtsjahr erfreulich. Der Umsatz lag oberhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Dabei konnten in Summe die Effekte aus der erstmaligen Einbeziehung der DB Regio (UK) und aus Zuwächsen bei den Fahrgelderlösen den Rückgang bei den Bestellerentgelten deutlich überkompensieren.

Aufwandsseitig wurden die positiven Effekte aus der Umsetzung weiterer Rationalisierungsmaßnahmen durch die Tarifierhöhungen, höhere Energiekosten, die gestiegenen Trassen- und Stationspreise sowie die Effekte aus der erstmaligen Einbeziehung der DB Regio (UK) überkompensiert.

Die Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr war insgesamt positiv. Die Aufwandssteigerungen konnten dabei von der Umsatzsteigerung überkompensiert werden. Zudem resultierte in Summe ein Effekt auf das EBIT aus der Inanspruchnahme und der turnusmäßigen Neubewertung der im Vorjahr gebildeten Drohverlustrückstellung im Zusammenhang mit langfristigen Verkehrsverträgen in Höhe von 17 Mio. €. Sowohl das bereinigte EBIT als auch das bereinigte EBITDA haben sich positiv entwickelt. Die Abschreibungen sind im Berichtsjahr infolge der anhaltend hohen Investitionstätigkeit und von Sonderabschreibungen auf nicht mehr einsetzbare Lokomotiven (7 Mio. €) angestiegen.

☛ Siehe Seite 92 f.

Die Brutto-Investitionen lagen leicht oberhalb des Vorjahresniveaus. Die Ausweitung resultierte aus der Beschaffung von Fahrzeugen für gewonnene Ausschreibungen. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen« ☛.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 31. Dezember 2007 leicht angestiegen. Dabei ist die Einbeziehung der DB Regio (UK) mit 794 Mitarbeitern per 31. Dezember 2008 zu berücksichtigen. Bereinigt um diesen Effekt war die Zahl der Mitarbeiter rückläufig.

## Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Reisende Schiene in Mio.	583,6	540,5	+ 43,1	+ 8,0
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	5.468	5.362	+ 106	+ 2,0
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	44,5	43,3	+ 1,2	+ 2,8
Reisende Bus in Mio.	720,1	722,6	- 2,5	- 0,3
Verkehrsleistung Bus in Mio. Pkm	8.371	8.228	+ 143	+ 1,7
Betriebsleistung Bus in Mio. Bkm	591,5	570,4	+ 21,1	+ 3,7
Außenumsatz	1.962	1.879	+ 83	+ 4,4
davon Bestellerentgelte	(354)	(336)	(+ 18)	(+ 5,4)
EBIT bereinigt	205	197	+ 8	+ 4,1
EBITDA bereinigt	352	345	+ 7	+ 2,0
Brutto-Investitionen	132	107	+ 25	+ 23,4
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	12.259	12.221	+ 38	+ 0,3

### WESENTLICHE EREIGNISSE

- /// Die S-Bahn Hamburg hat im Dezember 2008 den Verkehr zum Hamburger Flughafen aufgenommen.
- /// Die Busverkehr Ostwestfalen GmbH hat eine europaweite Ausschreibung gewonnen und übernimmt die Busverkehre der britischen Streitkräfte in Deutschland.

### LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die S-Bahnen des Geschäftsfelds DB Bahn Stadtverkehr steigerten im Berichtsjahr insgesamt ihre Zahl der Reisenden und ihre Verkehrsleistung. Maßgeblich hierfür war die Entwicklung bei der S-Bahn Berlin. Hier resultierten zusätzliche positive Effekte aus der Optimierung des Angebots und dem Streik bei den Berliner Verkehrsbetrieben, die den Bus- und U-Bahn-Verkehr in Berlin betreiben, zu Beginn des Berichtsjahres.

Im Bereich der Busverkehre war ein leichter Rückgang bei der Zahl der Reisenden zu verzeichnen. Dem gegenüber steht ein Anstieg der Verkehrs- und der Betriebsleistung infolge von Konzessionsübernahmen und einer höheren durchschnittlichen Reiseweite. Auch die erstmalige ganzjährige Einbeziehung der im Vorjahr akquirierten Pan Bus A/S, Viborg/Dänemark, machte sich hier bemerkbar.



## AUSSCHREIBUNGEN

Im Bereich der Busverkehre registrieren wir regional eine anhaltend hohe Wettbewerbsintensität, die sich in den bisherigen und den noch anstehenden Ausschreibungen bemerkbar macht.

Im Berichtsjahr wurden in Deutschland Leistungen mit einem Gesamtvolumen von rund 43 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) vergeben. Die regionalen Schwerpunkte der Vergaben lagen im Berichtsjahr in Hessen, der Region Rhein-Neckar, der Region Ostwestfalen und dem Umland München. Wir verzichteten auf die Teilnahme an Ausschreibungen, wenn diese für uns keine ausreichende wirtschaftliche beziehungsweise strategische Bedeutung haben. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 45 % (im Vorjahr: 41 %) erzielen.

## WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Umsatzseitig haben sich insbesondere die S-Bahnen positiv entwickelt. In der Entwicklung der Bestellerentgelte wirkten sich die Aufnahme zusätzlicher Verkehre bei der S-Bahn Hamburg und die Auflösung von Rückstellungen nach einem mit den Bestellern erzielten Vergleich bei der S-Bahn Berlin positiv aus. In der Entwicklung der Fahrgelderlöse spiegeln sich die positiven Effekte der Leistungszuwächse und unseres Erlösmanagements wider. Die Busverkehre liegen auf Vorjahresniveau.

In der Aufwandsentwicklung resultierten für die S-Bahnen Belastungen aus höheren Energie- sowie Trassen- und Stationskosten. Im Personalaufwand konnten die Tariferhöhungen durch zusätzliche Rationalisierungsmaßnahmen aufgefangen werden. Im Bereich der Busverkehre stieg der Personalaufwand infolge eines höheren Personalbestands und höherer Tarifabschlüsse. Der Materialaufwand wurde insbesondere durch höhere Dieselpreise und gestiegene Instandhaltungsaufwendungen belastet. Auch die Abschreibungen stiegen infolge unserer anhaltenden Investitionen in Fahrzeuge.

Insgesamt konnte sich aufgrund der zusätzlichen Kostenbelastungen die Umsatzentwicklung nur unterproportional in der Ergebnisentwicklung widerspiegeln. Während im Bereich der S-Bahnen die Ergebnisentwicklung positiv war, hatten die Busverkehre eine negative Entwicklung zu verzeichnen. Dennoch konnte das Geschäftsfeld sein bereinigtes EBIT und sein bereinigtes EBITDA geringfügig steigern. Die Abschreibungen lagen auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich oberhalb des entsprechenden Vorjahresniveaus. Ursächlich hierfür waren höhere Investitionen im Busbereich. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen« .


Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 31. Dezember 2007 leicht angestiegen. Einem Rückgang bei den S-Bahnen stand hier ein größerer Anstieg bei den Busverkehren gegenüber.

 Siehe Seite 92 f.

## Geschäftsfeld DB Schenker Rail

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Beförderte Güter in Mio. t	378,7	312,8	+ 65,9	+ 21,1
Verkehrsleistung in Mio. tkm	113.634	98.794	+14.840	+15,0
Auslastung in t pro Zug	488,3	481,4	+ 6,9	+ 1,4
Außenumsatz	4.654	3.905	+ 749	+19,2
EBIT bereinigt	307	357	- 50	- 14,0
EBITDA bereinigt	560	587	- 27	- 4,6
Brutto-Investitionen	351	192	+ 159	+ 82,8
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	29.242	28.067	+ 1.175	+ 4,2

### WESENTLICHE EREIGNISSE

- /// Mit dem Ziel, den Schienengüterverkehr zwischen Skandinavien und Mitteleuropa effizienter und leistungsfähiger zu machen, haben wir die schwedische Green Cargo in die DB Schenker Rail Scandinavia mit aufgenommen .
- /// Durch die Übernahme von DB Schenker Rail (UK) und Transfesa ergeben sich neue Anknüpfungspunkte an die Transport- und Logistikmärkte in West- und Südwesteuropa. So hat zum Beispiel die DB Schenker Rail (UK) intermodale Güterverkehre zwischen Duisburg und Manchester gestartet.
- /// Ab Anfang Mai 2009 transportieren wir im Auftrag der Europipe GmbH Spezialrohre für die geplante 1.900 km lange Ostsee-Gaspipeline zwischen Deutschland und Russland. Die zunächst 60.000 Rohre werden mit 15 Zügen pro Woche über zwei Jahre lang direkt vom Hersteller in Mülheim (Ruhr) zum Eisenbahnfährt-hafen Sassnitz/Mukran auf der Insel Rügen gebracht.
- /// Unter anderem mit der russischen Bahn RZD haben wir die Trans-Eurasia Logistics GmbH gegründet. Ziel der Gesellschaft ist es, Logistikleistungen im Containerverkehr zwischen Westeuropa und Russland aus einer Hand anzubieten und damit den Schienengüterverkehr auf dieser Achse deutlich zu vereinfachen.
- /// Im September haben wir 49 % der Anteile an der NordCargo S.r.l., Mailand /Italien, erworben. NordCargo betreibt grenzüberschreitende Schienengüterverkehre auf der Nord-Süd-Achse Deutschland-Schweiz-Italien sowie in Nordwest-Italien. Der Vollzug der Übernahme erfolgte im Januar 2009.
- /// Zur weiteren Modernisierung unserer Fahrzeugflotte haben wir einen Auftrag über 130 Diesellokomotiven mit einem Gesamtvolumen von rund 250 Mio. € vergeben .

 Siehe Seite 48

 Siehe Seite 118

### LEISTUNGSENTWICKLUNG

Bei der Betrachtung der Leistungsentwicklung im Berichtsjahr sind insbesondere die Effekte aus der erstmaligen Einbeziehung der DB Schenker Rail (UK) zu berücksichtigen. Das Geschäftsfeld DB Schenker Rail konnte insgesamt die Menge der beförderten Güter und seine Verkehrsleistung im Berichtsjahr erneut deutlich steigern. Infolge der


starken Auswirkungen der konjunkturellen Entwicklung auf den Schienengüterverkehr – bedingt unter anderem durch die Produktionsstopps in der Automobilindustrie gegen Ende des Berichtsjahres – resultierten die Verbesserungen fast ausschließlich aus der Integration der DB Schenker Rail (UK). Ohne die Berücksichtigung der DB Schenker Rail (UK) wäre ein leichter Rückgang bei der Menge der beförderten Güter (– 3,0 %) und bei der Verkehrsleistung (– 0,6 %) zu verzeichnen gewesen. Die Auslastung ist im Berichtsjahr leicht angestiegen.

### WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Auch bei der Betrachtung der wirtschaftlichen Entwicklung im Berichtsjahr sind insbesondere die Effekte aus der erstmaligen Einbeziehung von DB Schenker Rail (UK) und Transfesa zu berücksichtigen. Insgesamt hat sich der Umsatz deutlich positiv entwickelt. Der Anstieg resultierte dabei fast ausschließlich aus den Zuwächsen durch die erstmalige Einbeziehung von DB Schenker Rail (UK) (610 Mio. €) und Transfesa (111 Mio. €). Maßgeblich für die gedämpfte operative Umsatzentwicklung waren die konjunkturelle Abschwächung und die damit einhergehende Leistungsentwicklung. Auch die erzielbaren Preise gaben leicht nach.

Aufwandsseitig kam es zu spürbaren Erhöhungen beim Personal- und Materialaufwand. Dies resultierte zum einen aus der erstmaligen Einbeziehung von DB Schenker Rail (UK) und Transfesa, zum anderen aber auch aus den Tarifierhöhungen bei der DB Schenker Rail Deutschland.

Die Umsatzsteigerung spiegelte sich im Berichtsjahr nicht entsprechend in der Ergebnisentwicklung wider. DB Schenker Rail (UK) und Transfesa konnten infolge des schwierigen regionalen Umfelds für den Schienengüterverkehr keinen wesentlichen Ergebnisbeitrag leisten. Aufgrund der Folgen der negativen konjunkturellen Entwicklung und der beschriebenen Kostensteigerungen war die bereinigte EBIT-Entwicklung im Berichtsjahr rückläufig. Infolge einer deutlichen Steigerung der Abschreibungen durch die erstmalige Einbeziehung von DB Schenker Rail (UK) (20 Mio. €) und Transfesa (11 Mio. €) war die bereinigte EBIT-Entwicklung schwächer als die des bereinigten EBITDA. Auch das bereinigte EBITDA konnte seinen Vorjahreswert nicht wieder erreichen.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich oberhalb des entsprechenden Vorjahresniveaus. Der Anstieg resultierte sowohl aus der erstmaligen Berücksichtigung der DB Schenker Rail (UK) als auch aus einer Ausweitung der Investitionen in Güterwagen bei der DB Schenker Rail Deutschland. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen« .

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2008 deutlich angestiegen. Das Wachstum resultierte aus dem Zugang der Transfesa, dem weiteren Ausbau des internationalen Geschäfts sowie der konzerninternen Umstrukturierung.

 Siehe Seite 92 f.

## Geschäftsfeld DB Schenker Logistics

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	72.340	69.568	+ 2.772	+ 4,0
Luftfrachtvolumen in Tausend t	1.230	1.270	- 40	- 3,1
Seefrachtvolumen in Tausend TEU	1.456	1.455	+ 1	+ 0,1
Außenumsatz	14.680	14.022	+ 658	+ 4,7
EBIT bereinigt	381	421	- 40	- 9,5
EBITDA bereinigt	551	590	- 39	- 6,6
Brutto-Investitionen	231	230	+ 1	+ 0,4
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	62.074	59.605	+ 2.469	+ 4,1

### WESENTLICHE EREIGNISSE

- /// Wir haben unsere weltweite Präsenz an mehr als 20 Standorten verstärkt. In Deutschland haben wir in Braunschweig, Chemnitz, Coburg, Duisburg und Erfurt bestehende Logistikzentren erweitert. International sind Kapazitäten zum Beispiel in Österreich, Slowenien, Italien, Taiwan, den Niederlanden, Norwegen, Schweden, Thailand, Frankreich, Belgien, Finnland, Lettland und Polen hinzugekommen.
- /// Wie bereits bei anderen internationalen Sportereignissen erfüllte DB SCHENKERsportsevents auch bei der UEFA EURO 2008 Schlüsselaufgaben: So übernahmen unsere Logistikspezialisten die gesamte Abwicklung für UEFA Media Technologies. Das Unternehmen ist für die TV-Übertragungen weltweit verantwortlich. Außerdem koordinierten wir an mehreren Veranstaltungsorten in den Austragungsländern Österreich und Schweiz alle logistischen Tätigkeiten rund um die Fußball-Europameisterschaft.
- /// Bei den Olympischen Spielen 2008 in Peking waren wir als »Exklusiver Dienstleister für Spedition und Zollabfertigung« aktiv. Dazu gehörte das gesamte Spektrum speditioneller Dienstleistungen: von der Planung von Luft- und Seefrachtkapazitäten über die Zollabfertigung, Dienstleistungen im Olympia-Lager bis hin zur Zustellung in Hochsicherheitsbereiche in den olympischen Anlagen. Mehr als 80 nationale Olympische Komitees nutzten unsere Dienste beim Transport von Material für Athleten und Funktionäre sowie auch für das Equipment landeseigener Hospitality-Häuser.
- /// Seit Juni 2007 verbinden wir mit einer wöchentlichen Flugverbindung die Märkte in Asien, Europa und den USA von Dubai über Frankfurt-Hahn nach Toledo, Ohio/USA. Zehn Monate nach dem Start dieses Angebots haben wir die Kapazitäten auf dieser Strecke verdoppelt. Eng verbunden damit ist der Service DB SCHENKERSkybridge. Er vereinigt die günstigen Seefrachtkosten von Asien über Dubai mit der Geschwindigkeit der Luftfracht.
- /// Seit September 2008 verstärken wir unsere Präsenz in den Vereinigten Arabischen Emiraten mit dem Joint Venture Schenker LLC, das wir in Dubai gegründet haben.
- /// Ende November 2008 haben wir die Akquisition des rumänischen Speditionsunternehmens Romtrans abgeschlossen.

## LEISTUNGSENTWICKLUNG

Im Europäischen Landverkehr hat sich im ersten Halbjahr 2008 die positive Entwicklung des Vorjahres zunächst fortgesetzt. Sowohl im internationalen Verkehr als auch in unseren nationalen Stückgutnetzen konnten wir zweistellige Volumenzuwächse erreichen. Etwa seit Jahresmitte wirkte sich die Abkühlung der Weltwirtschaft auch in diesem Markt zunehmend aus. Während zunächst vor allem die nationalen Verkehre betroffen waren, verzeichneten wir im vierten Quartal mit nur wenigen Ausnahmen in ganz Europa einen massiven Rückgang der Transportnachfrage auch bei den internationalen Verkehren. In diesem Umfeld haben wir unser Sendungsvolumen im Berichtsjahr weiter gesteigert. Bereinigt um die Effekte aus der Einbeziehung von Spain-Tir lag das Sendungsvolumen auf Vorjahresniveau.

In der Luftfracht war unsere Tonnageentwicklung im Berichtsjahr rückläufig. Wir konnten dabei unsere Entwicklung etwas besser halten als die des Gesamtmarkts. Bereits seit Beginn des Berichtsjahres sind bedingt durch die Rezession in den USA die Mengen nach Nordamerika rückläufig. Im vierten Quartal sind dann auch die Transportvolumina zwischen Europa und Asien und die Exportmengen aus Nordamerika heraus eingebrochen.

In der Seefracht lagen unsere Volumina mit einem leichten Wachstum von 0,1% auf dem Niveau des Vorjahres. Während in den ersten neun Monaten Volumenrückgänge aus Asien heraus noch durch Zuwächse aus Nordamerika heraus, Transporte von und nach Lateinamerika sowie in den Nahen Osten kompensiert werden konnten, waren im vierten Quartal mit Ausnahme des Lateinamerika-Geschäfts auf allen Relationen rückläufige Mengen zu verzeichnen.

## WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Umsatzentwicklung wurde im Berichtsjahr positiv beeinflusst durch das anhaltende organische Wachstum und die Beiträge aus der Einbeziehung von Spain-Tir (125 Mio. €). Gegenläufig wirkten negative Währungskurseffekte in Höhe von 352 Mio. €.

Sowohl im Europäischen Landverkehr als auch in der Luft-/Seefracht konnten trotz negativer Währungskurseffekte und der konjunkturellen Abschwächung gegen Ende des Berichtsjahres weitere Umsatzzuwächse erzielt werden. Unterstützt wurden diese Anstiege im Europäischen Landverkehr durch die Einbeziehung von Spain-Tir und in der Luft-/Seefracht durch erhöhte Zuschläge unter anderem für Kerosin. Auch in der Kontraktlogistik stieg der Umsatz weiter an.

Aufwandsseitig ist es im Berichtsjahr zu Steigerungen beim Personalaufwand insbesondere im Europäischen Landverkehr gekommen – unter anderem infolge der Einbeziehung von Spain-Tir. Auch der Materialaufwand ist deutlich angestiegen. Dies resultierte aus der Geschäftsausweitung in der Luft-/Seefracht und der Einbeziehung von Spain-Tir.

Die Ergebnissituation wurde im Berichtsjahr durch mehrere Faktoren negativ beeinflusst: Bei Schenker Belgien ist es zu einem negativen Einmaleffekt im Zusam-

menhang mit der Wertberichtigung von Forderungen gekommen (43 Mio. €). Zudem gab es ergebnisseitig negative Währungskurseffekte (9 Mio. €). Im Europäischen Landverkehr, in der Luft-/Seefracht und in der Kontraktlogistik war die Ergebnisentwicklung rückläufig. Nach Bereinigung des anteiligen Einmaleffekts bei Schenker Belgien und der Währungskurseffekte konnten im Europäischen Landverkehr weitere Ergebniszuwächse verzeichnet werden. Bei auf Vorjahresniveau liegenden Abschreibungen entwickelte sich das bereinigte EBITDA analog zum bereinigten EBIT.

Die Brutto-Investitionen lagen auf Vorjahresniveau. Hierin spiegelt sich der weitere Ausbau unserer Netzwerke wider. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen«.

☛ Siehe Seite 92 f.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Berichtsjahr weiter deutlich angestiegen. Das Wachstum ist sowohl auf die Zugänge zum Konsolidierungskreis als auch den Geschäftsausbau insbesondere in Europa zurückzuführen.

## Geschäftsfeld DB Dienstleistungen

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Segmenterlöse	3.015	3.192	-177	- 5,5
davon Außenumsatz	(112)	(99)	(+13)	(+13,1)
EBIT bereinigt	131	145	-14	- 9,7
EBITDA bereinigt	316	346	-30	- 8,7
Brutto-Investitionen	289	281	+8	+ 2,8
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	24.911	26.808	-1.897	- 7,1

### WESENTLICHE EREIGNISSE

- /// Mit der Übergabe des 59. Triebzugs der ersten ICE-Generation hat die DB Fahrzeuginstandhaltung das auf vier Jahre angelegte Programm zum Redesign des ICE 1 abgeschlossen.
- /// Die DB Fahrzeuginstandhaltung hat ihr Angebot mit der Übernahme der Aktivitäten der Waggonbau Niesky gestärkt.
- /// DB Systel hat als strategischer Partner von Capgemini den Betrieb des IBM Mainframes (Großrechner) der Schufa übernommen.
- /// Mit dem Münchner Nutzfahrzeughersteller MAN haben wir einen mehrjährigen Facility-Management-Vertrag unterzeichnet. Ab Mitte 2008 übernimmt DB Services die Betreiberverantwortung und Bewirtschaftung der technischen Anlagen einschließlich infrastruktureller Facility-Management-Leistungen der MAN-Standorte Karlsfeld und Neufahrn.
- /// Mit der Axel Springer Verlag AG haben wir einen mehrjährigen Systemdienstleistungsvertrag unterzeichnet. Ab Mitte 2008 übernimmt DB Services die Betreiberverantwortung und Bewirtschaftung aller gebäudetechnischen Anlagen der Liegenschaften in den Verlagsstandorten Berlin und Hamburg.

☛ Siehe Seite 49


/// DB Kommunikationstechnik übernimmt zum 1. Januar 2009 Wartung und Ent-störung der Geldautomaten der ING-DiBa AG. Ein entsprechender Vertrag wurde im Dezember zwischen den beiden Unternehmen geschlossen.

## WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen ist im Wesentlichen durch dessen Unterstützungscharakter für die konzerninternen Kunden geprägt. Den größten Teil der Segmenterlöse stellten daher unverändert die internen Segmenterlöse dar. Diese sind in Summe im Berichtsjahr zurückgegangen. Gegenläufig sind die konzernexternen Umsatzerlöse im Berichtsjahr angestiegen. Ursächlich hierfür war insbesondere die Entwicklung bei DB FuhrparkService und DB Systel. Insgesamt sind die Segmenterlöse im Berichtsjahr zurückgegangen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die DB Fahrwegdienste GmbH seit dem Berichtsjahr konzernintern dem Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg zugeordnet ist. Daraus resultierte ein negativer Effekt, der durch den zusätzlichen Beitrag aus der erstmaligen Einbeziehung der Waggonbau Niesky nicht ausgeglichen wurde.

Aufwandsseitig kam es beim Materialaufwand zu Rückgängen infolge der DB-konzerninternen Umgliederung der DB Fahrwegdienste GmbH, die den Effekt aus der erstmaligen Einbeziehung der Waggonbau Niesky überkompensierte. Der Personalaufwand lag auf Vorjahresniveau trotz des positiven Effekts aus der Umgliederung der DB Fahrwegdienste GmbH. Gegenläufig wirkten hier Effekte aus Tarifierhöhungen und Rückstellungszuführungen im Personalbereich sowie der erstmaligen Einbeziehung der Waggonbau Niesky.

Auf die Ergebnisentwicklung hatte die konzerninterne Umgliederung der DB Fahrwegdienste keine Auswirkungen. Insgesamt ist es allerdings nicht gelungen, durch gestiegene Erträge oder Gegensteuerungsmaßnahmen die zusätzlichen Kostenbelastungen im Bereich des Personalaufwands und die Effekte aus vorgenommenen Preissenkungen vollständig auszugleichen. Infolgedessen war das bereinigte EBIT rückläufig. Auch das bereinigte EBITDA war im Berichtsjahr rückläufig. Die Abschreibungen sind im Berichtsjahr deutlich gesunken. Dies resultierte aus unterschiedlichen Investitionszyklen, insbesondere bei geringwertigen Wirtschaftsgütern.

Die Brutto-Investitionen lagen leicht oberhalb des Vorjahresniveaus. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen« .

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2008 im Vergleich zum Vorjahresende deutlich zurückgegangen. Dies ist im Wesentlichen zurückzuführen auf den konzerninternen Transfer von Mitarbeitern im Rahmen der Umgliederung der DB Fahrwegdienste GmbH. Gegenläufig wirkte sich die erstmalige Einbeziehung der Waggonbau Niesky aus. Bereinigt um diese Effekte ist die Zahl der Mitarbeiter leicht angestiegen.

 Siehe Seite 92 f.

## Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Betriebsleistung auf dem Netz				
in Mio. Trkm	1.042	1.049	-7	-0,7
davon konzernexterne Bahnen	(161)	(147)	(+14)	(+9,5)
Segmenterlöse	5.551	5.389	+162	+3,0
davon Außenumsatz	(725)	(617)	(+108)	(+17,5)
EBIT bereinigt	670	592	+78	+13,2
EBITDA bereinigt	1.604	1.556	+48	+3,1
Brutto-Investitionen	4.648	4.433	+215	+4,8
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	40.974	39.780	+1.194	+3,0

### WESENTLICHE EREIGNISSE

- /// Im November wurden die Verhandlungen mit dem Bund über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für das Bestandsnetz abgeschlossen. Unterschrieben wurde die Vereinbarung im Januar 2009.
- /// Im Rahmen unseres Programms »ProNetz« haben wir im Berichtsjahr die mangelbedingten Langsamfahrstellen um 80 % reduziert und die Pünktlichkeit im Personenverkehr weiter auf deutlich über 90 % verbessert. Gleichzeitig stieg die Realisierungstreue bei der Abwicklung der großen Bauprojekte. Im Berichtsjahr wurden alle zur Verfügung stehenden Bundesmittel zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen abgerufen.
- /// Das Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr wurde mit ersten Maßnahmen in Duisburg gestartet. Zentrale Aktivität ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur im Umfeld des Duisburger Hafens. Die geplanten Maßnahmen innerhalb des Sofortprogramms sollen bis zum Jahr 2011 umgesetzt sein und ausreichend Kapazitäten bis zum Jahr 2015 schaffen.
- /// In den Rangierbahnhöfen Mannheim und Köln/Gremberg haben die Erneuerungsbeziehungsweise Modernisierungsarbeiten begonnen. Das Investitionsvolumen liegt bei jeweils über 50 Mio. €.
- /// Mit der Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck-Travemünde haben wir Ende des Jahres 2008 eines der größten Bahn-Infrastrukturprojekte in Norddeutschland abgeschlossen. Dadurch werden die Verbindungen im Personennah- und -fernverkehr beschleunigt. Zudem verfügt der Lübecker Hafen nun über eine leistungsfähige Anbindung an das Hinterland.
- /// In nur zehn Monaten Bauzeit wurde die rund 440 m lange Oderbrücke bei Frankfurt/Oder für rund 25 Mio. € komplett erneuert.

☰ Siehe Seite 135



## LEISTUNGSENTWICKLUNG


Die Entwicklung der Trassennachfrage ist maßgeblich abhängig von den Betriebsprogrammen der – in der Struktur der Trassennachfrage mit 85 % dominierenden – konzerninternen Kunden. Hier war im Berichtsjahr insbesondere im Regionalverkehr ein Rückgang zu verzeichnen. Insgesamt ist daher die Trassennachfrage im Berichtsjahr leicht zurückgegangen. Demgegenüber haben die konzernexternen Bahnen ihre Nachfrage und damit auch ihren Anteil an der Trassennachfrage weiter leicht ausgebaut (+1 Prozentpunkt auf nun 15 %).

## WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Den größten Teil des Gesamtumsatzes stellten wegen des starken Gewichts der konzerninternen Kunden unverändert die internen Segmenterlöse dar (3.650 Mio. €). Infolge der geringeren Trassennachfrage waren diese im Berichtsjahr leicht rückläufig. Dadurch wurde auch der Effekt aus der DB-konzerninternen Umgliederung der DB Fahrwegdienste GmbH überkompensiert. Die externen Umsatzerlöse sind gegenläufig gestiegen. Diese Entwicklung wurde von der höheren Trassennachfrage durch konzernexterne Kunden sowie vom höheren Abrechnungsvolumen bei den Baugesellschaften und Preismaßnahmen getragen.

Mit Blick auf eine hohe Qualität und Verfügbarkeit des Netzes lagen die Aufwendungen für Instandhaltungen auf einem weiterhin hohen Niveau. Insgesamt war der Materialaufwand aber rückläufig. Gegenläufig wirkten höhere Personalaufwendungen, die infolge des Tarifabschlusses und der Zunahme der Zahl der Mitarbeiter angestiegen sind.

Die Ergebnisentwicklung war im Berichtsjahr durch die Umsatzausweitung geprägt. Insgesamt konnte das bereinigte EBIT deutlich verbessert werden. Unter anderem infolge der nachträglichen Zuordnung von in Vorjahren erhaltenen Baukostenzuschüssen zu Anlagen gingen die Abschreibungen im Berichtsjahr deutlich zurück. Die Entwicklung des bereinigten EBIT war infolgedessen stärker als die des bereinigten EBITDA.

Das Modernisierungsprogramm wurde mit den Schwerpunkten Bestandsnetz sowie Leit- und Sicherungstechnik fortgeführt. Die Brutto-Investitionen lagen dabei oberhalb des Vorjahresniveaus. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen« .

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2008 angestiegen. Dies ist zurückzuführen auf den DB-konzerninternen Transfer von Mitarbeitern im Rahmen der Umgliederung der DB Fahrwegdienste GmbH. Bereinigt um die Umhängung der DB Fahrwegdienste GmbH war ein Rückgang um 2,7 % zu verzeichnen.

 Siehe Seite 92 f.

## Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Stationshalte in Mio.	140,3	140,2	+ 0,1	+ 0,1
davon konzernexterne Bahnen	(17,9)	(16,2)	(+ 1,7)	(+ 10,5)
Segmenterlöse	1.253	1.100	+ 153	+ 13,9
davon Außenumsatz	(344)	(328)	(+ 16)	(+ 4,9)
EBIT bereinigt	210	186	+ 24	+ 12,9
EBITDA bereinigt	342	320	+ 22	+ 6,9
Brutto-Investitionen	456	350	+ 106	+ 30,3
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	4.509	4.537	- 28	- 0,6

### WESENTLICHE EREIGNISSE

- /// Im November wurden die Verhandlungen mit dem Bund über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für das Bestandsnetz abgeschlossen. Unterschrieben wurde die Vereinbarung im Januar 2009 .
- /// Die Modernisierung des Hauptbahnhofs in Erfurt wurde im Berichtsjahr abgeschlossen.
- /// Ein neuer S-Bahnhof schließt den Hamburger Flughafen an das S-Bahn-Netz an.
- /// Zur Verbesserung der Situation an den Nahverkehrsstationen haben wir mit dem Land Nordrhein-Westfalen im Dezember 2000 eine Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen vereinbart. In der ersten Realisierungsstufe werden bis zum Jahr 2010 insgesamt 87 Bahnhöfe modernisiert. Die zweite Realisierungsstufe, die im Juni 2008 vereinbart wurde, umfasst Investitionen an 108 weiteren Bahnhöfen.
- /// Zusammen mit dem Land Niedersachsen haben wir 40 Bahnhöfe ausgewählt, die im Rahmen des Programms »Niedersachsen ist am Zug 2« für rund 100 Mio. € umfangreich modernisiert werden sollen.

 Siehe Seite 135

### LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Zahl der Stationshalte ist im Berichtsjahr leicht gestiegen. Deutliche Zuwächse bei den konzernexternen Kunden – insbesondere infolge von Ausschreibungsgewinnen im Regionalverkehr – konnten dabei den leichten Rückgang in der Nachfrage durch Gesellschaften des DB-Konzerns kompensieren.

### WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Den größten Teil des Gesamtumsatzes stellten wegen des großen Gewichts konzerninterner Kunden unverändert die Innenumsätze dar (648 Mio. €). Diese sind im Berichtsjahr leicht angestiegen. Ursächlich hierfür waren höhere konzerninterne Vermietungserlöse sowie die gestiegenen Stationsentgelte. Auch die Außenumsätze haben zugelegt. Dazu beigetragen haben sowohl die gestiegenen konzernexternen Stationshalte als auch höhere Vermietungserlöse.

Aufwandsseitig stiegen sowohl der Personalaufwand – infolge der Tariferhöhungen trotz eines im Jahresdurchschnitt gesunkenen Personalbestands – als auch der Materialaufwand – infolge höherer Instandhaltungsaufwendungen.

In Summe überstiegen die Umsatzsteigerungen und höhere sonstige betriebliche Erträge – unter anderem infolge des Verkaufs von Empfangsgebäuden (16 Mio. €) – die zusätzlichen Aufwandsbelastungen, sodass das bereinigte EBIT deutlich verbessert werden konnte. Bei auf Vorjahresniveau liegenden Abschreibungen entspricht die Entwicklung des bereinigten EBITDA der des bereinigten EBIT.

Die Brutto-Investitionen lagen im Berichtsjahr deutlich über dem Wert des Vorjahres. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Projekt Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI). Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen«.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 31. Dezember 2008 auf dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitpunkts.

➡ Siehe Seite 92 f.

## Geschäftsfeld DB Netze Energie

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Segmenterlöse	2.276	2.144	+ 132	+ 6,2
davon Außenumsatz	(554)	(454)	(+ 100)	(+ 22,0)
EBIT bereinigt	74	185	- 111	- 60,0
EBITDA bereinigt	167	289	- 122	- 42,2
Brutto-Investitionen	147	178	- 31	- 17,4
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	1.556	1.611	- 55	- 3,4

### WESENTLICHE EREIGNISSE

- /// Im November wurden die Verhandlungen mit dem Bund über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für das Bestandsnetz abgeschlossen. Unterschrieben wurde die Vereinbarung im Januar 2009.
- /// Im Oktober haben wir die modernisierte Zentralschaltstelle im hessischen Borken in Betrieb genommen. Von hier aus werden alle Oberleitungsanlagen in Hessen, Rheinland-Pfalz und Teilen Bayerns ferngesteuert. Borken ist damit eine der modernsten Leitstellen in Europa für die Stromversorgung von Zügen und Bahnhöfen.
- /// Das Bahnstrom-Umformerwerk Doberlug-Kirchhain wurde im Berichtsjahr durch ein modernes ferngesteuertes Umrichterwerk ersetzt.
- /// Die Bahnstrecken Lübeck-Travemünde und Lübeck-Hamburg wurden im Berichtsjahr elektrifiziert. Dazu wurde das dezentrale Bahnstromumrichterwerk Lübeck-Genin gebaut, das die Bahnstrecke Lübeck-Hamburg mit Einphasenwechselstrom von 15 kV und 16,7 Hertz (Hz) versorgt. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 wurde der elektrifizierte Zugbetrieb aufgenommen.

➡ Siehe Seite 135

## WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Den größten Teil des Gesamtumsatzes im Geschäftsfeld DB Netze Energie stellen wegen des großen Gewichts konzerninterner Kunden unverändert die Innenumsätze dar (1.614 Mio. €). Diese sind im Berichtsjahr leicht angestiegen. Den Außenumsatz konnten wir dagegen deutlich steigern. Maßgeblichen Anteil an der positiven Entwicklung hatten die gestiegenen Energiepreise und das Produkt Energiedienstleistungen. Hier ist es erneut zu einem deutlichen Mengenwachstum gekommen. Zudem stieg der Energieverkauf durch zusätzliche konzernexterne Verkehre auf der Schiene – und damit der Absatz von 16,7-Hz-Traktionsstrom.

Aufwandsseitig machten sich die Energiepreisteigerungen in einer deutlichen Erhöhung des Materialaufwands bemerkbar. Zudem stieg auch der Personalaufwand infolge der Tarifierhöhungen an.

Trotz der positiven Umsatzentwicklung lag das bereinigte EBIT im Berichtsjahr deutlich unterhalb des Vorjahresniveaus. Insbesondere die Preisteigerungen beim Energiebezug, die auf Basis der für das Berichtsjahr abgeschlossenen Lieferverträge nicht an die Kunden weitergegeben werden konnten, konnten nicht durch Umsatzsteigerungen kompensiert werden. Bei leicht rückläufigen Abschreibungen war der absolute Rückgang beim bereinigten EBIT noch etwas geringer als beim bereinigten EBITDA.

Die Brutto-Investitionen lagen unterhalb des Vorjahresniveaus. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen« .

Die Zahl der Mitarbeiter bewegte sich leicht unter der des vergleichbaren Vorjahreszeitpunkts.

 Siehe Seite 92 f.

## FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

- /// RATING-EINSTUFUNGEN IM BERICHTSJAHR ERNEUT BESTÄTIGT
- /// NETTO-VERSCHULDUNG WEITER RÜCKLÄUFIG
- /// BRUTTO-INVESTITIONEN ERNEUT AUF HOHEM NIVEAU
- /// EIGENKAPITALQUOTE WEITER AUF 25,2% VERBESSERT

### 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 nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor. 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., Amsterdam/Niederlande. Diese Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DB Mobility Logistics AG im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts 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.

☰ Siehe Seite 136

## Kapitalflussrechnung

Kurzfassung IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.539	3.364	+ 175	+ 5,2
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 2.441	- 87	- 2.354	-
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	- 1.755	- 2.093	+ 338	- 16,1
Veränderung des Finanzmittelbestands	- 670	1.254	- 1.924	-
Flüssige Mittel per 31.12.	879	1.549	- 670	- 43,3

Trotz des Rückgangs des Ergebnisses vor Ertragsteuern (-209 Mio. €) und der deutlich angestiegenen gezahlten Ertragsteuern (-277 Mio. €) ist im Berichtsjahr der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit angestiegen. Dies resultierte aus den im Vorjahr im Ergebnis vor Ertragsteuern enthaltenen umfangreichen Effekten aus dem Verkauf von Scandlines und Aurelis, die im Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit gezeigt werden. Bereinigt um diese Effekte ist das Ergebnis vor Ertragsteuern im Vorjahresvergleich angestiegen.

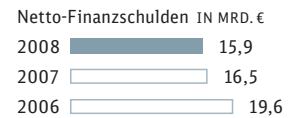
Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit wurde im Berichtsjahr durch höhere Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (+527 Mio. €) bei gleichzeitig leicht gesunkenen Investitionszuwendungen (-94 Mio. €) und einem deutlich geringeren Zufluss aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten (-1.154 Mio. €) geprägt. Infrastrukturinvestitionen finanzieren wir aufgrund entsprechender gesetzlicher Regularien mit Zinslosen Darlehen des Bundes, mit direkt im Anlagevermögen verrechneten Baukostenzuschüssen, in geringerem Umfang mit Mitteln auf Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungs- und Eisenbahnkreuzungsgesetzes sowie darüber hinaus mit Eigenmitteln. Insgesamt hat der Mittelabfluss deutlich zugenommen.

Im Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit zeigen sich unsere Aktivitäten zur Rückführung der Finanzschulden. Der Mittelabfluss ist dabei aber leicht zurückgegangen, da einem im Saldo leicht gestiegenen Mittelabfluss für die weitere Tilgung von Anleihen (-115 Mio. €) im Vorjahresvergleich ein im Saldo geringerer Mittelabfluss für die Rückführung von Bankschulden (+457 Mio. €) und Zinslosen Darlehen (+49 Mio. €) gegenüberstand.

Per 31. Dezember 2008 verfügte der DB-Konzern in Summe über einen im Vergleich zum 31. Dezember 2007 gesunkenen Bestand an flüssigen Mitteln.

## Netto-Finanzschulden

IN MIO. €	31.12.2008	31.12.2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Langfristige Finanzschulden	14.083	16.228	- 2.145	- 13,2
davon Zinslose Darlehen	(3.070)	(3.282)	(- 212)	(- 6,5)
Kurzfristige Finanzschulden	2.770	1.834	+ 936	+ 51,0
davon Zinslose Darlehen	(441)	(275)	(+ 166)	(+ 60,4)
<b>Finanzschulden</b>	<b>16.853</b>	<b>18.062</b>	<b>- 1.209</b>	<b>- 6,7</b>
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	910	1.549	- 639	- 41,3
<b>Netto-Finanzschulden</b>	<b>15.943</b>	<b>16.513</b>	<b>- 570</b>	<b>- 3,5</b>



Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der Zinslosen Darlehen des Bundes zur Infrastrukturfinanzierung ausgewiesen. Die Definition der Netto-Finanzschulden wurde im DB-Konzern ab dem Geschäftsjahr 2008 angepasst. Neben den flüssigen Mitteln werden nun auch die reinen Finanzforderungen mit berücksichtigt.

Die Finanzschulden sind im Berichtsjahr deutlich zurückgegangen. Maßgeblich für die Rückführung der Finanzschulden war der Rückgang bei den ausstehenden Bankverbindlichkeiten (- 149 Mio. €) und den ausstehenden Anleihen (- 891 Mio. €).

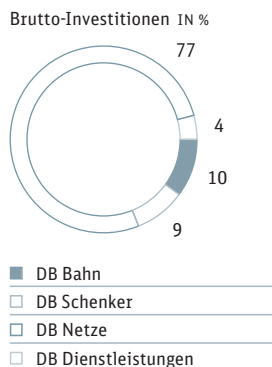
Auch die Finanzschulden ohne die Zinslosen Darlehen gingen im Berichtsjahr deutlich um 1.163 Mio. € auf 13.342 Mio. € zurück (per 31. Dezember 2007: 14.505 Mio. €). Dabei verringerten sich die unter IFRS zum Barwert angesetzt Zinslosen Darlehen um 46 Mio. € auf 3.511 Mio. € (per 31. Dezember 2007: 3.557 Mio. €).

Der Abnahme der vorgehaltenen Liquidität wurde durch den Rückgang der Finanzschulden kompensiert, sodass auch die Netto-Finanzschulden im Vergleich zum Vorjahresende gesunken sind. Die Akquisitionen im Berichtsjahr konnten damit ohne eine Ausweitung der Verschuldung finanziert werden.

In der Fristigkeitsstruktur gab es per 31. Dezember 2008 eine leichte Verschiebung hin zu den kurzfristigen Verbindlichkeiten, deren Anteil an den Finanzschulden von 10 % auf 16 % angestiegen ist. Die Zusammensetzung der Finanzschulden ist gegenüber dem 31. Dezember 2007 nahezu unverändert und besteht im Wesentlichen aus Anleihen (55 %) und Zinslosen Darlehen (21 %).

➡ Siehe Seite 47 ff.

## Investitionen



Brutto-Investitionen nach Geschäftsfeldern IN MIO. €	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	80	126	- 46	- 36,5
DB Bahn Regio	466	459	+ 7	+ 1,5
DB Bahn Stadtverkehr	132	107	+ 25	+ 23,4
DB Schenker Rail	351	192	+ 159	+ 82,8
DB Schenker Logistics	231	230	+ 1	+ 0,4
DB Dienstleistungen	289	281	+ 8	+ 2,8
DB Netze Fahrweg	4.648	4.433	+ 215	+ 4,8
DB Netze Personenbahnhöfe	456	350	+ 106	+ 30,3
DB Netze Energie	147	178	- 31	- 17,4
Sonstige/Konsolidierung	- 35	- 36	+ 1	- 2,8
<b>DB-Konzern</b>	<b>6.765</b>	<b>6.320</b>	<b>+ 445</b>	<b>+ 7,0</b>
- erhaltene Investitionszuschüsse Dritter	4.166	4.260	- 94	- 2,2
<b>Netto-Investitionen</b>	<b>2.599</b>	<b>2.060</b>	<b>+ 539</b>	<b>+ 26,2</b>

Im Berichtsjahr haben wir unsere langfristige Ausrichtung mit erneut hohen Brutto-Investitionen unterlegt. Diese lagen im Berichtsjahr deutlich über dem Vorjahresniveau. Der Anstieg ist im Wesentlichen zurückzuführen auf die Entwicklung in den Geschäftsfeldern DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Schenker Rail.

Die Investitionsstruktur wurde weiterhin dominiert von den Geschäftsfeldern im Vorstandsressort Infrastruktur und hier unverändert vor allem vom Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg. Auf sie entfielen in Summe 77 % (im Vorjahr: 78 %) der Brutto-Investitionen und dabei auf das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg allein 69 % (im Vorjahr: 70 %). Die Geschäftsfelder im Vorstandsressort Personenverkehr hatten annähernd unverändert einen Anteil von 10 % (im Vorjahr: 11 %) und die Geschäftsfelder im Vorstandsressort Transport und Logistik von 9 % (im Vorjahr: 7 %).

DB-konzernweit waren die wesentlichen Schwerpunkte Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Infrastrukturbereich, Bahnhofsmo-  
dernisierungen sowie die weitere Verjüngung unseres Fahrzeugparks im Schienen-  
und Busverkehr. Ferner haben wir in die Weiterentwicklung unserer Logistiknetze  
investiert.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr bildeten Investitionen in Fahrzeuge wieder den Schwerpunkt der Investitionstätigkeit. Sie betrafen im Wesentlichen den Abschluss des Redesigns der ICE-1-Flotte und den Beginn der Ausrüstung von Mehrsystemzügen (ICE 3 M und Thalys) mit ETCS für den Einsatz in Frankreich und in Belgien. Darüber hinaus erfolgten Investitionen in die Infrastruktur der Instandhaltungs-  
werke, insbesondere durch Fortführung der Projekte Ertüchtigung des ICE-Werks  
Frankfurt-Griesheim, Neubau Werk Leipzig und Anpassung des ICE-Werks Köln  
Betriebsbahnhof.



Auch im Geschäftsfeld DB Bahn Regio lag der Fokus der Investitionen im Bereich der Fahrzeuge. Die Schwerpunkte lagen in der Beschaffung für die gewonnenen Vergabeverfahren Nürnberger Dieselnetze, E-Netz Augsburg, München-Passau und E-Netz Würzburg, für die Taunusstrecke sowie für das Netz Schleswig-Holstein Ost. Darüber hinaus wurden Fahrzeugbeschaffungen für die S-Bahn Hannover und für die S-Bahn Nürnberg getätigt. Zudem haben wir in die Werkstätten investiert. Schwerpunkte waren hier der Neubau von Werkstattanlagen inklusive Fahrzeugreinigung für die Standorte Heilbronn und Tübingen, die Erstellung von Fahrzeugreinigungsanlagen in Erfurt und Halle sowie die Fertigstellung der Werkstattumbauten in Dresden, Frankfurt und Kempten.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr hat vor allem Busbeschaffungen durchgeführt. Die Investitionen bei den S-Bahnen lagen gegenüber den Vorjahren auf einem vergleichsweise niedrigen Niveau. Der wesentliche Grund hierfür liegt in abgeschlossenen Beschaffungs- und Modernisierungsprogrammen der S-Bahn-Flotte.

Die Investitionsschwerpunkte im Geschäftsfeld DB Schenker Rail lagen erneut bei elektrischen Lokomotiven – sowohl für die Fortsetzung des mehrjährigen Modernisierungsprogramms als auch für den weiteren Ausbau unseres internationalen Geschäfts – und bei unserem Güterwagenpark.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics haben wir den überwiegenden Anteil unserer Investitionen in Europa getätigt. Die größten Einzelprojekte sind der Luftfracht-Hub am Flughafen Frankfurt, die neue Speditionsanlage in Salzburg und die Projekte zur Implementierung neuer operativer IT-Systeme sowohl in der Luft-/Seefracht als auch im Landverkehr.

Innerhalb des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen tätigte DB Fuhrpark Ersatzinvestitionen für Straßenfahrzeuge und DB Systel Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen in Hard- und Software.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg waren Maßnahmen zur Stärkung der Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes insbesondere durch die verschiedenen Programme für Oberbau, Tunnel, GSM-R und ESTW sowie das Lärmsanierungsprogramm wesentlicher Schwerpunkt. Zusätzlich standen Großprojekte wie Nürnberg-Erfurt, Erfurt-Halle/Leipzig, Leipzig-Dresden, Karlsruhe-Basel, City-Tunnel Leipzig, Augsburg-Olching, Saarbrücken-Ludwigshafen und die Flughafenbindung Berlin-Schönefeld BBI im Vordergrund.

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe dominierten die Abschluss- und Erweiterungsarbeiten am Hauptbahnhof Berlin/Bügelbauten, die Flughafenbindung Berlin-Schönefeld BBI, der City-Tunnel Leipzig, verschiedene Brandschutzmaßnahmen sowie die weitere Modernisierung in der Fläche (unter anderem »Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen«).


Der Schwerpunkt der Investitionen im Geschäftsfeld DB Netze Energie lag in der bundesweiten Erneuerung von Unterwerken, im Bereich des 110-kV-Bahnstromleitungsnetzes sowie im Bau von Umrichterwerken.

## Bilanz


Bilanzstruktur IN %	31.12.2008	31.12.2007
<b>Struktur der Aktivseite</b>		
Langfristige Vermögenswerte	87,9	86,6
Kurzfristige Vermögenswerte	12,1	13,4
Bilanzsumme	100,0	100,0
<b>Struktur der Passivseite</b>		
Eigenkapital	25,2	22,6
Langfristiges Fremdkapital	48,1	52,8
Kurzfristiges Fremdkapital	26,7	24,6
Bilanzsumme	100,0	100,0

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2008 leicht um 336 Mio. € beziehungsweise 0,7 % auf 48.193 Mio. € zurückgegangen (per 31. Dezember 2007: 48.529 Mio. €).

Die langfristigen Vermögenswerte lagen mit 42.353 Mio. € leicht um 0,7 % beziehungsweise 307 Mio. € oberhalb des Vorjahresendwerts (per 31. Dezember 2007: 42.046 Mio. €). Das Sachanlagevermögen blieb dabei mit 38.066 Mio. € auf dem Niveau des Vorjahresendes (per 31. Dezember 2007: 38.069 Mio. €). Maßgeblich für den Anstieg war die Entwicklung bei den immateriellen Vermögenswerten (+124 Mio. €) infolge der Übernahme von immateriellen Vermögenswerten und Firmenwerten aus Akquisitionen und bei den Anteilen an at Equity bilanzierten Unternehmen (+124 Mio. €) infolge des Zugangs von Gesellschaften und der Fortschreibung des anteiligen Eigenkapitals.

Gegenläufig gingen die kurzfristigen Vermögenswerte per 31. Dezember 2008 um 9,9 % beziehungsweise 643 Mio. € auf 5.840 Mio. € zurück (per 31. Dezember 2007: 6.483 Mio. €). Ursächlich hierfür war der Rückgang im Bestand an flüssigen Mitteln (- 670 Mio. €) infolge der Rückführung der Finanzschulden  und der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (-127 Mio. €) infolge insbesondere eines Rückgangs im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics.

Strukturell ergab sich daraus eine leichte Verschiebung in Richtung der langfristigen Vermögenswerte.

Auf der Passivseite betrafen die maßgeblichen Veränderungen im Berichtsjahr das Eigenkapital sowie die Finanzschulden. Das Eigenkapital stieg im Wesentlichen ergebnisbedingt um 11,0 % beziehungsweise 1.202 Mio. € auf 12.155 Mio. € (per 31. Dezember 2007: 10.953 Mio. €). Entsprechend erhöhte sich auch die Eigenkapitalquote weiter auf 25,2 %. Die langfristigen Finanzschulden gingen per 31. Dezember 2008 deutlich um 13,2 % beziehungsweise 2.145 Mio. € zurück. Gegenläufig erhöhten sich die kurzfristigen Finanzschulden um 51,0 % beziehungsweise 936 Mio. €. Insgesamt waren die Finanzschulden  allerdings deutlich rückläufig.

 Siehe Seite 91

 Siehe Seite 91

In der Struktur des Fremdkapitals – einschließlich der hier ausgewiesenen Zinslosen Darlehen des Bundes aus der Infrastrukturfinanzierung – ist der Anteil des langfristigen Fremdkapitals an der Bilanzsumme per 31. Dezember 2008 dementsprechend zurückgegangen. Gegenläufig ist der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals per 31. Dezember 2008 leicht angestiegen.

## STRATEGIE

- /// DB-KONZERN ALS DAS WELTWEIT FÜHRENDE MOBILITÄTS- UND LOGISTIKUNTERNEHMEN
- /// ERHALT UND AUSBAU FÜHRENDER MARKTPPOSITIONEN IN ALLEN RELEVANTEN MÄRKTEN
- /// SYSTEMATISCHE WEITERENTWICKLUNG DES SCHIENENGESCHÄFTS UND DER LOGISTIKKOMPETENZ

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 vollzo-

gen und damit unsere Position im europäischen Markt deutlich gestärkt. Wir haben es bereits heute geschafft, führende Marktpositionen in allen relevanten Verkehrsegmenten 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 CO<sub>2</sub>- und energieeffiziente Transport- und Mobilitätslösungen in Zukunft deutlich erhöhen. Aufgrund der besseren CO<sub>2</sub>- 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 konzern-

übergreifende 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 Schienennetze 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 CO<sub>2</sub>-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 .

 Siehe Kapitel »Nachhaltigkeit«  
Seite 105 ff.

### 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.

➡ Siehe Seite 48

➡ [www.railteam.eu](http://www.railteam.eu)



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 Netzwerkeleistung 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 Schienengüterverkehrsmarktes 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, Sicherheits-services 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 Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgerichteten Angebot einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb zu ermöglichen und so die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene zu steigern. Die Leistungsangebote und die dazugehörigen Preissysteme zur Nutzung der Infrastruktur sind diskriminierungsfrei ausgestaltet.

Für die nachhaltige Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität und einer zielgerichteten Weiterentwicklung des Schienennetzes in Deutschland 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 Jahr 2008 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 Eisenbahnverkehrsunternehmen 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

- /// KONZERNWEIT SENKUNG DER CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN BIS 2020 UM 20% GEPLANT
- /// ERSTMALS KONZERNWEITE KOHLENDIOXID-EMISSIONSBILANZ VORGELEGT
- /// TARIFABSCHLÜSSE MIT TRANSNET, GDBA UND GDL ERZIELT UND NEUE ENTGELT-STRUKTUR VEREINBART

Globalisierung, Klimawandel und Ressourcenverknappung, Deregulierung und demografischer Wandel sind die zentralen Herausforderungen, auf die sich der DB-Konzern einstellt. Unsere Unternehmensstrategie orientiert sich deshalb an Kriterien für eine nachhaltige Unternehmensentwicklung. Bereits heute bieten wir eine Vielzahl umweltfreundlicher Produkte an, die sich an den Anforderungen unserer Kunden orientieren und wirtschaftlich sinnvoll sind. Unser Angebot nachhaltiger Produkte wollen wir weiter ausbauen. Die Gestaltung einer zukunftsfähigen Mobilität und Logistik ist ein wesentlicher Beitrag zu einer nachhaltigen gesellschaftlichen Entwicklung. Daneben nehmen wir aber auch unsere unternehmerische Sozialverantwortung umfassend wahr.

Die ökologischen Anforderungen unserer Kunden im Güter- und Personenverkehr steigen an. Mit der umweltfreundlichen Schiene und der intelligenten Verknüpfung aller Verkehrsträger können wir im Vergleich zu unseren Wettbewerbern vor allem eine hohe Energie- und Klimateffizienz in der gesamten Mobilitäts- beziehungsweise Logistikkette anbieten.

Wir wollen unsere führenden Marktpositionen mit dem Angebot nachhaltiger Verkehre weiter ausbauen. Daher stecken wir uns anspruchsvolle Ziele und arbeiten kontinuierlich an ihrer Umsetzung. So steigern wir seit Jahren unsere Energieeffizienz, senken unsere Kohlendioxid- und Schadstoffemissionen und reduzieren Umweltbelastungen. Durch jährliche Reviews stellen wir unsere Aktivitäten regelmäßig auf den Prüfstand. So haben wir im Berichtsjahr begonnen, die Potenziale moderner Antriebs- und Energieversorgungstechnologien sowie regenerativer Energien – wie Geothermie – zu überprüfen. Auch die Marktchancen und das Design CO<sub>2</sub>-freier Schienenverkehrsprodukte, die wir erkennbar zu Kompensationsangeboten abgrenzen wollen, werden geprüft.

Mit unserem Nachhaltigkeitsmanagement bekennen wir uns zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens. Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit, die nicht Bestandteil des Lageberichts sind, finden Sie in unserem integrierten Nachhaltigkeitsbericht , der erstmals im Juli 2007 erschienen ist. Dieser umfasst in einer ganzheitlichen Betrachtung Umwelt- sowie Personal- und Sozialthemen. Der ausschließlich im Internet publizierte Bericht wird durch Broschüren ergänzt, die jährlich die Entwicklung der wichtigsten Kennzahlen dokumentieren.

## Mitarbeiter

Unsere wichtigste Ressource zur Umsetzung unserer Ziele sind unsere Mitarbeiter. Mit dem Beschäftigungsbündnis in Deutschland sichern Management und Arbeitnehmervertreter gemeinsam den Erhalt von Arbeitsplätzen und die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns gleichermaßen. Mit einer langfristig wirkenden Gesundheitspolitik und dem Engagement für lebenslanges Lernen rüsten wir uns für den demografischen Wandel und bieten unseren Mitarbeitern Perspektiven für die Zukunft. Die Ergebnisse der vielfältigen Initiativen tragen Erfolge. Im Arbeitgeber ranking »Top-Arbeitgeber 2008« in Deutschland kamen wir auf Platz 9 von insgesamt mehr als 100 Firmen. Bewertet wurden dabei unter anderem Jobsicherheit, Vergütung, Work-Life-Balance, Entwicklungsmöglichkeiten, Unternehmenskultur und Unternehmensimage.

Mitarbeiter VZP IN TSD.

2008	240
2007	237
2006	229

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern IN VZP PER 31.12.	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	14.603	15.011	- 408	- 2,7
DB Bahn Regio	25.084	24.781	+ 303	+ 1,2
DB Bahn Stadtverkehr	12.259	12.221	+ 38	+ 0,3
DB Schenker Rail	29.242	28.067	+ 1.175	+ 4,2
DB Schenker Logistics	62.074	59.605	+ 2.469	+ 4,1
DB Dienstleistungen	24.911	26.808	- 1.897	- 7,1
DB Netze Fahrweg	40.974	39.780	+ 1.194	+ 3,0
DB Netze Personenbahnhöfe	4.509	4.537	- 28	- 0,6
DB Netze Energie	1.556	1.611	- 55	- 3,4
Sonstige	25.030	24.657	+ 373	+ 1,5
<b>DB-Konzern</b>	<b>240.242</b>	<b>237.078</b>	<b>+ 3.164</b>	<b>+ 1,3</b>
- Effekte aus wesentlichen Akquisitionen	2.853	0	+ 2.853	-
<b>DB-Konzern - vergleichbar</b>	<b>237.389</b>	<b>237.078</b>	<b>+ 311</b>	<b>+ 0,1</b>

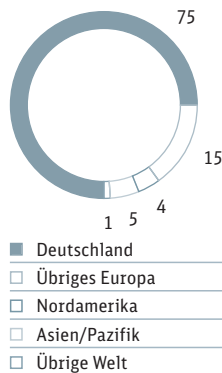
Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des DB-Konzerns auf Basis von Vollzeitpersonen (VZP) berechnet, um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet. Per 31. Dezember 2008 ist die Zahl der Mitarbeiter gegenüber dem Vorjahresende leicht angestiegen. Dies ist insbesondere zurückzuführen auf die Akquisitionen der Transfesa mit rund 500 Mitarbeitern im Geschäftsfeld DB Schenker Rail, der DB Regio (UK) mit rund 800 Mitarbeitern im Geschäftsfeld DB Bahn Regio und der Romtrans mit rund 1.300 Mitarbeitern im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics. Auf vergleichbarer Basis lag die Zahl der Mitarbeiter per 31. Dezember 2008 auf dem Niveau des Vorjahresendes.

Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands hat sich weiter erhöht und liegt nun bei 25 % (im Vorjahr: 23 %).

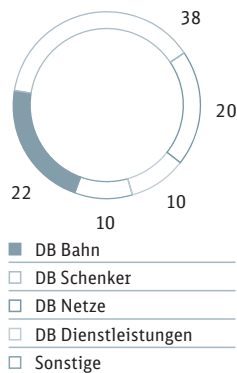


### MITARBEITERSTRUKTUR (PER 31.12.2008)

Nach Regionen IN %



Nach Bereichen IN %



Nach Geschäftsfeldern IN %	31.12. 2008	31.12. 2007
DB Bahn Fernverkehr	6,1	6,3
DB Bahn Regio	10,4	10,5
DB Bahn Stadtverkehr	5,1	5,2
DB Schenker Rail	12,2	11,8
DB Schenker Logistics	25,8	25,1
DB Dienstleistungen	10,4	11,3
DB Netze Fahrweg	17,1	16,8
DB Netze Personenbahnhöfe	1,9	1,9
DB Netze Energie	0,6	0,7
Sonstige	10,4	10,4

### PERSONALSTRATEGIE UNTERSTÜTZT UNTERNEHMENSSTRATEGIE

Ziel unserer Personalarbeit ist es, die Unternehmensstrategie des DB-Konzerns zu unterstützen. Auf dem Weg zum international führenden Mobilitäts- und Logistikdienstleister kommt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine entscheidende Bedeutung zu. Unsere Personalstrategie hat deshalb folgende vier Kernbereiche: Steigerung der Identifikation unserer Mitarbeiter mit dem Konzern, Internationalisierung, Umgang mit dem demografischen Wandel sowie geschäfts- und zukunftsorientiertes Personalmanagement. In insgesamt zehn Human-Resources-Initiativen setzen wir unsere Personalstrategie um.

#### IDENTIFIKATION DER MITARBEITER

Unsere Mitarbeiter sind das Gesicht des DB-Konzerns. Mit den fünf Werten unseres Konzernleitbilds formulieren wir unser Selbstverständnis und geben zugleich ein Versprechen dazu ab, wie sich jeder einzelne Mitarbeiter verhält: kundenorientiert, wirtschaftlich, fortschrittlich, partnerschaftlich und verantwortungsvoll. Gemeinsame Werte und Ziele bilden auch die Basis für die Identifikation unserer Mitarbeiter, die den DB-Konzern nach innen und außen vertreten.

Ziel unserer Initiative »Wir sind DB« ist es, gemeinsam mit unseren Mitarbeitern eine Unternehmenskultur zu fördern, mit der sie sich identifizieren. Dazu finden zahlreiche ressortübergreifende Veranstaltungen, Workshops, Wettbewerbe und umfassende Kommunikationsmaßnahmen statt, die »Wir sind DB« mit Leben erfüllen. Um

Mitarbeiter und Führungskräfte als Repräsentanten des Unternehmens zu stärken, werben wir seit dem Berichtsjahr in unserem Arbeitgeberauftritt ausschließlich mit eigenen Gesichtern aus allen Teilen des Konzerns.

#### INTERNATIONALISIERUNG

Als weltweit führendes Mobilitäts- und Logistikunternehmen sind wir in über 130 Ländern aktiv, fast jeder vierte Mitarbeiter arbeitet inzwischen außerhalb Deutschlands. In Zukunft wird der Personalbedarf für internationale Einsätze steigen und die Entsendung von Mitarbeitern und Führungskräften ins Ausland zunehmen. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, haben wir die Initiativen »Internationales Recruiting« und »Internationale Personalentwicklung« ins Leben gerufen.

Auch die Qualifikation von Mitarbeitern in Fremdsprachen und interkultureller Kompetenz spielt eine große Rolle. Das neue Portal »DB PortaLingua« motiviert zum Sprachenlernen und schafft Transparenz über externe und interne Angebote. Zudem haben wir für die gezielte Rekrutierung qualifizierter Hochschulabsolventen unsere internationalen Austauschprogramme weiterentwickelt und Kooperationsprogramme mit renommierten Universitäten wie etwa dem Massachusetts Institute of Technology (MIT), der Georgia Tech oder der Stanford University ausgebaut.

#### DEMOGRAFISCHER WANDEL

Die Auswirkungen einer schrumpfenden und älter werdenden Bevölkerung sind bereits heute am Arbeitsmarkt und in der Belegschaftsstruktur erkennbar. Diese Entwicklung, aber auch die zunehmende Flexibilisierung der Erwerbsbiografien, stellt an die Nachwuchsgewinnung, den Erhalt von Beschäftigungsfähigkeit sowie an das systematische Gesundheits- und Qualifizierungsmanagement neue Anforderungen. Hierbei ist der eingeführte »Demografie-Monitor« eine wichtige Orientierungshilfe. Er dient konzernweit als Frühwarnsystem, um rechtzeitig Gegenmaßnahmen einzuleiten. Grundlage sind kontinuierlich erhobene Daten zur Nachfolgesicherung, Bindung, Gesundheit und Altersstruktur von zentralen Mitarbeitergruppen.

Der steigende Fachkräftemangel wird uns in den nächsten Jahren vor große Herausforderungen stellen. Umso wichtiger ist es, unsere Mitarbeiter zu binden und ihnen immer wieder berufliche Perspektiven aufzuzeigen. Die Initiative »Erfahrung DB« fördert mit Qualifizierungsprogrammen und der Neugestaltung eines lebensphasenorientierten Mitarbeitergesprächs die Beschäftigungsfähigkeit.

Im Oktober 2008 wurde die DB von der American Association of Retired Persons (AARP) als »Best Employer over 50« für eine innovative Beschäftigungspolitik gegenüber älteren Mitarbeitern ausgezeichnet.

#### Umfassende Ausbildungsangebote für junge Menschen

Im Berichtsjahr haben rund 2.800 Jugendliche ihre Ausbildung in einem von über 25 Ausbildungsberufen des DB-Konzerns begonnen. Weitere 250 Jugendliche haben darüber hinaus bei uns ein duales Studium aufgenommen. Die mehr als 60.000 Bewerbungen,



die jedes Jahr bei uns eingehen, unterstreichen die Attraktivität und hohe Qualität unserer Ausbildung. Angesichts der demografischen Entwicklung müssen wir auch in der Rekrutierung von Nachwuchskräften neue Wege gehen. Hier setzt die Initiative »Übergangsmanagement Schule und Beruf« an, die Jugendliche beim Einstieg in die Berufswelt unterstützt. Kernstück der Initiative sind unsere bundesweiten Schulkooperationen mit derzeit 120 Partnerschulen. Ziel ist es, unter anderem durch Betriebsbesichtigungen, Schülerpraktika, Bewerbertrainings, IT-Fitnesstests oder auch den regelmäßigen Austausch mit Lehrern sowohl die individuelle Berufsorientierung von Jugendlichen zu stärken als auch frühzeitig Fachkräftenachwuchs an unser Unternehmen zu binden.

Schulabgängern mit fehlender Ausbildungsreife bieten wir unsere Einstiegsqualifizierung »Chance plus« an, die seit dem Jahr 2004 durchgeführt wird. In diesem einjährigen Praktikantenprogramm werden mittlerweile jährlich rund 500 Jugendliche auf den Einstieg in das Berufsleben vorbereitet. Drei Vierteln der Absolventen gelang anschließend der Einstieg in eine reguläre Ausbildung oder direkt in eine Beschäftigung.

#### Bessere Vereinbarkeit von Beruf und Familie

Mit der Initiative »Beruf und Familie« steigern wir unsere Attraktivität als moderner Arbeitgeber im Wettbewerb um insbesondere weibliche Fach- und Führungskräfte. Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie haben wir nicht nur in unseren Führungsgrundsätzen verankert, sondern dazu auch eine freiwillige Konzernbetriebsvereinbarung abgeschlossen. So fördern wir den Wiedereinstieg nach familienbedingten Auszeiten und unterstützen Familien durch vielfältige kostenlose Serviceangebote. Dabei haben wir sowohl die Betreuung von Kindern als auch die von pflegebedürftigen Angehörigen im Blick. Zudem engagieren wir uns in externen Netzwerken, wie zum Beispiel der Impulsgruppe »Allianz für die Familie«.

Unser Familienservice unterstützt Mitarbeiter umfassend, sich besser um Kinder oder pflegebedürftige Angehörige kümmern zu können. Im Berichtsjahr haben wir einen Rahmenvertrag mit dem neuen Dienstleister ElternService AWO geschlossen. Dieser berät unsere Mitarbeiter kostenlos zu allen Fragen rund um Kinderbetreuung und Seniorenpflege und bietet individuelle Hilfe zum Beispiel bei der Vermittlung von Kita-Plätzen, Kinderfrauen oder Tagesmüttern.

#### GESCHÄFTS- UND ZUKUNFTSORIENTIERTES PERSONALMANAGEMENT

Die Entwicklung des DB-Konzerns erfordert auch eine kontinuierliche Prüfung und Weiterentwicklung von Organisationen und Prozessen durch ein umfassendes Veränderungsmanagement.

Zukunftsfähigkeit bedeutet vor allem Bildung. Über attraktive Bildungsangebote können nicht nur Qualifikation, sondern auch Engagement, Leistungsbereitschaft und die Bindung an das Unternehmen maßgeblich gesteigert werden. Mit ihrer innovativen Programm-, Dialog- und Lernarchitektur bieten DB Training und DB Akademie

individuelle und kollektive Qualifizierungsprogramme für alle Zielgruppen – von den Auszubildenden bis zu den Top-Führungskräften. Zugleich tragen sie wesentlich zur ressort- und geschäftsfeldübergreifenden Netzwerkbildung im DB-Konzern bei.

### 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. Dieses besteht aus einem Basistarifvertrag und sechs funktions-spezifischen Einzeltarifverträgen.

Ein funktionspezifischer 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 funktionspezifischen 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. Das Erhöhungsvolumen der neuen Entgeltstruktur beträgt durchschnittlich rund 9,6 %.

## Umwelt

 [www.deutschebahn.com/umwelt](http://www.deutschebahn.com/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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-Emissionen einspart.

#### **KLIMASCHUTZPROGRAMM AUF DEN GESAMTEN KONZERN AUSGEWEITET**

Mit unseren Energiespar- und Klimaschutzprogrammen haben wir seit dem Jahr 1990 die spezifischen CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>-Emissionen im Landverkehr, in der Luft- und Seefracht, der Kontraktlogistik sowie bei den betrieblichen Anlagen erfasst und berechnet. Dies ist die Grundlage für zukünftige CO<sub>2</sub>-Einsparungen – zum Beispiel durch eine intelligente Verknüpfung der Verkehrsträger oder die Verlagerung von Verkehren auf emissionsärmere Verkehrsmittel. So kombiniert DB SCHENKERSkybridge bei Transporten zwischen Asien, Europa und Nordamerika See- und Luftfracht. Die Container gelangen mit dem Schiff von Asien nach Dubai beziehungsweise Vancouver und von dort aus mit dem Flugzeug nach Europa beziehungsweise in die USA. Dies ermöglicht eine Reduzierung der Transportzeiten um 30 bis 50 % verglichen mit reiner Seefracht und eine CO<sub>2</sub>-Reduktion von bis zu 50 % verglichen mit reiner Luftfracht.

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 CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN IM SCHIENENVERKEHR WEITER REDUZIERT


Ausgewählte Kennzahlen – Schienenverkehr	2008	2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Spezifischer Primärenergieverbrauch Schienenpersonenverkehr in MJ/Pkm	1,09	1,16	- 0,07	- 6,4
Spezifischer Primärenergieverbrauch Schienengüterverkehr in MJ/tkm	0,41	0,43	- 0,02	- 4,4
Spezifische Kohlendioxidemissionen Schienenpersonenverkehr in g/Pkm	62,4	64,9	- 2,5	- 3,9
Spezifische Kohlendioxidemissionen Schienengüterverkehr in g/tkm	23,3	23,7	- 0,4	- 1,7
Emissionen von Rußpartikeln der Dieselfahrzeuge im Schienenverkehr in t	246	259	- 13	- 5,0

Die Daten für das Jahr 2008 entsprechen den per 25. Februar 2009 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

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

Der Ausstoß des Treibhausgases CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> je Tonnenkilometer. Dies sind weitere Beiträge zum Klimaschutz im Schienenverkehr, der damit seinen Umweltvorsprung weiter ausgebaut hat.

Entscheidungshilfe für den Umstieg von PKW oder Flugzeug auf die Bahn gibt unser UmweltMobilCheck , der zunehmend für die Erstellung individueller Klimabilanzen von Reisen herangezogen wird. Seit dem Berichtsjahr kann nun auch die Umweltbilanz für grenzüberschreitende Fahrten und die Verbindungen in 26 europäischen Ländern online abgerufen werden .

Als drittes Instrument zur Berechnung einer präzisen Umweltbilanz gibt es den EcoTransIT  – einen Internetrechner speziell für den Güterverkehr. Dieser vergleicht die CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen der Verkehrsträger Schiene, LKW, Binnen-, Seeschiff und Luftfracht sowie den Kombinierten Verkehr auf beliebigen europäischen Strecken.

### 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 Lärm-sanierungsprogramms 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.

 [www.dbbahn.de/  
umweltmobilcheck](http://www.dbbahn.de/umweltmobilcheck)

 [www.ecopassenger.org](http://www.ecopassenger.org)

 [www.ecotransit.org](http://www.ecotransit.org)

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.

Auch für die Erprobung innovativer lärmindernder Maßnahmen am Fahrweg wurde im Berichtsjahr der Startschuss gegeben. Dazu zählen niedrige Schallschutzwände aus Gabionen (gefüllten Drahtkörben), gedämpfte Schwellen und Schienen sowie Unterschottermatten zur Reduktion von Erschütterungen. Verläuft die Erprobung dieser Maßnahmen erfolgreich, sollen sie in das Portfolio des Lärmsanierungsprogramms des Bundes aufgenommen und deutschlandweit eingesetzt werden.

#### SAUBERE DIESELTECHNOLOGIE 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.

Im Sommer 2008 nahm eine der weltweit saubersten Diesellokomotiven als Erprobungsträger im Rangierbahnhof Kornwestheim den Betrieb auf. Das Projekt unter der Kurzbezeichnung LOCEX (Locomotive with Clean Exhaust) ist auf zwei Jahre angelegt. Im Rahmen dieses Projekts wurde eine Rangierlok der BR 294 mit der Kombination aus einem SCR (Selective Catalytic Reduction)-Katalysator zur Entfernung von Stickoxiden aus dem Abgas und einem Partikelfilter ausgerüstet. Die Vorgaben der erst ab dem Jahr 2012 gültigen Abgasgrenzwertstufe IIIB wurden bei den ersten Prüfungen bereits unterschritten. Die Erkenntnisse zu Funktionalität, Zuverlässigkeit und Bahnfestigkeit dienen der weiteren Verbesserung einer sauberen Dieseltraktion.

In Fahrzeugen des Nahverkehrs erproben wir gemeinsam mit der Bahnindustrie den Einsatz von Partikelfiltern. Hier werden Erfahrungen im täglichen Betrieb gesammelt.

## 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 (BBAG) 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 und prüft und erprobt technische Projekte auf ihre 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- und Lärmminderungs-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 haben wir 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 MODERNISIERUNG DER SCHIENENINFRASTRUKTUR

Zu den großen Vergaben gehörten im Berichtsjahr:

- /// Bis zum Jahr 2010 wollen wir zusammen mit dem Land Nordrhein-Westfalen und der Stadt Essen den dortigen Hauptbahnhof modernisieren. Das Investitionsvolumen wird voraussichtlich bei 57 Mio. € liegen.
- /// Mit der Erneuerung/dem Umbau des Bahnhofs Berlin Ostkreuz verbessern sich für unsere Kunden Reisekomfort und Service in erheblichem Maße. Die Grunderneuerung des Bahnhofs findet bei uneingeschränktem Betrieb statt. Im Berichtsjahr wurden bereits 30 Mio. € in die Errichtung von Gleisanlagen und Bahnsteigbrücken investiert. Das Gesamtvolumen bis zum Jahr 2016 wird voraussichtlich rund 300 Mio. € betragen.
- /// Die rund 500 km lange Aus- und Neubaustrecke zwischen Nürnberg-Erfurt-Leipzig/Halle bildet künftig das Kernstück der Hochleistungsstrecke von München nach Berlin. Auf der VDE 8.1/8.2 werden 25 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 56 km vergeben. Die großen Tunnel mit über 6 km Länge wie der Blessberg-tunnel, der Finnetunnel und der Bibratunnel wurden im Berichtsjahr vergeben.
- /// Die Eisenbahnachse von Paris über Straßburg und Stuttgart nach Bratislava beziehungsweise Budapest ist eines der aktuellen Projekte, die die TEN-Leitlinie aufweist. Ein wichtiges Teilstück dieser Eisenbahnachse bildet die POS (Paris-Ostfrankreich-Südwestdeutschland) und darunter die POS Süd (Teilstück von Kehl bis Appenweier). Die derzeit bestehende eingleisige Rheinbrücke wird durch eine neue zweigleisige Zweifeldbrücke ersetzt.

#### WEITERE MODERNISIERUNG DER FAHRZEUGFLOTTE

Zu den großen Vergaben zur Modernisierung unserer Fahrzeugflotte gehörten im Berichtsjahr:

- /// Wir planen den Ersatz für unsere EC/IC-Flotte als gemeinsame Plattform mit dem Nachfolger für unsere ICE-1/2-Triebzüge. Vorgesehen ist die Beschaffung von bis zu 300 Triebzügen mit bis zu 200.000 Sitzplätzen für den nationalen und europäischen Einsatz mit Maximalgeschwindigkeiten von 230 bis 250 km/h (optional 280 km/h). Der Auslieferungszeitraum erstreckt sich über mindestens 14 Jahre, beginnend im Jahr 2014. Die Verdingungsunterlagen wurden im Juli 2008 an die potenziellen Bieter versendet.
- /// Für den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr haben wir 15 ICE-3-Triebzüge mit einem Auftragswert in Höhe von rund 500 Mio. € bestellt. Im Dezember 2011 sollen die ersten Fahrzeuge in Betrieb gehen.

- /// Für den Schienengüterverkehr haben wir 130 dieselbetriebene Rangierloks mit einem Auftragswert von rund 250 Mio. € bestellt. Die mittelschweren Rangierlokomotiven sollen in den Jahren 2010 bis 2012 in Betrieb gehen. Die Lokomotive soll als BR 260 für den leichten Streckendienst und die Zugbildung eingesetzt werden. Sie löst die Lokomotiven der BR 291 und 295 ab.
- /// Bei der S-Bahn Stuttgart werden 83 moderne Elektrotriebwagen vor allem die Altfahrzeuge der BR 420 ersetzen. Der Vertragsabschluss ist für Anfang 2009 vorgesehen, die Vorentscheidung zur Vergabe fiel noch im Berichtsjahr.
- /// Unter dem Arbeitstitel »VT neu« konnte Anfang des Berichtsjahres ein Rahmenvertrag über 180 dieselbetriebene Regio-Fahrzeuge abgeschlossen werden. Die Laufzeit dieses Rahmenvertrags ist bis zum Jahr 2012 angesetzt.
- /// Unter dem Arbeitstitel »Neue Reisezugwagen-Plattform« wurde ein Rahmenvertrag über bis zu 800 Doppelstockfahrzeuge, teilweise mit elektrischem Antrieb, abgeschlossen. Der Vertrag läuft bis zum Jahr 2020.
- /// Aus dem Rahmenvertrag der ET-Plattform wurden 34 elektrische Triebfahrzeuge der BR 442 abgerufen.
- /// Im Berichtsjahr wurden 68 Fahrzeuge für den Regionalverkehr von verschiedenen Herstellern ausgeliefert. Dazu gehören 24 Fahrzeuge der BR 422 für die S-Bahn Nordrhein-Westfalen, 27 Dieseltriebwagen der BR 648 sowie 13 elektrische Triebwagen der BR 425. Bis zum Jahresende konnten auch die ersten vier Fahrzeuge der BR 440 übernommen werden. Insgesamt wurden 80 Fahrzeuge dieser Baureihe bestellt und werden in den Jahren 2009 und 2010 im Regionalverkehr in Bayern eingesetzt.

➡ Siehe Seite 74

Zudem haben wir im Berichtsjahr Fahrzeuersatzteile im Wert von 550 Mio. € beschafft. Im Rahmen der Global-Sourcing-Initiative haben wir zudem neue Lieferanten in China, Indien, Südafrika und Brasilien entwickelt und qualifiziert.

#### MASSNAHMEN IM BEREICH ELEKTROTECHNIK, TELEKOMMUNIKATION, LEIT- UND SICHERUNGSTECHNIK

Im Bereich Elektrotechnik, Telekommunikation, Leit- und Sicherheitstechnik forcieren wir kostengünstige Lösungen, um Energie an die Strecke heranzubringen, den Eisenbahnverkehr zu steuern und sicher zu gestalten sowie Kommunikation und Datenaustausch zu ermöglichen.

- /// Mit den Inbetriebnahmen der Zentralschaltstellen München und Borken konnte eines der größten Beschaffungsprojekte für die DB Energie erfolgreich abgeschlossen werden. Seit dem Jahr 2003 wurden im Rahmen eines umfassenden Erneuerungsprogramms die Anlagen der Netzbetriebsführung des 15-kV-Oberleitungsnetzes sowie der Fernsteuerung der Bahnstromversorgungsanlagen komplett modernisiert und auf den neuesten Stand der Technik umgerüstet.

/// Nachdem im Jahr 2007 im Rahmen unserer ersten europaweiten Ausschreibung für eine ETCS-Ausrüstung die Auftragsvergabe für die Strecke Saarbrücken-Ludwigshafen (128 km) erfolgt war, wurde im November 2008 die Ausrüstung der Strecke Nürnberg-Ingolstadt-München (159 km) mit ETCS vergeben. Die Ausrüstung mit ETCS erfolgt parallel zur vorhandenen Zugsicherungstechnik (PZB und LZB). Die Streckenhöchstgeschwindigkeit beträgt 300 km/h.

#### FÖRDERUNG DER SICHERHEIT IM SCHIENENVERKEHR

Die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb und im Arbeitsschutz hat der Systemverbund Bahn für den DB-Konzern im Blick. So werden Standards fortgeschrieben und Zielvorgaben für die Managementsysteme verabschiedet und nachgehalten. Dabei steht die Weiterentwicklung des Sicherheitsbewusstseins als Bestandteil der Unternehmenskultur im DB-Konzern im Fokus der Maßnahmen. Vertreten in internationalen Gremien, haben wir aktiv an der Gestaltung von Entscheidungsprozessen Anteil.

Im Berichtsjahr haben wir ein Fünf-Jahres-Sicherheitsprogramm verabschiedet. Die Maßnahmen stellen sicher, dass das bisher erreichte hohe Sicherheitsniveau beibehalten und schrittweise ausgebaut wird und dass die vorhandenen Ressourcen effektiv eingesetzt werden.

## WEITERE INFORMATIONEN

- /// ZUSÄTZLICHE BUNDESMITTEL FÜR DIE INFRASTRUKTUR IN DEN JAHREN 2009–2010
- /// AUSBAU DES COMPLIANCE-BEREICHS
- /// ERWEITERUNG DER FAHRGASTRECHTE AB DEM JAHR 2009

### 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.

➡ Siehe Seite 137

### Ausbau des Compliance-Bereichs

➡ [www.deutschebahn.com/compliance](http://www.deutschebahn.com/compliance)

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.

## Einschränkungen in der Verfügbarkeit der Hochgeschwindigkeitsflotte

Nach dem Bruch einer Treibradsatzwelle bei einem ICE 3 im Juli 2008 in Köln haben wir alle Radsatzwellen der betreffenden Bauart zusätzlichen Ultraschallüberprüfungen unterzogen. Alle Untersuchungen waren ohne Befund hinsichtlich eventueller Rissbildungen. Trotzdem hat das Eisenbahn-Bundesamt stark verkürzte Untersuchungsintervalle mittels mechanisierter Ultraschallprüfung angeordnet und uns damit dazu verpflichtet, für verschiedene Radsatzwellen von Triebzügen der ICE-3-Baureihe 403/406 die Regelinspektion abhängig vom Werkstoff alle 30.000 km beziehungsweise alle 60.000 km durchzuführen. Infolgedessen war die Verfügbarkeit unserer ICE-3-Flotte danach spürbar eingeschränkt.

Bei einem ICE-T der Baureihe 411/415 mit Neigetechnik wurde im Oktober 2008 infolge einer routinemäßigen Ultraschalluntersuchung ein Riss an einer Radsatzwelle festgestellt. Daraufhin haben wir uns gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt dazu verpflichtet, den bogenschnellen Betrieb (Betrieb mit aktivierter Neigetechnik) mit ICE-T-Fahrzeugen der Baureihe 411/415 einzustellen und die Radsatzwellen in stark verkürzten Intervallen Ultraschallprüfungen zu unterziehen. Die Prüfintervalle wurden weiter reduziert, nachdem das Herstellerkonsortium des ICE-T keine belastbaren Erkenntnisse zum möglichen Rissfortschritt an den Radsatzwellen liefern konnte. Dies führte zu einer erheblich reduzierten Verfügbarkeit der ICE-T-Flotte. In Zusammenarbeit mit dem Herstellerkonsortium sowie mit Unterstützung externer Gutachter werden Versuche und Untersuchungen der ICE-T-Radsatzwellen durchgeführt, um wieder längere Prüfintervalle zu erreichen.

## Erfolgreiche Klage gegen europarechtswidriges Vergabeverfahren im französischen ÖSPV-Markt

In unseren Bemühungen um eine Öffnung des französischen ÖSPV-Markts für ausländische Unternehmen haben wir Ende des Jahres 2008 einen wichtigen Etappensieg errungen. Das Verwaltungsgericht in Bordeaux hat auf eine Klage der DB ML AG ein von der Communauté urbaine de Bordeaux – einem Gemeindeverbund, dem die Stadt Bordeaux und 26 Vorstädte angehören – durchgeführtes Vergabeverfahren für einen Auftrag zur Erbringung des dortigen Bus- und Straßenbahnverkehrs aufgehoben. Aus Sicht des Gerichts genügte die Ausschreibung nicht den Anforderungen des europäischen Rechts an ein transparentes und diskriminierungsfreies Vergabeverfahren. Die Communauté urbaine de Bordeaux hatte die beabsichtigte Auftragsvergabe nur in lokalen beziehungsweise weitgehend unbekanntem Publikationen bekannt gemacht, obwohl bei einem Auftrag dieser Größe nach Auffassung des Gerichts davon auszugehen ist, dass auch außerhalb Frankreichs ansässige Verkehrsunternehmen daran interessiert sind, ein Angebot abzugeben. Die Art der Bekanntmachung müsse geeignet sein, diese potenziellen ausländischen Anbieter zu erreichen, was auf die im vorliegenden Fall von der Stadt Bordeaux ausgewählten Publikationen gerade nicht zutrefte. Die Communauté urbaine de Bordeaux und das SNCF-Tochterunternehmen Keolis haben gegen diese verwaltungsgerichtliche Entscheidung Rechtsmittel beim französischen Conseil d'Etat eingelegt.

## Beihilfebeschwerde über Verkehrsvertrag mit Berlin und Brandenburg

Die Veolia Verkehr GmbH (Veolia, vormals Connex Regiobahn GmbH) hat im August 2003 bei der Europäischen Kommission eine Beschwerde wegen der angeblichen Gewährung rechtswidriger Beihilfen eingereicht. Gegenstand des Verfahrens ist der Abschluss eines Verkehrsvertrags zwischen der DB Regio AG und den Ländern Brandenburg und Berlin. Veolia ist der Auffassung, dass es sich bei der von der DB Regio AG erhaltenen vertraglichen Vergütung um eine Beihilfe im Sinne der europarechtlichen Vorschriften handele, da dem Abschluss dieses Vertrags kein Vergabeverfahren vorausgegangen war.

Die Kommission hat mit Beschluss vom 23. Oktober 2007 das förmliche Prüfverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet. Sowohl der Bund als auch die DB Regio AG haben in ihren Stellungnahmen ausgeführt, dass aus ihrer Sicht keine Beihilfe vorliegt. Darüber hinaus haben Dritte zu der Eröffnungsentscheidung Stellung genommen. Die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens ist ein Verfahrensschritt und greift den Ergebnissen der Kommissionsprüfung in keiner Weise vor.

## Rechtsstreit mit dem VRR

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat seit Anfang des Jahres 2007 die vertraglich mit der DB Regio NRW GmbH vereinbarten Zahlungen um insgesamt rund 119 Mio. € gekürzt. Zur Begründung führt der VRR an, seine Zahlungen seien überhöht. Daher sei der Vertrag aus Gründen des Preis- beziehungsweise Beihilferechts teil- beziehungsweise gesamtничtig. Zudem stützt sich der VRR bei den Kürzungen auf angebliche Qualitätsmängel bei der Leistungserbringung.

Die DB Regio NRW GmbH hat den VRR auf die Zahlung der einbehaltenen Mittel verklagt. Im Juni/Juli 2008 hat der VRR den Vertrag mit der DB Regio NRW GmbH aus wichtigem Grund mehrfach gekündigt: Angeblich hat die DB Regio NRW GmbH Sicherheitsdienste in den Zügen nicht wie vereinbart geleistet. Die DB Regio NRW GmbH machte daraufhin gerichtlich die Unwirksamkeit der Kündigungen geltend, da keine Vertragsverletzung vorliegt.

Am 19. Dezember 2008 hat das Verwaltungsgericht (VG) Gelsenkirchen der Klage der DB Regio NRW GmbH auf Zahlung der einbehaltenen Beträge stattgegeben und eine Teil- beziehungsweise Gesamtnichtigkeit des Vertrags verneint. Ferner hat das Verwaltungsgericht am selben Tag auf eine Feststellungsklage der DB Regio NRW GmbH hin entschieden, dass die Kündigungen unwirksam sind, der Vertrag also weiter Bestand hat. Der VRR hat gegen die Entscheidung Berufung eingelegt.

## Ermittlungen gegen Gesellschaften der Speditionsbranche

Die Europäische Kommission, das US-Justizministerium sowie die Kartellbehörden in Kanada, Südafrika, Neuseeland und der Schweiz haben im Jahr 2007 wegen des Verdachts wettbewerbsbeschränkender Absprachen im Bereich der Land-, See- und Luftfracht Ermittlungen gegen die Speditionsbranche eingeleitet. Im Zusammenhang mit diesen Ermittlungen wurden am 11. Oktober 2007 bei mehreren Speditionsunternehmen und Speditionsverbänden Hausdurchsuchungen durchgeführt, unter anderem auch in den Geschäftsräumen der Schenker AG und bei mehreren Schenker-Landesgesellschaften. An einzelne Landesgesellschaften von Schenker und BAX Global wurden daneben verschiedene behördliche Auskunftersuchen gerichtet. Im Verlauf des Jahres 2008 wurden kartellbehördliche Ermittlungen auch in Australien und Japan aufgenommen. Am 18. November 2008 hat die spanische Kartellbehörde bei mehreren Speditionsunternehmen, unter anderem auch bei unserer spanischen Tochtergesellschaft Spain-Tir, Hausdurchsuchungen vorgenommen. Wir unterstützen die zuständigen Kartellbehörden bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben. Der Sachverhalt wird aus Anlass der behördlichen Ermittlungen konzernintern umfassend untersucht und aufgeklärt. Die interne Sachverhaltsaufklärung dauert derzeit noch an. Mit einem Abschluss der kartellbehördlichen Ermittlungen ist nicht vor Ende des Jahres 2010 zu rechnen.

☛ Siehe Seite 120 f.

Im DB-Konzern werden regelmäßig kartellrechtliche Schulungen durchgeführt. Zudem haben wir unsere Aktivitäten im Bereich Compliance im Berichtsjahr deutlich intensiviert ☛.

## Erweiterung der Fahrgastrechte

Nach der Verabschiedung der EG-Verordnung 1371/2007 vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr durch den europäischen Gesetzgeber hat die Bundesregierung am 1. Oktober 2008 ein deutsches Gesetz zur Anpassung der nationalen eisenbahnrechtlichen Vorschriften an die EG-Verordnung in die Gesetzgebung eingebracht.

Die EG-Verordnung, die am 3. Dezember 2009 in Kraft tritt, gilt für den gesamten - nationalen und internationalen - Eisenbahnfern- und -nahverkehr in der EU. Hat ein Zug eine Verspätung von 60 Minuten, müssen dem Bahnkunden 25 % des Fahrpreises erstattet werden. Liegt eine Verspätung von zwei Stunden vor, sind es 50 %. Bei mehr als 60 Minuten Verspätung sind außerdem den Fahrgästen Erfrischungen im Zug oder Bahnhof anzubieten. Wird aufgrund der Verspätung eine Übernachtung erforderlich, hat der Betroffene Anspruch auf ein Hotel oder ein Taxi.

Der deutsche Gesetzentwurf hat das Ziel, die Regelungen der EG-Verordnung schon vorab im innerdeutschen Eisenbahnverkehr anzuwenden. Im Nahverkehr räumt er den Fahrgästen zusätzliche Rechte ein: Bei einer absehbaren Verspätung von 20 Minuten sieht er vor, dass der Reisende einen anderen Zug, auch einen höherwertigen Fernverkehrszug, nutzen kann. Fällt nach 23 Uhr ein Nahverkehrszug aus oder verspätet sich um eine Stunde, kann der Fahrgast ein Taxi zu seinem Zielort nehmen.

Der Bundesrat hat Ende November 2008 zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Stellung genommen, der Bundestag hat seine Beratungen im Januar 2009 aufgenommen.

## Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens

☛ [www.deutschebahn.com/wettbewerbsbericht](http://www.deutschebahn.com/wettbewerbsbericht)

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 notifizierten 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 SCHIENENNETZ FÜR DEN GÜTERVERKEHR**

Die Europäische Kommission hat Ende des Jahres 2008 einen Vorschlag für eine EG-Verordnung zur Entwicklung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen 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.

## Entwicklung eines integrierten Konzepts für Schienenverkehr in Katar

DB International erhielt Ende August 2008 von der katarischen Regierung den Auftrag zur Erarbeitung eines integrierten Eisenbahnkonzepts. Das Konzept umfasst ein geplantes Metronetz in der Hauptstadt Doha, eine Hochgeschwindigkeitsverbindung und Güterverkehrsstrecken sowie die Anbindung der Nachbarstaaten Bahrain und Saudi-Arabien. Dafür entwickeln wir für Katar ein modernes Verkehrskonzept.

## Aufbau der North-South-Line in Saudi-Arabien

DB International ist verantwortlich für das Projektmanagement für den Bau eines 550 km langen Streckenabschnitts der North-South-Railway in Saudi-Arabien und übernimmt daneben die Qualitätssicherung, die Termin- und Kostenkontrolle sowie die Baustellenlogistik. Im Dezember 2008 wurden hier die ersten Kilometer Gleis als Teststrecke gelegt. Nach einer erfolgreichen Qualitätsprüfung haben die Gleisbauarbeiten im Januar 2009 begonnen.

## Pilotprojekt für Modernisierung russischer Bahnhöfe

Die Bahnhöfe Russlands sollen einer umfangreichen Modernisierung unterzogen werden. Für mehr als 300 Bahnhöfe sind Sanierungs- und Renovierungsmaßnahmen geplant. Ein Pilotprojekt ist der größte Moskauer Bahnhof, der Kursker Bahnhof. Die DB International hatte den Auftrag für die Machbarkeitsstudie und die Erstellung eines Masterplans zur Modernisierung dieses Bahnhofs erhalten und gemeinsam mit der DB Station & Service AG den Prozess begleitet. Der Bahnhof wurde im Oktober 2008 nach der Modernisierung wieder eingeweiht.

## Initiative gegen Vandalismus und Graffiti

Die Vandalismusschäden im DB-Konzern belaufen sich pro Jahr auf eine Größenordnung von 50 Mio. €. Rund 46.000 Fälle von Vandalismus hatten wir allein im Jahr 2007 zu verzeichnen. Das entspricht im Durchschnitt mehr als 120 Vorfällen pro Tag. Aus diesem Grund haben wir im Herbst 2008 gemeinsam mit der Bundespolizei an den sechs Standorten Berlin, München, Frankfurt am Main, Bremen, Leipzig und Köln eine Initiative gegen Vandalismus, Graffiti und Scratching durchgeführt.

Die Initiative erzielte bundesweite Aufmerksamkeit der Medien und der Öffentlichkeit für die Belastungen, die jährlich durch mutwillige Sachbeschädigung und Farbschmierereien entstehen. Ziel war eine Sensibilisierung und Förderung der Verantwortungsbereitschaft unserer Kunden.

Die Sicherheitsinitiative wird im Jahr 2009 unter dem Titel »Prävention von Gewalt und Vandalismus« in Kooperation mit der Bundespolizei fortgeführt.

## RISIKOBERICHT

- /// INTEGRIERTES RISIKOMANAGEMENT SICHERT TRANSPARENZ
- /// AKTIVES RISIKOMANAGEMENT
- /// RISIKOPORTFOLIO OHNE BESTANDSGEFÄHRDENDE RISIKEN

Mit unseren Geschäftsaktivitäten 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 Eisenbahnverkehrsunternehmen 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 Marktteilnehmer 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 Marktconstellation ist es dabei nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben. Wir begegnen diesem Risiko durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente .

 Siehe Konzern-Anhang Ziffer [21]

## 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.

 Siehe Seite 124

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 fest schreibt. 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 unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese Instrumente werden im Anhang erläutert.

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 schwerwiegenden 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.

## NACHTRAGSBERICHT

- /// LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG  
FÜR DAS BESTANDSNETZ ABGESCHLOSSEN
- /// TARIFRUNDE 2009 ABGESCHLOSSEN
- /// DB AG WIRD JETZT AUCH VON FITCH GERATET

### 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 schienegebundene Logistikangebote für polnische und internationale Kunden. Zudem spielt Polen eine wichtige Rolle bei der Entwicklung von Verkehren auf den trans-europäischen 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 TRANSNET 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: 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 aus Konjunkturprogramm I 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 zusätzlichen 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.

➡ Siehe Seite 120

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

- /// ENTWICKLUNG MIT HOHER UNSICHERHEIT BEHAFTET
- /// KONJUNKTURABSCHWUNG SETZT SICH VORAUSSICHTLICH WELTWEIT FORT
- /// KAUM WACHSTUMSIMPULSE AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN ERWARTET

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.

Die im vorigen Jahr einsetzende Abschwächung der Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft dürfte sich im laufenden Jahr fortsetzen. Nachdem in den USA die Gesamtwirtschaft nur leicht zulegen konnte, wird sie im Jahr 2009 merklich sinken. Nach dem leichten Rückgang im Vorjahr ist auch für Japan im laufenden Jahr von einem verstärkten Rückgang der gesamtwirtschaftlichen Produktion auszugehen. 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.

Für den Euro-Raum geht die Mehrzahl der aktuellen Prognosen davon aus, dass das Vorjahresniveau des Bruttoinlandsprodukts merklich unterschritten wird. Dabei sind weder vom Außenhandel noch von der Inlandsnachfrage Wachstumsimpulse zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass die Anlageinvestitionen deutlich hinter dem Vorjahresniveau zurückbleiben werden. In den EU-Mitgliedsländern Mittel- und Osteuropas wird das BIP 2009 nochmals leicht zulegen können und damit weiterhin deutlich über dem EU-Durchschnitt liegen, wenngleich sich die Dynamik vor allem wegen der konjunkturellen Verlangsamung im Euro-Raum kräftig verringern dürfte.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2009 vorliegenden Prognosen eine ähnlich schwache Entwicklung erwarten wie im gesamten Euro-Raum. Auch hier wird das BIP im Jahresdurchschnitt merklich unter dem Vorjahresniveau bleiben. Der Außenhandelsbeitrag dürfte 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 bereits Ende des Jahres 2008 begonnener Beschäftigungsabbau wird zunehmen, die Verunsicherung der Verbraucher verstärken und den privaten Verbrauch belasten. Aufgrund insbesondere der sinkenden Energie- und Kraftstoffpreise wird die Inflationsrate im Jahr 2009 spürbar niedriger ausfallen als im Jahr 2008.

## 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 jetzigen Zeitpunkt weder vollständig absehbar noch quantifizierbar und 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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. Wir werden dies voraussichtlich im Rahmen unserer Zwischenberichterstattung nachholen.

Derzeit bereiten wir zudem umfangreiche Gegensteuerungsmaßnahmen vor.

Der Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit wird auch im Geschäftsjahr 2009 weiterhin im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg liegen. Aus den Programmen der Bundesregierung zur Förderung der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland erwarten wir dabei zusätzliche Bundesmittel für Infrastrukturinvestitionen.

Für die Refinanzierung von im Geschäftsjahr 2009 fällig werdenden Verbindlichkeiten mit einem Gesamtvolumen in Höhe von über 2 Mrd. € werden wir voraussichtlich die Kapitalmärkte in Anspruch nehmen. Aufgrund unserer hervorragenden Bonität und unserer aktiven Investorenpflege gehen wir aber davon aus, dass uns dies auch zukünftig zu guten Konditionen möglich sein wird.

Angesichts der gesamtwirtschaftlichen Herausforderungen, die sich zudem bisher nur begrenzt in den Preisvorstellungen von Verkäufern widerspiegeln, werden wir unsere M&A-Aktivitäten im Geschäftsjahr 2009 selektiv und fokussiert fortführen.

## 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 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.

Der DB-Konzern übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.





## BERICHT DER UNTERNEHMENSLEITUNG

Für die Aufstellung, die Vollständigkeit und die Richtigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts ist der Vorstand der Deutschen Bahn AG verantwortlich.

Der Konzernabschluss wurde unter Beachtung der Regeln des International Accounting Standards Board, London, aufgestellt. Die Vorjahreszahlen sind nach den gleichen Grundsätzen ermittelt worden. Der Konzernlagebericht steht mit dem Konzernabschluss in Einklang. Der Konzernlagebericht enthält eine Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns sowie darüber hinausgehende Erläuterungen, die nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs zu geben sind.

Die bestehenden internen Steuerungs- und Kontrollsysteme sowie der Einsatz konzernweit einheitlicher Bilanzierungs- und Bewertungsrichtlinien sollen die Ordnungsmäßigkeit und die Übereinstimmung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts gewährleisten. Die Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften, der konzerninternen Richtlinien sowie die Zuverlässigkeit und Funktionsfähigkeit der Kontrollsysteme werden kontinuierlich konzernweit geprüft.

Unser Risikomanagementsystem ist entsprechend den Anforderungen des KonTraG (Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich) darauf ausgerichtet, dass der Vorstand potenzielle Risiken frühzeitig erkennen und gegebenenfalls Gegenmaßnahmen einleiten kann.

Die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat entsprechend dem Beschluss der Hauptversammlung den unter Anwendung der International Financial Reporting Standards (IFRS) aufgestellten Konzernabschluss und den Konzernlagebericht geprüft und den unten wiedergegebenen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

In Anwesenheit des Abschlussprüfers wurden der Konzernabschluss, der Konzernlagebericht und der Prüfungsbericht im Prüfungsausschuss und in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats eingehend erörtert. Aus dem Bericht des Aufsichtsrats (Seiten 10 bis 14 dieses Geschäftsberichts) geht das Ergebnis der Prüfung durch den Aufsichtsrat hervor.

Der Vorstand

## BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

»Wir haben den von der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung 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 Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den Konzernlagebericht 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 des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. 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 Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns 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

## KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
Umsatzerlöse	(1)	33.452	31.309
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	1.872	1.945
Gesamtleistung		35.324	33.254
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	3.046	3.219
Materialaufwand	(4)	-18.544	-17.166
Personalaufwand	(5)	-10.583	-9.913
Abschreibungen	(6)	-2.723	-2.795
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-3.927	-3.704
<b>Operatives Ergebnis (EBIT)</b>		<b>2.593</b>	<b>2.895</b>
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	(8)	21	32
Zinsergebnis	(9)	-760	-908
Übriges Finanzergebnis	(10)	-47	-3
<b>Finanzergebnis</b>		<b>-786</b>	<b>-879</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>		<b>1.807</b>	<b>2.016</b>
Ertragsteuern	(11)	-486	-300
<b>Jahresergebnis</b>		<b>1.321</b>	<b>1.716</b>
Jahresergebnis anteilig zugerechnet den:			
Aktionären der Deutschen Bahn AG		1.307	1.701
anderen Gesellschaftern		14	15
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)	(12)		
unverwässert		3,04	3,96
verwässert		3,04	3,96

# KONZERN-BILANZ

## Aktiva

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>			
Sachanlagen	(13)	38.066	38.069
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	1.910	1.786
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	(15)	355	231
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(17)	63	124
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	189	166
Derivative Finanzinstrumente	(21)	78	26
Aktive latente Steuern	(16)	1.692	1.644
		<b>42.353</b>	<b>42.046</b>
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>			
Vorräte	(18)	830	784
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(17)	2	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(19)	3.373	3.500
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(19)	550	482
Forderungen aus Ertragsteuern	(20)	124	115
Derivative Finanzinstrumente	(21)	82	53
Flüssige Mittel	(22)	879	1.549
		<b>5.840</b>	<b>6.483</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>48.193</b>	<b>48.529</b>



## Passiva

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
<b>Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(23)	2.150	2.150
Rücklagen	(24)	5.086	5.320
Erwirtschaftete Ergebnisse	(25)	4.782	3.431
<b>Eigenkapital der Konzernaktionäre</b>		<b>12.018</b>	<b>10.901</b>
Anteile anderer Gesellschafter	(26)	137	52
		<b>12.155</b>	<b>10.953</b>
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>			
Finanzschulden	(27)	14.083	16.228
Übrige Verbindlichkeiten	(28)	379	400
Derivative Finanzinstrumente	(21)	180	225
Pensionsverpflichtungen	(31)	1.649	1.594
Sonstige Rückstellungen	(32)	4.273	4.368
Passive Abgrenzungen	(33)	2.438	2.660
Passive latente Steuern	(16)	159	137
		<b>23.161</b>	<b>25.612</b>
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>			
Finanzschulden	(27)	2.770	1.834
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(28)	3.608	3.725
Sonstige Verbindlichkeiten	(28)	3.386	3.299
Ertragsteuerschulden	(29)	183	153
Derivative Finanzinstrumente	(21)	145	49
Sonstige Rückstellungen	(32)	2.268	2.398
Passive Abgrenzungen	(33)	517	506
		<b>12.877</b>	<b>11.964</b>
<b>Bilanzsumme</b>		<b>48.193</b>	<b>48.529</b>

## KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
Ergebnis vor Steuern		1.807	2.016
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		2.723	2.795
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		1	3
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		- 102	- 350
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		- 256	- 655
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen		- 2	33
Zins- und Dividendenerträge		- 547	- 333
Zinsaufwendungen		1.305	1.233
Fremdwährungsergebnis		35	14
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen		- 21	- 32
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge		- 217	- 203
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		- 107	- 74
Veränderung der Verbindlichkeiten und der passiven Abgrenzungsposten		91	- 89
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel		4.710	4.358
Erhaltene Zinsen		152	81
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen		2	19
Gezahlte Zinsen		- 877	- 923
Gezahlte Ertragsteuern		- 448	- 171
<b>Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit</b>		<b>3.539</b>	<b>3.364</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		333	1.487
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		- 6.775	- 6.248
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		4.166	4.260
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen		- 202	- 167
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten		333	24
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		- 7	- 27
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel		3	271
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel		- 275	- 479
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen		0	793
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen		- 17	- 1
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>- 2.441</b>	<b>- 87</b>
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen		0	1
Gewinnausschüttungen an Minderheitengeschafter		- 15	- 12
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		- 121	- 72
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen		0	594
Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen		- 1.165	- 1.644
Einzahlungen aus der Aufnahme Zinsloser Darlehen des Bundes		90	88
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		- 264	- 311
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper		26	51
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper		- 306	- 788
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>- 1.755</b>	<b>- 2.093</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel</b>		<b>- 657</b>	<b>1.184</b>
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	(22)	1.549	295
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel		3	15
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		- 16	55
<b>Flüssige Mittel am Ende der Periode</b>	(22)	<b>879</b>	<b>1.549</b>

## KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

IN MIO. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen					Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Konzernaktionäre	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital	
		Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbeurteilung Wertpapiere	Marktbeurteilung Cashflow-Hedges <sup>1)</sup>	Sonstige Veränderungen					Summe Rücklagen
Stand am 01.01.2008	2.150	5.310	- 58	0	65	3	5.320	3.431	10.901	52	10.953
+ Kapitaleinzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Kapitalherabsetzung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Minderung Kapitalrücklagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	- 15	- 15
+/- Währungsänderungen	0	0	- 61	0	0	0	- 61	0	- 61	2	- 59
+/- Übrige Veränderungen	0	0	0	- 5	- 169	1	- 173	44	- 129	84	- 45
+/- Jahresergebnis	0	0	0	0	0	0	0	1.307	1.307	14	1.321
<b>Stand am 31.12.2008</b>	<b>2.150</b>	<b>5.310</b>	<b>- 119</b>	<b>- 5</b>	<b>- 104</b>	<b>4</b>	<b>5.086</b>	<b>4.782</b>	<b>12.018</b>	<b>137</b>	<b>12.155</b>

IN MIO. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen					Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Konzernaktionäre	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital	
		Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbeurteilung Wertpapiere	Marktbeurteilung Cashflow-Hedges <sup>1)</sup>	Sonstige Veränderungen					Summe Rücklagen
Stand am 01.01.2007	2.150	5.310	- 20	0	- 26	1	5.265	1.743	9.158	56	9.214
+ Kapitaleinzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
- Kapitalherabsetzung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Minderung Kapitalrücklagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	- 12	- 12
+/- Währungsänderungen	0	0	- 38	0	0	0	- 38	0	- 38	1	- 37
+/- Übrige Veränderungen	0	0	0	0	91	2	93	- 13	80	- 9	71
+/- Jahresergebnis	0	0	0	0	0	0	0	1.701	1.701	15	1.716
<b>Stand am 31.12.2007</b>	<b>2.150</b>	<b>5.310</b>	<b>- 58</b>	<b>0</b>	<b>65</b>	<b>3</b>	<b>5.320</b>	<b>3.431</b>	<b>10.901</b>	<b>52</b>	<b>10.953</b>

<sup>1)</sup> Eigenkapitalposition enthält latente Steuern

## KONZERN-ANHANG

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	DB Bahn Fernverkehr		DB Bahn Regio		DB Bahn Stadtverkehr		DB Schenker Rail		DB Schenker Logistics	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007 <sup>6)</sup>	2008	2007 <sup>6)</sup>
<b>Segmenterlöse</b>										
externe Umsatzerlöse	3.523	3.265	6.687	6.532	1.962	1.879	4.654	3.905	14.680	14.022
interne Umsatzerlöse	129	133	82	82	24	23	297	309	52	73
Umsatzerlöse gesamt	3.652	3.398	6.769	6.614	1.986	1.902	4.951	4.214	14.732	14.095
externe übrige Segmenterlöse	154	139	214	103	70	64	289	122	125	115
interne übrige Segmenterlöse	57	65	61	59	51	60	55	37	5	4
Summe Segmenterlöse	3.863	3.602	7.044	6.776	2.107	2.026	5.295	4.373	14.862	14.214
<b>Segmentergebnis (EBIT)</b>	306	186	825	563	205	197	301	354	381	437
Bereinigtes Segmentergebnis (EBIT bereinigt <sup>5)</sup> )	306	186	857	830	205	197	307	357	381	421
EBITDA	678	554	1.250	965	352	345	554	584	551	606
EBITDA bereinigt <sup>5)</sup>	678	554	1.282	1.232	352	345	560	587	551	590
Zinsergebnis										
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	-1	0	-3	3	-1	1	14	20	2	3
Übriges Finanzergebnis										
Ergebnis vor Ertragsteuern										
Ertragsteuern										
Jahresergebnis										
<b>Segmentvermögen<sup>1), 4)</sup></b>	2.954	3.238	5.037	4.849	1.336	1.404	4.011	3.781	5.226	5.066
Anteile an At-Equity-Beteiligungen <sup>1)</sup>	0	0	16	4	2	3	95	41	10	10
Gesamtvermögen <sup>1)</sup>	2.954	3.238	5.053	4.853	1.338	1.407	4.106	3.822	5.236	5.076
davon Goodwill	(0)	(0)	(16)	(1)	(5)	(5)	(320)	(294)	(964)	(918)
Segmentverschulden <sup>1), 4)</sup>	901	960	1.892	1.810	420	447	1.411	1.442	2.343	2.456
Segmentgesamtinvestitionen	80	126	635	459	132	122	557	813	323	381
Anlagenzugänge aus										
Unternehmenserwerben	0	0	169	0	0	15	206	621	92	151
Anlagenzugänge aus Brutto-Investitionen	80	126	466	459	132	107	351	192	231	230
Erhaltene Investitionszuschüsse	-1	-7	-28	-64	-12	-12	-1	-6	0	0
Netto-Investitionen	79	119	438	395	120	95	350	186	231	230
Planmäßige Abschreibungen <sup>2)</sup>	361	366	409	397	147	147	255	227	170	169
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen <sup>2)</sup>	11	2	16	5	0	1	-2	3	0	0
Sonstige nicht zahlungswirksame Aufwendungen <sup>2)</sup>	2	1	11	4	4	5	8	1	80	30
Sonstige nicht zahlungswirksame Erträge <sup>2)</sup>	14	14	63	27	16	14	9	16	16	0
Mitarbeiter <sup>3)</sup>	14.603	15.011	25.084	24.781	12.259	12.221	29.242	28.067	62.074	59.605

<sup>1)</sup> Das Segmentvermögen, die Anteile an assoziierten Unternehmen und die Segmentverbindlichkeiten werden stichtagsbezogen angegeben, die übrigen Positionen werden zeitraumbezogen ausgewiesen.

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

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

Segmentinformationen nach Regionen für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Inland	
	2008	2007
Segmenterlöse mit Dritten	24.180	23.598
davon Umsatzerlöse	(21.400)	(20.464)
Segmentvermögen	40.695	41.781
Netto-Investitionen	2.425	1.985

	DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe		DB Dienstleistungen		Beteiligungen/Sonstige		Konsolidierung		Ingesamt	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007 <sup>6)</sup>	2008	2007 <sup>6)</sup>	2008	2007
	725	617	344	328	112	99	765	662	0	0	<b>33.452</b>	<b>31.309</b>
	3.650	3.720	648	633	1.185	1.203	2.227	2.228	- 8.294	- 8.404	<b>0</b>	<b>0</b>
	4.375	4.337	992	961	1.297	1.302	2.992	2.890	- 8.294	- 8.404	<b>33.452</b>	<b>31.309</b>
	989	864	237	118	261	225	707	1.469	0	0	<b>3.046</b>	<b>3.219</b>
	187	188	24	21	1.457	1.665	1.578	1.478	- 3.475	- 3.577	<b>0</b>	<b>0</b>
	5.551	5.389	1.253	1.100	3.015	3.192	5.277	5.837	- 11.769	- 11.981	<b>36.498</b>	<b>34.528</b>
	670	543	262	185	131	145	- 313	314	- 175	- 29	<b>2.593</b>	<b>2.895</b>
	670	592	210	186	131	145	- 490	- 511	- 94	- 33	<b>2.483</b>	<b>2.370</b>
	1.604	1.554	394	319	316	346	- 178	478	- 205	- 61	<b>5.316</b>	<b>5.690</b>
	1.604	1.556	342	320	316	346	- 355	- 352	- 124	- 65	<b>5.206</b>	<b>5.113</b>
											<b>- 760</b>	<b>- 908</b>
	0	0	0	0	1	2	9	3	0	0	<b>21</b>	<b>32</b>
											<b>- 47</b>	<b>- 3</b>
											<b>1.807</b>	<b>2.016</b>
											<b>- 486</b>	<b>- 300</b>
											<b>1.321</b>	<b>1.716</b>
	22.099	22.293	3.249	3.623	1.276	1.273	3.277	4.233	- 627	- 1.462	<b>47.838</b>	<b>48.298</b>
	1	0	0	0	0	8	231	165	0	0	<b>355</b>	<b>231</b>
	22.100	22.293	3.249	3.623	1.276	1.281	3.508	4.398	- 627	- 1.462	<b>48.193</b>	<b>48.529</b>
	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(13)	(12)	(0)	(0)	<b>(1.318)</b>	<b>(1.230)</b>
	2.926	2.809	341	448	684	949	6.795	7.281	18.325	18.974	<b>36.038</b>	<b>37.576</b>
	4.648	4.433	456	350	302	281	208	219	- 95	- 77	<b>7.246</b>	<b>7.107</b>
	0	0	0	0	13	0	1	0	0	0	<b>481</b>	<b>787</b>
	4.648	4.433	456	350	289	281	207	219	- 95	- 77	<b>6.765</b>	<b>6.320</b>
	- 3.624	- 3.839	- 386	- 255	- 2	- 1	- 112	- 76	0	0	<b>- 4.166</b>	<b>- 4.260</b>
	1.024	594	70	95	287	280	95	143	- 95	- 77	<b>2.599</b>	<b>2.060</b>
	959	990	130	133	182	200	133	157	- 30	- 32	<b>2.716</b>	<b>2.754</b>
	- 25	21	2	1	3	1	2	7	0	0	<b>7</b>	<b>41</b>
	22	42	13	9	3	1	18	18	35	0	<b>196</b>	<b>111</b>
	121	134	38	21	28	17	108	71	0	0	<b>413</b>	<b>314</b>
	40.974	39.780	4.509	4.537	24.911	26.808	26.586	26.268	0	0	<b>240.242</b>	<b>237.078</b>

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

<sup>5)</sup> Die Bereinigung betrifft die Erträge beziehungsweise Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten sowie wesentliche Sondersachverhalte.

<sup>6)</sup> Aufgrund der geänderten Zuordnung in der Segmentberichterstattung im Berichtszeitraum wurde der Vorjahresbetrag angepasst.

	Übriges Europa		Nordamerika		Asien / Pazifik		Übrige Welt		Überleitung		Ingesamt	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
	8.106	6.783	1.885	1.838	1.894	1.976	433	333	0	0	<b>36.498</b>	<b>34.528</b>
	(7.852)	(6.719)	(1.884)	(1.827)	(1.885)	(1.967)	(431)	(332)	(0)	(0)	<b>(33.452)</b>	<b>(31.309)</b>
	4.143	3.231	541	561	1.269	1.370	155	120	1.035	1.235	<b>47.838</b>	<b>48.298</b>
	236	115	10	9	20	22	3	6	- 95	- 77	<b>2.599</b>	<b>2.060</b>

## Grundlagen und Methoden

### Grundlegende Informationen

Die Deutsche Bahn AG (nachfolgend als »DB AG« bezeichnet) sowie ihre Tochtergesellschaften (zusammen nachfolgend als »DB-Konzern« bezeichnet) erbringen Dienstleistungen in den Bereichen Personenverkehr, Transport und Logistik und betreiben eine umfangreiche Eisenbahninfrastruktur, die auch konzernfremden Nutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung steht. Während die Geschäftsaktivitäten im Personenverkehr maßgeblich im Heimatmarkt Deutschland stattfinden, sind die Geschäftsaktivitäten im Bereich Transport und Logistik weltweit aufgestellt.

Im Geschäftsjahr 2008 hat der DB-Konzern 99,3 % der Anteile an dem rumänischen Speditionsunternehmen S.C. Romtrans S.A., Rumänien, alle Anteile an der Waggonbau Niesky GmbH (jetzt: DB Waggonbau Niesky GmbH), 55,1 % der Anteile an der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales (nachfolgend »Transfesa«), Madrid/Spanien, sowie 100 % der Anteile an dem britischen Eisenbahnunternehmen Laing Rail Ltd., London/UK (jetzt: DB Regio (UK) Ltd., London/UK), erworben.

Die DB AG, Potsdamer Platz 2, 10785 Berlin, ist eine Aktiengesellschaft, deren Anteile vollständig von der Bundesrepublik Deutschland (nachfolgend auch als »Bund« bezeichnet) gehalten werden. Im Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg wird die Gesellschaft unter der Nummer HRB 50000 geführt. Der DB-Konzern hat Wertpapiere i. S. d. § 2 Abs. 1 Satz 1 des Wertpapierhandelsgesetzes (WpHG) emittiert, die an organisierten Märkten gemäß § 2 Abs. 5 WpHG gehandelt werden.

Dieser Konzernabschluss wurde durch den Vorstand erstellt und wird dem Aufsichtsrat für die Aufsichtsratsitzung am 27. März 2009 übergeben.

### Grundlagen der Abschlusserstellung

Der Konzernabschluss wird auf der Grundlage des § 315 a HGB und in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie von der EU verabschiedet worden sind, und deren Auslegung durch das International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Die Rechnungslegungsnormen

wurden über die gesamte Berichtsperiode hinweg und unverändert zum Vorjahr stetig angewendet.

Das Geschäftsjahr der DB AG und ihrer einbezogenen Tochtergesellschaften entspricht dem Kalenderjahr. Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Alle Beträge werden, soweit nicht anders angegeben, in Millionen Euro (Mio. €) ausgewiesen.

#### a) Standards, Überarbeitungen von Standards und

Interpretationen, die erstmalig verbindlich für Berichts-

perioden ab dem 1. Januar 2008 anzuwenden sind

Im Berichtsjahr werden im DB-Konzernabschluss alle neuen und überarbeiteten Standards und Interpretationen berücksichtigt, die erstmalig verbindlich ab dem 1. Januar 2008 anzuwenden sind, darüber hinaus Relevanz für den DB-Konzern besitzen und nicht bereits in Vorperioden vorzeitig angewendet wurden. Die Änderungen der Standards wurden entsprechend den Übergangsvorschriften berücksichtigt. Die erstmalige Anwendung dieser neuen Regelungen hat zu keinen materiellen Auswirkungen auf den Konzernabschluss geführt. Es handelt sich um:

/// IAS 39 und IFRS 7: Umgliederung finanzieller Vermögenswerte (anzuwenden rückwirkend zum 1. Juli 2008)

Vor dem Hintergrund der aktuellen Finanzkrise hat der IASB einen Änderungsstandard zu »IAS 39 Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung« und »IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben« veröffentlicht, der rückwirkend zum 1. Juli 2008 anzuwenden ist. Der Änderungsstandard trägt der aktuellen Entwicklung der Finanzmärkte Rechnung und soll bestehende Unterschiede zwischen den IFRS- und US-GAAP-Regelungen hinsichtlich der Umklassifizierung bestimmter Finanzinstrumente beseitigen. Die Anwendung des Änderungsstandards zu IAS 39 und IFRS 7 hat keine Auswirkung für den DB-Konzern.

/// IFRIC 11: IFRS 2 – Geschäfte mit eigenen Aktien und Aktien von Konzernunternehmen (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. März 2007)

IFRIC 11 beschäftigt sich mit Fragen zur Behandlung aktienbasierter Vergütungsvereinbarungen, bei denen eigene Aktien oder Aktien von anderen Konzernunternehmen gewährt wurden. Die Interpretation hat derzeit keine Relevanz für den DB-Konzern.

b) Standards, Überarbeitungen von Standards und Interpretationen, die erstmalig verbindlich für Berichtsperioden ab dem 1. Januar 2008 anzuwenden sind, für die eine Anerkennung durch die Europäische Kommission jedoch noch aussteht

/// IFRIC 12: »Service Concession Arrangements« (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2008)

IFRIC 12 befasst sich mit der Bilanzierung von Dienstleistungskonzessionsverträgen zwischen der öffentlichen Hand als Lizenzgeber und einem privaten Unternehmen als Betreiber. Verträge fallen in den Anwendungsbereich, wenn der Auftraggeber kontrolliert oder reguliert, welche Leistungen der Betreiber mit der Infrastruktur erbringt, an wen er sie erbringt und zu welchem Preis. Am Ende der Vertragslaufzeit ist die Infrastruktur dem Lizenzgeber zu übertragen. Der Regelungsbereich erstreckt sich auf Infrastruktur, die vom Betreiber errichtet oder von einem Fremden erworben wird, und auf bestehende Infrastruktur, zu der der Lizenzgeber Zugang verschafft. Wir gehen derzeit von keiner wesentlichen Auswirkung für den DB-Konzern aus.

/// IAS 39/IFRS 7: Umgliederung finanzieller Vermögenswerte: Zeitpunkt des Inkrafttretens und Übergangsvorschriften: Änderung von IAS 39 Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung und IFRS 7 Finanzinstrumente: Angaben

Aufgrund von Unklarheiten in Bezug auf das Datum der Anwendung des Änderungsstandards zu IAS 39 und IFRS 7 (siehe Standards, die erstmalig verbindlich für Berichtsperioden ab dem 1. Januar 2008 anzuwenden sind) wurde mit dieser Ergänzung eine Klarstellung vorgenommen.

c) Standards, Überarbeitungen von Standards und Interpretationen, die zum Berichtszeitpunkt verabschiedet waren, jedoch noch nicht verpflichtend anzuwenden sind und nicht vorzeitig angewendet werden

/// IAS 1: Darstellung des Abschlusses (überarbeitet September 2007; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2009)

/// IAS 23: Fremdkapitalkosten (überarbeitet März 2007; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2009)

/// IAS 27: Konzern- und separate Einzelabschlüsse (überarbeitet Januar 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2009)

/// IAS 32/IAS 1: Änderung von IAS 32 Finanzinstrumente: Darstellung und IAS 1 Darstellung des Abschlusses: Kündbare Finanzinstrumente und bei Liquidation entstehende Verpflichtungen (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2009)

/// IAS 39: »Eligible Hedged Items Amendment to IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement« (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2009)

/// IFRS 1: Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards (überarbeitet November 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2009)

/// IFRS 1/IAS 27: Änderung von IFRS 1: Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards und IAS 27: Konzern- und separate Einzelabschlüsse: Anschaffungskosten von Anteilen an Tochterunternehmen, gemeinschaftlich geführten Unternehmen und assoziierten Unternehmen (anzuwenden für Berichtsperioden ab 1. Januar 2009)

/// IFRS 2: Änderung von IFRS 2: Anteilsbasierte Vergütung (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2009)

/// IFRS 3: Unternehmenszusammenschlüsse (überarbeitet Januar 2008; anzuwenden für Unternehmenszusammenschlüsse mit Erwerbszeitpunkten ab 1. Januar 2010)

- /// IFRS 8: Geschäftssegmente (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2009)
  - /// Improvements to IFRS: »Improvements to IFRS« (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2009 – mit einigen spezifischen Übergangsvorschriften)
  - /// IFRIC 13: Kundenbindungsprogramme (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2008)
  - /// IFRIC 14: IAS 19 – Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswerts, Mindestdotierungspflichten und ihre Wechselwirkung (innerhalb der EU anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2008)
  - /// IFRIC 15: »Agreements for the Construction of Real Estate« (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2009)
  - /// IFRIC 16: »Hedges of a Net Investment in a Foreign Operation« (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Oktober 2008)
  - /// IFRIC 17: »Distributions of Non-cash Assets to Owners« (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2009)
  - /// IFRIC 18: »Transfers of Assets from Customers« (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2009)
- IAS 1 (überarbeitet September 2007) enthält im Wesentlichen formale Änderungen in Bezug auf Bezeichnungen und Inhalte einzelner Abschlussbestandteile. Der Standard wird Auswirkungen auf die Darstellung des Abschlusses des DB-Konzerns haben.

IAS 23 (überarbeitet März 2007) bestimmt, dass künftig Fremdkapitalzinsen, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines »qualifizierten Vermögenswerts« im Sinne von IAS 23 zuzurechnen sind, zu aktivieren sind. Das bislang geltende Wahlrecht in Bezug auf die Aktivierung von Fremdkapitalkosten ist entfallen. Bisher werden Fremdkapitalzinsen als Aufwand behandelt. Der Standard wird Auswirkungen auf den Abschluss des DB-Konzerns haben.

IAS 27 (überarbeitet Januar 2008) regelt die Behandlung von Anteilerwerben beziehungsweise -verkäufen nach Erlangung und unter Beibehaltung der Beherrschungsmöglichkeit. Künftig sind auf Minderheiten entfallende Verluste, die deren bilanziellen Wert übersteigen, als nega-

tive Buchwerte im Konzerneigenkapital darzustellen. Es werden sich Anpassungen für künftige Transaktionen ergeben.

IAS 32 (überarbeitet Februar 2008) regelt, ob ein Finanzinstrument beim Emittenten als Eigenkapital oder als Verbindlichkeit zu klassifizieren ist. Unter bestimmten Bedingungen erlaubt die Neufassung des IAS 32 auch kündbare Finanzinstrumente als Eigenkapital auszuweisen. Für IAS 1 (überarbeitet Februar 2008) ergeben sich daraus entsprechende Folgeänderungen.

IAS 39 (überarbeitet Juli 2008) konkretisiert, wie die in IAS 39 enthaltenen Prinzipien zur Abbildung von Sicherungsbeziehungen (Hedge-Accounting) auf zwei spezielle Situationen anzuwenden sind: bei einem einseitigen Risiko in Bezug auf ein gesichertes Grundgeschäft und bei Inflation in einem finanziell gesicherten Grundgeschäft. Wir gehen von keiner wesentlichen Auswirkung für den DB-Konzern aus.

IFRS 1 (überarbeitet November 2008) wurde im Rahmen der Überarbeitung neu strukturiert. Inhaltliche Änderungen wurden nicht vorgenommen.

IFRS 1 und IAS 27 (überarbeitet Mai 2008) enthalten vereinfachte Regelungen zur Bewertung von Beteiligungen in einem erstmalig nach IFRS aufzustellenden Einzelabschluss. Wir gehen von keiner wesentlichen Auswirkung für den DB-Konzern aus.

IFRS 2 (überarbeitet Januar 2008) enthält Klarstellungen sowie eine präzisierende Definition von Ausübungsbedingungen im Rahmen aktienbasierter Vergütungsvereinbarungen. Der Standard hat derzeit keine Relevanz für den DB-Konzern.

IFRS 3 (überarbeitet Januar 2008) enthält Regelungen insbesondere zu Kaufpreisbestandteilen, zur Behandlung von Minderheitenanteilen und zum Firmenwert sowie zum Umfang der anzusetzenden Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden. Wir gehen von keinen wesentlichen Anpassungen gegenüber der bisherigen Berichterstattung aus.

IFRS 8 regelt die Berichterstattung hinsichtlich der betrieblichen Segmente eines Unternehmens; die bisher in IAS 14 (Segmentberichterstattung) enthaltenen Regeln



gen werden durch IFRS 8 ersetzt. Nach unserer Auffassung wird IFRS 8 zu keinen grundlegenden Anpassungen gegenüber der jetzigen Segmentberichterstattung führen.

»Improvements to IFRS« (veröffentlicht im Mai 2008) stellt einen Sammelstandard zur Änderung verschiedener IFRS dar. Dabei geht es hauptsächlich um als unwesentlich angesehene Änderungen wie die Beseitigung von Inkonsistenzen innerhalb der Standards und die Klarstellung missverständlicher Formulierungen. Wir gehen von keiner wesentlichen Auswirkung für den DB-Konzern aus.

IFRIC 13 behandelt die Bilanzierung und Bewertung von gewährten Prämiegutschriften an Kunden beim Kauf von Gütern und Dienstleistungen. Wir gehen von keiner wesentlichen Auswirkung für den DB-Konzern aus.

IFRIC 14 gibt allgemeine Leitlinien zur Bestimmung der Obergrenze des Überschussbetrags eines Pensionsfonds, der nach IAS 19 als Vermögenswert angesetzt werden kann.

IFRIC 15 reguliert die Bilanzierung von Immobilienverkäufen, bei denen der Vertragsabschluss bereits vor Beendigung der Bauarbeiten erfolgt ist. Der DB-Konzern prüft derzeit die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den Konzernabschluss.

IFRIC 16 regelt Fragen im Zusammenhang mit der Bilanzierung der Absicherung von Fremdwährungsrisiken innerhalb eines Unternehmens und seiner ausländischen Geschäftsbetriebe. Diese Interpretation hat keine Relevanz für den DB-Konzern.

IFRIC 17 enthält Regelungen hinsichtlich der Bilanzierung und Bewertung von Sachausschüttungen. Diese Interpretation hat keine Relevanz für den DB-Konzern.

IFRIC 18 stellt die Anforderungen für Vereinbarungen klar, bei denen ein Unternehmen von einem Kunden Sachanlagen (beziehungsweise Zahlungsmittel, die nur zur Anschaffung oder Herstellung von entsprechenden Sachanlagen verwendet werden) erhält, die das Unternehmen dann entweder dazu nutzen muss, den Kunden mit einem Leitungsnetz zu verbinden und/oder dem Kunden einen dauerhaften Zugang zur Versorgung mit Gütern oder Dienstleistungen zu gewähren (wie beispielsweise zur Versorgung mit Elektrizität, Gas oder Wasser). Der DB-Konzern prüft derzeit die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den Konzernabschluss.

### **Gliederung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung**

Vermögenswerte und Schulden werden in der Bilanz entsprechend ihrer Fristigkeit als kurz- oder langfristige Positionen dargestellt. Vermögenswerte und Schulden werden als kurzfristig klassifiziert, sofern sie innerhalb von zwölf Monaten nach dem Ende des Berichtszeitraums realisiert werden oder fällig sind. Die Bilanzgliederung berücksichtigt die Anforderungen der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen. Die Gewinn- und Verlustrechnung folgt der Gliederung des Gesamtkostenverfahrens.

## Grundlagen des Konzernabschlusses

### Vergleichbarkeit zum Vorjahr

Die Vergleichbarkeit der für das Geschäftsjahr 2008 vorgelegten Finanzinformationen mit dem Vorjahreszeitraum ist durch die Berücksichtigung folgender Sachverhalte gegeben:

Veränderungen des Konsolidierungskreises

Veränderungen des Konsolidierungskreises, im Besonderen die Akquisitionen von DB Regio (UK) Ltd., Romtrans und Transfesa, führen für das Geschäftsjahr 2008 zu Finanzinformationen in der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung, der Kapitalflussrechnung sowie der Segmentberichterstattung, die nicht direkt vergleichbar sind mit denen der Vorperiode. Detaillierte Informationen zu diesen Erwerben sowie Erläuterungen zu den übrigen Transaktionen sind in dem Abschnitt »Veränderungen im Konzern« dargelegt.

Veränderungen in der Segmentzuordnung

Mit Wirkung zum 1. Januar 2008 wurden nicht verkehrsträgerbezogene Aktivitäten, die bisher dem Segment DB Schenker Rail zugeordnet waren, im Segment Beteiligungen/Sonstige ausgewiesen. Die Vorjahresbeträge wurden entsprechend angepasst.

Ebenfalls wurden Aktivitäten zwischen den Segmenten DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics neu zugeordnet.

Neugestaltung Konzernumlage

Im Rahmen der im Berichtsjahr vorgenommenen gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen wurden auch die Konzernumlagen neu ermittelt. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Die Anpassungen betreffen bezogen auf das EBIT die Segmente DB Bahn Fernverkehr (+ 47 Mio. €), DB Bahn Regio (+112 Mio. €), DB Bahn Stadtverkehr (+ 32 Mio. €), DB Schenker Rail (+ 61 Mio. €), DB Netze Fahrweg (+ 64 Mio. €), DB Netze Personenbahnhöfe (+15 Mio. €), DB Dienstleistungen (+ 24 Mio. €) und Beteiligungen/Sonstige (- 355 Mio. €).

### Konsolidierungsmethoden

#### a) Grundsätze der Konsolidierung

Im Konzernabschluss der DB AG werden die DB AG und grundsätzlich alle Unternehmen (Tochtergesellschaften)

voll konsolidiert, deren Finanz- und Geschäftspolitik von der DB AG bestimmt werden kann. Die Einbeziehung in den Konzernabschluss beginnt mit dem Zeitpunkt, zu dem die DB AG die Möglichkeit der Beherrschung (Control) erlangt. »Control« beruht bei den Tochtergesellschaften darauf, dass die DB AG direkt oder indirekt die Mehrheit der Stimmrechte innehat. Der Stichtag des Abgangs aus dem Vollkonsolidierungskreis bestimmt sich nach dem Zeitpunkt, zu dem die Möglichkeit der Beherrschung (Control) endet.

Die verbundenen Unternehmen haben zum Zweck der einheitlichen Bilanzierung die Bilanzierungsrichtlinien des Mutterunternehmens angewendet.

Anteile Fremder am Eigenkapital von Tochtergesellschaften werden getrennt vom Eigenkapital der Konzernaktionäre ausgewiesen. Die Höhe des Anteils Fremder ergibt sich aus den Anteilen der Fremden im Zeitpunkt des Erwerbs der Tochtergesellschaft sowie dem auf den Dritten entfallenden Anteil an der Veränderung des Eigenkapitals der Tochtergesellschaft seit dem Erwerb. Anteilig auf die Fremden entfallende Verluste, die den Anteil der Fremden am Eigenkapital übersteigen, werden dem Eigenkapital der Konzernaktionäre zugerechnet, es sei denn, die außenstehenden Anteilseigner haben eine bindende Verpflichtung zum Ausgleich derartiger Verluste und sind wirtschaftlich und finanziell dazu befähigt.

Konzerninterne Schuldverhältnisse beziehungsweise Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse zwischen voll konsolidierten Gesellschaften werden vollständig eliminiert.

#### b) Unternehmenszusammenschlüsse

Alle nach dem 31. Dezember 2002 erworbenen Tochtergesellschaften sind nach der Erwerbsmethode im Sinne des IFRS 3 konsolidiert worden. Danach bestimmen sich die Anschaffungskosten eines Unternehmenszusammenschlusses nach den beizulegenden Zeitwerten der entrichteten Vermögenswerte und der eingegangenen oder übernommenen Schulden zum Tauschzeitpunkt zuzüglich der dem Unternehmenszusammenschluss direkt zurechenbaren Kosten. Die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden, unabhängig von eventuellen Minderheitenanteilen, nach IFRS 3 mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Ab-

weichend hiervon werden erworbene langfristige Vermögenswerte beziehungsweise Gruppen von Vermögenswerten, die gemäß IFRS 5 als »zur Veräußerung gehalten« klassifiziert werden, mit dem Marktwert abzüglich noch anfallender Kosten (Fair Value less Costs to Sell) ausgewiesen.

Ein Differenzbetrag zwischen den Anschaffungskosten des Unternehmenszusammenschlusses und dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten erworbenen Vermögen wird als Firmenwert ausgewiesen. Sollte der Kaufpreis unter dem beizulegenden Zeitwert des erworbenen Vermögens liegen, wird der Differenzbetrag unmittelbar erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die Anteile Fremder ergeben sich anteilig aus den zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Vermögenswerten, Schulden und Eventualverpflichtungen.

Bei Erwerb zusätzlicher Anteile Dritter an bereits voll konsolidierten Unternehmen wird die Differenz zwischen dem anteiligen Buchwert des auf die Minderheiten entfallenden Nettovermögens und dem Kaufpreis im DB-Konzern als Firmenwert bilanziert. Anteilsverkäufe an Minderheiten führen entsprechend zu einer Minderung des Firmenwerts und einem Gewinn oder Verlust in der Erfolgsrechnung.

c) Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen  
 Als Gemeinschaftsunternehmen gelten Unternehmen, die von der DB AG direkt oder indirekt gemeinschaftlich mit einer anderen Partei geführt werden.

Assoziierte Unternehmen sind Beteiligungen, bei denen der DB-Konzern einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäftspolitik ausüben kann. Der maßgebliche Einfluss beruht regelmäßig darauf, dass die DB AG direkt oder indirekt 20 % bis 50 % der Stimmrechte an diesen Unternehmen innehat und die damit verbundene Assoziierungsvermutung nicht widerlegt wird.

Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen werden im Rahmen der Equity-Bewertung einbezogen. Abweichend hiervon werden sie nach IFRS 5 bewertet, soweit die Anteile als zur Veräußerung gehalten klassifiziert werden.

Im Rahmen der Equity-Bewertung werden die Anteile an assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen zu Anschaffungskosten im Konzernabschluss ausgewiesen, an-

gepasst um die darauf entfallenden Änderungen im Reinvermögen des assoziierten und Gemeinschaftsunternehmens und um eventuelle Wertminderungen aus der Impairment-Bewertung. Anteilig auf den DB-Konzern entfallende Verluste, die das Gesamtinvestment in das assoziierte beziehungsweise Gemeinschaftsunternehmen, bestehend aus fortgeschriebenem Equity-Ansatz sowie anderen langfristigen Forderungen, übersteigen, werden nicht berücksichtigt, es sei denn, der DB-Konzern hat entsprechende Verpflichtungen übernommen oder Zahlungen geleistet.

Ein positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten der erworbenen Anteile und dem anteiligen zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert bewerteten erworbenen Vermögen stellt einen Firmenwert dar, der in dem fortgeschriebenen Equity-Ansatz enthalten ist und insoweit auch dem Impairment-Verfahren unterliegt. Sollte der Kaufpreis unter dem beizulegenden Zeitwert des anteilig erworbenen Vermögens liegen, wird der Differenzbetrag unmittelbar erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit assoziierten oder Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig eliminiert.

## Veränderungen im Konzern

### a) Tochtergesellschaften

Der Vollkonsolidierungskreis der DB AG hat sich wie folgt entwickelt:

ANZAHL	Inland 2008	Ausland 2008	Gesamt 2008	Gesamt 2007
<b>Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften</b>				
Stand 01. 01.	169	328	497	445
Zugänge	14	30	44	57
Zugang aus Änderung der Einbeziehungsart	1	9	10	54
Abgänge <sup>1)</sup>	9	12	21	59
Abgang aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
<b>Stand 31. 12.</b>	<b>175</b>	<b>355</b>	<b>530</b>	<b>497</b>

<sup>1)</sup> Einschließlich 13 Abgängen aus konzerninternen Verschmelzungen

Geschäftsaktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen für die Schieneninfrastruktur werden zum Teil in Form von Gesellschaften bürgerlichen Rechts

(Arbeitsgemeinschaften) durchgeführt. Diese Arbeitsgemeinschaften enden jeweils mit dem Abschluss des betreffenden Projekts. Sie entfalten ihre geschäftlichen Aktivitäten im Wesentlichen über einen Zeitraum von ein bis fünf Jahren. Da die Arbeitsgemeinschaften überwiegend als gemeinschaftlich geführte Tätigkeiten beurteilt werden, werden diese Aktivitäten nicht voll konsolidiert.

Ferner wurden 30 (im Vorjahr: 28) Tochtergesellschaften, die insgesamt für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind, nicht konsolidiert. Sie werden mit fortgeführten Anschaffungskosten von 2 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) im Konzernabschluss ausgewiesen.

#### *Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen*

Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2008 308 Mio. € (im Vorjahr: 478 Mio. €) für Unternehmenskäufe aufgewandt.

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis handelt es sich um 15 im Berichtszeitraum neu gegründete Gesellschaften sowie um den Erwerb der Mehrheit der Anteile an der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales S.A. (Transfesa-Gruppe), den Erwerb der Anteile an dem britischen Eisenbahnverkehrsunternehmen Laing Rail Ltd. (jetzt: DB Regio (UK) Ltd.), den Erwerb der Waggonbau Niesky GmbH-Gruppe (jetzt: DB Waggonbau Niesky GmbH), den Erwerb von 99,3 % der Anteile an dem rumänischen Speditionsunternehmen S.C. Romtrans S.A., der Helms Akeri A.B., Schweden, sowie der finnischen JOT Palveluvarastot Oy-Gruppe.

Die Zugänge aus der Änderung der Einbeziehungsart betreffen Gesellschaften, die bisher zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert wurden.

Die bedeutsamen Transaktionen werden nachfolgend erläutert:

/// Nach der im März 2008 erfolgten Zustimmung der EU-Kommission wurden mit Closing am 3. April 2008 55,1 % der Anteile an der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales (Transfesa), Madrid/Spanien, übernommen. Der Vertrag zum Erwerb der Anteile wurde am 26. Juli 2007 unterzeichnet, anschließend ist die Transaktion von den zuständigen Behörden geprüft worden. Transfesa ist ein international tätiges Transport- und Logistikunternehmen, das sich auf Schienen- und

Straßentransporte – unter anderem für die Automobilindustrie – spezialisiert hat. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt im Segment DB Schenker Rail.

- /// Mit Vertrag vom 18. Januar 2008 (Closing 31. März 2008) wurden 100 % der Anteile an dem britischen Eisenbahnunternehmen Laing Rail Ltd., London/UK (jetzt: DB Regio (UK) Ltd., London/UK), erworben. Dieser Erwerb umfasst neben der Laing Rail Ltd. deren 100-prozentige Beteiligung an der Chiltern Railway Company Ltd. (Chiltern Railways) sowie die 50-prozentigen Beteiligungen an den beiden Joint Ventures London Overground Rail Operations Ltd. (LOROL) und Wrexham, Shropshire and Marylebone Railway Company Ltd. (WSMR). Chiltern Railways betreibt vor allem Pendelverkehre zwischen London und Birmingham beziehungsweise Aylesbury. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt im Segment DB Bahn Regio.
- /// Am 20. Februar 2008 hat die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH einen Vertrag zum Erwerb aller Anteile an der Waggonbau Niesky GmbH (jetzt: DB Waggonbau Niesky GmbH) in Insolvenz in Eigenverwaltung unterzeichnet. Das Insolvenzverfahren wurde am 11. August 2008 aufgehoben. Die Gesellschaft produziert mit rund 250 Mitarbeitern verschiedene Typen von Güterwagen und beliefert andere Hersteller mit Schienenfahrzeugkomponenten. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt im Segment DB Dienstleistungen.
- /// Am 28. November 2008 wurden – nach Freigabe durch die zuständigen Kartellbehörden – 99,3 % der Anteile des rumänischen Speditionsunternehmens S.C. Romtrans S.A., Rumänien, erworben. Die Anteile wurden im Rahmen eines Übernahmeangebots an alle Aktionäre der Gesellschaft übernommen. Die in Bukarest ansässige Gesellschaft ist das größte rumänische Speditionsunternehmen; es bietet Landverkehrs-, Luft- und Seefrachtleistungen sowie Services in den Bereichen Bahnspedition und Verzollung an. Daneben verfügt die Gesellschaft über einen Standort für den multimodalen Verkehr am Schwarzmeerhafen Constanza. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt im Segment DB Schenker Logistics.

Nachfolgend werden die Anschaffungskosten und der beizulegende Zeitwert des erworbenen Nettovermögens kumulativ für alle Veränderungen des Konsolidierungs-

kreises dargestellt. Sämtliche Kaufpreisallokationen für Erwerbe im Berichtszeitraum wurden gemäß IFRS 3 vorgenommen. Die Ermittlung des Firmenwerts ergibt sich wie folgt:

IN MIO. €	31.12.2008	davon Transfesa	davon Romtrans <sup>1)</sup>	davon DB Regio (UK)	davon WBN Niesky
<b>Kaufpreis</b>					
Geleistete Zahlungen	300	133	87	65	10
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	0	0	0	0	0
+ Direkt zurechenbare Kosten	8	2	4	2	0
<b>= Gesamter Kaufpreis</b>	<b>308</b>	<b>135</b>	<b>91</b>	<b>67</b>	<b>10</b>
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	199	80	57	49	10
<b>= Firmenwert</b>	<b>109</b>	<b>55</b>	<b>34</b>	<b>18</b>	<b>0</b>

<sup>1)</sup> Vorläufige Kaufpreisallokation

Der Firmenwert wird maßgeblich durch die für den Zeitraum nach Erwerb erwarteten Synergieeffekte substantiiert. Darüber hinaus entfällt ein erheblicher Teil auf nach IFRS 3 nicht ansatzfähige Vermögenswerte, insbesondere den Mitarbeiterstamm sowie das künftige Umsatzpotenzial.

### /// Kaufpreisallokation Transfesa-Gruppe

Das erworbene Nettovermögen einschließlich der Anpassungen der Vermögenswerte und Schulden nach IFRS 3 wird nachfolgend dargestellt:

IN MIO. €	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	90	10	100
Immaterielle Vermögenswerte	4	35	39
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	7	25	32
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	65	0	65
Flüssige Mittel	9	0	9
Aktive latente Steuern	6	1	7
<b>Vermögenswerte</b>	<b>181</b>	<b>71</b>	<b>252</b>
Finanzschulden	19	0	19
Übrige Verbindlichkeiten	51	0	51
Sonstige Rückstellungen	2	2	4
Passive Abgrenzungen	1	0	1
Passive latente Steuern	1	21	22
<b>Schulden</b>	<b>74</b>	<b>23</b>	<b>97</b>
davon nach IFRS 3 passivierte Eventual- verbindlichkeiten	(0)	(2)	(2)
Fremdanteil	53	22	75
<b>Nettovermögen</b>	<b>54</b>	<b>26</b>	<b>80</b>
Anteil des DB-Konzerns am Nettovermögen vor Erwerb	0	0	0
<b>Erworbenes Nettovermögen</b>	<b>54</b>	<b>26</b>	<b>80</b>
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	135	0	135
Im erworbenen Unter- nehmen vorhandene flüssige Mittel	9	0	9
<b>Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen</b>	<b>126</b>	<b>0</b>	<b>126</b>

Im Ergebnis der Kaufpreisallokation haben sich die nachfolgenden Anpassungen auf die Vermögenswerte und Schulden ergeben:

IN MIO. €	Anpassungen
Sachanlagen	10
Kundenstamm	35
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	25
Aktive latente Steuern	1
Sonstige Rückstellungen	- 2
Latente Steuern (netto)	- 21
<b>Insgesamt</b>	<b>48</b>
davon Fremdanteil	(22)

Der Kundenstamm wird mit einer Nutzungsdauer von 16 beziehungsweise 17 Jahren abgeschrieben.

Würde die Transfesa-Gruppe bereits zum 1. Januar 2008 in den DB-Konzernabschluss einbezogen werden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 47 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von 2 Mio. € ausgewiesen.

### /// Kaufpreisallokation DB Regio (UK)-Gruppe

Das erworbene Nettovermögen einschließlich der Anpassungen der Vermögenswerte und Schulden nach IFRS 3 wird nachfolgend dargestellt:

IN MIO. €	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	96	18	114
Immaterielle Vermögenswerte	4	32	36
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	0	20	20
Vorräte	2	0	2
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	24	0	24
Flüssige Mittel	12	0	12
<b>Vermögenswerte</b>	<b>138</b>	<b>70</b>	<b>208</b>
Finanzschulden	89	0	89
Übrige Verbindlichkeiten	36	0	36
Pensionsverpflichtungen	6	0	6
Passive latente Steuern	8	20	28
<b>Schulden</b>	<b>139</b>	<b>20</b>	<b>159</b>
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	(0)	(0)	(0)
Fremdanteil	0	0	0
<b>Nettovermögen</b>	<b>- 1</b>	<b>50</b>	<b>49</b>
Anteil des DB-Konzerns am Nettovermögen vor Erwerb	0	0	0
<b>Erworbenes Nettovermögen</b>	<b>- 1</b>	<b>50</b>	<b>49</b>
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	67	0	67
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	12	0	12
<b>Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen</b>	<b>55</b>	<b>0</b>	<b>55</b>

Im Ergebnis der Kaufpreisallokation haben sich die nachfolgenden Anpassungen auf die Vermögenswerte und Schulden ergeben:

IN MIO. €	Anpassungen
Sachanlagen	18
Franchisevertrag	32
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	20
Latente Steuern (netto)	- 20
<b>Insgesamt</b>	<b>50</b>

Die Kaufpreisanpassung bei den immateriellen Vermögenswerten betrifft einen Franchisevertrag, der über eine Nutzungsdauer von 14 Jahren abgeschrieben wird.

Würde die DB Regio (UK)-Gruppe bereits zum 1. Januar 2008 in den DB-Konzernabschluss einbezogen werden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 38 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von -204 T € ausgewiesen.

### /// Kaufpreisallokation DB Waggonbau Niesky GmbH

Das erworbene Nettovermögen einschließlich der Anpassungen der Vermögenswerte und Schulden nach IFRS 3 wird nachfolgend dargestellt:

IN MIO. €	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	6	3	9
Immaterielle Vermögenswerte	2	2	4
Vorräte	10	0	10
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	3	0	3
Flüssige Mittel	7	0	7
<b>Vermögenswerte</b>	<b>28</b>	<b>5</b>	<b>33</b>
Finanzschulden	2	0	2
Übrige Verbindlichkeiten	13	0	13
Sonstige Rückstellungen	6	0	6
Passive latente Steuern	0	2	2
<b>Schulden</b>	<b>21</b>	<b>2</b>	<b>23</b>
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	(0)	(0)	(0)
Fremdanteil	0	0	0
<b>Nettovermögen</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>10</b>
Anteil des DB-Konzerns am Nettovermögen vor Erwerb	0	0	0
<b>Erworbenes Nettovermögen</b>	<b>7</b>	<b>3</b>	<b>10</b>
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	10	0	10
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	7	0	7
<b>Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>3</b>

Im Ergebnis der Kaufpreisallokation haben sich die nachfolgenden Anpassungen auf die Vermögenswerte und Schulden ergeben:

IN MIO. €	Anpassungen
Sachanlagen	3
Immaterielle Vermögenswerte	2
Latente Steuern (netto)	-2
<b>Insgesamt</b>	<b>3</b>

Ein Goodwill ist nicht entstanden.

Würde die DB Waggonbau Niesky GmbH bereits zum 1. Januar 2008 in den DB-Konzernabschluss einbezogen werden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 14 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von -3 Mio. € ausgewiesen.

### /// Vorläufige Kaufpreisallokation Romtrans

Das erworbene Nettovermögen einschließlich der Anpassungen der Vermögenswerte und Schulden nach IFRS 3 wird nachfolgend dargestellt:

IN MIO. €	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	13	28	41
Immaterielle Vermögenswerte	0	7	7
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	19	0	19
Flüssige Mittel	5	0	5
<b>Vermögenswerte</b>	<b>37</b>	<b>35</b>	<b>72</b>
Finanzschulden	1	0	1
Übrige Verbindlichkeiten	7	0	7
Sonstige Rückstellungen	1	0	1
Passive latente Steuern	1	5	6
<b>Schulden</b>	<b>10</b>	<b>5</b>	<b>15</b>
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	(0)	(0)	(0)
Fremdanteil	0	0	0
<b>Nettovermögen</b>	<b>27</b>	<b>30</b>	<b>57</b>
Anteil des DB-Konzerns am Nettovermögen vor Erwerb	0	0	0
<b>Erworbenes Nettovermögen</b>	<b>27</b>	<b>30</b>	<b>57</b>
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	91	0	91
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	5	0	5
<b>Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen</b>	<b>86</b>	<b>0</b>	<b>86</b>

Die Kaufpreisallokation ist aufgrund des kurzen Zeitraums zwischen dem Stichtag des Closings und dem Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses noch nicht abschließend durchgeführt. Im Ergebnis der vorläufigen Kaufpreisallokation haben sich die nachfolgenden Anpassungen auf die Vermögenswerte und Schulden ergeben:

IN MIO. €	Anpassungen
Sachanlagen	28
Immaterielle Vermögenswerte	7
Latente Steuern (netto)	-5
<b>Insgesamt</b>	<b>30</b>
davon Fremdanteil	(0)

Würde die Romtrans bereits zum 1. Januar 2008 in den DB-Konzernabschluss einbezogen werden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 75 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von 1 Mio. € ausgewiesen.

Die vorläufige Kaufpreisanpassung bei den Sachanlagen entfällt auf Grundstücke und übrige Sachanlagen. Sie betrifft bei den immateriellen Vermögenswerten den Kundenstamm und das Markenrecht. Der Kundenstamm wird über eine Nutzungsdauer von zehn und das Markenrecht über eine Nutzungsdauer von vier Jahren abgeschrieben.

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

IN MIO. €	DB-Konzern 2008	davon aus Konsolidierungskreis-zugängen	Beträge für Konsolidierungskreis-abgänge
Umsatzerlöse	33.452	(1.110)	-1
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.872	(10)	0
Gesamtleistung	35.324	(1.120)	-1
Sonstige betriebliche Erträge	3.046	(169)	0
Materialaufwand	-18.544	(-605)	0
Personalaufwand	-10.583	(-388)	1
Abschreibungen	-2.723	(-47)	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.927	(-248)	0
<b>Operatives Ergebnis (EBIT)</b>	<b>2.593</b>	<b>(1)</b>	<b>0</b>
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	21	(0)	0
Zinsergebnis	-760	(-6)	0
Übriges Finanzergebnis	-47	(-36)	0
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-786</b>	<b>(-42)</b>	<b>0</b>
<b>Ergebnis vor Ertragsteuern</b>	<b>1.807</b>	<b>(-41)</b>	<b>0</b>
davon Ergebnis aus dem Abgang nicht fortzuführender Tätigkeiten	(0)	(0)	(0)
Ertragsteuern	-486	(0)	0
<b>Jahresergebnis</b>	<b>1.321</b>	<b>(-41)</b>	<b>0</b>



Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 1.110 Mio. € betreffen im Wesentlichen mit 610 Mio. € DB Schenker Rail (UK) (vormals EWS), mit 128 Mio. € DB Regio (UK), mit 125 Mio. € Spain-Tir und mit 111 Mio. € Transfesa.

#### Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Beträgen für Konsolidierungskreisabgänge handelt es sich um den Verkauf der KVB Sigmaringen.

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

IN MIO. €	31.12.2008	davon KVB Sigmaringen
<b>Veräußerungserlös</b>		
- Erhaltene Zahlungen	3	(3)
- Direkt zurechenbare Kosten	0	(0)
<b>= Gesamter Erlös</b>	<b>3</b>	<b>(3)</b>
- Im veräußerten Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	0	(0)
<b>= Zahlungsmittelzufluss durch Desinvestitionen</b>	<b>3</b>	<b>(3)</b>

Die bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt einbezogenen Umsätze und Jahresergebnisse betreffen fast ausschließlich die KVB Sigmaringen und stellen sich wie folgt dar:

IN MIO. €	31.12.2008	davon KVB Sigmaringen	31.12.2007
Umsatzerlöse	2	(2)	1
Jahresergebnis	0	(0)	0

#### b) Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

ANZAHL	Inland 2008	Ausland 2008	Gesamt 2008	Gesamt 2007
<b>At Equity bewertete Gemeinschaftsunternehmen</b>				
Stand 01.01.	11	4	15	7
Zugänge	0	3	3	2
Zugang aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	8
Abgänge	0	0	0	1
Abgang aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	1
<b>Stand 31.12.</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>18</b>	<b>15</b>
<b>At Equity bewertete assoziierte Gesellschaften</b>				
Stand 01.01.	64	31	95	51
Zugänge	4	14	18	6
Zugang aus Änderung der Einbeziehungsart	1	0	1	42
Abgänge	4	3	7	3
Abgang aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	1
<b>Stand 31.12.</b>	<b>65</b>	<b>42</b>	<b>107</b>	<b>95</b>

Bei den Zugängen von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen handelt es sich um 21 Gesellschaften mit Anschaffungskosten von insgesamt 55 Mio. €.

Der Zugang aus der Änderung der Einbeziehungsart betrifft ein Unternehmen, das mit Beginn des Geschäftsjahres at Equity bewertet wurde (Buchwert insgesamt 0 Mio. €).

Für die wesentlichen assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen werden nachfolgend ausgewählte wirtschaftliche Eckdaten angegeben, die den Konzern- beziehungsweise den Jahresabschlüssen der betreffenden Gesellschaften zum 31. Dezember 2008 entnommen wurden:

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Kapital- anteil	Vermögenswerte		Eigenkapital		Schulden		Umsatzerlöse		Jahresergebnis	
		2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>											
ATN Auto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss <sup>4), 6)</sup>	50,0%	11	12	5	5	6	7	15	14	0	-1
London Overground Rail Operations Limited, London/England <sup>2), 3), 6)</sup>	50,0%	28		0		28		0		4	
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg <sup>4), 6)</sup>	50,0%	13	9	1	1	12	8	1	1	0	0
<b>Assoziierte Gesellschaften</b>											
Air Terminal Handling S.A., - Tremblay en France/Frankreich	20,0%	5	4	-1	1	6	3	9	11	-2	0
ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, Stendal <sup>3)</sup>	49,0%	33	26	17	14	16	12	42	32	3	1
Autoport Emden GmbH, Emden <sup>4)</sup>	33,3%	2	3	0	0	2	3	16	15	0	0
BLS Cargo AG, Bern <sup>4), 6)</sup>	44,1%	128	123	59	54	69	70	117	118	9	7
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf <sup>4), 6)</sup>	24,9%	185	95	30	26	155	69	208	174	4	1
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund <sup>6)</sup>	30,0%	4	4	2	1	2	3	14	12	1	1
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln <sup>6)</sup>	22,5%	7	6	2	2	6	4	34	29	1	1
DAP Barging B.V., Rotterdam/Niederlande <sup>4)</sup>	53,9%	5	5	2	2	3	4	2	2	1	1
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf <sup>6)</sup>	51,0%	4	4	1	1	3	3	17	15	1	1
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finan- zierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz <sup>6), 7)</sup>	22,6%	40.444	21.354	1.306	630	39.138	20.724	0	0	48	27
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel <sup>4)</sup>	50,0%	4	7	1	2	3	5	35	34	0	1
Güterverkehrszentrum Entwicklungsgesellschaft Dresden mbH, Dresden <sup>5), 6)</sup>	24,5%	21	21	1	1	20	20	0	1	0	0
Hispanauto - Empresas Agrupadas A.E.I.E. ©, Madrid <sup>2), 6)</sup>	41,4%	6		0		6		40		0	
HML Rail Netherlands GmbH, Pullach <sup>1), 6)</sup>	24,8%	12		0		12	0	3		0	
INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA, Basel/Schweiz <sup>4), 6)</sup>	35,7%	70	85	19	16	51	69	140	143	3	3
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen <sup>4), 6)</sup>	28,0%	11	10	9	8	2	2	8	7	1	0
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommanditgesellschaft, Frankfurt am Main <sup>4), 6)</sup>	51,4%	50	50	16	16	34	34	408	372	1	2
LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	49,0%	23	24	4	4	19	20	2	2	0	0
Lokomotiv Gesellschaft für Schienentraction mbH, München <sup>4), 6)</sup>	29,4%	15	10	7	5	8	5	29	21	2	2
MASPED-RAILOG Vasúti Szállítmányozási Kft., Budapest/Ungarn	50,0%	11	11	2	1	9	10	58	58	1	1
MASPED-SCHENKER Air & Sea Forwarding Ltd., Budapest/Ungarn	50,0%	9	7	3	2	6	5	31	32	2	2
METRANS a. s., Prag/Tschechien	33,4%	158	123	67	61	91	62	159	139	23	25
Omfesa Logistica S.A., Madrid/Spanien <sup>2), 6)</sup>	27,6%	29		-2		31	0	20		-2	
POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg <sup>4)</sup>	33,3%	11	11	6	6	5	5	53	53	2	2
Pool Ibérico Ferroviario A.E.I.E., Madrid/Spanien <sup>2), 6)</sup>	6,4%	5		0		5		26		0	
Rail Traction Company S.p.A., Bozen/Italien <sup>4), 6)</sup>	29,5%	41	34	7	7	34	27	37	30	0	1
Railmax C.V., Nijmegen/Niederlande <sup>2), 6)</sup>	27,3%	7		1		6		28		0	
Sociedad de Estudios y Explotacion Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien <sup>2), 6)</sup>	34,6%	34		20		14		29		0	

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Kapital- anteil	Vermögenswerte		Eigenkapital		Schulden		Umsatzerlöse		Jahresergebnis	
		2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken <sup>4), 6)</sup>	25,5%	3	3	1	1	2	2	11	11	0	0
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main <sup>6)</sup>	50,0%	36	37	6	5	30	32	272	253	1	0
Transfesa Distribución y Logística S.A., Madrid/Spanien <sup>2), 6)</sup>	30,2%	12		9		3		17		1	
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim <sup>4), 6)</sup>	39,9%	11	8	0	0	11	8	4	4	0	0

<sup>1)</sup> Keine Zahlen aus dem Vorjahresabschluss verfügbar

<sup>2)</sup> Zugang im laufenden Jahr

<sup>3)</sup> Abweichendes Wirtschaftsjahr

<sup>4)</sup> Zahlen aus Vorjahresabschluss

<sup>5)</sup> Auf Basis vorläufiger Abschlussdaten

<sup>6)</sup> Zahlen nach lokalen Rechnungslegungsnormen

<sup>7)</sup> Betrifft ausschließlich Finanzierungsgeschäfte

## Währungsumrechnung

### a) Funktionale Währung und Berichtswährung

Die Währungsumrechnung erfolgt nach dem Konzept der funktionalen Währung. Die funktionale Währung aller in den Konzernabschluss der DB AG einbezogenen Tochterunternehmen ist die jeweilige Landeswährung.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt (Berichtswährung).

### b) Transaktionen und Salden

Transaktionen, die eine in den Konsolidierungskreis einbezogene Gesellschaft nicht in ihrer funktionalen Währung durchführt (Fremdwährungsgeschäfte), werden in die funktionale Währung der entsprechenden Einheit mit dem Kurs zum Transaktionszeitpunkt umgerechnet. Kursgewinne und -verluste aus der Abwicklung solcher Transaktionen und aus der Bewertung von monetären Vermögenswerten und Verbindlichkeiten zum Stichtagskurs im Jahresabschluss werden in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen.

### c) Tochtergesellschaften

Tochtergesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, rechnen ihre in Landeswährung aufgestellten Abschlüsse für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss der DB AG wie folgt in die Berichtswährung Euro um: Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden zum

Stichtagskurs, Erträge und Aufwendungen zum Durchschnittskurs umgerechnet. Die Differenzen aus der Währungsumrechnung werden im Eigenkapital gesondert gezeigt.

Das im Rahmen eines Erwerbs ausländischer Tochtergesellschaften erstkonsolidierungspflichtige Eigenkapital wird zum jeweiligen Bilanzstichtag mit dem historischen Kurs zum Erwerbszeitpunkt umgerechnet. Entstehende Differenzen aus der Währungsumrechnung werden gesondert im Eigenkapital ausgewiesen.

Solange das Tochterunternehmen in den Konsolidierungskreis einbezogen wird, erfolgt die Fortführung der Umrechnungsdifferenzen im Konzerneigenkapital. Scheiden Tochterunternehmen aus dem Konsolidierungskreis aus, werden die entsprechenden Umrechnungsdifferenzen erfolgswirksam aufgelöst.

Firmenwerte und Anpassungen an die beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden infolge von Akquisitionen ausländischer Tochtergesellschaften werden als Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der ausländischen Gesellschaften behandelt und mit dem Kurs zum Bilanzstichtag umgerechnet.

Jahresabschlüsse von Tochtergesellschaften, die ihren Sitz in einem Hochinflationsland haben, werden gemäß IAS 29 umgerechnet. Im Berichts- und im Vergleichszeitraum hatte kein wesentliches Tochterunternehmen seinen Sitz in einem Hochinflationsland.

Währungsumrechnungsdifferenzen aus der Umrechnung von Anteilen an einer ausländischen Tochtergesellschaft sowie aus Darlehen, die Teil der Netto-Investition in diese ausländischen Tochtergesellschaften sind, werden im Eigenkapital erfasst. Wenn die ausländische Tochtergesellschaft den Konsolidierungskreis verlässt, werden die Währungsumrechnungsdifferenzen über die Gewinn- und Verlustrechnung ausgebucht.

Für die Währungsumrechnung wurden unter anderem folgende Wechselkurse zugrunde gelegt:

IN €	Stichtag 31. 12.		Durchschnitt	
	2008	2007	2008	2007
1 US-Dollar (USD)	0,71855	0,67930	0,67977	0,72954
1 Pfund Sterling (GBP)	1,04987	1,36361	1,25424	1,46066
1 Schweizer Franken (CHF)	0,67340	0,60434	0,63025	0,60872
1 Hongkong-Dollar (HKD)	0,09271	0,08711	0,08729	0,09352
1 Australischer Dollar (AUD)	0,49324	0,59677	0,57357	0,61162
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,10531	0,09300	0,09779	0,09598
1 Schwedische Krone (SEK)	0,09200	0,10592	0,10390	0,10809

### Ertrags- und Aufwandsrealisierung

Die im DB-Konzern erwirtschafteten Erlöse betreffen die Erbringung von Beförderungs-, Transport- und Logistikleistungen, die Bereitstellung der Eisenbahninfrastruktur, den Verkauf von Gütern und sonstige insbesondere im Zusammenhang mit dem Eisenbahngeschäft stehende Dienstleistungen abzüglich Umsatzsteuer, Rabatten und gegebenenfalls Preisnachlässen. Sie werden zum erhaltenen beizulegenden Zeitwert bewertet.

Die vom DB-Konzern erbrachten Dienstleistungen werden im Regelfall mit einem Zeithorizont von wenigen Stunden/Tagen abgewickelt. Erlöse aus der Erbringung von Dienstleistungen werden erfasst, sobald die Leistung erbracht, die Höhe der Erlöse und der Kosten zuverlässig ermittelbar ist und der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern wahrscheinlich zufließen wird.

Dividendenerträge werden in dem Zeitpunkt erfasst, in dem das Recht auf den Empfang der Zahlung entsteht. Zinserträge werden nach der Effektivzinsmethode in der Periode, in der sie entstehen, erfolgswirksam erfasst.

Grundsätzlich sind alle Aufwendungen und Erträge unsaldiert ausgewiesen, es sei denn, die Rechnungslegungsvorschriften gemäß IFRS erlauben oder verlangen eine Saldierung.

Aufwendungen werden mit Inanspruchnahme der Leistung oder zum Zeitpunkt ihrer Verursachung ergebniswirksam.

### Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

#### a) Sachanlagen

Die Bewertung der Sachanlagen erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um die kumulierten planmäßigen Abschreibungen sowie unter Berücksichtigung von Wertminderungen und Wertaufholungen. Die Anschaffungskosten enthalten den Anschaffungspreis zuzüglich Anschaffungsnebenkosten abzüglich Anschaffungspreisminderungen. Soweit Stilllegungs- beziehungsweise Wiederherstellungsverpflichtungen bestehen, erfolgt deren Berücksichtigung in den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Sachanlagen bei gleichzeitigem Ausweis einer Rückstellung. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten direkt zurechenbare Gemeinkosten.

Fremdkapitalzinsen werden nicht einbezogen, sondern unmittelbar als Aufwand erfasst. Im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung von Sachanlagen anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

Nachträgliche Kosten werden aktiviert, wenn die Aufwendungen den wirtschaftlichen Nutzen der Sachanlage erhöhen und die Kosten verlässlich ermittelt werden können. Alle anderen Reparaturen oder Wartungen werden dagegen grundsätzlich als Aufwand erfasst.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear über die erwartete Nutzungsdauer. Folgende Nutzungsdauern werden für die wesentlichen Gruppen des Sachanlagevermögens zugrunde gelegt:

	Jahre
Bahnkörper, Tunnel, Brücken	75
Gleisanlagen	20-25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10-50
Grundstückseinrichtungen	8-20
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5-20
Schienenfahrzeuge	15-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	3-25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2-20

Die Angemessenheit der gewählten Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauern wird jährlich überprüft. Ebenso werden unsere Erwartungen hinsichtlich des Restwerts jährlich aktualisiert.

Investitionszuschüsse werden direkt von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der bezuschussten Vermögenswerte abgesetzt.

#### b) Vermögenswerte aus Finanzierungsleasing

Gemietete und geleaste Vermögenswerte, deren zugrunde liegende Leasingverträge nach IAS 17 als Finanzierungsleasing eingestuft werden, werden zum Zeitpunkt des Beginns der Vertragslaufzeit mit dem beizulegenden Zeitwert oder dem niedrigeren Barwert der Mindestleasingzahlungen aktiviert und über die wirtschaftliche Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder die kürzere Laufzeit des Leasingverhältnisses linear abgeschrieben.

#### c) Immaterielle Vermögenswerte und Firmenwerte

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden mit den Anschaffungskosten angesetzt. Selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte werden zu ihren Herstellungskosten bilanziert und betreffen ausschließlich Software. Die Kosten der Entwicklungsphase werden aktiviert, wenn dem DB-Konzern ein zukünftiger wirtschaftlicher Nutzen zufließt und die sonstigen Aktivierungsvoraussetzungen erfüllt sind. Die Herstellungskosten umfassen dabei alle direkt zurechenbaren Kosten sowie diejenigen Kosten, die anfallen, um den Vermögenswert auf seine vorgesehene Verwendung vorzubereiten.

Die Herstellungskosten enthalten im Wesentlichen Kosten für Material und Dienstleistungen, Lohn- und Gehaltskosten sowie zuzurechnende Gemeinkosten.

Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Im Zusammenhang mit der Anschaffung und Herstellung von immateriellen Vermögenswerten anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

Die Folgebewertung der immateriellen Vermögenswerte (außer Firmenwerten) erfolgt zu Anschaffungs- und Herstellungskosten, vermindert um planmäßige Abschreibungen und Wertminderungen zuzüglich Wertaufholungen. Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear. Die Angemessenheit der Abschreibungsmethode und der Nutzungsdauer wird jährlich überprüft.

Folgende voraussichtliche Nutzungsdauern werden der planmäßigen Abschreibung auf immaterielle Vermögenswerte zugrunde gelegt:

	Jahre
Konzessionen, Rechte o. Ä.	Vertragslaufzeit
Warenzeichen	Nutzungszeit
Markenname	Nutzungszeit
Kundenstamm	Nutzungszeit
Entgeltlich erworbene Software	3-5
Selbst erstellte Software	3

Firmenwerte ergeben sich als positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten für den Erwerb der Anteile und den beizulegenden Zeitwerten der einzelnen erworbenen Vermögenswerte, übernommenen Schulden und Eventualverbindlichkeiten. Sie werden nicht planmäßig abgeschrieben, sondern unterliegen dem jährlichen Impairment-Test. Impairment-Verluste auf Firmenwerte werden nicht wieder aufgeholt.

#### d) Wertminderungen von Vermögenswerten

IAS 36 regelt die Werthaltigkeitsprüfung materieller und immaterieller Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer, die mithilfe eines sogenannten indikatorbasierten Asset-Impairment-Tests durchgeführt wird. Ein solcher Asset-Impairment-Test ist dann durchzuführen, wenn Indikatoren (sogenannte Triggering Events) einen möglichen Wertverlust anzeigen. Ferner sind gemäß IAS 36 Firmenwerte (Goodwills) sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung in Form eines Goodwill-Impairment-Tests zu unterziehen.

### *Abgrenzung der Cash-generating Units*

Werthaltigkeitsprüfungen im Rahmen des Asset-Impairment-Tests sind grundsätzlich auf Ebene einzelner Vermögenswerte durchzuführen. Sofern für einzelne Vermögenswerte keine weitgehend unabhängigen zukünftigen Cashflows festgestellt werden können, sind sogenannte Zahlungsmittel generierende Einheiten (Cash-generating Unit; CGU) zu bilden. Die Abgrenzungskriterien für die CGUs orientieren sich an der Struktur des operativen Geschäfts. Im DB-Konzern entsprechen die CGUs im Wesentlichen den operativ tätigen Geschäftsfeldern beziehungsweise Segmenten, wobei innerhalb des Geschäftsfelds Dienstleistungen aufgrund unterschiedlicher Leistungsinhalte eine weitere Differenzierung vorgenommen wurde. Durch die Kongruenz zwischen Führungsstruktur und Legalstruktur besteht eine Cash-generating Unit immer aus mindestens einer rechtlichen Einheit. Dadurch können die für den Asset-Impairment-Test notwendigen Daten aus Jahresabschluss- und Planungsdaten abgeleitet werden.

Die Werthaltigkeitsprüfung von Firmenwerten wird auf Ebene einer CGU durchgeführt, der dieser Firmenwert zugeordnet worden ist. Wesentliche Firmenwerte bestehen derzeit in den CGUs DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail. Die aus den Unternehmenstransaktionen im Geschäftsjahr 2008 resultierenden Firmenwerte aus den Akquisitionen von Transfesa beziehungsweise Laing Rail (jetzt: DB Regio (UK)) können vollständig und eindeutig der CGU DB Schenker Logistics beziehungsweise der CGU DB Bahn Regio zugeordnet werden.

### *Methodisches Vorgehen*

Beim Impairment-Test nach IAS 36 ist der Buchwert (Carrying Amount) eines Vermögenswerts, einer CGU oder für den Goodwill-Impairment-Test auf Basis einer Gruppe von CGUs mit dem entsprechenden erzielbaren Betrag (Recoverable Amount) zu vergleichen. Ist der Buchwert nicht mehr durch den erzielbaren Betrag gedeckt, führt dies zu einer entsprechenden Wertminderung.

Der Buchwert einer CGU ergibt sich durch die Addition der Buchwerte der Vermögenswerte abzüglich der Verbindlichkeiten, die mit den einbezogenen Vermögenswerten ver-

bunden sind. Darüber hinaus sind bei der Bestimmung des Buchwerts einer CGU auch gemeinschaftlich von mehreren CGUs genutzte Vermögenswerte (Corporate Assets) und Verbindlichkeiten (Corporate Liabilities) anteilig zu berücksichtigen sowie das für die entsprechende CGU notwendige Nettoumlaufvermögen (Net Working Capital) mit einzubeziehen.

Der erzielbare Betrag ist definiert als der höhere Wert aus dem beizulegenden Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten (Fair Value less Costs to Sell) und dem Nutzungswert (Value in Use). In den im DB-Konzern durchgeführten Impairment-Tests wird der erzielbare Betrag durch den Nutzungswert repräsentiert. Der Nutzungswert ermittelt sich als Barwert der aus der Fortführung einer CGU oder einer Gruppe von CGUs zu erwartenden Free Cashflows vor Zinsen und vor Steuern. Die Cashflow-Prognosen beruhen auf Annahmen, die die beste Einschätzung des Managements über die ökonomischen Rahmenbedingungen darstellen. Basis dieser Cashflow-Prognosen ist die dem Aufsichtsrat der DB AG vorgelegte Mittelfristplanung, die einen Planungshorizont von fünf Jahren umfasst. Sofern Cashflow-Prognosen über den fünfjährigen Planungshorizont hinaus notwendig sind, wird aus der Planung ein nachhaltiger Free Cashflow abgeleitet und auf Basis einer an der spezifischen Marktentwicklung orientierten Wachstumsrate fortgeschrieben. In der Regel wird von einer Wachstumsrate von 1% p. a. (im Vorjahr: 1% p. a.) ausgegangen.

Zur Diskontierung der Free Cashflows wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz (Weighted Average Cost of Capital; WACC) herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber dem DB-Konzern widerspiegelt. In Konsistenz zur Ermittlung der Free Cashflows vor Unternehmensteuern wird ein umgerechneter Kapitalkostensatz vor Unternehmensteuern verwendet. Risiken der Free Cashflows werden durch einen risikoäquivalenten Kapitalisierungszinssatz berücksichtigt. Vor dem Hintergrund der Teilkonzernstruktur einerseits bei gleichzeitig weitgehendem Risiko- und Ressourcenverbund innerhalb des DB-Konzerns andererseits wird dieser Kapitalisierungszinssatz für alle CGUs des DB ML-

Konzerns einheitlich mit 10,5 % und für die CGUs der Infrastruktur mit 8,4 % zugrunde gelegt. Im Vorjahr kam ein einheitlicher Kapitalkostensatz von 8,9 % zur Anwendung.

#### *Asset-Impairment-Test*

Zur Durchführung des Asset-Impairment-Tests wurden Prozesse implementiert, die den spezifischen Anforderungen des IAS 36 gerecht werden. Die im Rahmen des Asset-Impairment-Tests verwendeten Nutzungsdauern für die einzelnen CGUs orientieren sich an der Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder einer Gruppe homogener Vermögenswerte, der oder die für die betreffende CGU am bedeutsamsten ist und somit der CGU ihr Gepräge gibt. Darüber hinaus werden im Rahmen der Nutzungswertermittlung künftige Cashflows, die sich aus wesentlichen künftigen strukturellen Veränderungen, Desinvestitionsmaßnahmen oder Erweiterungsinvestitionen ergeben, nicht berücksichtigt. Sich hieraus ergebende Anpassungen der originären Planungen betreffen vor allem die in der Infrastruktur geplanten größeren Neu- und Ausbauprojekte, deren Baubeginn nach 2008 unterstellt ist.

In den Cashflow-Prognosen sind konzerninterne Transferpreise auf Basis marktgerechter Einschätzungen der beteiligten Gesellschaften berücksichtigt. Bei Leistungsbeziehungen zwischen Transport- und Infrastrukturbereichen gelten die veröffentlichten Infrastrukturpreise, wobei im Prognosezeitraum auch Preissteigerungen berücksichtigt werden.

Regelmäßig nach Verabschiedung der Mittelfristplanung im Aufsichtsrat der DB AG wird überprüft, ob Wertberichtigungen auf CGU-Ebene notwendig werden. Außerhalb dieses jährlichen Turnus wird eine Überprüfung vorgenommen, wenn aktuelle Erkenntnisse aus der Geschäftsentwicklung oder Prämissenveränderungen eine wesentliche Verschlechterung des Nutzungswerts vermuten lassen.

Die im betrachteten Zeitraum freiwillig durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen zeigten für keine CGU einen Wertminderungsbedarf an. Auch der nach Verabschiedung der Mittelfristplanung durchgeführte freiwillige Asset-Impairment-Test ergab für keine der CGUs einen Impairment-Bedarf.

#### *Goodwill-Impairment-Test*

Für alle CGUs oder Gruppen von CGUs, denen ein Firmenwert zugeordnet werden kann, muss jährlich ein Goodwill-Impairment-Test durchgeführt werden. Da die im DB-Konzern aufgrund erfolgter Akquisitionen entstandenen Firmenwerte immer eindeutig einer CGU zugeordnet werden können, ist dieser Goodwill-Impairment-Test integraler Bestandteil des ohnehin jährlich auf freiwilliger Basis für alle CGUs durchgeführten Asset-Impairment-Tests.

Die für die CGUs DB Bahn Regio, DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail durchgeführten Goodwill-Impairment-Tests ergaben keinen Wertberichtigungsbedarf. Der entsprechende erzielbare Betrag wird dabei durch den Nutzungswert der CGU repräsentiert, der wiederum aus der Mittelfristplanung der beiden Geschäftsfelder abgeleitet wurde. Die weiter oben dargestellten methodischen Ausführungen gelten daher analog. Bei DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail ist zusätzlich zu beachten, dass für die relevanten internationalen Märkte gesonderte Annahmen zur Entwicklung von Konjunktur, Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie Währungsrelationen getroffen wurden. Basis für diese Annahmen waren die zum Planungszeitpunkt verfügbaren externen und internen Experteneinschätzungen.

#### e) Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen

Anteile an assoziierten und gemeinschaftlich geführten Unternehmen werden nach IAS 28 (Anteile an assoziierten Unternehmen) oder nach dem Wahlrecht gemäß IAS 31 (Anteile an Joint Ventures) at Equity bewertet. Aufbauend auf den Konzernanschaffungskosten im Erwerbszeitpunkt wird der Wertansatz jeweils in Höhe der auf die Anteile des DB-Konzerns entfallenden Eigenkapitalveränderung bei dem at Equity bewerteten Unternehmen fortgeschrieben.

#### f) Finanzielle Vermögenswerte

Marktübliche Käufe oder Verkäufe von finanziellen Vermögenswerten werden zum Erfüllungstag angesetzt oder ausgebucht. Derzeit bestehen im DB-Konzern die folgenden Kategorien nach IAS 39:

#### *Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte*

Die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte werden grundsätzlich mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Wenn der beizulegende Zeitwert von Eigenkapitalinstrumenten nicht verlässlich ermittelbar ist, werden die zur Veräußerung verfügbaren finanziellen Vermögenswerte mit den Anschaffungskosten abzüglich Wertminderung angesetzt.

Anteile an nicht einbezogenen Tochtergesellschaften und sonstigen Beteiligungen gelten als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Sie werden mit ihren fortgeschriebenen Anschaffungskosten ausgewiesen, da der Marktwert dieser Anteile nicht verlässlich ermittelt werden kann.

Zur Veräußerung verfügbare lang- oder kurzfristige Wertpapiere werden zum Bilanzstichtag – soweit vorhanden – mit ihren Marktwerten angesetzt. Änderungen des beizulegenden Zeitwerts werden erfolgsneutral in der Rücklage aus der Marktbewertung von Wertpapieren berücksichtigt.

#### *Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte*

Die erstmalige Bewertung von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Dieser entspricht im Regelfall den Anschaffungskosten. Langfristige unverzinsliche oder niedrigverzinsliche Forderungen (Forderungslaufzeit von mehr als einem Jahr) werden auf den Barwert der künftigen Zahlungsmittelzuflüsse abgezinst. Abgezinste Forderungen werden in Folgeperioden mit dem bei der Erstbewertung festgesetzten Effektivzins wieder aufgezinnt.

Forderungen, bei denen objektiv substantielle Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen, werden angemessen einzelwertberichtigt. Außerdem werden portfoliobasierte Wertminderungen auf Gruppen von Vermögenswerten vorgenommen; dabei werden vor allem historische Ausfallquoten berücksichtigt.

#### *Flüssige Mittel*

Die flüssigen Mittel umfassen Kassen- und Scheckbestände, Einlagen bei Kreditinstituten, die bei Sicht jederzeit fällig sind, sowie Zahlungsmitteläquivalente. Zu den Gut-

haben bei Kreditinstituten zählen sowohl täglich fällige Gelder als auch Festgelder mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

Die flüssigen Mittel werden zum Nennwert angesetzt.

#### g) Vorräte

Als Anschaffungskosten der Vorräte werden alle Kosten aktiviert, die mit dem Beschaffungsvorgang in direkter Beziehung stehen. Die Bestimmung der Anschaffungskosten von fungiblen und homogenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen erfolgt auf Basis der Durchschnittsmethode. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten die direkt zurechenbaren Gemeinkosten.

Zum Bilanzstichtag werden die Vorräte mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realisable Value) bewertet.

#### h) Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Langfristige Vermögenswerte werden als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte nach IFRS 5 klassifiziert, wenn ihr Buchwert durch Verkauf realisiert werden soll und nicht durch fortgesetzte Nutzung. Es kann sich dabei um einen einzelnen Vermögenswert, eine Veräußerungsgruppe oder einen Bestandteil eines Unternehmens handeln. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden mit dem niedrigeren Wert von Buchwert und Marktwert abzüglich noch anfallender Kosten bewertet.

#### i) Latente Steuern

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 (Ertragsteuern) bilanziert.

Zur Ermittlung der latenten Steuern wird der Konzernsteuersatz von 30,5% herangezogen. Der Konzernsteuersatz berücksichtigt den Körperschaftsteuersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag sowie einen durchschnittlichen Gewerbesteuersatz. Ausländische Tochtergesellschaften verwenden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweiligen lokalen Steuersätze.



Ein latenter Anspruch wird in Anwendung von IAS 12.24 beziehungsweise IAS 12.34 angesetzt, soweit es nach Abzug entsprechender passiver latenter Steuern wahrscheinlich ist, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis verfügbar ist. Als Grundlage hierfür wird die Mittelfristplanung unter Berücksichtigung ergänzender Abschätzungen herangezogen. Aktive latente Steuern auf nach dem Mittelfristzeitraum erzielbare Erträge werden als nicht zuverlässig abschätzbar nicht angesetzt.

Die latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, deren Gültigkeit für die Periode, in der die latente Steuer realisiert wird, aufgrund bestehender oder im Wesentlichen verabschiedeter Gesetze erwartet werden kann.

#### j) Finanzschulden und Verbindlichkeiten

Die Bewertung von kurzfristigen Verbindlichkeiten erfolgt grundsätzlich zum Nominalbetrag, der dem beizulegenden Zeitwert im Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung und den fortgeführten Anschaffungskosten bis zum Ausgleichsdatum entspricht. Finanzschulden und andere langfristige Verbindlichkeiten werden im Rahmen ihres erstmaligen Ansatzes mit dem Wert angesetzt, der dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Vermögenswerte entspricht, gegebenenfalls abzüglich der Transaktionskosten. In der Folge werden sie zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Zinslos gewährte Darlehen des Bundes, die mit Investitionen in die Infrastruktur in Zusammenhang stehen, werden mit dem Barwert der Rückzahlungsbeträge erfasst und über die Laufzeit auf ihren nominalen Rückzahlungsbetrag aufgezinnt. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominalen Darlehensbetrag und dem Barwert wird als gewährter Zinsvorteil in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen. Die Zinserträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen kompensieren den Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Darlehen.

Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, die gemäß den Zuordnungskriterien des IAS 17 als Finanzierungsleasing-

verträge zu klassifizieren sind, werden zum Beginn der Vertragslaufzeit mit dem Barwert der Mindestleasingzahlungen passiviert und in der Folge in Höhe der fortgeführten Anschaffungskosten unter den Finanzschulden ausgewiesen. Die Leasingraten werden in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil der Leasingrate wird aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

#### k) Leistungen an Arbeitnehmer

##### *Pensionsverpflichtungen und ähnliche Verpflichtungen*

Im DB-Konzern bestehen sowohl leistungsorientierte (Defined Benefit) als auch beitragsorientierte (Defined Contribution) Altersversorgungssysteme.

Die in der Bilanz angesetzte Rückstellung für leistungsorientierte Altersversorgungssysteme entspricht dem Barwert der Pensionsverpflichtung (Defined Benefit Obligation; DBO) abzüglich eines vorhandenen Planvermögens am Bilanzstichtag, angepasst um kumulierte noch nicht ergebniswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne und Verluste und noch nicht ergebniswirksam erfassten nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwand. Die Pensionsverpflichtung wird jährlich auf der Basis von unabhängigen versicherungsmathematischen Gutachten unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Method) berechnet. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste werden nicht berücksichtigt, soweit sie 10 % des größeren Betrags aus Verpflichtungsumfang und Zeitwert des Planvermögens nicht übersteigen (10 %-Korridor-Regel). Der den Korridor übersteigende Betrag wird über die erwartete durchschnittliche Restdienstzeit der vom Plan erfassten Arbeitnehmer erfasst.

Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand wird sofort erfolgswirksam erfasst, es sei denn, die Änderungen des Pensionsplans (Altersversorgungssystem) hängen vom Verbleib des Mitarbeiters im Unternehmen für einen festgelegten Zeitraum ab (Zeitraum bis zum Eintritt der Unverfallbarkeit). In diesem Fall wird der nachzuverrechnende Dienstzeitaufwand linear über den Zeitraum bis zum Eintritt der Unverfallbarkeit erfolgswirksam erfasst.

Der Aufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

Bei beitragsorientierten Altersversorgungssystemen zahlt der DB-Konzern, freiwillig oder aufgrund einer gesetzlichen oder vertraglichen Verpflichtung, Beiträge an öffentliche oder private Altersversorgungseinrichtungen. Der DB-Konzern hat über die Zahlung der Beiträge hinaus keine weiteren Zahlungsverpflichtungen. Die Beiträge werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst. Vorauszahlungen von Beiträgen werden in dem Umfang als Vermögenswerte angesetzt, in dem ein Recht auf eine Rückzahlung oder eine Minderung künftiger Zahlungen besteht.

#### *Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Abfindungen)*

Abfindungszahlungen werden fällig, wenn ein Mitarbeiter vor dem regulären Renteneintritt freigesetzt wird oder wenn ein Mitarbeiter gegen eine Abfindungsleistung freiwillig aus dem Arbeitsverhältnis austritt. Abfindungsleistungen werden erfasst, wenn eine nachweisliche Verpflichtung besteht, entweder das Arbeitsverhältnis von gegenwärtigen Mitarbeitern entsprechend einem detaillierten formalen Plan, der nicht rückgängig gemacht werden kann, zu beenden oder Abfindungen bei freiwilliger Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Mitarbeiter im Rahmen von Aufhebungsverträgen zu leisten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 (Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen) sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Altersteilzeitvereinbarungen basieren auf dem sogenannten Blockmodell. Die vom DB-Konzern während des Zeitraums der Altersteilzeit zum Gehalt gezahlten Aufstockungsbeträge sowie zusätzliche Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung stellen Leistungen aus Anlass der Beendigung der Arbeitsverhältnisse dar. Sie werden zum Zeitpunkt des Entstehens der Verpflichtung mit dem Barwert bewertet. Der Vergütungsrückstand (zuzüglich der

Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung) für die während der Beschäftigungsphase geleistete Mehrarbeit wird ebenfalls mit dem Barwert bewertet. Die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Verpflichtungen werden im Personalaufwand gezeigt.

#### *Andere langfristig fällige Leistungen*

Arbeitnehmer, die unter den Regelungsbereich des Tarifvertrags zur Führung von Langzeitkonten für die Arbeitnehmer verschiedener Unternehmen des DB-Konzerns (nachfolgend »Lzk-TV«) fallen, haben die Möglichkeit, ihre geleisteten Überstunden in ein in Geldeswert geführtes Wertguthaben umzuwandeln. Der DB-Konzern hat sich verpflichtet, die Vergütung für die geleistete Mehrarbeit zuzüglich der darauf entfallenden Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung monatlich zum Fälligkeitszeitpunkt des Gehalts an den »Fonds zur Sicherung von Wertguthaben e.V.« (Wertguthabenfonds) abzuführen. Der Wertguthabenfonds wurde in der Rechtsform eines eingetragenen Vereins als gemeinsame Einrichtung der Tarifvertragsparteien im Sinne des Tarifvertragsgesetzes gegründet. Die Tarifvertragsparteien sind als Mitglieder des Vereins für die Führung und Verwaltung der Wertguthaben verantwortlich.

Die mit Beginn der Freistellungsphase an die Arbeitnehmer gezahlten Vergütungen werden aus dem Wertguthabenfonds finanziert. Die Länge der Freistellungsphase wird durch die Höhe des angesammelten Wertguthabens bestimmt.

Hinsichtlich der Wertguthaben verbleiben mit Abfluss der Mittel keine weiteren wirtschaftlichen Risiken im DB-Konzern.

Der Plan wird wie ein beitragsorientierter Plan behandelt.

#### l) Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, soweit eine rechtliche oder faktische Verpflichtung besteht, die aus einem vergangenen Ereignis resultiert, deren Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme (die zu einem Abfluss von Ressourcen führt) größer als 50 % ist und sofern eine verlässliche Schätzung der Verpflichtungshöhe möglich ist. Wenn

die Erstattung eines zurückgestellten Betrags zu erwarten ist, etwa aufgrund einer Versicherung, wird die Erstattung als separater Vermögenswert nur dann angesetzt, wenn sie so gut wie sicher ist. Die Erträge aus Erstattungen werden nicht mit den Aufwendungen saldiert.

Langfristige Rückstellungen werden mit Marktzinssätzen abgezinst. Die Umweltschutzrückstellungen zur Sanierung ökologischer Altlasten werden auf der Basis realer Zinssätze, die dem Risiko und dem Zeitraum bis zur Erfüllung angepasst werden, abgezinst. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominellen Wert der erwarteten Zahlungsabflüsse und dem bilanzierten Barwert für die Umweltschutzrückstellungen der DB AG aus übernommenen Verpflichtungen zur Beseitigung der Altlasten aus der Zeit vor der Gründung der DB AG wird in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und bildet damit den Zinsvorteil aus der längerfristigen Abwicklung der Rückstellung ab. Der Aufzinsungsaufwand aus den sonstigen Rückstellungen wird im Finanzergebnis erfasst.

#### m) Passive Abgrenzungen

##### *Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen*

Der DB-Konzern erhält verschiedene öffentliche Zuwendungen, die grundsätzlich vermögenswert- beziehungsweise erfolgsbezogen gewährt werden. Die Zuwendungen werden bilanziell erfasst, sofern Sicherheit darüber besteht, dass sie erfolgen und die notwendigen Bedingungen für den Erhalt erfüllt werden. Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, vor allem Investitionszuschüsse, werden direkt von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. Die Zinsvorteile (Differenz aus Nominalwert und Barwert) aus gewährten zinslosen Darlehen werden auf der Grundlage der vertraglichen Zuwendungsbedingungen passivisch abgegrenzt.

##### *Abgegrenzte Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Verträgen*

Sofern bei Abschluss von Sale-and-Leaseback-Verträgen Veräußerungsgewinne realisiert wurden und das anschließende Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing zu klassifizieren ist, werden diese passivisch abgegrenzt und über die Laufzeit der jeweiligen Verträge erfolgswirksam aufgelöst.

#### n) Derivative Finanzinstrumente

##### *Bilanzierung derivativer Finanzinstrumente*

Derivative Finanzinstrumente werden bei Abschluss des Vertrags in der Bilanz als finanzieller Vermögenswert oder als finanzielle Schuld angesetzt. Die Erst- und Folgebewertung von derivativen Finanzinstrumenten erfolgt grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert. Die Behandlung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts hängt von der Art des gesicherten Grundgeschäfts ab. Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsabschluss generell als Sicherungsinstrument (a) zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts bestimmter bilanzierter Vermögenswerte oder Schulden (»Fair-Value-Hedge«) oder (b) zur Absicherung der Zahlungsströme aus einer vertraglichen Verpflichtung oder aus einem erwarteten Geschäftsvorfall (»Cashflow-Hedge«) klassifiziert.

##### */// Fair-Value-Hedges*

Fair-Value-Hedges zielen auf die Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzpositionen. In diesen Fällen werden sowohl das Sicherungsgeschäft als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Zeitwert angesetzt. Bewertungsänderungen werden ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der DB-Konzern hat derzeit keine Fair-Value-Hedges im Bestand.

##### */// Cashflow-Hedges*

Mit Cashflow-Hedges werden Schwankungen der Cashflows von finanziellen Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten abgesichert. Bei Sicherung der zukünftigen Zahlungsströme wird die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert vorgenommen. Bewertungsänderungen werden zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und erst zu dem Zeitpunkt erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt, zu dem die korrespondierenden Verluste oder Gewinne aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden oder die Geschäfte auslaufen.

*/// Derivative Finanzinstrumente, die nicht den Anforderungen zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gemäß IAS 39 entsprechen*

Sofern Sicherungsgeschäfte, die betriebswirtschaftlich der Zins-, Währungs- oder Preissicherung dienen, nicht die restriktiven Anforderungen des IAS 39 für eine Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllen, werden die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

*/// Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts (Fair Value)*

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs zum Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet und Annahmen getroffen, die aufgrund der Marktbedingungen an den Bilanzstichtagen sachgerecht waren. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- beziehungsweise Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet. Geschäfte, für die keine Prämie gezahlt worden ist, haben bei Abschluss einen Zeitwert von null. Bei lang laufenden Derivaten wird eine Kreditrisikoadjustierung des Zeitwerts vorgenommen, falls der Kontrahent von den Rating-Agenturen nicht mehr als »High Grade« eingestuft wird und die Gesamtposition eine Forderung aus Sicht des DB-Konzerns darstellt. Im vorliegenden Abschluss ist dies jedoch nicht der Fall.

**Kapitalmanagement im DB-Konzern (gemäß IAS 1)**

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des DB-Konzerns zielt neben der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer hervorragenden Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Die Steuerung der Kapitalstruktur erfolgt anhand der Kennzahl Gearing. Das Gearing wird dabei definiert als

Verhältnis der Netto-Finanzschulden (Finanzschulden abzüglich der Finanzforderungen und liquiden Mittel) und des Eigenkapitals. Als Instrumente der Steuerung dienen in erster Linie die planmäßige Rückführung von Finanzschulden sowie die Stärkung der Eigenkapitalbasis durch Gewinnthesaurierung beziehungsweise Kapitalerhöhung.

Als mittelfristiges Ziel wird ein Gearing von 100 % angestrebt und somit eine Parität zwischen Fremd- und Eigenkapital in der Finanzierungsstruktur. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

IN MIO. €	2008	2007
Finanzschulden	16.853	18.062
- Finanzforderungen	- 31	0
- Liquide Mittel	- 879	- 1.549
<b>= Netto-Finanzschulden</b>	<b>15.943</b>	<b>16.513</b>
÷ Buchwert Eigenkapital	12.155	10.953
<b>= Gearing</b>	<b>131%</b>	<b>151%</b>

Das Gearing verbesserte sich im Vorjahresvergleich deutlich in Richtung Zielwert sowohl durch die Rückführung der Netto-Finanzschulden als auch durch die positive Gewinnentwicklung mit entsprechender Stärkung des Eigenkapitals.

Es sind keine wesentlichen externen Kapitalmarktrestriktionen vorhanden.

Als zentraler Bestandteil des Wertmanagementkonzepts wird auf Basis des bereinigten EBIT als weitere Kennzahl ein Return on Capital Employed (ROCE) errechnet. Das Capital Employed stellt dabei den im DB-Konzern gebundenen und mit Renditeerwartungen versehenen Kapitaleinsatz von Eigen- und Fremdkapitalgebern dar. Die Ableitung erfolgt auf Basis der jeweiligen Schlussbilanz des Geschäftsjahres. Die folgende Tabelle zeigt die aktivische Herleitung des Capital Employed unter Zugrundelegung der in der Bilanz ausgewiesenen Aktiv- und Passivpositionen.

IN MIO. €	2008	2007
+ Sachanlagen/Immaterielle Vermögenswerte	39.976	39.855
+ Vorräte	830	784
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.373	3.500
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	741	648
- Forderungen aus Finanzierung	- 31	0
+ Forderungen aus Ertragsteuern	124	115
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 3.608	- 3.725
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	- 3.765	- 3.699
- Ertragsteuerschulden	- 183	- 153
- Sonstige Rückstellungen	- 6.541	- 6.766
- Passive Abgrenzungen	- 2.955	- 3.166
<b>Capital Employed</b>	<b>27.961</b>	<b>27.393</b>

Zur weiteren Berechnung wird in der folgenden Tabelle das bereinigte EBIT und EBITDA aus dem in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen operativen Ergebnis (EBIT) hergeleitet. Die entsprechenden Angaben auf Segmentebene sind nach der gleichen Methodik abgeleitet worden.

IN MIO. €	2008	2007
Operatives Ergebnis (EBIT)	2.593	2.895
Erträge aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	- 259	- 659
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	1	65
Vergleich Flughafen Fraport AG	- 52	0
Kosten für Vorbereitung IPO DB ML AG	59	0
Drohverlustrückstellung		
Verkehrsverträge Regio	0	270
Außerplanmäßige Abschreibungen	0	52
Sonstige	141	155
<b>EBIT bereinigt</b>	<b>2.483</b>	<b>2.370</b>
Abschreibungen (im Vorjahr bereinigt)	2.723	2.743
<b>EBITDA bereinigt</b>	<b>5.206</b>	<b>5.113</b>

Die Erträge beziehungsweise Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten werden im Zusammenhang mit der Erläuterung der entsprechenden Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung näher beschrieben.

Im Geschäftsjahr wurde insbesondere der Buchgewinn aus dem Verkauf der Arcor-Anteile (243 Mio. €) als außerordentlicher Effekt bereinigt, was sich in den Erträgen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten widerspiegelt.

Darüber hinaus erfolgten Umgliederungen für IPO-Kosten und den Vergleich Flughafen. Für die interne Steuerung sind alle tabellarisch aufgeführten Sondereffekte im EBIT bereinigt und in das außerordentliche Ergebnis umgliedert worden. Unter Sonstige sind im Wesentlichen Verpflichtungen für Restrukturierungen und Prozessrisiken enthalten.

Aus dem Capital Employed und dem bereinigten EBIT ergeben sich dann folgende Werte für den Return on Capital Employed (ROCE).

IN MIO. €	2008	2007
EBIT bereinigt	2.483	2.370
÷ Capital Employed	27.961	27.393
<b>Return on Capital Employed (ROCE)</b>	<b>8,9%</b>	<b>8,7%</b>

### Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Der Konzernabschluss basiert auf Einschätzungen und Annahmen, die die Zukunft betreffen. Hieraus abgeleitete Schätzungen und Beurteilungen werden kontinuierlich neu bewertet und basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen. Die Schätzungen werden naturgemäß den späteren tatsächlichen Gegebenheiten nicht immer entsprechen.

Die Schätzungen und Annahmen, die ein signifikantes Risiko in Form einer wesentlichen Anpassung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden innerhalb des nächsten Geschäftsjahres mit sich bringen könnten, werden im Folgenden erörtert.

#### a) Wertminderungsbedarf bei Zahlungsmittel generierenden Einheiten (Cash-generating Units)

Je nach Ereignissen oder Umständen wird im DB-Konzern regelmäßig untersucht, ob ein Wertminderungsbedarf bei einer Zahlungsmittel generierenden Einheit vorliegt. Grundlagen und Prämissen des gemäß IAS 36 (Wertminderung von Vermögenswerten) im DB-Konzern angewendeten Impairment-Verfahrens sind im Abschnitt »Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden« unter dem

Titel »Wertminderungen von Vermögenswerten« dargestellt. Zu einzelnen Prämissen und Annahmen, die Einfluss auf die Werthaltigkeit einer CGU haben, geben wir nachfolgende Erläuterungen:

#### *EBITDA-Marge*

Läge die tatsächliche EBITDA-Marge (EBITDA: Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) zum Ende des Planungszeitraums 10 % unter der derzeitigen Planungsannahme und würde sich dieser Effekt auch auf die nach diesem Zeitraum prognostizierten Cashflows auswirken, müssten die Buchwerte der Sachanlagen und der immateriellen Vermögenswerte wie im Vorjahr nicht abgewertet werden.

#### *Durchschnittliche reale Wachstumsrate der Cashflows*

Läge die nach dem Planungszeitraum unterstellte Wachstumsrate der operativen Cashflows um 10 % unter der derzeitigen Annahme – also bei 0,9 % p. a. statt der derzeit unterstellten 1,0 % p. a. –, würde sich kein Wertberichtigungsbedarf für die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte ergeben (im Vorjahr: 0 Mio. €).

#### *Gewichtete Kapitalkosten*

Wenn der Kapitalisierungszinssatz vor Steuern, der bei der Berechnung des Nutzungswerts verwendet wurde, um 10 % oberhalb der derzeitigen Annahme läge – also bei 11,6 % statt der jetzt unterstellten 10,5 % für die CGUs des DB ML-Konzerns und bei 9,2 % statt der jetzt unterstellten 8,4 % für die CGUs der Infrastruktur (im Vorjahr: bei 9,8 % statt der unterstellten 8,9 %) –, hätte der Buchwert der Sachanlagen um rund 50 Mio. € (im Vorjahr: um rund 40 Mio. €) abgewertet werden müssen, Goodwills wären in diesem Fall nach wie vor werthaltig.

#### *Nutzungsdauer und Restwert*

Bei einem 10 % geringeren Restwert der Zahlungsmittel generierenden Einheiten am Ende ihrer Nutzungsdauer würde sich der Buchwert der Sachanlagen und der immateriellen Vermögenswerte wie im Vorjahr nicht verringern.

#### b) Latente Steuern

Der Bestimmung der aktiven latenten Steuern liegt in der Regel die Mittelfristplanung zugrunde. Sollte sich die Summe der im Mittelfristzeitraum geplanten Jahresüberschüsse bei ansonsten unveränderten steuerlichen Parametern um 10 % verringern, wären die aktiven latenten Steuern um 160 Mio. € (im Vorjahr: 159 Mio. €) wertzuberichtigten.

#### c) Umweltschutzrückstellungen

Die Umweltschutzrückstellungen betreffen primär die Verpflichtung der DB AG zur Beseitigung von vor dem 1. Januar 1994 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Die ökologischen Altlasten beziehen sich im Wesentlichen auf Kontaminationen von Boden und Grundwasser infolge der Nutzung von Liegenschaften. Die Verpflichtung zur Sanierung ergibt sich aus dem Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG), dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG), der Deponieverordnung (DepV) sowie weiteren ergänzenden Gesetzen und Verordnungen.

Die Bewertung der Rückstellung erfolgt auf der Grundlage eines Diskontierungsverfahrens zum Barwert, soweit Sanierungsmaßnahmen wahrscheinlich sind, die Sanierungskosten verlässlich geschätzt werden können und kein zukünftiger Nutzen aus diesen Maßnahmen erwartet wird.

Die Schätzung künftiger Sanierungskosten unterliegt vielfältigen Unsicherheiten. Neben der technischen Entwicklung im Sanierungsbereich und der Innovationsintensität können sich auch Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen materiell auf die sanierungsbezogenen Kosten auswirken. Für die bilanzielle Herleitung des Rückstellungsausweises wurden auf der Grundlage der derzeit physisch bekannten beziehungsweise erkennbaren Sanierungsverpflichtungen die erwarteten Kosten auf Basis des heutigen Preisniveaus geschätzt.

Der Ansatz der Umweltschutzrückstellungen ergibt sich auf der Basis erwarteter zahlungswirksamer Abflüsse und aufgrund der Anwendung eines risikoadjustierten Realzinssatzes in Höhe von 0,68 % (im Vorjahr: 0,69 %).

Sollten wesentliche gesetzliche Rahmenbedingungen beziehungsweise behördliche Auflagen zu Realisationszeitpunkten von Sanierungsmaßnahmen führen, die erheblich

von dem geschätzten Zeitkorridor abweichen, könnte dies zu einem veränderten Zeithorizont für die erwarteten Zahlungsabflüsse, mithin zu einem veränderten Rückstellungsansatz führen. Darüber hinaus können Preissteigerungen zu einem erhöhten Rückstellungsansatz führen.

d) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

Die Wertberichtigung zweifelhafter Forderungen umfasst in erheblichem Maß Einschätzungen und Beurteilungen einzelner Forderungen, die auf der Kreditwürdigkeit des jeweiligen Kunden, aktuellen Konjunkturentwicklungen und der Analyse historischer Forderungsausfälle auf Portfoliobasis beruhen. Soweit die Wertberichtigung aus historischen Ausfallraten auf Portfoliobasis abgeleitet wird, führt ein Rückgang des Forderungsvolumens zu einer entsprechenden Verminderung solcher Vorsorgen und umgekehrt.

e) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen werden in Übereinstimmung mit versicherungsmathematischen Bewertungen ermittelt, die auf Schlüsselprämissen beruhen, darunter Abzinsungsfaktoren, die erwartete Rendite des Fondsvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche sowie Sterbetafeln. Für sämtliche Pensionspläne basieren die Werte des Fondsvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche auf den Marktwerten zum Bilanzstichtag. Dieser Wert dient als Basis für die Bestimmung der erwarteten Rendite des Fondsvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche. Aufwendungen und Erträge aus pensionsähnlichen Leistungszusagen werden in Übereinstimmung mit versicherungsmathematischen Bewertungen ermittelt, die auf Schlüsselprämissen beruhen, darunter anzuwendende Abzinsungsfaktoren und Trendannahmen zur Entwicklung der Krankenversicherungsleistungen. Die angesetzten Abzinsungsfaktoren spiegeln diejenigen Zinssätze unter Berücksichtigung der der Verpflichtung zugrunde liegenden Duration wider, die am Bilanzstichtag für hochwertige festverzinsliche Anlagen mit entsprechender Laufzeit erzielt werden. Die erwartete Rendite des Fondsvermögens wird auf einheitlicher Basis bestimmt, unter Berücksichtigung historischer langfristi-

ger Renditen, der Portfoliostruktur und der Einschätzungen der künftigen langfristigen Renditen. Andere Schlüsselprämissen für Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen basieren teilweise auf aktuellen Marktverhältnissen. Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen können sich aufgrund von Änderungen dieser zugrunde liegenden Schlüsselprämissen verändern.

f) Rückstellungen

Die Bestimmung von Rückstellungen jeglicher Art ist mit Einschätzungen verbunden.

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### (1) Umsatzerlöse

IN MIO. €	2008	2007
Umsatzerlöse aus Dienstleistungen	32.894	30.866
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	(4.477)	(4.483)
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	558	443
<b>Insgesamt</b>	<b>33.452</b>	<b>31.309</b>

Die Umsatzerlöse haben sich um 2.143 Mio. € (+ 6,8 %) erhöht. Dieses Wachstum ergibt sich sowohl aus der positiven Entwicklung des operativen Geschäfts als auch durch Erstkonsolidierungseffekte, die im Zusammenhang mit den durchgeführten Unternehmenskäufen stehen. Bereinigt um die wesentlichen Effekte aus Veränderungen des Konsolidierungskreises, insbesondere den Umsatzbeiträgen der akquirierten DB Regio (UK), DB Schenker Rail (UK), Transfesa und Spain-Tir, ergibt sich ein organischer Anstieg von 3,6 % (im Vorjahr: 3,6 %) gegenüber dem Vorjahr. Die Bestellerentgelte aus Schienenverkehr betreffen Entgelte aus leistungsorientierten Verkehrsverträgen mit den Bundesländern.

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung ersichtlich.

### (2) Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

IN MIO. €	2008	2007
Bestandsveränderungen	- 47	29
Andere aktivierte Eigenleistungen	1.919	1.916
<b>Insgesamt</b>	<b>1.872</b>	<b>1.945</b>

Investive Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit dem Bau- und Projektgeschäft in der Eisenbahninfrastruktur sowie bei der Modernisierung von Fahrzeugen und der Aufarbeitung entsprechender Fahrzeuersatzteile an.

### (3) Sonstige betriebliche Erträge

IN MIO. €	2008	2007
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe <sup>1)</sup>	920	633
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	396	336
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	285	513
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	259	688
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	252	178
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	193	212
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	136	93
Erträge aus der Auflösung negativer Unterschiedsbeträge	0	3
Übrige Erträge <sup>1)</sup>	605	563
<b>Insgesamt</b>	<b>3.046</b>	<b>3.219</b>

<sup>1)</sup> Vorjahreszahl angepasst

Wesentliche Effekte auf die Höhe der sonstigen betrieblichen Erträge im Berichtsjahr entstanden aus einer deutlichen Zunahme der Leistungen für Dritte und Materialverkäufe. Akquisitionsbedingt war auch eine Zunahme der Leistungen an Schienenfahrzeugen Dritter und sonstigen Leistungen Dritter durch die Zugänge der DB Schenker Rail (UK)-Gruppe und DB Waggonbau Niesky zu verzeichnen. Ferner werden hierunter die Einmalserträge aus dem positiven Abschluss des Vergleichs mit der Fraport AG, der im Zusammenhang mit dem Bau des Flughafenbahnhofs Frankfurt am Main stand.

Die Erträge aus staatlichen Zuschüssen enthalten unter anderem Ausgleichszahlungen öffentlicher Gebietskörperschaften im Zusammenhang mit dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie Ausgleichszahlungen für höhengleiche Kreuzungen nach einer EU-Verordnung. Die Zuschüsse werden überwiegend durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen vereinnahmt. Der leichte Zuwachs gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf höhere Zuschüsse in den Segmenten Fahrweg und Personenbahnhöfe zurückzuführen.



Der Rückgang der Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus dem Verkauf des Aurelis-Immobilien-Portfolios im Jahr 2007 (Buchgewinn 236 Mio. €).

Buchgewinne im Zusammenhang mit dem Verkauf von Finanzanlagen sind im Berichtsjahr aus dem Verkauf der Arcor-Anteile (18,17 %) und von 49 % der Anteile von Railion Danmark A/S, Glostrup/Dänemark (jetzt: DB Schenker Rail Scandinavia A/S) an Green Cargo AB (Buchgewinn 13 Mio. €) entstanden. Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 19. Mai 2008 hat der DB-Konzern seine Anteile von insgesamt 18,17 % an der Arcor AG & Co. KG sowie 18,15 % an der Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft an die Vodafone Group plc, Newbury/UK, veräußert. Der Verkauf der Anteile führte zu einem Buchgewinn in Höhe von 243 Mio. €.

#### (4) Materialaufwand

IN MIO. €	2008	2007
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	2.699	2.237
Aufwendungen für bezogene Leistungen	12.332	11.602
Aufwendungen für Instandhaltungen	3.513	3.327
<b>Insgesamt</b>	<b>18.544</b>	<b>17.166</b>

Die im Materialaufwand erfassten Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen betragen 18 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €).

Steigerungen gegenüber dem Vorjahr sind neben den Zugängen zum Konsolidierungskreis vor allem auf höhere Energiekosten infolge weltweit gestiegener Bezugspreise für Energie und die Ausweitung der Geschäftstätigkeit im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics zurückzuführen. Höhere Instandhaltungsleistungen sind insbesondere bei den Infrastrukturanlagen zu verzeichnen.

#### (5) Personalaufwand und Beschäftigte

IN MIO. €	2008	2007
<b>Löhne und Gehälter</b>		
für Arbeitnehmer	7.275	6.801
für zugewiesene Beamte	1.375	1.318
	<b>8.650</b>	<b>8.119</b>
<b>Soziale Abgaben</b>		
für Arbeitnehmer	1.388	1.287
für zugewiesene Beamte	286	266
Aufwendungen zur Personalanpassung	135	110
Aufwendungen für Altersversorgung	124	131
	<b>1.933</b>	<b>1.794</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>10.583</b>	<b>9.913</b>

In dem ausgewiesenen Personalaufwand sind Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne in Höhe von 666 Mio. € (im Vorjahr: 626 Mio. €) enthalten.

Der Betrag zur Personalanpassung umfasst im Wesentlichen Aufwendungen aus Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen.

Die Aufwendungen zur Altersversorgung erstrecken sich auf aktive sowie nicht mehr im DB-Konzern beschäftigte Personen beziehungsweise deren Hinterbliebene. Sie resultieren primär aus dem Dienstzeitaufwand, den Arbeitgeberanteilen zur betrieblichen Zusatzversorgung sowie den Beiträgen zum Pensions-Sicherungs-Verein aG. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Für detaillierte Erläuterungen zur Entwicklung der Pensionsverpflichtungen verweisen wir auf die Ausführungen unter Anhangziffer (31).

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

Der erhöhte Personalaufwand ist auf den Anstieg der Beschäftigtenzahl (im Wesentlichen aus Konsolidierungskreiszugängen) sowie auf erhöhte Tarifabschlüsse zurückzuführen.

Die Entwicklung der Beschäftigtenanzahl im DB-Konzern, jeweils auf Vollzeitkräfte umgerechnet, wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

IN VZP	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
	2008	2007	2008	2007
Arbeitnehmer	202.813	198.314	201.837	191.823
Beamte	37.429	38.764	38.171	39.533
<b>Mitarbeiter</b>	<b>240.242</b>	<b>237.078</b>	<b>240.008</b>	<b>231.356</b>
Auszubildende	8.963	8.594	7.664	7.262
<b>Beschäftigte</b>	<b>249.205</b>	<b>245.672</b>	<b>247.672</b>	<b>238.618</b>

Im Falle von Veränderungen des Konsolidierungskreises werden die Mitarbeiter bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt beziehungsweise ab dem Datum der Erstkonsolidierung zeitanteilig einbezogen.

Die Entwicklung der Beschäftigten nach Anzahl der natürlichen Personen ergibt folgendes Bild:

	am Jahresende	
	2008	2007
Arbeitnehmer	213.221	208.610
Beamte	39.326	40.745
<b>Mitarbeiter</b>	<b>252.547</b>	<b>249.355</b>
Auszubildende	8.963	8.594
<b>Beschäftigte</b>	<b>261.510</b>	<b>257.949</b>

## (6) Abschreibungen

Die Abschreibungen betreffen überwiegend die als Eisenbahninfrastruktur genutzten Vermögenswerte des Sachanlagevermögens sowie die Schienenfahrzeuge. Die Abschreibungen werden in der Gewinn- und Verlustrechnung vermindert um die im Berichtszeitraum vorgenommenen Wertaufholungen ausgewiesen.

Für weitere Erläuterungen wird auf die Darstellungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens beziehungsweise der immateriellen Vermögenswerte unter den Anhangziffern (13) und (14) verwiesen.

## (7) Sonstige betriebliche Aufwendungen

IN MIO. €	2008	2007
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	1.130	952
Sonstige bezogene Dienstleistungen	598	487
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	280	195
Reise- und Repräsentationskosten	251	203
Beiträge und Gebühren <sup>1)</sup>	232	218
Verlust aus dem Abgang von Sachanlagevermögen und immateriellen Vermögenswerten	183	163
Aufwendungen aus Versicherungen	180	164
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	127	24
Aufwendungen für Verkaufsförderung und Werbung	110	110
Sonstiger personalbezogener Aufwand	103	107
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	90	85
Aufwendungen aus Schadenersatz	69	110
Sonstige betriebliche Steuern	14	69
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	8	7
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	1	65
Übrige Aufwendungen <sup>1)</sup>	551	745
<b>Insgesamt</b>	<b>3.927</b>	<b>3.704</b>

<sup>1)</sup> Vorjahreszahl angepasst

Die erhöhten Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten sind vor allem auf den Zugang der DB Schenker Rail (UK)-Gruppe (100 Mio. €) und die dort angefallenen Aufwendungen für die Anmietung von Fahrzeugen zurückzuführen.

Abweichend zum Vorjahr werden im Berichtsjahr die Telekommunikationsaufwendungen in den sonstigen bezogenen Dienstleistungen ausgewiesen (75 Mio. €; im Vorjahr erfolgte der Ausweis im Materialaufwand: 81 Mio. €).

In den Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten sind Honoraraufwendungen für den Konzernabschlussprüfer in Höhe von 24,4 Mio. € (im Vorjahr: 19,5 Mio. €) erfasst; davon entfallen auf Abschlussprüfungen 11,2 Mio. € (im Vorjahr: 9,6 Mio. €), auf Bestätigungsleistungen 3,9 Mio. € (im Vorjahr: 4,8 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,4 Mio. € (im Vorjahr: 0,3 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 8,9 Mio. € (im Vorjahr: 4,8 Mio. €).

Weiterhin wirken sich im Berichtsjahr die Kosten für den IPO in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen mit 59 Mio. € aus.

Der Anstieg der Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte resultiert im Wesentlichen aus dem Geschäftsfeld DB Schenker Logistics.

Der Rückgang der Aufwendungen für sonstige Steuern ergibt sich im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen.

Der Rückgang der übrigen Aufwendungen resultiert überwiegend aus einer gegenüber dem Vorjahr (310 Mio. €) deutlich reduzierten Zuführung in Höhe von 85 Mio. € bei den Rückstellungen für Drohverluste aus langfristigen Verkehrsverträgen.

#### (8) Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen

Aus Anteilen an Unternehmen, auf die ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann beziehungsweise die gemeinschaftlich geführt werden, werden folgende Ergebnisbeiträge in die Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen:

IN MIO. €	2008	2007
<b>Gemeinschaftsunternehmen</b>	<b>- 1</b>	<b>0</b>
Übrige	- 1	0
<b>Assoziierte Unternehmen</b>	<b>22</b>	<b>32</b>
METRANS AS	7	14
EUROFIMA AG	7	1
Übrige	8	17
<b>Insgesamt</b>	<b>21</b>	<b>32</b>

#### (9) Zinsergebnis

IN MIO. €	2008	2007
<b>Zinserträge</b>		
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	220	91
Erträge aus Wertpapieren	0	0
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	325	234
	<b>545</b>	<b>325</b>
<b>Zinsaufwendungen</b>		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 817	- 842
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	- 290	- 228
Aufzinsung von Pensionsrückstellungen	- 121	- 81
Zinsaufwand aus Finanzierungsleasing	- 77	- 82
	<b>- 1.305</b>	<b>- 1.233</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>- 760</b>	<b>- 908</b>

Der deutliche Anstieg der sonstigen Zinserträge resultiert einerseits aus einem gegenüber dem Vorjahr erhöhten Volumen der bei Banken angelegten Liquidität und andererseits aus den erwarteten Erträgen des Pensionsplanvermögens bei der DB Schenker Rail (UK) Ltd.

Der Rückgang der sonstigen Zinsaufwendungen geht im Wesentlichen auf eine im Jahresdurchschnitt rückläufige Kapitalmarktverschuldung zurück. Im Jahr 2008 wurden insgesamt sechs fällig werdende Anleihen der DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, über 1.500 Mio. DEM, 250 Mio. CHF, 75 Mio. USD, 400 Mio. DKK, 400 Mio. NOK und 400 Mio. SEK sowie vier Bankdarlehen/Schuldscheine über insgesamt 204 Mio. € getilgt.

Die Zinserträge und -aufwendungen aus den nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten beziehungsweise Verbindlichkeiten belaufen sich auf 152 Mio. € (im Vorjahr: 79 Mio. €) beziehungsweise -1.041 Mio. € (im Vorjahr: -1.060 Mio. €).

**(10) Übriges Finanzergebnis**

IN MIO. €	2008	2007
Ergebnis aus Beteiligungen	2	8
Ergebnis aus Währungskurseffekten	- 310	- 102
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	276	88
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	- 12	1
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	0
Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente	- 1	- 2
Übriges Finanzergebnis	- 2	4
<b>Insgesamt</b>	<b>- 47</b>	<b>- 3</b>

Das Ergebnis aus Währungskurseffekten resultiert aus der erfolgswirksamen Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten beziehungsweise Forderungen zum Stichtagskassakurs (IAS 21). Das Ergebnis aus Währungskurseffekten ist gedanklich mit dem Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten zu saldieren. Beide Ergebnisgrößen änderten sich gegenüber dem Vorjahreswert deutlich, einerseits aufgrund starker Währungskursschwankungen im Rahmen der Finanzmarktkrise und andererseits aufgrund der im Jahr 2008 erfolgten Rückzahlung von gesicherten Fremdwährungsanleihen über 400 Mio. SEK, 400 Mio. NOK, 400 Mio. DKK, 250 Mio. CHF und 75 Mio. USD beziehungsweise der tilgungsbedingten Beendigung der entsprechenden Sicherungsgeschäfte. Das Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten enthält die Reklassifizierung der erfolgsneutral im Eigenkapital erfassten währungsinduzierten Marktwertänderungen von Cashflow-Hedges. Das Ergebnis aus sonstigen Derivaten betrifft die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IAS 39 qualifiziert werden. Insbesondere wirken sich hier 2008 ausgelaufene CAD-Sicherungen der DB Schenker Rail (UK) Ltd. aus.

Der erhöhte Aufwandssaldo resultiert hauptsächlich aus Währungskursverlusten bei der DB Schenker Rail (UK) Ltd. und bei DB Schenker Logistics als Folge von Währungskursveränderungen insbesondere des britischen Pfunds und des chinesischen Yuan.

**(11) Ertragsteuern**

IN MIO. €	2008	2007
Tatsächlicher Steueraufwand	- 479	- 234
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	10	22
<b>Tatsächliche Ertragsteuern</b>	<b>- 469</b>	<b>- 212</b>
Latenter Steueraufwand	- 17	- 88
<b>Ertragsteuern</b>	<b>- 486</b>	<b>- 300</b>

Der tatsächliche Steueraufwand ist sowohl in Deutschland als auch bei ausländischen Tochtergesellschaften angefallen.

Der Ertragsteueraufwand hat sich insbesondere durch die zeitweise Unterbrechung von steuerlichen Organschaften im Rahmen der Umstrukturierung der DB ML AG erhöht.

Beginnend mit dem Ergebnis des DB-Konzerns vor Ertragsteuern und den darauf bei einer Konzernsteuerquote von 30,5% entfallenden rechnerischen Ertragsteuern, wird nachfolgend die steuerliche Überleitungsrechnung zu den tatsächlichen Ertragsteuern dargestellt:

IN MIO. €	2008	2007
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.807	2.016
Konzernsteuersatz	30,5%	40,0%
<b>Erwarteter Steueraufwand</b>	<b>- 551</b>	<b>- 806</b>
Steuerliche Sachverhalte gemäß IAS 12.33	108	146
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	43	42
Steuerfreie Erträge	17	337
Zusätzlicher Ansatz sowie Inanspruchnahme bestehender Unterschiedsbeträge	11	484
Auswirkung von Änderungen von Steuervorschriften	0	- 432
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	- 22	- 44
Übrige Effekte	- 92	- 27
<b>Ausgewiesene Ertragsteuern</b>	<b>- 486</b>	<b>- 300</b>
Effektiver Steuersatz	26,9%	14,9%

Der Überleitungsbetrag im Sinne des IAS 12.33 bezieht sich ausschließlich auf steuerliche Mehrabschreibungen, die daraus resultieren, dass steuerfreie Zuschüsse im IFRS-Abschluss direkt von den Anschaffungskosten der Vermögenswerte abgesetzt wurden. Auf diese temporären Unterschiede dürfen keine latenten Steuern gebildet werden.

In den übrigen Effekten sind im Berichtsjahr insbesondere Auswirkungen aus der Abweichung zwischen den Bemessungsgrundlagen unterschiedlicher Ertragsteuerarten, periodenfremde Ertragsteuern und Verluste ohne die Bildung latenter Steuern enthalten.

### (12) Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich nach IAS 33 (Ergebnis je Aktie) aus der Division des den Aktionären der DB AG zustehenden Jahresergebnisses des DB-Konzerns und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Geschäftsjahres ausgegebenen Aktien. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

IN MIO. €	2008	2007
Jahresergebnis	1.321	1.716
davon anderen Gesellschaftern zurechenbares Ergebnis	(14)	(15)
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Jahresergebnis	(1.307)	(1.701)
Anzahl der ausgegebenen Aktien	430.000.000	430.000.000
Ergebnis je Aktie (in €/Aktie), unverwässert	3,04	3,96
Ergebnis je Aktie (in €/Aktie), verwässert	3,04	3,96

## Erläuterungen zur Bilanz

### (13) Sachanlagen

Sachanlagen zum 31. Dezember 2008 IN MIO. €	Grund- stücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienen- wegs	Gleisanlagen, Streckenaus- rüstung und Sicherungs- anlagen	Fahr- zeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Be- triebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Summe
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>									
Stand zum 01.01.2008	4.149	5.441	12.186	14.456	19.615	1.396	3.810	3.084	64.137
Änderungen									
Konsolidierungskreis	114	26	0	0	213	54	19	26	452
davon Zugang									
Konsolidierungskreis	(114)	(26)	(0)	(0)	(215)	(54)	(19)	(26)	(454)
davon Abgang									
Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(0)	(0)	(-2)	(0)	(0)	(0)	(-2)
Zugänge <sup>1)</sup>	108	180	441	1.230	535	68	378	3.759	6.699
Investitionszuschüsse	-4	-96	-357	-1.038	-17	-9	-34	-2.611	-4.166
Umbuchungen	90	14	191	190	690	9	-371	-696	117
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abgänge	-105	-66	-11	-99	-306	-29	-318	199	-735
Währungsumrechnungsdifferenzen	-22	-80	-15	0	-142	-41	-13	-36	-349
<b>Stand zum 31.12.2008</b>	<b>4.330</b>	<b>5.419</b>	<b>12.435</b>	<b>14.739</b>	<b>20.588</b>	<b>1.448</b>	<b>3.471</b>	<b>3.725</b>	<b>66.155</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>									
Stand zum 01.01.2008	-342	-1.732	-3.281	-7.645	-9.672	-877	-2.320	-199	-26.068
Änderungen									
Konsolidierungskreis	-8	-7	0	0	-132	-15	-10	0	-172
davon Zugang									
Konsolidierungskreis	(-8)	(-7)	(0)	(0)	(-133)	(-15)	(-10)	(0)	(-173)
davon Abgang									
Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(0)	(0)	(1)	(0)	(0)	(0)	(1)
Abschreibungen	-6	-183	-181	-686	-1.121	-88	-348	0	-2.613
Wertminderungen	0	-1	-1	-2	-25	0	-3	-15	-47
Wertaufholung	0	0	0	34	6	0	1	0	41
Umbuchungen	-53	-12	-1	0	-257	0	281	-69	-111
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abgänge	22	35	7	89	267	28	264	5	717
Währungsumrechnungsdifferenzen	3	29	6	0	86	27	12	1	164
<b>Stand zum 31.12.2008</b>	<b>-384</b>	<b>-1.871</b>	<b>-3.451</b>	<b>-8.210</b>	<b>-10.848</b>	<b>-925</b>	<b>-2.123</b>	<b>-277</b>	<b>-28.089</b>
<b>Bilanzwert 31.12.2008</b>	<b>3.946</b>	<b>3.548</b>	<b>8.984</b>	<b>6.529</b>	<b>9.740</b>	<b>523</b>	<b>1.348</b>	<b>3.448</b>	<b>38.066</b>
<b>Bilanzwert 31.12.2007</b>	<b>3.807</b>	<b>3.709</b>	<b>8.905</b>	<b>6.811</b>	<b>9.943</b>	<b>519</b>	<b>1.490</b>	<b>2.885</b>	<b>38.069</b>

<sup>1)</sup> In den Zugängen des Geschäftsjahres sind 120 Mio. € Gutschriften aus Vorjahren enthalten.

Sachanlagen zum 31. Dezember 2008 IN MIO. €	Grund- stücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienen- wegs	Gleisanlagen, Streckenaus- rüstung und Sicherungs- anlagen	Fahr- zeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Be- triebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Summe
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>									
Stand zum 01.01. 2007	5.071	5.492	12.029	14.092	18.747	1.223	3.706	3.023	<b>63.383</b>
Änderungen									
Konsolidierungskreis	- 143	115	62	0	549	147	28	123	<b>881</b>
davon Zugang									
Konsolidierungskreis	(4)	(129)	(62)	(0)	(549)	(150)	(34)	(123)	<b>(1.051)</b>
davon Abgang									
Konsolidierungskreis	(- 147)	(- 14)	(0)	(0)	(0)	(- 3)	(- 6)	(0)	<b>(- 170)</b>
Zugänge <sup>1)</sup>	70	238	387	1.356	447	65	417	3.255	<b>6.235</b>
Investitionszuschüsse	- 2	- 66	- 267	- 1.116	- 67	- 13	- 25	- 2.704	<b>- 4.260</b>
Umbuchungen	- 39	- 50	- 17	224	203	1	84	- 400	<b>6</b>
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Abgänge	- 802	- 231	- 8	- 98	- 264	- 27	- 416	- 212	<b>- 2.058</b>
Währungsumrechnungsdifferenzen	- 6	- 57	0	- 2	0	0	16	- 1	<b>- 50</b>
<b>Stand zum 31. 12. 2007</b>	<b>4.149</b>	<b>5.441</b>	<b>12.186</b>	<b>14.456</b>	<b>19.615</b>	<b>1.396</b>	<b>3.810</b>	<b>3.084</b>	<b>64.137</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>									
Stand zum 01.01. 2007	- 308	- 1.627	- 3.088	- 7.029	- 8.467	- 733	- 2.203	- 466	<b>- 23.921</b>
Änderungen									
Konsolidierungskreis	4	- 35	- 23	0	- 353	- 105	2	0	<b>- 510</b>
davon Zugang									
Konsolidierungskreis	(0)	(- 35)	(- 23)	(0)	(- 353)	(- 108)	(- 20)	(0)	<b>(- 539)</b>
davon Abgang									
Konsolidierungskreis	(4)	(0)	(0)	(0)	(0)	(3)	(22)	(0)	<b>(29)</b>
Abschreibungen	- 1	- 187	- 174	- 723	- 1.064	- 78	- 405	0	<b>- 2.632</b>
Wertminderungen	- 47	- 3	- 2	- 4	- 9	0	- 2	- 13	<b>- 80</b>
Wertaufholung	4	0	0	34	0	0	0	0	<b>38</b>
Umbuchungen	2	- 4	0	- 2	- 1	13	- 14	0	<b>- 6</b>
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Abgänge	1	78	6	79	222	27	324	280	<b>1.017</b>
Währungsumrechnungsdifferenzen	3	46	0	0	0	- 1	- 22	0	<b>26</b>
<b>Stand zum 31. 12. 2007</b>	<b>- 342</b>	<b>- 1.732</b>	<b>- 3.281</b>	<b>- 7.645</b>	<b>- 9.672</b>	<b>- 877</b>	<b>- 2.320</b>	<b>- 199</b>	<b>- 26.068</b>
<b>Bilanzwert 31. 12. 2007</b>	<b>3.807</b>	<b>3.709</b>	<b>8.905</b>	<b>6.811</b>	<b>9.943</b>	<b>519</b>	<b>1.490</b>	<b>2.885</b>	<b>38.069</b>
<b>Bilanzwert 31. 12. 2006</b>	<b>4.763</b>	<b>3.865</b>	<b>8.941</b>	<b>7.063</b>	<b>10.280</b>	<b>490</b>	<b>1.503</b>	<b>2.557</b>	<b>39.462</b>

<sup>1)</sup> In den Zugängen des Geschäftsjahres sind 204 Mio. € Gutschriften aus Vorjahren enthalten.

Wertminderungen in Höhe von 47 Mio. € (im Vorjahr: 80 Mio. €) betreffen im Wesentlichen Planungskosten der DB Netz AG sowie Fahrzeuge der DB AutoZug GmbH, DB Regio AG und der Chiltern Railway Company Ltd.

Wertaufholungen entfielen in Höhe von 41 Mio. € (im Vorjahr: 38 Mio. €) im Wesentlichen auf Gleisanlagen der DB Netz AG.

Die positiven Buchwertabgänge von 204 Mio. € (im Vorjahr: 68 Mio. €) bei den Anlagen im Bau resultieren aus der Rückzahlung von bereits in Vorjahren erhaltenen und aktivisch abgesetzten Investitionszuschüssen.

Finanzschulden waren durch Sachanlagen mit Buchwerten von 190 Mio. € (im Vorjahr: 207 Mio. €) gesichert. Dies betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge, die der Besicherung von Krediten der EUROFIMA (Europäische

Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial), Basel/Schweiz, dienen und bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Bahn Regio, DB Schenker Rail und DB Bahn Fernverkehr zum Einsatz gelangen. Beschränkungen an Verfügungsrechten über Sachanlagevermögen bestanden in Höhe von 24 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) im Wesentlichen bei der Südbadenbus GmbH und der RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH.

In den Sachanlagen sind gemietete Vermögenswerte enthalten, die in der nachfolgenden Übersicht gesondert ausgewiesen werden. Bei den gemieteten Sachanlagen handelt es sich um Vermögenswerte, die dem wirtschaftlichen, nicht jedoch dem juristischen Eigentum des DB-Konzerns zugerechnet werden, sodass die zugrunde liegenden Leasingverträge als Finanzierungsleasing zu klassifizieren sind.

Gemietete Vermögenswerte IN MIO. €	Grund- stücke	Geschäfts- Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienen- wegs	Gleisanlagen, Streckenaus- rüstung und Sicherungs- anlagen	Fahr- zeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Be- triebs- und Geschäfts- ausstattung	Summe
<b>Als Finanzierungsleasing klassifizierte gemietete Vermögenswerte</b>								
Anschaffungs- und Herstellungskosten	4	762	19	0	1.002	0	0	<b>1.787</b>
Kumulierte Abschreibungen	0	-160	-2	0	-622	0	0	<b>-784</b>
<b>Buchwert 31.12.2008</b>	<b>4</b>	<b>602</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>380</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.003</b>
Anschaffungs- und Herstellungskosten	3	803	19	0	1.100	0	47	<b>1.972</b>
Kumulierte Abschreibungen	0	-149	-2	0	-668	0	-34	<b>-853</b>
<b>Buchwert 31.12.2007</b>	<b>3</b>	<b>654</b>	<b>17</b>	<b>0</b>	<b>432</b>	<b>0</b>	<b>13</b>	<b>1.119</b>

Der Ausweis zu den Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten bei den gemieteten Vermögenswerten des Sachanlagevermögens betrifft hauptsächlich Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station & Service AG. Der Ausweis unter den Fahrzeugen für Personen- und Güterverkehr bezieht sich im Wesentlichen auf von den Transportgesellschaften des DB-Konzerns genutzte Schienenfahrzeuge (Lokomotiven, Triebzüge, Güterwagen).

Die zum Teil auf der Grundlage retrograder Ermittlungen wie auch auf Grundlage eigener Erhebungen ermittelten Vermögenswerte, die im Wege des Operating Lease vermietet werden, weisen zum 31. Dezember 2008 für

Grundstücke und Gebäude einen Restbuchwert von 1.045 Mio. € (im Vorjahr: 816 Mio. €) und für Mobilien (hauptsächlich Fahrzeuge) einen Restbuchwert von 4.044 Mio. € (im Vorjahr: 3.992 Mio. €) aus. Bei den Immobilien begründet sich die Erhöhung im Wesentlichen durch eine Steigerung der Vermietung von Flächen und Gebäuden um 2,5 Mio. qm. Bei den Mobilien sind deutlich mehr Erträge aus vorhandenen und neu angeschafften Fahrzeugen erwirtschaftet worden. Aus der Vermietung dieser Vermögenswerte werden Miet- und Leasingeinzahlungen in zukünftigen Jahren gemäß nachfolgender Übersicht erwartet:



Erwartete Miet- und Leasing- einzahlungen IN MIO. €							Restlaufzeit	Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	
<b>31.12.2008</b>								
Mindestleasingzahlung	389	237	201	170	151	868	1.627	<b>2.016</b>
<b>31.12.2007</b>								
Mindestleasingzahlung	339	182	157	136	112	903	1.490	<b>1.829</b>

#### (14) Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte zum 31. Dezember 2008 IN MIO. €	Aktiviere Entwicklungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Aktiviere Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Erworbene immaterielle Vermögens- werte	Firmenwerte	Geleistete Anzahlungen	Summe
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>						
Stand zum 01.01.2008	64	4	1.015	1.245	19	<b>2.347</b>
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	94	110	0	<b>204</b>
davon Zugang Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(94)	(111)	(0)	<b>(205)</b>
davon Abgang Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(0)	(-1)	(0)	<b>(-1)</b>
Zugänge	0	8	46	1	11	<b>66</b>
Investitionszuschüsse	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Umbuchungen	4	-1	-1	6	0	<b>8</b>
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Abgänge	-21	0	-51	-11	0	<b>-83</b>
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-6	-13	0	<b>-19</b>
<b>Stand zum 31.12.2008</b>	<b>47</b>	<b>11</b>	<b>1.097</b>	<b>1.338</b>	<b>30</b>	<b>2.523</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>						
Stand zum 01.01.2008	-55	0	-491	-15	0	<b>-561</b>
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	-6	0	0	<b>-6</b>
davon Zugang Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(-6)	(0)	(0)	<b>(-6)</b>
davon Abgang Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	<b>(0)</b>
Abschreibungen	-6	0	-98	0	0	<b>-104</b>
Wertminderungen	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Wertaufholung	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Umbuchungen	-3	0	-5	-6	0	<b>-14</b>
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Abgänge	21	0	51	0	0	<b>72</b>
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-1	1	0	<b>0</b>
<b>Stand zum 31.12.2008</b>	<b>-43</b>	<b>0</b>	<b>-550</b>	<b>-20</b>	<b>0</b>	<b>-613</b>
<b>Bilanzwert 31.12.2008</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>547</b>	<b>1.318</b>	<b>30</b>	<b>1.910</b>
<b>Bilanzwert 31.12.2007</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>524</b>	<b>1.230</b>	<b>19</b>	<b>1.786</b>

Immaterielle Vermögenswerte zum 31. Dezember 2008 IN MIO. €	Aktiviere Entwicklungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Aktiviere Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Erworbene immaterielle Vermögens- werte	Firmenwerte	Geleistete Anzahlungen	Summe
<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>						
Stand zum 01.01. 2007	108	8	1.094	1.049	10	2.269
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	28	246	0	274
davon Zugang Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(30)	(246)	(0)	(276)
davon Abgang Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(- 2)	(0)	(0)	(- 2)
Zugänge	3	2	64	5	11	85
Investitionszuschüsse	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen	4	- 5	- 3	0	- 2	- 6
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	- 48	- 1	- 155	- 13	0	- 217
Währungsumrechnungsdifferenzen	- 3	0	- 13	- 42	0	- 58
<b>Stand zum 31.12.2007</b>	<b>64</b>	<b>4</b>	<b>1.015</b>	<b>1.245</b>	<b>19</b>	<b>2.347</b>
<b>Kumulierte Abschreibungen</b>						
Stand zum 01.01. 2007	- 96	0	- 540	- 14	0	- 650
Änderungen Konsolidierungskreis	- 2	0	0	- 1	0	- 3
davon Zugang Konsolidierungskreis	(- 2)	(0)	(- 1)	(- 1)	(0)	(- 4)
davon Abgang Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(1)	(0)	(0)	(1)
Abschreibungen	- 10	0	- 111	0	0	- 121
Wertminderungen	0	0	0	0	0	0
Wertaufholung	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen	1	0	5	0	0	6
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	48	0	145	0	0	193
Währungsumrechnungsdifferenzen	4	0	10	0	0	14
<b>Stand zum 31.12.2007</b>	<b>- 55</b>	<b>0</b>	<b>- 491</b>	<b>- 15</b>	<b>0</b>	<b>- 561</b>
<b>Bilanzwert 31.12.2007</b>	<b>9</b>	<b>4</b>	<b>524</b>	<b>1.230</b>	<b>19</b>	<b>1.786</b>
<b>Bilanzwert 31.12.2006</b>	<b>12</b>	<b>8</b>	<b>554</b>	<b>1.035</b>	<b>10</b>	<b>1.619</b>

Die Zuordnung der ausgewiesenen Firmenwerte zu den Segmenten ist in der Segmentberichterstattung enthalten.

**(15) Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen**

IN MIO. €	2008	2007
Stand zum 01. 01.	231	178
Zugänge	71	1
Anteil des Konzerns am Ergebnis	21	32
Sonstige Kapitalveränderungen	32	0
Vereinnahmte Dividenden	-14	-11
Wertberichtigung	-1	0
Wertaufholung	0	2
Umgliederungen	1	34
Währungsumrechnungsdifferenzen	14	-5
<b>Stand zum 31. 12.</b>	<b>355</b>	<b>231</b>

Der Bilanzansatz zum 31. Dezember 2008 entfällt im Wesentlichen auf die gehaltenen Anteile an den assoziierten Unternehmen EUROFIMA, METRANS A.S., Prag/Tschechien, und BLS Cargo AG, Bern/Schweiz. Die Anteile an der EUROFIMA sind hinsichtlich ihrer Veräußerbarkeit eingeschränkt.

**(16) Latente Steuern**

IN MIO. €	2008	2007
Aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen	309	280
Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge	1.383	1.364
<b>Insgesamt</b>	<b>1.692</b>	<b>1.644</b>

Auf folgende Verlustvorträge und temporäre Differenzen wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet:

IN MIO. €	2008	2007
Verlustvorträge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	13.643	13.797
Temporäre Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	5.793	5.584
Temporäre Differenzen, die dem Ansatzverbot gemäß IAS 12.24b i.V.m. 12.33 unterliegen	5.146	5.494
<b>Insgesamt</b>	<b>24.582</b>	<b>24.875</b>

Im Berichtsjahr wurde die Darstellung der Verlustvorträge und temporären Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden, an die voraussichtliche Nutzung nach der Mittelfristplanung angepasst, während bisher zunächst die Nutzung von temporären Differenzen unterstellt wurde.

Die Vorjahreszahlen wurden zur besseren Vergleichbarkeit ebenfalls entsprechend angepasst.

Die Verlustvorträge resultieren primär aus der steuerrechtlichen Behandlung der in Vorjahren geleisteten Zuwendungen des Bundes an die DB AG nach § 21 Abs. 5 und § 22 Abs. 1 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) als Einlage.

Die inländischen Verlustvorträge sind nach den derzeitigen Gesetzen nicht verfallbar.

Die temporären Differenzen, die dem Ansatzverbot nach IAS 12.24b i.V.m. 12.33 unterliegen, betreffen ausschließlich steuerliche Mehrabschreibungen aus früher erhaltenen steuerfreien Investitionszuschüssen.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzpositionen und auf steuerliche Verlustvorträge entfallen die nachfolgend bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden saldiert, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen, fristenkongruent sind und dasselbe Steuersubjekt betreffen.

IN MIO. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2008	2007	2008	2007
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sachanlagen	11	5	122	118
Immaterielle Vermögenswerte	1	1	29	15
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	0	0	11	0
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	0	0	9	0
Derivative Finanzinstrumente	0	0	0	0
Andere finanzielle Vermögenswerte	0	1	5	1
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	22	8	1	1
Forderungen aus Ertragsteuern				
Derivative Finanzinstrumente	0	0	0	3
Andere finanzielle Vermögenswerte	1	4	1	1
<b>Langfristiges Fremdkapital</b>				
Finanzschulden	1	2	1	0
Übrige Verbindlichkeiten	0	0	0	2
Derivative Finanzinstrumente	26	0	0	15
Pensionsverpflichtungen	12	15	6	4
Sonstige Rückstellungen	126	172	3	5
<b>Kurzfristiges Fremdkapital</b>				
Finanzschulden	1	3	0	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19	0	5	0
Sonstige Verbindlichkeiten	47	52	7	10
Derivative Finanzinstrumente	24	0	0	0
Sonstige Rückstellungen	65	51	3	2
Verbindlichkeiten für zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	13	0	2
Verlustvorträge	1.383	1.364	0	0
<b>Zwischensumme</b>	<b>1.739</b>	<b>1.691</b>	<b>203</b>	<b>180</b>
Kürzungsbetrag auf latente Steuern	- 3	- 4	0	0
Saldierung <sup>1)</sup>	- 44	- 43	- 44	- 43
<b>Bilanzansatz</b>	<b>1.692</b>	<b>1.644</b>	<b>159</b>	<b>137</b>

<sup>1)</sup> Soweit zulässig gemäß IAS 12 (Income Taxes)

Aktive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung in Höhe von 44 Mio. € (im Vorjahr: passive latente Steuern von 28 Mio. €) sind im Bilanzansatz der latenten Steuern enthalten.

**(17) Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte**

IN MIO. €	Anteile an verbundenen Unternehmen		Sonstige Beteiligungen		Wertpapiere		Gesamt	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Stand zum 01.01.	3	17	113	117	8	16	124	150
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	0	0	0	0
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	12	0	1	0	13	0
Zugänge	0	1	0	38	1	0	1	39
Abgänge durch Veräußerung	-1	-3	-70	-3	-1	-8	-72	-14
Sonstige Abgänge	0	0	0	-2	0	0	0	-2
Marktwertänderungen	0	0	0	0	-1	0	-1	0
Reklassifizierungen	0	-11	0	-35	0	0	0	-46
Wertberichtigung infolge langfristiger Wertminderung	0	0	0	-2	0	0	0	-2
Übrige	0	-1	0	0	0	0	0	-1
<b>Stand zum 31.12.</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>55</b>	<b>113</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>65</b>	<b>124</b>
Langfristiger Anteil	2	3	55	113	6	8	63	124
Kurzfristiger Anteil	0	0	0	0	2	0	2	0

**(18) Vorräte**

IN MIO. €	2008	2007
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	909	822
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	138	206
Fertige Erzeugnisse und Waren	36	38
Geleistete Anzahlungen	15	13
Wertberichtigungen	-268	-295
<b>Insgesamt</b>	<b>830</b>	<b>784</b>

**(19) Forderungen und sonstige Vermögenswerte**

IN MIO. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Forderungen aus Finanzierung	Geleistete Anzahlungen	Übrige Vermögenswerte	Gesamt
<b>31.12.2008</b>					
Bruttowert	3.680	40	114	576	4.410
Wertberichtigung	- 248	- 9	0	- 41	- 298
<b>Nettowert</b>	<b>3.432</b>	<b>31</b>	<b>114</b>	<b>535</b>	<b>4.112</b>
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	(41)	(7)	(0)	(80)	(128)
<b>31.12.2007</b>					
Bruttowert	3.792	15	124	509	4.440
Wertberichtigung	- 225	0	0	- 67	- 292
<b>Nettowert</b>	<b>3.567</b>	<b>15</b>	<b>124</b>	<b>442</b>	<b>4.148</b>
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	(33)	(3)	(0)	(96)	(132)

Die Wertberichtigungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente haben sich wie folgt entwickelt (IFRS 7.16):

IN MIO. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Forderungen aus Finanzierung	Übrige Vermögenswerte	Gesamt
<b>Stand zum 01.01.2008</b>	- 225	0	- 67	- 292
Zuführung	- 90	0	- 6	- 96
Auflösung	43	0	3	46
Inanspruchnahme	28	0	29	57
Änderungen Konsolidierungskreis	- 4	- 9	0	- 13
<b>Stand zum 31.12.2008</b>	<b>- 248</b>	<b>- 9</b>	<b>- 41</b>	<b>- 298</b>
Stand zum 01.01.2007	- 280	0	- 65	- 345
Zuführung	- 56	0	- 17	- 73
Auflösung	77	0	13	90
Inanspruchnahme	32	0	2	34
Änderungen Konsolidierungskreis	2	0	0	2
<b>Stand zum 31.12.2007</b>	<b>- 225</b>	<b>0</b>	<b>- 67</b>	<b>- 292</b>

Forderungen werden einzelwertberichtigt, sofern objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Für gleichartige Forderungen (Forderungsportfolios), die nicht einzeln als wertgemindert identifiziert werden können, werden auf Grundlage der Altersstruktur dieser Forderungen pauschalierte Einzelwertberichtigungen basierend auf Erfahrungswerten vorgenommen. Vorgenommene Wertberichtigungen werden aktivisch von den finanziellen Vermögenswerten abgesetzt. Liegen die Gründe für eine Wertminderung nicht mehr vor, wird eine Wertaufholung vorgenommen.

Der Gesamtbetrag der Zuführungen zu den Wertberichtigungen von 96 Mio. € (im Vorjahr: 73 Mio. €) setzt sich aus Einzelwertberichtigungen von 52 Mio. € (im Vorjahr: 40 Mio. €) und pauschalierten Einzelwertberichtigungen von 44 Mio. € (im Vorjahr: 33 Mio. €) zusammen.

Im Rahmen der Auflösungen wurden Rücknahmen von Einzelwertberichtigungen in Höhe von 33 Mio. € (im Vorjahr: 75 Mio. €) und Rücknahmen von pauschalierten Einzelwertberichtigungen in Höhe von 13 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €) berücksichtigt.

Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen und sonstigen Vermögenswerten fielen in Höhe von 82 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €) an.

Erträge aus dem Eingang auf ausgebuchte Forderungen und sonstige Vermögenswerte waren in Höhe von 5 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) zu verzeichnen.

In der nachfolgenden Übersicht wird die Fälligkeitsstruktur der Forderungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente und die geleisteten Anzahlungen dargestellt:

IN MIO. €	Restlaufzeit							Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	
<b>31.12.2008</b>								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.373	24	14	7	7	7	59	<b>3.432</b>
Forderungen aus Finanzierung	0	0	2	4	5	20	31	<b>31</b>
Geleistete Anzahlungen	90	24	0	0	0	0	24	<b>114</b>
Übrige Vermögenswerte	460	6	1	0	0	68	75	<b>535</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>3.923</b>	<b>54</b>	<b>17</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>95</b>	<b>189</b>	<b>4.112</b>
<b>31.12.2007</b>								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.500	19	15	13	7	13	67	<b>3.567</b>
Forderungen aus Finanzierung	3	0	0	4	1	7	12	<b>15</b>
Geleistete Anzahlungen	101	23	0	0	0	0	23	<b>124</b>
Übrige Vermögenswerte	378	6	1	0	0	57	64	<b>442</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>3.982</b>	<b>48</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>8</b>	<b>77</b>	<b>166</b>	<b>4.148</b>

Der Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultiert im Wesentlichen aus dem Segment DB Schenker Logistics.

Aufgrund der großen Anzahl von Kunden in den jeweiligen operativen Segmenten ist bei den Lieferungs- und Leistungsforderungen eine Konzentration von Kreditrisiken nicht festzustellen.

Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Das maximale Ausfallrisiko entspricht im Wesentlichen jeweils dem Buchwert. Sicherheiten werden regelmäßig nicht gehalten.

Die Bruttowerte der einzelwertberichtigten Forderungen sowie die Altersstrukturdarstellung entsprechend IFRS 7.37a zeigt nachfolgende Übersicht:

IN MIO. €	davon bruttowert- berichtigt	weder wert- gemindert noch überfällig	nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern (Tagen) überfällig					
			bis 29	30 bis 59	60 bis 89	90 bis 179	180 bis 359	über 359
<b>31. 12. 2008</b>								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	323	2.233	719	179	86	78	33	29
Forderungen aus Finanzierung	13	27	0	0	0	0	0	0
Übrige Vermögenswerte	40	257	26	2	5	5	7	12
<b>Insgesamt</b>	<b>376</b>	<b>2.517</b>	<b>745</b>	<b>181</b>	<b>91</b>	<b>83</b>	<b>40</b>	<b>41</b>
<b>31. 12. 2007</b>								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	311	2.232	835	173	76	85	55	25
Forderungen aus Finanzierung	0	14	0	0	0	0	1	0
Übrige Vermögenswerte	71	290	19	4	2	4	7	10
<b>Insgesamt</b>	<b>382</b>	<b>2.536</b>	<b>854</b>	<b>177</b>	<b>78</b>	<b>89</b>	<b>63</b>	<b>35</b>

Zum Abschlussstichtag liegen keine Anhaltspunkte vor, dass die Schuldner der weder wertgeminderten noch überfälligen Forderungen ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

## (20) Forderungen aus Ertragsteuern

Die Forderungen aus Ertragsteuern betreffen überwiegend geleistete Vorauszahlungen und anrechenbare Quellensteuern.

## (21) Derivative Finanzinstrumente

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte ergibt sich aus der folgenden Übersicht der Nominalwerte:

IN MIO. €	2008	2007
<b>Zinsbezogene Geschäfte</b>		
Zinsswaps	2.091	2.447
	<b>2.091</b>	<b>2.447</b>
<b>Währungsbezogene Geschäfte</b>		
Devisenswaps	1.368	552
Devisenforwards/-futures	213	138
Zins-Währungs-Swaps	2.045	2.111
	<b>3.627</b>	<b>2.801</b>

Volumenangabe in bezeichnender Mengeinheit	2008	2007
<b>Sonstige Geschäfte</b>		
Dieselderivate in 1.000 t	552	434
HSL in 1.000 t	120	200
Kohle in 1.000 t SKE	1.702	252
USD-Sicherung für Devisenbeschaffung in Mio. USD	83	101

Das Volumen der Zinsswaps war im Vergleich zum Vorjahr rückläufig, da einige Zinssicherungen ausliefen und kein Neugeschäft getätigt wurde. Der Nominalwert der Zins-Währungs-Swaps war kaum verändert, da sich Neuabschlüsse und Abläufe in etwa die Waage hielten.

Der Bestand an Devisenswaps legte deutlich zu. Dies war zurückzuführen auf eine Ausweitung des kurzfristigen Finanzierungsvolumens bei ausländischen Tochtergesellschaften sowie insbesondere auf die Absicherung einer SEK-Finanzierung für die Schenker International AB. Ein höherer Bedarf an Kurssicherungen von Töchtern aus dem operativen Geschäft führte zu einem Anstieg des Volumens an Devisenforwards.

Die ab Jahresmitte einsetzende Preiskorrektur bei Rohstoffen wurde genutzt, um auslaufende Energiehedges zu ersetzen und den Sicherungshorizont auszudehnen. Insbesondere das Volumen der Preissicherungen für die Kohleverstromung wurde stark erhöht.



Grundsätzlich unterliegen sämtliche derivativen Finanzinstrumente einer stichtagsbezogenen Marktbewertung. Die nachfolgende Gesamtübersicht stellt die Aufgliederung des Bilanzausweises nach der Art des zugrunde liegenden Sicherungsgeschäfts dar:

IN MIO. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2008	2007	2008	2007
<b>Zinsbezogene Geschäfte</b>				
Zinsswaps	5	2	6	5
Zinsforwards/-futures	0	0	0	0
Sonstige Zinsderivate	0	0	0	0
	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>5</b>
<b>Währungsbezogene Geschäfte</b>				
Devisenswaps	74	15	44	1
Devisenforwards/-futures	5	3	7	1
Zins-Währungs-Swaps	68	4	98	266
	<b>147</b>	<b>22</b>	<b>149</b>	<b>268</b>
<b>Sonstige Geschäfte</b>				
Energiepreisderivate	8	55	170	1
	<b>8</b>	<b>55</b>	<b>170</b>	<b>1</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>160</b>	<b>79</b>	<b>325</b>	<b>274</b>
Zinsbezogene Geschäfte	0	1	1	5
Währungsbezogene Geschäfte	78	4	99	220
Sonstige Geschäfte	0	21	80	0
<b>Langfristiger Anteil</b>	<b>78</b>	<b>26</b>	<b>180</b>	<b>225</b>
Kurzfristiger Anteil	82	53	145	49

#### Cashflow-Hedges

Zur Minimierung des Zins- und Wechselkursänderungsrisikos wurden nahezu alle variabel verzinslichen Finanzverbindlichkeiten in festverzinsliche umgewandelt und die Fremdwährungsemissionen in Euro transformiert.

Der Kursrückgang des Euro gegenüber dem US-Dollar, Schweizer Franken und japanischen Yen beziehungsweise die Aufwertung des Euro gegenüber der schwedischen Krone resultierte in einer deutlichen Zunahme der Vermögenswerte und Abnahme der Schulden aus Zins-Währungs-Swaps. Die Wertentwicklung der Devisenswaps liegt in der Aufwertung des Euro gegen das britische Pfund und die schwedische Krone begründet.

Die zum Jahresende erreichten Preistiefs im Rohstoffsektor führten bei den bis dato getätigten Energiehedges zu negativen Marktwerten. Vorteilhafte Preissicherungen liefen im Geschäftsjahr aus.

Die Marktwerte der Cashflow-Hedges werden wie folgt unter den Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen:

IN MIO. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2008	2007	2008	2007
<b>Zinsbezogene Geschäfte</b>	0	0	0	0
<b>Währungsbezogene Geschäfte</b>				
Devisenswaps	74	10	44	1
Zins-Währungs-Swaps	68	4	98	266
	<b>142</b>	<b>14</b>	<b>142</b>	<b>267</b>
<b>Sonstige Geschäfte</b>				
Energiepreisderivate	8	51	170	1
	<b>8</b>	<b>51</b>	<b>170</b>	<b>1</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>150</b>	<b>65</b>	<b>312</b>	<b>268</b>
Währungsbezogene Geschäfte	77	3	98	220
Sonstige Geschäfte	0	21	80	0
<b>Langfristiger Anteil</b>	<b>77</b>	<b>24</b>	<b>178</b>	<b>220</b>
Kurzfristiger Anteil	73	41	134	48

Die folgenden Tabellen zeigen die Zeiträume, innerhalb derer die gesicherten Cashflows der Grundgeschäfte (Zins- und Tilgungszahlungen) eintreten beziehungsweise erfolgswirksam werden:

Tilgungen Nominalwert IN MIO.						Fälligkeit in
	2009	2010	2011	2012	2013	2014 ff.
USD	30	-	1.450	20	-	-
CHF	12	-	300	75	-	6
JPY	-	-	5.000	5.000	-	55.000
HKD	-	-	-	250	-	250
NOK	-	180	-	-	-	-
SEK	1.762	-	750	-	750	-
DKK	195	7	227	7	7	-

Zinszahlungen Nominalwert IN MIO.						Fälligkeit in
	2009	2010	2011	2012	2013	2014 ff.
USD	75	75	75	1	-	-
CHF	9	9	9	2	0	0
JPY	1.034	1.034	1.034	964	904	904
HKD	27	28	27	24	13	6
NOK	13	13	-	-	-	-
SEK	156	92	92	46	46	-
DKK	18	14	10	1	0	-

Bei Zins- und Zins-/Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Hypothetical-Derivative-Methode. Bei dieser Methode wird die Wertentwicklung des tatsächlich abgeschlossenen Sicherungsgeschäfts mit der Wertentwicklung eines fiktiven Sicherungsgeschäfts, bei dem alle bewertungsrelevanten Parameter mit dem Grundgeschäft übereinstimmen, verglichen. Bei Energiepreisderivaten und mit Dieselbeschaffung verbundenen Devisensicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der linearen Regression überprüft. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Dollar-Offset-Methode. Hierbei werden die Marktwertänderungen des Grundgeschäfts den Marktwertänderungen des Sicherungsinstruments gegenübergestellt. Der hieraus ermittelte Quotient bestimmt die Ineffektivität.

Die erfolgswirksam erfassten Ineffektivitäten aus Cashflow-Hedges (Energiepreisderivate und Devisensicherung für Dieselbeschaffung) betragen im Jahr 2008 -2 Mio. € (im Vorjahr: +1 Mio. €).

#### Non-Hedge-Derivate

Im Rahmen der Konzernfinanzierung wurden Zinssteigerungsrisiken für zukünftige Finanzierungen auf Termin mittels Zinsderivaten (Forward-Start-Zinsswaps) abgesichert. Bei Durchführung der korrespondierenden Grundgeschäfte wurden entsprechend gegenläufige Sicherungsgeschäfte abgeschlossen. Darüber hinaus wurden vereinzelt vorzeitige festverzinsliche Finanzierungen zur Vermeidung von Cost-of-Carry-Effekten temporär in eine variable Verzinsung gewandelt. Forward-Start-Zinsswaps in Verbindung mit festverzinslichen Anleiheemissionen und der zeitlich befristete Wechsel von fester in variable Verzinsung erfüllen nicht die Anforderungen zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gemäß IAS 39 und sind als Non-Hedge-Geschäfte auszuweisen.

Bei den Zinsderivaten erhöhte sich der aktive und passive Bilanzausweis. Dies ist dem deutlichen Rückgang des Zinsniveaus geschuldet. Einige Zinssicherungen liefen aus.

Zur Absicherung des operativen Geschäfts getätigte Devisenforwards werden grundsätzlich als Non-Hedge-Derivate klassifiziert. Die Wertentwicklung dieser Transaktionen gründet sich auf die Aufwertung des Euro gegen die schwedische Krone und den kanadischen Dollar beziehungsweise die Abwertung gegen den US-Dollar.

Die im Vorjahr als Non-Hedge verbuchten Devisenswaps und Energiehedges stellten Altgeschäfte von übernommenen Gesellschaften (im Wesentlichen DB Schenker Rail (UK)) dar, die in diesem Geschäftsjahr ausliefen. Neuabschlüsse in diesem Bereich werden als Cashflow-Hedges getätigt.

Die Marktwerte der Non-Hedge-Derivate werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

IN MIO. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2008	2007	2008	2007
<b>Zinsbezogene Geschäfte</b>				
Zinsswaps	5	2	6	5
Sonstige Zinsderivate	0	0	0	0
	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>5</b>
<b>Währungsbezogene Geschäfte</b>				
Devisenswaps	0	5	0	0
Devisenforwards/-futures	5	3	7	1
	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>1</b>
<b>Sonstige Geschäfte</b>				
Energiepreisderivate	0	4	0	0
	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>10</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>6</b>
Zinsbezogene Geschäfte	0	1	1	5
Währungsbezogene Geschäfte	1	1	1	0
<b>Langfristiger Anteil</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>5</b>
Kurzfristiger Anteil	9	12	11	1

Das aus den derivativen Finanzinstrumenten zum Bilanzstichtag resultierende maximale Adressenausfallrisiko beträgt 160 Mio. € (im Vorjahr: 79 Mio. €).

Der Anstieg der Adressenausfallrisiken im Vergleich zum Vorjahr war vor allem durch die Wertentwicklung des Derivateportfolios, insbesondere bei den währungsbezogenen Geschäften, begründet. Das maximale Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 55 Mio. € und besteht gegenüber einer Bank mit einem Moody's-Rating von Aa3. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Banken, mit denen ein Adressenausfallrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Aa3 auf.

## (22) Flüssige Mittel

IN MIO. €	2008	2007
Bankguthaben/Kassenbestände	877	1.534
Zahlungsmitteläquivalente	2	15
<b>Insgesamt</b>	<b>879</b>	<b>1.549</b>

	2008	2007
Effektivzinssatz kurzfristiger Bankeinlagen in %	4,42	4,30
Durchschnittliche Laufzeit kurzfristiger Bankeinlagen in Monaten	0,3	0,2

Die Zinssätze für kurzfristige Bankeinlagen lagen in einem Korridor zwischen 2,0 % und 5,1% (im Vorjahr: 3,3 % bis 4,8 %).

## (23) Gezeichnetes Kapital

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

## (24) Rücklagen

### a) Kapitalrücklage

Bei der Kapitalrücklage handelt es sich um Rücklagen, die kein Ergebnisbestandteil waren.

### b) Rücklage aus erfolgsneutraler Bewertung

#### *Rücklage für Unterschiede aus Währungsumrechnung*

Die sich aufgrund der Methode der funktionalen Währung (IAS 21) ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden separat als Bestandteil des Konzerneigenkapitals ausgewiesen.

#### *Rücklage für die Marktbewertung von Wertpapieren*

Bestandteil der Rücklage sind die erfolgsneutral zu berücksichtigenden Marktwertänderungen von Finanzinstrumenten, die als »zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte« klassifiziert wurden. Die Rücklage ist erfolgswirksam aufzulösen beziehungsweise auszubuchen bei Veräußerung oder bei dauerhaftem Absinken des Marktwerts eines Finanzinstruments.

*Rücklage aus der Marktbewertung von Cashflow-Hedges*

In dieser Rücklage werden die zins-, währungs- und marktpreisinduzierten Marktwertänderungen von Cashflow-Hedges ausgewiesen, die wirksame Sicherungsgeschäfte betreffen.

Die Entwicklung der Rücklage wird nachfolgend dargestellt:

IN MIO. €	2008	2007
Stand zum 01. 01.	65	- 26
Marktwertänderung	43	225
Reklassifizierungen		
Finanzergebnis	- 277	- 87
Zinsergebnis	- 9	- 1
Materialaufwand	2	- 1
Änderung latenter Steuern	72	- 45
<b>Stand zum 31. 12.</b>	<b>- 104</b>	<b>65</b>

**(25) Erwirtschaftete Ergebnisse**

Das erwirtschaftete Eigenkapital enthält die gesamten erwirtschafteten Jahresergebnisse seit dem 1. Januar 1994 abzüglich der unter HGB bis zum 31. Dezember 2002 verrechneten Firmenwerte.

Unter dieser Position werden auch die Eigenkapitalauswirkungen durch die erstmalige Anwendung von IFRS ausgewiesen, soweit sie nicht unter die Rücklagen aus erfolgsneutraler Bewertung fallen.

**(26) Anteile anderer Gesellschafter**

Die Anteile anderer Gesellschafter enthalten den Anteil Dritter am Reinvermögen konsolidierter Tochterunternehmen.

**(27) Finanzschulden**

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der zum Barwert angesetzten zinslos gewährten Darlehen des Bundes ausgewiesen. Im Einzelnen weisen die Finanzschulden folgende Fälligkeitsstruktur auf:

IN MIO. €	Restlaufzeit							Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	
<b>31.12.2008</b>								
Darlehen des Bundes	441	448	383	365	215	1.659	3.070	<b>3.511</b>
Anleihen	1.352	998	1.284	633	746	4.328	7.989	<b>9.341</b>
Bankschulden	181	8	6	4	4	809	831	<b>1.012</b>
EUROFIMA-Darlehen	656	0	0	434	0	519	953	<b>1.609</b>
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	118	175	71	137	393	461	1.237	<b>1.355</b>
Sonstige Finanzierungs- verbindlichkeiten	22	0	0	0	3	0	3	<b>25</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>2.770</b>	<b>1.629</b>	<b>1.744</b>	<b>1.573</b>	<b>1.361</b>	<b>7.776</b>	<b>14.083</b>	<b>16.853</b>
davon gegenüber nahe- stehenden Unternehmen	(1.107)	(448)	(383)	(799)	(215)	(2.178)	(4.023)	<b>(5.130)</b>
<b>31.12.2007</b>								
Darlehen des Bundes	275	618	467	223	213	1.761	3.282	<b>3.557</b>
Anleihen	1.114	1.361	996	1.186	609	4.966	9.118	<b>10.232</b>
Commercial Paper	0	0	0	0	0	0	0	<b>0</b>
Bankschulden	285	57	2	2	1	814	876	<b>1.161</b>
EUROFIMA-Darlehen	0	656	0	0	434	519	1.609	<b>1.609</b>
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	140	112	171	68	135	857	1.343	<b>1.483</b>
Sonstige Finanzierungs- verbindlichkeiten	20	0	0	0	0	0	0	<b>20</b>
<b>Insgesamt</b>	<b>1.834</b>	<b>2.804</b>	<b>1.636</b>	<b>1.479</b>	<b>1.392</b>	<b>8.917</b>	<b>16.228</b>	<b>18.062</b>
davon gegenüber nahe- stehenden Unternehmen	(289)	(1.274)	(467)	(223)	(647)	(2.280)	(4.891)	<b>(5.180)</b>

In Gegenüberstellung zu den Buchwerten ergeben sich zusammengefasst folgende Marktwerte:

IN MIO. €	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
	2008	2008	2007	2007
Darlehen des Bundes	3.511	3.556	3.557	3.516
Anleihen	9.341	9.579	10.232	10.306
Bankschulden	1.012	1.012	1.161	1.161
EUROFIMA-Darlehen	1.609	1.682	1.609	1.652
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	1.355	1.404	1.483	1.507
Sonstige Finanzierungs- verbindlichkeiten	25	25	20	20
<b>Insgesamt</b>	<b>16.853</b>	<b>17.258</b>	<b>18.062</b>	<b>18.162</b>

Die Unterschiede zwischen den Buch- und den Marktwerten der Finanzschulden sind in den zumeist veränderten Marktzinssätzen für Finanzschulden mit vergleichbarem Risikoprofil begründet. Die sonstigen Finanzierungsverbindlichkeiten weisen infolge kurzer Laufzeiten und demzufolge einer marktnahen Verzinsung keine materiellen

Abweichungen zwischen den Buchwerten und den Marktwerten auf.

Die Darlehen des Bundes ergeben sich fast ausschließlich aus Finanzierungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege. Grundlage hierfür bildet die grundgesetzlich verankerte und im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) konkretisierte Verantwortung für die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit (Art. 87e Abs. 4 GG). Die Darlehen werden unverzinslich gewährt.

Die zinslos gewährten Darlehen haben sich wie folgt entwickelt:

IN MIO. €	2008	2007
Stand zum 01. 01.	3.557	3.600
Zugang	70	56
Tilgung	- 263	- 309
Umgliederungen	- 20	39
Aufzinsung	167	171
<b>Stand zum 31. 12.</b>	<b>3.511</b>	<b>3.557</b>

Die Tilgung der Darlehen ist in Einzel- und Sammelfinanzierungsvereinbarungen geregelt. In der Regel werden die Darlehen in jährlich gleichen Raten zurückgezahlt, deren Höhe sich an den entsprechenden jährlichen Abschreibungsbeträgen der finanzierten Vermögenswerte orientiert.

Die begebenen Anleihen setzen sich aus nachfolgenden Transaktionen zusammen:

IN MIO. €	Emissionsvolumen	Emissionswährung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	Buchwert 2008	Marktwert 2008	Buchwert 2007	Marktwert 2007
<b>Nicht börsennotierte Anleihen</b>								
Gesamt DB AG	67	JPY, USD	2,7 - 3,5		54	56	44	45
Gesamt DB Finance B.V.	189	HKD, JPY, CHF	3,5 - 5,5		177	186	150	153
<b>Insgesamt</b>					<b>231</b>	<b>242</b>	<b>194</b>	<b>198</b>
<b>Börsennotierte Anleihen der DB Finance B.V.:</b>								
Anleihe 1998 - 2008	767	DEM	-	5,150	-	-	767	766
Anleihe 1999 - 2009	1.350	EUR	0,5	5,600	1.348	1.361	1.344	1.353
Anleihe 2000 - 2010	1.000	EUR	1,5	6,150	998	1.031	996	1.035
Anleihe 2001 - 2008	53	DKK	-	5,250	-	-	54	54
Anleihe 2001 - 2008	42	SEK	-	5,500	-	-	42	43
Anleihe 2001 - 2008	50	NOK	-	7,000	-	-	50	51
Anleihe 2001 - 2013	750	EUR	4,9	5,250	746	805	745	764
Anleihe 2002 - 2008	170	CHF	-	3,200	-	-	151	152
Anleihe 2002 - 2012	500	EUR	3,6	5,500	498	527	498	513
Anleihe 2002 - 2008	76	USD	-	FRN	-	-	51	51
Anleihe 2003 - 2018	1.000	EUR	9,2	5,000	987	1.020	986	990
Anleihe 2003 - 2015	700	EUR	6,5	4,600	691	696	689	679
Anleihe 2004 - 2011	209	USD	2,5	5,090	179	185	169	175
Anleihe 2004 - 2018	300	EUR	9,2	4,850	297	306	297	297
Anleihe 2004 - 2009	17	EUR	0,8	3,500	17	17	17	17
Anleihe 2004 - 2016	500	EUR	7,9	4,300	499	491	499	478
Anleihe 2004 - 2014	366	JPY	5,9	1,700	395	380	302	306
Anleihe 2004 - 2011	197	CHF	3,0	2,300	201	210	180	176
Anleihe 2006 - 2011	678	USD	2,0	5,200	574	594	542	560
Anleihe 2006 - 2011	316	USD	2,0	5,820	284	297	267	280
Anleihe 2006 - 2018	300	EUR	9,2	4,510	305	306	306	297
Anleihe 2006 - 2017	500	EUR	8,0	4,116	496	477	496	466
Anleihe 2007 - 2019	600	EUR	10,6	5,110	595	634	594	605
<b>Insgesamt</b>					<b>9.110</b>	<b>9.337</b>	<b>10.042</b>	<b>10.108</b>
Anpassung aus Derivaten					0		- 4	
<b>Gesamtbetrag Anleihen</b>					<b>9.341</b>	<b>9.579</b>	<b>10.232</b>	<b>10.306</b>

Im Jahr 2008 wurden insgesamt sechs fällig werdende Anleihen der DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, 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.

Alle in Fremdwährung begebenen Anleihen wurden jeweils in Euro gewappt, sodass aus diesen originären

Finanzinstrumenten kein Währungsrisiko erwächst. Eine Ausnahme bildet eine 800-Mio.-USD-Emission, die teilweise zur direkten Zahlung von USD-Zahlungsverpflichtungen verwendet wurde.

Die Bankschulden werden in der nachfolgenden Tabelle detailliert:

Bankschulden IN MIO. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2008	Marktwert 2008	Buchwert 2007	Marktwert 2007
Bankdarlehen 1998 - 2008	DEM	-	4,770	-	-	51	51
Bankdarlehen 1998 - 2008	DEM	-	4,720	-	-	51	51
Bankdarlehen 1999 - 2008	DEM	-	4,580	-	-	51	51
Bankdarlehen 1999 - 2009	DEM	0,2	4,850	51	51	51	51
Bankdarlehen 2002 - 2016	EUR	7,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2002 - 2022	EUR	13,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003 - 2016	EUR	7,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003 - 2022	EUR	13,7	FRN	200	200	200	200
Schuldscheindarlehen 1998 - 2008	DEM	-	5,310	-	-	51	51
Sonstige				161	161	106	106
<b>Insgesamt</b>				<b>1.012</b>	<b>1.012</b>	<b>1.161</b>	<b>1.161</b>

Der Rückgang der Bankdarlehen um 149 Mio. € begründet sich in erster Linie mit der Rückzahlung fällig gewordener Schuldscheindarlehen über gesamt 204 Mio. € bei gleichzeitiger Erhöhung der sonstigen Bankschulden um 55 Mio. €. Die sonstigen Bankschulden umfassen vornehmlich kurzfristige Kreditziehungen der ausländischen Tochtergesellschaften.

Bankschulden waren in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) besichert.

Dem DB-Konzern standen per 31. Dezember 2008 garantierte Kreditfazilitäten in einem Gesamtvolumen von 2.691 Mio. € (im Vorjahr: 3.142 Mio. €) zur Verfügung. Davon entfielen 1.650 Mio. € auf Back-up-Linien für das 2,0-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG und der DB Finance B.V. Keine dieser Back-up-Linien war am 31. Dezember 2008 in Anspruch genommen. Globale Kreditfazilitäten über insgesamt 1.041 Mio. € (im Vorjahr: 1.042 Mio. €) dienen der Working-Capital- und Avalfinanzierung der weltweit tätigen Tochtergesellschaften, überwiegend im Segment DB Schenker Logistics.

Die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA IN MIO. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2008	Marktwert 2008	Buchwert 2007	Marktwert 2007
Darlehen 1997 - 2009	DEM	1,0	5,625	256	262	256	261
Darlehen 1999 - 2009	EUR	0,8	5,750	400	409	400	408
Darlehen 2000 - 2014	EUR	5,8	5,970	219	247	219	236
Darlehen 2001 - 2014	EUR	5,7	5,410	300	330	300	313
Darlehen 2002 - 2012	EUR	3,6	FRN	34	34	34	34
Darlehen 2002 - 2012	EUR	3,6	FRN	400	400	400	400
<b>Insgesamt</b>				<b>1.609</b>	<b>1.682</b>	<b>1.609</b>	<b>1.652</b>

Im Berichtsjahr wurden – wie bereits im Vorjahr – keine neuen EUROFIMA-Darlehen aufgenommen. Die Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA sind aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeugen) gesichert.

Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing betragen mit 441 Mio. € (im Vorjahr: 456 Mio. €) Immobilienleasingverträge über verschiedene Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station & Service AG und ein Logistikzentrum der

Schenker Deutschland AG sowie mit 681 Mio. € (im Vorjahr: 779 Mio. €) Leasingverträge über diverses Rollmaterial (Triebzüge, Lokomotiven, Waggons). Diese Vereinbarungen wurden in der Regel als Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Realisierung vorteilhafter Finanzierungsbedingungen mit deutschen Leasinggebern abgeschlossen.

Die nachfolgende Übersicht enthält Angaben zu den wesentlichen Finanzierungsleasingverhältnissen:

IN MIO. €	Nominal- volumen	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2008	Marktwert 2008	Buchwert 2007	Marktwert 2007
<b>Finanzierungsleasing über Mobilien</b>								
ICE-1-Zuggarnituren (1994)	119	DEM	0,0	5,75	-	-	63	63
Doppelstockwagen (1994)	174	DEM	5,0	5,87	109	116	116	121
ICE-2-Zuggarnituren (1997)	184	DEM	3,0	4,50	110	112	118	118
Lokomotiven/ Güterwagen (1999)	182	NLG	1,0 - 5,3	5,69 - 5,83	102	105	109	111
Güterlokomotiven (2000)	101	DEM	7,5	5,35	77	83	80	85
Güterlokomotiven (2000)	154	EUR	9,0	5,40	131	139	136	141
Lokomotiven (2001)	178	EUR	7,5 - 9,0	4,87	152	156	157	158
					<b>681</b>	<b>711</b>	<b>779</b>	<b>797</b>
<b>Finanzierungsleasing über Immobilien</b>								
Logistikzentrum (1986)	24	DEM	8,0	8,50	7	9	8	9
Bahnhofsempfangs- gebäude (1998)	497	DEM	5,3 - 14,0	4,00 - 5,95	434	449	448	452
					<b>441</b>	<b>458</b>	<b>456</b>	<b>461</b>
Sonstige					233	235	248	249
<b>Insgesamt</b>					<b>1.355</b>	<b>1.404</b>	<b>1.483</b>	<b>1.507</b>

Die vorbezeichneten Finanzierungsleasingverträge über Lokomotiven und Triebzüge sind im Rahmen einer festen Grundmietzeit unkündbar und haben eine maximale Restlaufzeit von neun Jahren. Der Großteil der Verträge enthält nach Ablauf der Mietzeit für den Leasingnehmer ein An-

kaufsrecht zum Restwert beziehungsweise höheren Verkehrswert, wobei die Differenz aus einem den Restwert zum Ende der Vertragslaufzeit übersteigenden Verkehrswert anteilig zu 25 % beim Leasinggeber verbleibt und zu 75 % an den Leasingnehmer ausgekehrt wird.



Die Finanzierungsleasingverträge für die Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station&Service AG haben eine maximale Restlaufzeit von 13 Jahren und sind im Rahmen der festen Grundmietzeit unkündbar. Zum Ende der Vertragslaufzeit verfügt der Leasingnehmer über ein Ankaufsrecht zum Festpreis. Im Falle der Nichtausübung verlängert sich das Mietverhältnis um eine zweite Mietperiode, an deren Ende der Leasinggeber ein Andienungsrecht für die Immobilien gegenüber dem Leasingnehmer besitzt.

Darüber hinaus sind Verpflichtungen aus Finanzierungsleasingverhältnissen (siehe Anhangziffer [13]) durch Rechte der Leasinggeber an den Leasinggegenständen besichert. Die Leasinggegenstände haben einen Buchwert von 1.003 Mio. € (im Vorjahr: 1.119 Mio. €).

Die Position »Sonstige« umfasst unter anderem den Buchwert eines Strombezugsvertrags der DB Energie GmbH in Höhe von 136 Mio. € (im Vorjahr: 143 Mio. €) sowie den Buchwert eines Umrichterwerksvertrags der DB Energie GmbH in Höhe von 60 Mio. € (im Vorjahr: 62 Mio. €). Beide Verträge werden aufgrund der überwiegenden Abnahme durch die DB Energie GmbH sowie der zugrunde liegenden Vertragsdauer gemäß IFRIC 4 (Determining whether an Arrangement contains a Lease) in Verbindung mit IAS 17 als eingebettete Finanzierungsleasingverhältnisse (Embedded Financial Leases) klassifiziert.

In den Folgejahren sind im Zusammenhang mit Finanzierungsleasingverhältnissen folgende Zahlungen zu leisten:

IN MIO. €	Restlaufzeit							Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	
<b>31.12.2008</b>								
Mindestleasingzahlungen (nominal)	186	238	125	188	424	568	1.543	<b>1.729</b>
abzüglich des zukünftigen Zinsaufwands	68	63	54	51	31	107	306	<b>374</b>
<b>Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing</b>	<b>118</b>	<b>175</b>	<b>71</b>	<b>137</b>	<b>393</b>	<b>461</b>	<b>1.237</b>	<b>1.355</b>
<b>31.12.2007</b>								
Mindestleasingzahlungen (nominal)	215	180	234	123	187	994	1.718	<b>1.933</b>
abzüglich des zukünftigen Zinsaufwands	75	68	63	55	52	137	375	<b>450</b>
<b>Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing</b>	<b>140</b>	<b>112</b>	<b>171</b>	<b>68</b>	<b>135</b>	<b>857</b>	<b>1.343</b>	<b>1.483</b>



Die sonstigen/übrigen Verbindlichkeiten betreffen im Einzelnen:

IN MIO. €	2008	2007
<b>Personalbezogene Verbindlichkeiten</b>		
Verbindlichkeiten für Urlaubsrückstände	245	245
Verbindlichkeiten für nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistungen	227	231
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	57	57
Verbindlichkeiten für Abfindungen	23	22
Verbindlichkeiten für Weihnachtsgeld	20	20
Verbindlichkeiten für Urlaubsgeld	12	13
Sonstige Personalverpflichtungen	459	468
<b>Sonstige Steuern</b>		
Umsatzsteuer	60	15
Lohn- und Kirchensteuer, Solidaritätszuschlag	74	68
Übrige Steuern	99	108
Verbindlichkeiten aus Zinsen	269	295
Erlösschmälerungen	90	103
Nicht verrechnete Baukostenzuschüsse	60	88
Verbindlichkeiten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz	4	13
Verbindlichkeiten aus Rückgabeverpflichtungen	2	2
Übrige Verbindlichkeiten	1.746	1.625
<b>Insgesamt</b>	<b>3.447</b>	<b>3.373</b>

Die anderen Verbindlichkeiten waren im Berichtsjahr und im Vorjahr nicht besichert.

### (29) Ertragsteuerschulden

Die Ertragsteuerschulden per 31. Dezember 2008 betrafen insbesondere Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden in Deutschland, Indien, Österreich und den USA.

### (30) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien.

## Bilanzklassen zum 31. Dezember 2008

Bewertungskategorie (nach IAS 39) IN MIO. €	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) <sup>1)</sup>	Held to Maturity	
	Fair Value (erfolgswirksam)	at amortised Cost/ fortgeführte Anschaffungskosten	at Cost/ Anschaffungskosten
<b>Bilanzklassen (nach IFRS 7)</b>			
<b>Aktiva</b>			
<b>Langfristige finanzielle Vermögenswerte</b>			
Anteile an verbundenen Unternehmen (at Cost)	0	0	2
Beteiligungen (at Cost)	0	0	55
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0	0
<b>Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>57</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0	0
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0	0
Plan Assets nach IAS 19	0	0	0
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0
<b>Forderungen und sonstige Vermögenswerte</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	1	0	0
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Insgesamt langfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>57</b>
<b>Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte</b>			
Wertpapiere (at Cost)	0	0	1
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0	0
<b>Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0	0
Forderungen aus sonstigen Steuern	0	0	0
Plan Assets nach IAS 19	0	0	0
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0
<b>Sonstige Forderungen und Vermögenswerte</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	5	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	4	0	0
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Flüssige Mittel	0	0	0
<b>Insgesamt kurzfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>9</b>	<b>0</b>	<b>1</b>

<sup>1)</sup> Einschließlich Non-Hedge-Derivaten.

Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)		Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)		Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen	Summe	Fair Value
	Fair Value (erfolgsneutral)	at Cost/ Anschaffungskosten	at amortised Cost/ fortgeführte Anschaffungskosten			
	0	0	0	0	2	n/a
	0	0	0	0	55	n/a
	6	0	0	0	6	6
	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>63</b>	<b>6</b>
	0	0	59	0	59	59
	0	0	9	0	9	9
	0	0	0	22	22	22
	0	0	0	25	25	n/a
	0	0	0	30	30	n/a
	0	0	13	31	44	44
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>81</b>	<b>108</b>	<b>189</b>	<b>134</b>
	0	0	0	77	77	77
	0	0	0	0	1	1
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>77</b>	<b>78</b>	<b>78</b>
	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>81</b>	<b>186</b>	<b>330</b>	<b>218</b>
	0	0	0	0	1	n/a
	1	0	0	0	1	1
	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
	0	0	3.373	0	3.373	3.373
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.373</b>	<b>0</b>	<b>3.373</b>	<b>3.373</b>
	0	0	0	89	89	89
	0	0	0	126	126	126
	0	0	0	2	2	2
	0	0	299	34	333	333
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>299</b>	<b>251</b>	<b>550</b>	<b>550</b>
	0	0	0	66	66	66
	0	0	0	7	7	7
	0	0	0	0	5	5
	0	0	0	0	4	4
	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>73</b>	<b>82</b>	<b>82</b>
	0	0	879	0	879	879
	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4.551</b>	<b>324</b>	<b>4.886</b>	<b>4.885</b>

## Bilanzklassen zum 31. Dezember 2008

Bewertungskategorie (nach IAS 39) IN MIO. €	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) <sup>1)</sup>	Other Liabilities	
	Fair Value (erfolgswirksam)	at Cost/ Anschaffungskosten	at amortised Cost/ fortgeführte Anschaffungskosten
<b>Bilanzklassen (nach IFRS 7)</b>			
<b>Passiva</b>			
<b>Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>			
Darlehen des Bundes	0	0	3.070
Anleihen	0	0	7.989
Bankschulden	0	0	831
EUROFIMA-Darlehen	0	0	953
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	3
<b>Finanzschulden</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>12.846</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	6
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	0	0	61
<b>Übrige Verbindlichkeiten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>67</b>
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	1	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	1	0	0
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Insgesamt langfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>12.913</b>
<b>Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>			
Darlehen des Bundes	0	0	441
Anleihen	0	0	1.352
Bankschulden	0	0	181
EUROFIMA-Darlehen	0	0	656
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	22
<b>Finanzschulden</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.652</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	3.490
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.490</b>
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	0	0	0
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	0	0	2.109
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.109</b>
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	5	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	6	0	0
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Insgesamt kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>8.251</b>

<sup>1)</sup> Einschließlich Non-Hedge-Derivaten.

Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

	Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen	Summe	Fair Value
	0	<b>3.070</b>	3.115
	0	<b>7.989</b>	8.227
	0	<b>831</b>	831
	0	<b>953</b>	1.026
	1.237	<b>1.237</b>	1.286
	0	<b>3</b>	3
	<b>1.237</b>	<b>14.083</b>	<b>14.488</b>
	312	<b>318</b>	6
	0	<b>61</b>	61
	<b>312</b>	<b>379</b>	<b>67</b>
	98	<b>98</b>	98
	80	<b>80</b>	80
	0	<b>1</b>	1
	0	<b>1</b>	1
	<b>178</b>	<b>180</b>	<b>180</b>
	<b>1.727</b>	<b>14.642</b>	<b>14.735</b>
	0	<b>441</b>	441
	0	<b>1.352</b>	1.352
	0	<b>181</b>	181
	0	<b>656</b>	656
	118	<b>118</b>	118
	0	<b>22</b>	22
	<b>118</b>	<b>2.770</b>	<b>2.770</b>
	118	<b>3.608</b>	3.608
	<b>118</b>	<b>3.608</b>	<b>3.608</b>
	233	<b>233</b>	233
	1.044	<b>3.153</b>	3.153
	<b>1.277</b>	<b>3.386</b>	<b>3.386</b>
	44	<b>44</b>	44
	90	<b>90</b>	90
	0	<b>5</b>	5
	0	<b>6</b>	6
	<b>134</b>	<b>145</b>	<b>145</b>
	<b>1.647</b>	<b>9.909</b>	<b>9.909</b>

## Bilanzklassen zum 31. Dezember 2007

Bewertungskategorie (nach IAS 39) IN MIO. €	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) <sup>1)</sup>	Held to Maturity	
	Fair Value (erfolgswirksam)	at amortised Cost/ fortgeführte Anschaffungskosten	at Cost/ Anschaffungskosten
<b>Bilanzklassen (nach IFRS 7)</b>			
<b>Aktiva</b>			
<b>Langfristige finanzielle Vermögenswerte</b>			
Anteile an verbundenen Unternehmen (at Cost)	0	0	3
Beteiligungen (at Cost)	0	0	113
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0	0
<b>Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>116</b>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0	0
Plan Assets nach IAS 19	0	0	0
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0
<b>Forderungen und sonstige Vermögenswerte</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	1	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	1	0	0
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Insgesamt langfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>116</b>
<b>Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte</b>			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0
<b>Forderungen aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Forderungen aus Finanzierung	0	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0	0
Forderungen aus sonstigen Steuern	0	0	0
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0
<b>Sonstige Forderungen und Vermögenswerte</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	8	0	0
Commodity-Derivate - Non-Hedge	4	0	0
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Flüssige Mittel	0	0	0
<b>Insgesamt kurzfristige finanzielle Vermögenswerte</b>	<b>12</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

<sup>1)</sup> Einschließlich Non-Hedge-Derivaten.

Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.



Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)		Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)		Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen	Summe	Fair Value
Fair Value (erfolgsneutral)	at Cost/ Anschaffungskosten	at amortised Cost/ fortgeführte Anschaffungskosten				
0	0	0	0	0	3	n/a
0	0	0	0	0	113	n/a
8	0	0	0	0	8	8
<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>124</b>	<b>8</b>
0	0	0	67	0	67	67
0	0	0	12	0	12	12
0	0	0	0	23	23	n/a
0	0	0	0	20	20	n/a
0	0	0	12	32	44	44
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>91</b>	<b>75</b>	<b>166</b>	<b>123</b>
0	0	0	0	3	3	3
0	0	0	0	21	21	21
0	0	0	0	0	1	1
0	0	0	0	0	1	1
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>26</b>	<b>26</b>
<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>91</b>	<b>99</b>	<b>316</b>	<b>157</b>
0	0	0	3.500	0	3.500	3.500
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.500</b>	<b>0</b>	<b>3.500</b>	<b>3.500</b>
0	0	0	3	0	3	3
0	0	0	0	101	101	101
0	0	0	0	12	12	12
0	0	0	332	34	366	366
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>335</b>	<b>147</b>	<b>482</b>	<b>482</b>
0	0	0	0	11	11	11
0	0	0	0	30	30	30
0	0	0	0	0	8	8
0	0	0	0	0	4	4
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>41</b>	<b>53</b>	<b>53</b>
0	0	0	1.549	0	1.549	1.549
<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>5.384</b>	<b>188</b>	<b>5.584</b>	<b>5.584</b>

## Bilanzklassen zum 31. Dezember 2007

Bewertungskategorie (nach IAS 39) IN MIO. €	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) <sup>1)</sup>	Other Liabilities	
	Fair Value (erfolgswirksam)	at Cost/ Anschaffungskosten	at amortised Cost/ fortgeführte Anschaffungskosten
<b>Bilanzklassen (nach IFRS 7)</b>			
<b>Passiva</b>			
<b>Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>			
Darlehen des Bundes	0	0	3.282
Anleihen	0	0	9.118
Bankschulden	0	0	876
EUROFIMA-Darlehen	0	0	1.609
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0
<b>Finanzschulden</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>14.885</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	6
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	0	0	74
<b>Übrige Verbindlichkeiten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>80</b>
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	5	0	0
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Insgesamt langfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>14.965</b>
<b>Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>			
Darlehen des Bundes	0	0	275
Anleihen	0	0	1.114
Bankschulden	0	0	285
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	20
<b>Finanzschulden</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1.694</b>
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	3.554
<b>Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3.554</b>
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	0	0	0
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	0	0	2.051
<b>Sonstige Verbindlichkeiten</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>2.051</b>
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	1	0	0
<b>Derivative Finanzinstrumente</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Insgesamt kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>7.299</b>

<sup>1)</sup> Einschließlich Non-Hedge-Derivaten.

Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

	Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen	Summe	Fair Value
	0	<b>3.282</b>	3.241
	0	<b>9.118</b>	9.192
	0	<b>876</b>	876
	0	<b>1.609</b>	1.652
	1.343	<b>1.343</b>	1.367
	<b>1.343</b>	<b>16.228</b>	<b>16.328</b>
	320	<b>326</b>	6
	0	<b>74</b>	74
	<b>320</b>	<b>400</b>	<b>80</b>
	220	<b>220</b>	220
	0	<b>5</b>	5
	<b>220</b>	<b>225</b>	<b>225</b>
	<b>1.883</b>	<b>16.853</b>	<b>16.633</b>
	0	<b>275</b>	275
	0	<b>1.114</b>	1.114
	0	<b>285</b>	285
	140	<b>140</b>	140
	0	<b>20</b>	20
	<b>140</b>	<b>1.834</b>	<b>1.834</b>
	171	<b>3.725</b>	3.725
	<b>171</b>	<b>3.725</b>	<b>3.725</b>
	191	<b>191</b>	191
	1.057	<b>3.108</b>	3.108
	<b>1.248</b>	<b>3.299</b>	<b>3.299</b>
	48	<b>48</b>	48
	0	<b>1</b>	1
	<b>48</b>	<b>49</b>	<b>49</b>
	<b>1.607</b>	<b>8.907</b>	<b>8.907</b>

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen ihre Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert.

Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Forderungen mit Restlaufzeiten über einem Jahr entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Cashflows.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten haben regelmäßig kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten über einem Jahr entsprechen den Barwerten der mit den Verbindlichkeiten verbundenen Cashflows.

Held-to-Maturity-Wertpapiere werden zum Bilanzstichtag nicht ausgewiesen.

Die Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien stellen sich wie folgt dar:

IN MIO. €	2008	2007
Zu Handelszwecken gehaltene (Held for Trading) Vermögenswerte und Schulden einschließlich Non-Hedge-Derivaten	- 10	1
Held to Maturity	0	0
Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)	261	630
Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)	- 7	45
Andere Verbindlichkeiten (Other Liabilities)	- 967	- 980
<b>Insgesamt</b>	<b>- 723</b>	<b>- 304</b>

Das Nettoergebnis enthält insbesondere Währungskursgewinne und -verluste, Wertminderungen und -aufholungen, Abgangsgewinne und -verluste von Finanzinstrumenten, Zinserträge und -aufwendungen sowie Erträge aus Beteiligungen.

Die Zinsen aus Finanzinstrumenten werden im Zinsergebnis ausgewiesen (siehe Anhangziffer [9]); die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses sind im übrigen Finanzergebnis erfasst.

Das Nettoergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Kategorie »Andere Verbindlichkeiten« enthält unter anderem Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung von zinslos gewährten Darlehen.

Den Währungskursgewinnen und -verlusten aus der Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten stehen nahezu gleich hohe Verluste/Gewinne aus Derivaten gegenüber (siehe Anhangziffer [10]).

### (31) Pensionsverpflichtungen

Im DB-Konzern muss zwischen der Altersversorgung für Arbeitnehmer und für Beamte unterschieden werden.

#### Altersversorgung für Beamte

Die den Gesellschaften des DB-Konzerns zugewiesenen Beamten erhalten nach ihrer Zurrücksetzung durch das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) Ruhestandsbezüge nach dem Beamtenversorgungsgesetz aus ihrem Beamtenverhältnis.

Nur während der aktiven Tätigkeit der zugewiesenen Beamten für den DB-Konzern werden Zahlungen an das BEV im Rahmen der Als-ob-Abrechnung wie für neu eingestellte Arbeitnehmer (§ 21 Abs. 1 DBGrG) geleistet. Hierin enthalten sind auch fiktive Anteile für gesetzliche Rentenversicherungsbeiträge sowie fiktive Aufwendungen nach dem ZVersTV. Bei den Zahlungen an das BEV für die Altersversorgung und die Zusatzversorgung der Beamten handelt es sich um beitragsorientierte Altersversorgungspläne.

#### Betriebliche Altersversorgung für Arbeitnehmer

Die Altersversorgungsverpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern betreffen überwiegend folgende Regelungen:

a) Arbeitnehmer, die vor der Privatisierung der Bahn (1. Januar 1994) zur Deutschen Bundesbahn gehörten, verfügen über eine fortwirkende Zusatzversorgung im Rahmen ihrer damaligen Zugehörigkeit zum öffentlichen Dienst. Der Anspruch der Arbeitnehmer auf Leistungen dieser Renten-Zusatzversicherung richtet sich gegen die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS). Die KBS hat als Behörde nicht nur die Führung und Zahlung der gesetzlichen Rente der Arbeitnehmer der Bahn

übernommen, sondern führt für die anspruchsberechtigten übergeleiteten Arbeitnehmer die Renten-Zusatzversicherung fort.

Das BEV trägt die Kosten für diese Zusatzversorgung, reduziert um die Selbstbeteiligung des Arbeitnehmers (§ 14 Abs. 2 DBGrG). Für die DBAG entstehen daher keine Rückstellungen für diese Versorgung durch die öffentliche Hand.

b) Arbeitnehmer der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und die nach dem 1. Januar 1994 eingestellten Arbeitnehmer erhalten eine betriebliche Zusatzversorgung durch die DBAG im Rahmen des Tarifvertrags über die betriebliche Zusatzversorgung der Arbeitnehmer der DBAG (ZVersTV). Bei dieser betrieblichen Zusatzversorgung handelt es sich um eine leistungsorientierte Altersversorgungsordnung, die gehalts- und dienstzeitabhängig ist.

c) Arbeitnehmer der Schenker-Gruppe im Inland haben im Wesentlichen eine Zusage auf Leistungen aus einem gehaltsunabhängigen beitragsorientierten arbeitgeberfinanzierten Versorgungsplan. In Abhängigkeit von der Leistungshöhe und bei vorzeitigen Leistungsfällen sind Kapital- oder gegebenenfalls zu kapitalisierende Rentenleistungen zu erbringen. Für Führungskräfte gibt es einen beitragsorientierten arbeitgeberfinanzierten Versorgungsplan, der gehaltsabhängig ist. Die Leistungen sind als Rente mit Kapitalwahlrecht zu gewähren.

Für beide Versorgungspläne besteht kein Planvermögen. Darüber hinaus haben die meisten Arbeitnehmer die Möglichkeit zur Teilnahme an einem mitarbeiterfinanzierten Versorgungsplan, bei dem eine beitragsorientierte Direktzusage ohne Planvermögen gegen Gehaltsverzicht erteilt wird. Die Mitarbeiterbeiträge werden durch den Arbeitgeber aufgestockt.

Führungskräfte haben einen rein arbeitnehmerfinanzierten Versorgungsplan. Dieser Plan besitzt saldierungsfähiges Planvermögen.

Arbeitnehmer der Schenker-Gruppe im Ausland haben überwiegend entgeltabhängige Versorgungspläne mit und ohne Dienstzeitabhängigkeit. Darunter sind einige staatliche Pläne.

Etwa die Hälfte des Verpflichtungsumfangs im Ausland ist ausschließlich rückstellungsfinanziert. Die andere Hälfte besteht in Plänen, die anteilig fonds- beziehungsweise versicherungsgedeckt sind. Hierzu werden in der Regel Arbeitnehmer- und Arbeitgeberbeiträge eingezahlt.

Im Inland bestehen bei der Schenker-Gruppe beitragsdefinierte Pläne in Form von Direktversicherungen. Im Ausland sind einige Versorgungspläne als beitragsdefinierte Pläne zu behandeln.

d) Bei den arbeitsvertraglichen Direktzusagen gegenüber Führungskräften und bei den Zusagen aus sonstigen Pensionsverpflichtungen handelt es sich sowohl um leistungsorientierte als auch um beitragsorientierte Altersversorgungsordnungen. Diese sind arbeitnehmer- sowie arbeitgeberfinanziert und teilweise oder vollständig mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt.

e) Darüber hinaus bestehen arbeitnehmerfinanzierte Direktversicherungen, überwiegend bei der DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung, Lebensversicherungsverein a. G., sowie ein tarifvertraglich geregelter rein arbeitnehmerfinanzierter Pensionsfonds bei der DEVK Pensionsfonds-AG. Diese externen Durchführungswege der betrieblichen Altersversorgung sind nicht rückstellungsrelevant.

Im Ausland überwiegen entgeltabhängige leistungsorientierte Versorgungspläne mit und ohne Dienstzeitabhängigkeit. Die Verpflichtungen sind sowohl rückstellungsfinanziert als auch anteilig mittels Arbeitnehmer- sowie Arbeitgeberbeiträgen fonds- beziehungsweise versicherungsgedeckt.

f) Im Ausland überwiegen entgeltabhängige leistungsorientierte Versorgungspläne mit und ohne Dienstzeitabhängigkeit. Die Verpflichtungen sind sowohl rückstellungsfinanziert als auch anteilig mittels Arbeitnehmer- sowie Arbeitgeberbeiträgen fonds- beziehungsweise versicherungsgedeckt.

g) Bei der betrieblichen Altersversorgung der DB Schenker Rail (UK)-Gruppe handelt es sich im Wesentlichen um einen leistungsorientierten Pensionsplan (gehalts- und dienstzeitabhängig) innerhalb des britischen »Railway Pension Scheme«. Die Kosten des Pensionsplans werden

in einem 60:40-Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer getragen. Die Planvermögenswerte werden von einem unabhängigen Treuhänder verwaltet, dessen letzte versicherungsmathematische Bewertung der Vermögenswerte zum 31. Dezember 2004 erfolgte.

Der Bilanzansatz der Pensionsrückstellungen wird in nachfolgender Tabelle unterlegt:

IN MIO. €	2008	2007
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	1.029	1.312
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	1.552	1.434
<b>Gesamtverpflichtung zum 31. 12.</b>	<b>2.581</b>	<b>2.746</b>
Zeitwert des Planvermögens zum 31. 12. <sup>1)</sup>	- 813	- 1.359
Nicht erfasste versicherungsmathematische Verluste	- 118	132
Nicht erfasster nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	- 1	- 1
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	0	76
<b>In der Bilanz erfasste Nettoschuld</b>	<b>1.649</b>	<b>1.594</b>

<sup>1)</sup> Zuzüglich 29 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) als Pension Asset erfasster Vermögenswert

Der Rückgang des Zeitwerts des Planvermögens betrifft insbesondere die betriebliche Altersversorgung der DB Schenker Rail (UK)-Gruppe.

Die Gesamtverpflichtung der Versorgungszusagen entwickelte sich wie folgt:

IN MIO. €	2008	2007
Verpflichtungsumfang zum 01.01.	2.746	1.764
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	77	66
Arbeitnehmerbeiträge	3	3
Zinsaufwand	121	81
Rentenzahlungen	- 87	- 54
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0	3
Abgeltung von Pensionsverpflichtungen	- 1	- 1
Plankürzungen	- 24	- 3
Transfers	- 37	2
Änderung Konsolidierungskreis	84	1.102
davon Zugang Konsolidierungskreis	(84)	(1.114)
davon Abgang Konsolidierungskreis	(0)	(- 12)
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	- 15	- 208
Währungseffekte	- 286	- 9
<b>Verpflichtungsumfang zum 31. 12.</b>	<b>2.581</b>	<b>2.746</b>

Die Entwicklung des Planvermögens wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

IN MIO. €	2008	2007
Zeitwert des Planvermögens zum 01. 01.	1.359	168
Arbeitgeberbeiträge	30	7
Arbeitnehmerbeiträge	1	1
Erwartete Erträge aus Planvermögen	59	8
Rentenzahlungen	- 37	- 7
Abgeltung von Pensionsverpflichtungen	- 1	0
Plankürzungen	- 16	0
Transfers	- 47	- 19
Änderung Konsolidierungskreis	77	1.209
davon Zugang Konsolidierungskreis	(77)	(1.210)
davon Abgang Konsolidierungskreis	(0)	(- 1)
Versicherungsmathematische Verluste	- 368	- 5
Währungseffekte	- 244	- 3
<b>Zeitwert des Planvermögens zum 31. 12.<sup>1)</sup></b>	<b>813</b>	<b>1.359</b>

<sup>1)</sup> Zuzüglich 29 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) als Pension Asset erfasster Vermögenswert

Bei dem angesetzten Planvermögen handelt es sich um:

IN MIO. €	2008	2007
Aktien und sonstige Wertpapiere	600	889
Zinstragende Wertpapiere	113	199
Immobilien oder andere selbst genutzte Vermögenswerte	3	4
Rückdeckungsversicherungen	71	70
Andere Vermögenswerte	55	217
	<b>842</b>	<b>1.379</b>
davon als Pension Asset erfasster Vermögenswert	(- 29)	(- 20)
	<b>813</b>	<b>1.359</b>

Die tatsächlichen Aufwendungen aus Planvermögen betragen 310 Mio. € (im Vorjahr: Erträge 3 Mio. €).

Die Veränderung der Nettopensionsrückstellung wird nachfolgend dargestellt:

IN MIO. €	2008	2007
Rückstellung zum 01.01.	1.594	1.514
Pensionsaufwand	130	147
Arbeitgeberbeiträge	- 30	- 7
Rentenzahlungen	- 50	- 47
Transfers	10	0
Änderung Konsolidierungskreis	6	- 9
davon Zugang Konsolidierungskreis	(6)	(0)
davon Abgang Konsolidierungskreis	(0)	(- 9)
Währungseffekte	- 11	- 4
<b>Rückstellung zum 31. 12.</b>	<b>1.649</b>	<b>1.594</b>

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung zu berücksichtigenden Aufwendungen werden nachfolgend dargestellt:

IN MIO. €	2008	2007
Amortisation des nicht realisierten Gewinns (-)/Verlusts	- 3	9
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	77	66
Arbeitnehmerbeiträge	2	2
Zinsaufwand	121	81
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0	0
Erwartete Erträge aus Planvermögen	- 59	- 8
Plankürzungen	- 8	- 3
Ergebnis aus der Übertragung von Pensionsverpflichtungen	0	0
Asset Ceiling	0	0
<b>Pensionsaufwand</b>	<b>130</b>	<b>147</b>

Der Zinsaufwand und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis erfasst.

Die erwarteten Erträge aus Planvermögen werden aus den in der Vergangenheit erzielten Erträgen abgeleitet.

Alle übrigen Beträge werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Die der Bewertung des überwiegenden Teils der Pensionsrückstellung zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Parameter werden nachfolgend gezeigt:

IN %	2008	2007
Rechnungszinsfuß	5,00/6,40	5,25/5,80
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50	2,50
Erwarteter Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	0,00	0,00
Erwartete Rententwicklung (je nach Personengruppe)	2,00/3,00	2,00/3,20
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,58	2,58
Erwarteter Vermögensertrag	2,5 - 8,0	2,5 - 8,0

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die deutschen Konzernunternehmen (Rechnungszinsfuß 5,00 %) fanden die Richttafeln 2005 G von Professor Dr. Klaus Heubeck Anwendung. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die übrigen Konzernunternehmen wurden länderspezifische Sterbetafeln verwendet.

Für 2009 werden Rentenzahlungen von 56 Mio. € sowie Einzahlungen in das Planvermögen von 28 Mio. € erwartet.

IN MIO. €	2008	2007	2006
Barwert der Versorgungsverpflichtung zum 31.12.	2.581	2.746	1.764
Zeitwert des Planvermögens zum 31.12.	- 813	- 1.359	- 168
<b>Defizit</b>	<b>1.768</b>	<b>1.387</b>	<b>1.596</b>
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Pensionsrückstellung	3	- 11	64
Erfahrungsbedingte Anpassungen des Planvermögens	368	5	4

**(32) Sonstige Rückstellungen**

IN MIO. €	Umweltschutzrückstellungen		Rückstellungen für Bau- und Projektrisiken		Personalbezogene Rückstellungen		Stilllegungsverpflichtungen		Übrige Rückstellungen		Insgesamt	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Stand zum 01. 01.	2.162	2.253	123	121	1.301	1.460	332	358	2.848	2.196	6.766	6.388
Währungsumrechnungsdifferenzen	- 1	- 5	0	0	- 3	- 2	0	0	- 6	- 1	- 10	- 8
Änderung Konsolidierungskreis	0	- 41	0	- 4	2	5	0	0	5	- 25	7	- 65
davon Zugang Konsolidierungskreis	(0)	(4)	(0)	(0)	(2)	(6)	(0)	(0)	(6)	(19)	(8)	(29)
davon Abgang Konsolidierungskreis	(0)	(- 45)	(0)	(- 4)	(0)	(- 1)	(0)	(0)	(- 1)	(- 44)	(- 1)	(- 94)
Inanspruchnahme	- 54	- 49	- 6	- 4	- 396	- 506	- 5	- 15	- 526	- 509	- 987	- 1.083
Auflösung	0	- 1	- 40	- 2	- 51	- 20	- 4	- 36	- 308	- 179	- 403	- 238
Umgliederung	0	0	0	0	0	- 2	0	0	2	26	2	24
Zuführung	0	4	2	12	317	342	20	9	797	1.333	1.136	1.700
Auf- und Abzinsung	13	1	0	0	- 24	24	16	16	25	7	30	48
<b>Stand zum 31. 12.</b>	<b>2.120</b>	<b>2.162</b>	<b>79</b>	<b>123</b>	<b>1.146</b>	<b>1.301</b>	<b>359</b>	<b>332</b>	<b>2.837</b>	<b>2.848</b>	<b>6.541</b>	<b>6.766</b>

Die Aufteilung der sonstigen Rückstellungen in kurz- und langfristige Beträge sowie die geschätzten Fälligkeiten der sonstigen Rückstellungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

IN MIO. €	Restlaufzeit						Summe über 1 Jahr	Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
<b>Stand zum 31. 12. 2008</b>								
Umweltschutzrückstellungen	103	103	103	102	117	1.592	2.017	2.120
Rückstellungen für Bau- und Projektrisiken	39	14	6	6	4	10	40	79
Personalbezogene Rückstellungen	341	175	108	60	100	362	805	1.146
Stilllegungsverpflichtungen	11	0	0	0	0	348	348	359
Übrige Rückstellungen	1.774	522	196	117	63	165	1.063	2.837
<b>Insgesamt</b>	<b>2.268</b>	<b>814</b>	<b>413</b>	<b>285</b>	<b>284</b>	<b>2.477</b>	<b>4.273</b>	<b>6.541</b>
<b>Stand zum 31. 12. 2007</b>								
Umweltschutzrückstellungen	74	94	102	101	102	1.689	2.088	2.162
Rückstellungen für Bau- und Projektrisiken	81	21	2	4	10	5	42	123
Personalbezogene Rückstellungen	435	324	222	194	17	109	866	1.301
Stilllegungsverpflichtungen	6	0	0	0	0	326	326	332
Übrige Rückstellungen	1.802	461	166	110	98	211	1.046	2.848
<b>Insgesamt</b>	<b>2.398</b>	<b>900</b>	<b>492</b>	<b>409</b>	<b>227</b>	<b>2.340</b>	<b>4.368</b>	<b>6.766</b>



### Umweltschutzrückstellungen

In den Umweltschutzrückstellungen sind mit 2.110 Mio. € Sanierungsverpflichtungen der DB AG enthalten. Zur Wahrnehmung der in den Umweltschutzrückstellungen berücksichtigten Sanierungsverpflichtungen hat die DB AG die Programme

- /// 4-Stufen-Programm Bodensanierung,
  - /// 3-Stufen-Kanalprogramm,
  - /// 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung
- aufgesetzt, die eine systematische, rechtskonforme und kostenoptimierte Sanierungserkundung/-durchführung sicherstellen.

Im 4-Stufen-Programm Bodensanierung werden über die Stufen historische Erkundung, orientierende Untersuchung und Detailuntersuchung die Boden- und/oder Grundwasserverunreinigungen lokalisiert. Über die Programmschritte Machbarkeitsstudie, Ausführungs- und Genehmigungsplanung sowie Sanierung erfolgt die Abwicklung einer nutzungsorientierten Sanierung unter Berücksichtigung fachtechnischer und gesetzlicher Anforderungen.

Das 3-Stufen-Kanalprogramm zielt auf eine Beseitigung der sich aus Leckagen ergebenden Verunreinigungen für Boden und/oder Grundwasser. Damit geht eine Optimierung des vorhandenen Kanalnetzes auf die zukünftige Nutzung einher, sodass die Gefahrenabwehr auf dieses zukünftige Netz begrenzt werden kann. Das nicht genutzte Netz wird stillgelegt.

Durch das 2-Stufen-Deponieprogramm wird die standardisierte Erfassung und Bewertung von Deponien auf Bahnflächen sowie die Schließung dieser Deponien gemäß Deponieverordnung (DepV)/ Technische Anleitung Siedlungsabfall (TASi) beziehungsweise Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) sichergestellt.

Die Laufzeit der Rückstellung für ökologische Altlasten ist aufgrund der langfristigen Sanierungszeiträume unverändert bis zum Jahr 2028.

### Personalbezogene Rückstellungen

IN MIO. €	2008	2007
Personalvertragliche Verpflichtungen	748	822
Vorruhestands- und Altersteilzeit verpflichtungen	208	277
Jubiläumsrückstellungen	93	95
Sonstige	97	107
<b>Insgesamt</b>	<b>1.146</b>	<b>1.301</b>

Die personalbezogenen Rückstellungen enthalten unter anderem Verpflichtungen, die mit den zum Gründungszeitpunkt der DB AG zum 1. Januar 1994 übernommenen Arbeitsverhältnissen zusammenhängen und Lohnbestandteile der früheren Behördenzeit betreffen. Es handelt sich um selbstständig bewertbare Belastungen, denen keine Gegenleistungen gegenüberstehen und für die bereits Abgeltungsangebote gemacht wurden. Ferner werden Verpflichtungen ausgewiesen, die sich aus dem arbeitsrechtlichen Status vieler Beschäftigter sowie der Bereitschaft der DB AG ergeben, bis Ende 2023 auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten. In diesen Fällen entstehen dem DB-Konzern bis zur Weitervermittlung beziehungsweise bis zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses Verluste aus zu tragenden Personalkosten, denen keine Gegenleistungen gegenüberstehen. Zur Aufnahme von Mitarbeitern, die im leistungswirtschaftlichen Prozess freigesetzt wurden, hat die DB AG eine eigene Tochtergesellschaft, die DB JobService GmbH.

Die Rückstellungen für Vorruhestandsverpflichtungen und Altersteilzeit berücksichtigen die Verpflichtungen aus tarifvertraglichen Regelungen und wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt.

### Stilllegungsrückstellungen

Die Stilllegungsrückstellungen betreffen überwiegend die anteilige Stilllegungsverpflichtung bei einem Gemeinschaftskraftwerk. Der Bewertung der Rückstellung liegt ein Diskontierungssatz von 5,0 % (im Vorjahr: 5,0 %) zugrunde.

### Übrige Rückstellungen

Die übrigen Rückstellungen enthalten neben Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen, Rückgabeverpflichtungen, Prozessrisiken, Rückbau- und Abbruchverpflichtungen, Drohverluste, Garantien und Gewährleistungen sowie sonstige Immobilienrisiken eine Vielzahl weiterer Sachverhalte, die im Einzelfall von untergeordneter Bedeutung sind.

Der Rückgang bei den Zuführungen zu den übrigen Rückstellungen betrifft den Fortfall der im Vorjahr hierunter ausgewiesenen Zuführungen im Zusammenhang mit dem Verkauf des Aurelis-Portfolios (387 Mio. €) sowie den Drohverlusten aus Verkehrsverträgen (310 Mio. €).

### (33) Passive Abgrenzungen

IN MIO. €	2008	2007
Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen	2.391	2.612
Erlösabgrenzungen	369	351
Abgegrenzte Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Geschäften	78	93
Sonstige	117	109
<b>Insgesamt</b>	<b>2.955</b>	<b>3.165</b>
Langfristiger Anteil	2.438	2.660
Kurzfristiger Anteil	517	506

Die abgegrenzten öffentlichen Zuwendungen betreffen im Wesentlichen den Zinsvorteil (Unterschiedsbetrag zwischen Nominal- und Barwert) aus den zinslos gewährten Darlehen, der sich in der Berichtsperiode wie folgt entwickelt hat:

IN MIO. €	2008	2007
Stand zum 01. 01.	2.277	2.536
Zugang	19	32
Umgliederungen	19	- 32
Auflösung	- 254	- 259
<b>Stand zum 31. 12.</b>	<b>2.061</b>	<b>2.277</b>

Der überwiegende Teil der Auflösung im Berichtsjahr entfällt mit 167 Mio. € (im Vorjahr: 171 Mio. €) auf die Kompensation des Aufzinsungsbetrags des Barwerts zinslos gewährter Darlehen des Bundes. Der übrige Teil entfällt auf die Auflösung fortgeführter Abgrenzungen im Rahmen vorfristiger Einmaltilgungen zum jeweiligen Barwert im Jahr 1999 beziehungsweise im Jahr 2004.

Die Erlösabgrenzungen stellen den Teil der Vergütungsleistung dar, der auf den Zeitraum nach dem Bilanzstichtag entfällt.

Die abgegrenzten Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Geschäften betreffen die Empfangsgebäude diverser Bahnhöfe mit den dazugehörigen gewerblichen Vermarktungsflächen sowie Schienenverkehrsfahrzeuge.

## Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente im Berichtsjahr und wird in Übereinstimmung mit dem IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) erstellt. Die Zahlungsströme werden nach den Bereichen gewöhnliche Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Die Darstellung des Mittelflusses aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Zinseinzahlungen und Zinsauszahlungen, Dividendeneinzahlungen sowie Steuerzahlungen werden im Bereich der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks sowie Wertpapieranlagen) mit einer Laufzeit von nicht mehr als drei Monaten.

### Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit wird ermittelt, indem das Periodenergebnis vor Steuern um nicht zahlungswirksame Größen bereinigt und um die Veränderung des kurzfristigen Vermögens und der Verbindlichkeiten ergänzt wird. Nach Berücksichtigung der Zins- und Steuerzahlungen ergibt sich ein Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit.

Der Anstieg des Mittelzuflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit resultiert bei einem verminderten Ergebnis vor Steuern im Wesentlichen aus einem deutlich verminderten Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten sowie Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten bei einem gleichzeitigen Anstieg der Zins- und Dividenderträge und der gezahlten Ertragsteuern.

### Mittelfluss aus Investitionstätigkeit

Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich aus dem Mittelzufluss aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie aus Investitionszuwendungen und dem Mittelabfluss für Investitionen in

Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie in langfristige finanzielle Vermögenswerte.

Einzahlungen aus Investitionszuschüssen werden unter Investitionstätigkeit ausgewiesen, da zwischen erhaltenen Investitionszuschüssen und den Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagevermögen ein enger Zusammenhang besteht.

Der deutlich gestiegene Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich bei gestiegenen Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen insbesondere aus gesunkenen Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten und dem Verkauf von Anteilen an verbundenen Unternehmen, einem verminderten Einzahlungssaldo aus Investitionszuwendungen, gesunkenen Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten sowie gesunkenen Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen bei gleichzeitigem Rückgang der Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen.

Bei Veränderungen des Konsolidierungskreises durch Kauf oder Verkauf von Unternehmen wird der bezahlte Kaufpreis (ohne übernommene Schulden) abzüglich der erworbenen oder verkauften Finanzmittel als Mittelfluss aus Investitionstätigkeit erfasst. Die übrigen bilanziellen Auswirkungen des Kaufs oder Verkaufs werden in den jeweiligen Positionen der drei Gliederungsbereiche eliminiert.

### Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich aus dem Saldo von Ein- und Auszahlungen aus begebenen Anleihen, aufgenommenen Bankschulden und Darlehen sowie Einzahlungen aus der Aufnahme und Auszahlungen für die Tilgung zinslos gewährter Darlehen.

Der gesunkene Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus im Saldo verminderten Abflüssen aus der Rückzahlung von Finanzmitteln. Der Auszahlungssaldo aus der Tilgung und der Rückzahlung zinsloser Darlehen hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht vermindert.

## Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung wurde nach IAS 14 (Segmentberichterstattung) aufgestellt. Auf der Grundlage der DBAG Organisations- und Berichtsstruktur werden ausgewählte Konzernabschlussdaten differenziert nach Geschäftssegmenten und Regionen dargestellt. Der Unternehmens- und Organisationsstruktur des DB-Konzerns folgend sind die Aktivitäten der Geschäftssegmente Gegenstand des primären Berichtsformats. Die Darstellung der geografischen Tätigkeitsschwerpunkte des DB-Konzerns erfolgt in den Segmentinformationen nach Regionen.

Folgende primäre Segmente werden im DB-Konzern geführt:

### */// DB Bahn Fernverkehr*

Im Segment DB Bahn Fernverkehr sind sämtliche überregionalen Transport- und Serviceleistungen im Schienenpersonenverkehr zusammengefasst. Der überwiegende Teil der Verkehrsleistungen wird in Deutschland erbracht.

### */// DB Bahn Regio*

Im Segment DB Bahn Regio sind die Aktivitäten für die regionalen Transport- und Serviceleistungen im Personenverkehr zusammengefasst. Der überwiegende Teil der Betriebsleistung wird in Deutschland erbracht.

### */// DB Stadtverkehr*

Im Segment DB Bahn Stadtverkehr sind neben den S-Bahnen Berlin und Hamburg vor allem die städtischen Busaktivitäten zusammengefasst. Der überwiegende Teil der Betriebsleistung wird in Deutschland erbracht.

### */// DB Schenker Rail*

Im Segment DB Schenker Rail sind die Aktivitäten für den Schienentransport im Waren- und Güterverkehr gebündelt. Der Marktauftritt erfolgt primär in Deutschland, Dänemark, den Niederlanden, Italien, Großbritannien und Spanien.

### */// DB Schenker Logistics*

Im Segment DB Schenker Logistics ist Schenker als Logistikdienstleister mit Aktivitäten für Speditions-, Transport- und sonstige Serviceleistungen im Waren- und Güterverkehr global aufgestellt.

### */// DB Netze Fahrweg*

Das Segment DB Netze Fahrweg verantwortet Herstellung, Instandhaltung und Betrieb unserer schienengebundenen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland.

### */// DB Netze Personenbahnhöfe*

In diesem Segment sind der Betrieb, die Entwicklung und die Vermarktung der Personenbahnhöfe und Bahnhofsfächen in Deutschland gebündelt.

### */// DB Dienstleistungen*

Im Segment DB Dienstleistungen werden Dienstleistungen, vor allem in den Bereichen Verkehr, Logistik, Informationstechnologie und Telekommunikation, angeboten. Die Gesellschaften des Segments erbringen ihre Leistungen überwiegend konzernintern.

### */// Beteiligungen/Sonstige*

In diesem Segment wird die DB AG mit ihren zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen als Management-Holding des DB-Konzerns ausgewiesen. Darüber hinaus werden unter Beteiligungen/Sonstige die DB Energie GmbH, die DB ProjektBau GmbH und die übrigen Beteiligungen und verbleibenden Aktivitäten geführt.

### */// Konsolidierung*

Die Daten zu den Segmenten werden nach Eliminierung der intrasegmentären Beziehungen dargestellt. Die Transaktionen zwischen den Segmenten (intersegmentäre Beziehungen) werden in der Spalte Konsolidierung eliminiert. In dieser Spalte sind darüber hinaus auch die Überleitungsbeträge zum Konzernausweis enthalten.

### **Erläuterungen zur primären Segmentberichterstattung**

Die Segmenterlöse umfassen die externen Umsatzerlöse, die externen übrigen Segmenterlöse sowie die konzerninternen Segmenterlöse, soweit sie auf die operative Geschäftstätigkeit des Segments entfallen. Die Bestandsveränderungen und die anderen aktivierten Eigenleistungen sind nicht in den Segmenterlösen berücksichtigt; sie mindern die Segmentaufwendungen.

Die externen Segmenterlöse betreffen ausschließlich Erlöse der Segmente mit Konzernexternen. Die internen Segmenterlöse zeigen die Erlöse mit anderen Segmenten (intersegmentäre Erlöse). Die Verrechnungspreise für konzerninterne Transaktionen werden marktbezogen festgelegt. Die Segmentaufwendungen umfassen unter anderem die Material- und Personalaufwendungen, die planmäßigen Abschreibungen, die erfassten Wertminderungen und -aufholungen sowie die sonstigen betrieblichen Aufwendungen, soweit diese auf die operative Geschäftstätigkeit des Segments entfallen.

Das Segmentergebnis ergibt sich als Differenz zwischen den Segmenterlösen und -aufwendungen und stellt das operative Ergebnis (EBIT) vor dem Finanzergebnis (bestehend aus dem Ergebnis aus At-Equity-Bewertung, dem Zinsergebnis und dem übrigen Finanzergebnis) und den Ertragsteuern dar.

Das bereinigte Segmentergebnis (»EBIT bereinigt«) dient der internen Steuerung des DB-Konzerns und seiner Segmente. Hierzu werden aus dem Segmentergebnis beziehungsweise operativen Ergebnis (EBIT) Sachverhalte, die ihrer Art nach außergewöhnlichen Charakter haben, bereinigt. Eine generelle Bereinigung findet in Höhe der Erträge beziehungsweise Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten statt. Darüber hinaus wird eine Bereinigung vorgenommen, wenn im Einzelfall ein außergewöhnlicher und nichtoperativer Charakter zu bejahen ist und der Ergebniseffekt der Höhe nach wesentlich ist.

Für die interne Steuerung ist darüber hinaus auch das bereinigte EBITDA (Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Wertberichtigungen) von Bedeutung. Diese Ergebnisgröße leitet sich aus dem bereinigten EBIT ab, indem die Abschreibungen und Wertberichtigungen – gegebenenfalls korrigiert um die in dieser Position enthaltenen außergewöhnlichen Sachverhalte – addiert werden.

Das Segmentvermögen enthält die Sachanlagen, die immateriellen Vermögenswerte, die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (ohne Ergebnisabführungsverträge, Forderungen aus Finanzierungen und Ertragsteuern), die Vorräte, die auf die operative Tätigkeit ausgerichteten aktiven derivativen Finanzinstrumente, die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte sowie die flüssigen Mittel. Die fortgeführten Geschäfts- und Firmenwerte, die aus dem Erwerb der betreffenden Gesellschaften resultieren, werden separat ausgewiesen. Die Überleitung auf den Konzernausweis erfolgt durch die Einbeziehung der Forderungen aus Finanzierung und der Ertragsteuerforderungen in die Spalte »Konsolidierung«.

Die Segmentschulden betreffen die Rückstellungen und operativen Verbindlichkeiten (ohne Ergebnisabführungsverträge, Verbindlichkeiten aus Finanzierung und ohne Ertragsteuerschulden), die auf die operative Tätigkeit ausgerichteten passiven derivativen Finanzinstrumente sowie die zur Veräußerung gehaltenen Verbindlichkeiten. Die Überleitung auf den Konzernausweis erfolgt durch die Einbeziehung der Verbindlichkeiten aus Finanzierung und der Ertragsteuerschulden in die Spalte »Konsolidierung«.

Die Segmentgesamtinvestitionen beziehen sich auf die immateriellen Vermögenswerte (einschließlich der erworbenen Firmenwerte) sowie die Sachanlagen und umfassen mit den Anlagenzugängen aus Unternehmenserwerben und aus Brutto-Investitionen (vor erhaltenen Investitionszuschüssen) sämtliche Zugänge im Konsolidierungskreis zum Bilanzstichtag.

Die Anlagenzugänge aus Unternehmenserwerben umfassen als Teil der Segmentgesamtinvestitionen ausschließlich die Investitionen in die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte einschließlich der Firmenwerte, die im Zuge von Unternehmenserwerben angeschafft werden.

Die Anlagenzugänge aus Brutto-Investitionen betreffen die im Geschäftsjahr von den im Vollkonsolidierungskreis befindlichen Gesellschaften erworbenen Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte ohne Berücksichtigung der Anlagenzugänge aus Unternehmenserwerben.

Die Netto-Investitionen knüpfen an die Zuordnung der Vermögenswerte zu den legalen Einheiten an und umfassen die Anlagenzugänge aus Brutto-Investitionen in das Sachanlagevermögen sowie die immateriellen Vermögenswerte abzüglich der abgesetzten Investitionszuschüsse.

Die planmäßigen Abschreibungen betreffen das den jeweiligen Segmenten zugeordnete Sachanlagevermögen sowie die immateriellen Vermögenswerte.

Erfasste Wertminderungen stellen den Betrag der außerplanmäßigen Wertminderungen auf die im Segmentvermögen enthaltenen Vermögenswerte des Sachanlagevermögens beziehungsweise des immateriellen Vermögens einschließlich vorhandener Firmenwerte dar.

Erfasste Wertaufholungen betreffen den Zuschreibungsbetrag auf die im Segmentvermögen enthaltenen Vermögenswerte des Sachanlagevermögens beziehungsweise des immateriellen Vermögens.

Die sonstigen nicht zahlungswirksamen Aufwendungen und Erträge betreffen unter anderem Wertberichtigungen und Wertaufholungen auf kurzfristige Vermögenswerte und Erträge aus der Auflösung der passiven Abgrenzungsposten, soweit sie segmentiert sind.

Für die Segmente gelten grundsätzlich die gleichen im Abschnitt »Grundlagen und Methoden« beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze wie für den übrigen Konzernabschluss. Konzerninterne Segmenttransaktionen werden in der Regel zu Marktpreisen getätigt.

#### **Erläuterungen zur sekundären Segmentberichterstattung**

Die regionale Zuordnung der Segmenterträge mit Dritten erfolgt jeweils nach dem Sitz der leistenden Konzerngesellschaft. Ausgewiesen werden nur konzernexterne Erträge. Der Ausweis der Umsatzerlöse mit Dritten folgt dieser Logik.

Die Zuordnung des Segmentvermögens wird jeweils nach dem Sitz der Gesellschaft vorgenommen. Die inhaltliche Abgrenzung entspricht der des primären Berichtsformats.

Die Netto-Investitionen knüpfen ebenfalls an den Sitz der Gesellschaft an und umfassen die Brutto-Investitionen in das Sachanlagevermögen sowie die immateriellen Vermögenswerte abzüglich der abgesetzten Investitionszuschüsse.

## **Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente**

### **Management der Finanz- und Energiepreisrisiken**

Der DB-Konzern ist als international tätiger Logistikkonzern Finanzrisiken durch Veränderungen von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Energiepreisrisiken durch Preisschwankungen für Dieselmotoren und Strom. Teil der Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente aktiv zu steuern und damit zu begrenzen.

Die DB AG ist mit ihrem zentralen Konzern-Treasury für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte des DB-Konzerns zuständig. In Abstimmung mit den Tochtergesellschaften werden Finanz- und Energiepreisrisiken identifiziert, bewertet und gesteuert. In regelmäßigen Abständen wird der Vorstand über jede Art von wesentlichen Finanzrisiken informiert und erhält eine Wertaufstellung aller Finanzinstrumente sowie die Auswirkung auf das Ergebnis und die Bilanz.

Der Vorstand der DB AG hat Grundsätze für das Risikomanagement festgelegt. In den Richtlinien zur Konzernfinanzierung und zum internen Kontrollsystem werden der Einsatz derivativer Finanzinstrumente zur Steuerung von Zins-, Währungs- und Energiepreisänderungsrisiken sowie der Umgang mit den damit verbundenen Adressenausfallrisiken verbindlich geregelt. Bei der Aufbau- und Ablauforganisation besteht eine klare funktionale und organisatorische Trennung zwischen Disposition und Handel einerseits (Front Office) sowie Abwicklung und Kontrolle

andererseits (Back Office). Das Konzern-Treasury operiert auf den globalen Finanzmärkten unter sinngemäßer Anwendung der von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht aufgestellten »Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk)« der Kreditinstitute und unterliegt einer regelmäßigen internen und externen Kontrolle.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreisen eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen oder antizipierten Grundgeschäften (zum Beispiel Anleihen, Commercial Paper, Einkauf von Dieselmotortreibstoff und Strom). Es wird jeweils die Qualifizierung als wirksames Sicherungsgeschäft nach IAS 39 angestrebt. Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

### Zinsänderungsrisiken

Entsprechend der aktivischen Bindungsdauer der Vermögenswerte erfolgt die Deckung des Finanzbedarfs maßgeblich durch die Emission langfristiger und festverzinslicher Anleihen. Das Zinsmanagement beinhaltet einen angemessenen Anteil variabler Verzinsung zur Optimierung der Zinskosten. Zinsänderungsrisiken werden überwiegend durch den Einsatz von Zinsswaps abgesichert.

Bestehende Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels einer Sensitivitätsanalyse dargestellt, die die Effekte von hypothetischen Änderungen der Marktzinssätze auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht.

Bei der durchgeführten Sensitivitätsanalyse wurden folgende Finanzinstrumente berücksichtigt:

- /// In Cashflow-Hedges designierte Derivate (Zins-/Währungssicherungen) haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt;
- /// Zinsderivate, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IAS 39 eingebunden sind, haben über die Änderung des beizulegenden Zeitwerts Auswirkungen auf das übrige Finanzergebnis und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt;

- /// Darlehen mit variabler Verzinsung (EIB und EURO-FIMA).

Wenn das Marktzinsniveau für das Exposure zum Bilanzstichtag um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Ergebnis um 13 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €) geringer (höher) und das Eigenkapital um 5 Mio. € (im Vorjahr: 0,5 Mio. €) geringer (höher) gewesen.

### Fremdwährungsrisiken

Die Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten.

Die im Rahmen der Konzernfinanzierung begebenen Fremdwährungsanleihen werden zur Vermeidung von Zins- und Wechselkursänderungsrisiken mithilfe von Zins-Währungs-Swaps in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt. In Einzelfällen kann auch auf eine Umwandlung verzichtet werden, falls eine Bedienung der Anleihe aus Zahlungseinzügen in Fremdwährung gewährleistet ist.

Mit unseren Aktivitäten im Vorstandsressort Transport und Logistik sind wir international tätig und hierdurch operativen Wechselkursrisiken ausgesetzt. Zur Minimierung dieser Risiken schließen die Tochtergesellschaften interne Devisentransaktionen mit dem Konzern-Treasury und sichern alle wesentlichen Fremdwährungspositionen in ihrer Funktionalwährung ab. Das Konzern-Treasury wiederum sichert seine offenen Fremdwährungspositionen durch gegenläufige Geschäfte auf den Finanzmärkten ab. In besonderen Ausnahmefällen und in begrenztem Ausmaß wird es Tochtergesellschaften gestattet, eigenständig Fremdwährungspositionen mit externen Kontrahenten zu sichern.

Zur Darstellung von Wechselkursrisiken verlangt IFRS 7 eine Sensitivitätsanalyse, die die Auswirkungen hypothetischer Änderungen von Fremdwährungsrelationen auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht.

Der Währungssensitivitätsanalyse liegen folgende Annahmen zugrunde:

Die abgeschlossenen Zins-Währungs-Swaps und Devisentransaktionen sind stets originären Grundgeschäften zugeordnet.

Alle wesentlichen Fremdwährungspositionen aus operativer Geschäftstätigkeit werden grundsätzlich zu 100 % gesichert. Währungskursänderungen haben bei 100 % Absicherung keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.

Fremdwährungsrisiken können folglich nur auftreten, wenn in begründeten Ausnahmefällen keine 100 %-Absicherung vorliegt, zum Beispiel wenn Hedgevolumina für erwartete Zahlungsströme in Fremdwährung konservativ geschätzt werden, um ein Overhedging zu vermeiden.

Darüber hinaus können bilanzielle Fremdwährungsrisiken aus Währungssicherungen für zukünftige Energiebeschaffung auftreten. Wenn die Fremdwährungen für diese Währungssicherungen zum Bilanzstichtag um 10 % abgewertet (aufgewertet) hätten, wäre das Ergebnis für GBP um 2,6 Mio. € geringer (höher), das Eigenkapital für GBP um 0,3 Mio. € höher (geringer), das Ergebnis für CAD um 4,4 Mio. € geringer (höher), das Ergebnis für CHF um 0,2 Mio. € höher (geringer), das Ergebnis für NOK um 0,1 Mio. € geringer (höher), das Ergebnis für CNY um 0,6 Mio. € geringer (höher), das Ergebnis für SGD um 0,2 Mio. € höher (geringer), das Ergebnis für UAH um 0,3 Mio. € geringer (höher), das Ergebnis für USD um 0,5 Mio. € höher (um 0,3 Mio. € geringer) und das Eigenkapital für USD um 4,5 Mio. € geringer (um 5,3 Mio. € höher) gewesen.

Es ist zu beachten, dass im Vorjahr wegen des nur unwesentlichen Fremdwährungsrisikos keine Sensitivitätsanalyse durchgeführt wurde.

Zum DB-Konzern zählen zahlreiche Beteiligungen an ausländischen Tochterunternehmen, deren Nettovermögen einem Umrechnungsrisiko ausgesetzt ist. Dieses Translationsrisiko wird nicht als Fremdwährungsrisiko im Sinne des IFRS 7 verstanden und wird nicht abgesichert.

### Energiepreisrisiken

Der DB-Konzern ist einer der größten Stromabnehmer in Deutschland. Darüber hinaus besteht ein erheblicher Bedarf an Dieselkraftstoff. Das hohe Energiebeschaffungsvolumen und die Volatilität der Strom- und Mineralölmärkte führen zu materiellen Ergebnisrisiken.

Im Rahmen eines aktiven Energiepreisrisikomanagements werden Absicherungsstrategien zur Steuerung und

Minimierung dieser Risiken umgesetzt. Hierbei werden Finanz- und Energiederivate genutzt. Als Sicherungsgeschäfte für Preisänderungsrisiken beim Bezug von Strom werden Swaps auf die den Preisformeln zugrunde liegenden Rohstoffe (Kohle und Gas) eingesetzt. Dieselpreisrisiken werden zum Beispiel durch den Abschluss von Dieselswaps und Zero-Cost Collars (Hybridsicherungen von Dieselpreis- und Währungsrisiken und Einzelsicherungen von Währungsrisiken) begrenzt.

Energiepreisrisiken werden nach IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen quantifiziert. Sie geben Aufschluss darüber, welche Auswirkungen hypothetische Energiepreisänderungen auf Ergebnis und Eigenkapital haben (bezogen auf das bilanzielle Exposure am Bilanzstichtag).

Zur Durchführung der Sensitivitätsanalysen wurden folgende Annahmen getroffen:

Bei Energiepreisswaps wird der effektive Anteil in das Eigenkapital gebucht, der ineffektive Anteil wird dagegen in die Ergebnisrechnung gebucht.

Bei Optionen (Collars) bildet der innere Wert den komplett effektiven Hedge, sodass der innere Wert in das Eigenkapital gebucht wird. Der Zeitwert ist dagegen nicht Teil der Sicherungsbeziehung und wird erfolgswirksam abgebildet.

Wenn die Energiepreise zum Jahresultimo um 10 % niedriger (höher) gelegen hätten, wäre der Materialaufwand um 0,2 Mio. € (im Vorjahr: 0,2 Mio. €) höher (niedriger) und das Eigenkapital um 41 Mio. € (im Vorjahr: 29 Mio. €) niedriger (höher) gewesen. Die hypothetische Eigenkapitalauswirkung von 41 Mio. € ergibt sich im Einzelnen aus den Energiepreissensitivitäten von Diesel: 21 Mio. €; Kohle: 17 Mio. €; schweres Heizöl: 3 Mio. €.

### Adressenausfallrisiko der Zins-, Währungs- und Energiederivate

Als Adressenausfallrisiko werden mögliche Vermögensverluste durch den Ausfall von Gegenparteien bezeichnet (»Worst-Case-Szenario«). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der derivativen Finanzinstrumente dar, bei denen Forderungen des DB-Konzerns an Vertragspartner 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 Adressenausfallrisiko überwacht und aktiv gesteuert.

**Liquiditätsrisiko**

Das Liquiditätsmanagement umfasst die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Bestands an flüssigen Mitteln, die fortwährende Inanspruchnahme des Commercial-Paper-Markts zur Gewährleistung hinreichender Marktliquidität und -tiefe sowie die jederzeitige Verfügbarkeit von Finanzmitteln über garantierte Kreditfazilitäten von Banken (siehe Anhangziffer [27]).

Aus der nachfolgenden Tabelle sind die vertraglich vereinbarten undiskontierten Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten sowie der derivativen Finanzinstrumente mit positivem und negativem Zeitwert des DB-Konzerns ersichtlich:



Einbezogen wurden alle Instrumente, die zum Jahresultimo 2008 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vereinbart wurden. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden auf Basis der am 31. Dezember 2008 (im Vorjahr: am 31. Dezember 2007) gültigen Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind dem frühestmöglichen Zeitsegment zugeordnet.

### **Vorbereitung Teilprivatisierung der DB Mobility Logistics AG**

Im Rahmen der gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierung des DB-Konzerns im ersten Halbjahr 2008 im Zusammenhang mit der angestrebten Teilprivatisierung wurden die direkten Beteiligungen der DB AG an den Gesellschaften, die dem Ressort Personenverkehr (Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Bahn Stadtverkehr sowie Servicecenter Vertrieb) sowie dem Geschäftsfeld DB Dienstleistungen zuzuordnen waren, im Wege der Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz auf die DB ML AG übertragen. Diese Ausgliederung, die mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2008 erfolgte, umfasste insbesondere die DB Fernverkehr AG, die DB Regio AG, die DB Stadtverkehr GmbH, die DB Vertrieb GmbH und die DB Dienstleistungen GmbH. Zudem wurden im Zuge dieser Umstrukturierung einzelne weitere Mehr- oder Minderheitsbeteiligungen sowie wesentliche Gruppen- und Servicefunktionen der DB AG auf die DB ML AG übertragen. Nicht auf die DB ML AG übertragen wurden die Beteiligungen der DB AG an Unternehmen, deren Tätigkeit den Bau, den Besitz, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen und Bahnhöfen umfasst (Eisenbahninfrastrukturunternehmen) sowie die DB ProjektBau GmbH. Bei den nicht übertragenen Unternehmen handelt es sich vor allem um Gesellschaften, die den Geschäftsfeldern DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie beziehungsweise dem Ressort Infrastruktur der DB AG zugeordnet sind.

Die Übertragungen der Obergesellschaften DB Regio AG und DB Stadtverkehr GmbH von der DB AG auf die DB ML AG führten zur Beendigung der steuerlichen Organschaft mit der DB AG. Der zusätzliche Ertragsteueraufwand gegenüber dem Vorjahreszeitraum belief sich auf 172 Mio. €.

## Sonstige Angaben

### (34) Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen bestanden per 31. Dezember 2008 in Höhe von 60 Mio. € (im Vorjahr: 115 Mio. €) und umfassen überwiegend einen Rückforderungsanspruch auf Erstattung geleisteter Baukostenzuschüsse, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Bilanzstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

IN MIO. €	2008	2007
Eventualschulden aus		
der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	0	0
Gewährleistungsverpflichtungen	0	0
Sonstige Eventualschulden	172	182
<b>Insgesamt</b>	<b>172</b>	<b>182</b>

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

Die Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften betragen zum 31. Dezember 2008 135 Mio. € (im Vorjahr: 103 Mio. €) und betreffen im Wesentlichen hingegebene Zollbürgschaften ausländischer Schenker-Gesellschaften. Weiterhin dienen Sachanlagen mit Buchwerten von 190 Mio. € (im Vorjahr: 207 Mio. €) der Besicherung von Krediten der EUROFIMA an die DB AG; dies betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge, die bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio und DB Schenker Rail zum Einsatz gelangen.

Das wegen des Verdachts wettbewerbsbeschränkender Absprachen im Bereich der Land-, See- und Luftfracht durch die Europäische Kommission, das US-Justizministerium sowie die Kartellbehörden in Kanada, Südafrika, Neuseeland und der Schweiz eingeleitete Ermittlungsverfahren gegen die Speditionsbranche dauert an; mit einem Abschluss ist nicht vor Ende des Jahres 2009 zu rechnen. Zum aktuellen Zeitpunkt sind wir aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung weder in der Lage, den Zeitpunkt, zu dem mögliche Bußgelder verhängt

werden, noch deren potenzielle Höhe abschätzen zu können. Dies betrifft auch die Höhe von Schadenersatzansprüchen aufgrund des potenziell wettbewerbswidrigen Verhaltens.

Der DB-Konzern bürgt im Wesentlichen für Beteiligungsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften und haftet gesamtschuldnerisch für alle Arbeitsgemeinschaften, an denen er beteiligt ist.

### (35) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

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

IN MIO. €	2008	2007
Bestellobligo für den Erwerb von		
Sachanlagevermögen	5.415	4.512
Immateriellen Vermögenswerten	9	14
Ausstehende Einlagen	325	284
<b>Insgesamt</b>	<b>5.749</b>	<b>4.810</b>

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen resultiert im Wesentlichen aus der Beschaffung neuer Fahrzeuge sowie aus einem gestiegenen Investitionsvolumen.

Die ausstehenden Einlagen betreffen in Höhe von 317 Mio. € (im Vorjahr: 284 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen an der EUROFIMA. Die Veränderung zum Vorjahresausweis resultiert aus Währungskurseffekten.

Verschiedene Gesellschaften des DB-Konzerns haben Vermögenswerte wie Immobilien, Gebäude, technische Anlagen und Maschinen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattungen im Rahmen von Operating-Lease-Verträgen angemietet. Sofern dem Kerngeschäft des DB-Konzerns zuzuordnende Vermögenswerte angemietet werden, erfolgt die Anmietung in der Regel zur Deckung eines kurzfristigen Bedarfs bis zur Bereitstellung und Auslieferung von bestelltem Material.

Die Fälligkeit der zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

IN MIO. €	2008	2007
bis 1 Jahr	871	875
1 bis 2 Jahre	662	676
2 bis 3 Jahre	542	566
3 bis 4 Jahre	444	474
4 bis 5 Jahre	389	393
über 5 Jahre	1.915	1.638
<b>Insgesamt</b>	<b>4.823</b>	<b>4.622</b>

Der leichte Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der Ausweitung des Geschäftsvolumens, insbesondere bei den Segmenten DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics.

### (36) Infrastruktur- und Verkehrsverträge

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC-29 (Angabe - Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen).

#### Infrastrukturverträge

Auf der Grundlage des § 6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) haben die zum DB-Konzern gehörenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen, insbesondere die DB Netz AG, die DB Station & Service AG und die DB Energie GmbH, die befristete Genehmigung im Sachumfang des § 2 Abs. 3 AEG, das Eisenbahninfrastrukturnetz in Deutschland zu betreiben und zu entwickeln. Dies betrifft im Einzelnen den Betrieb des Schienennetzes, des damit verbundenen Energienetzes sowie der betriebsbezogenen Bahnhofflächen.

Die Genehmigungen des Eisenbahn-Bundesamts für die DB Netz AG und die DB Station & Service AG sind bis zum Ablauf des 31. Dezember 2048, für die DB Energie GmbH bis zum Ablauf des 30. Juni 2051 befristet.

Dem Recht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Infrastruktur zu betreiben, stehen verschiedene Verpflichtungen gegenüber. Insbesondere haben sie die Verpflichtung, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten sowie sie zukunftsorientiert weiterzuentwickeln. Darüber hinaus unterliegen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei

Neu- und Ausbauprojekten gesetzlichen Auflagen, zum Beispiel zum Schallschutz. Bei bestehenden Strecken nimmt der DB-Konzern freiwillig am Lärmsanierungsprogramm des Bundes teil.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß §§ 14 ff. AEG und erheben hierfür von den Eisenbahnverkehrsunternehmen nach den Grundsätzen der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) Nutzungsentgelte. Die Einhaltung der Grundsätze für die Erhebung der Entgelte nach der EIBV und deren diskriminierungsfreie Anwendung unterliegen der Aufsicht durch die Bundesnetzagentur.

Die vorgenannten Infrastrukturgesellschaften haben im Jahr 2008 insgesamt Umsatzerlöse in Höhe von 7.265 Mio. € (im Vorjahr: 7.013 Mio. €) erzielt, davon 1.455 Mio. € (im Vorjahr: 1.278 Mio. €) gegenüber konzernexternen Kunden.

Die Vermögenswerte der Eisenbahninfrastruktur stehen grundsätzlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften.

#### Verkehrsverträge

Gesellschaften des DB-Konzerns wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und öffentlichen Einrichtungen gewähren. Dies betrifft insbesondere die DB Regio AG und deren Tochtergesellschaften, die Schienenpersonenverkehr betreiben.

Die DB Regio AG und ihre Tochtergesellschaften erbringen Verkehrsleistungen aufgrund von Bestellungen. Hierzu werden mit dem jeweiligen Besteller der Verkehrsleistung (zum Beispiel Bundesland, Zweckverband, Nahverkehrsgesellschaft) sogenannte Verkehrsverträge über Schienenpersonennahverkehrsleistungen abgeschlossen, in denen Umfang und Qualität der Verkehrsleistung, deren Fortschreibung sowie deren Vergütung (Bestellerentgelt) geregelt sind.

Die hierfür erforderlichen Finanzmittel werden den Bundesländern vom Bund nach den Bestimmungen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Verfügung gestellt. Der Gesamtbetrag der Bestellerentgelte betrug im Berichtsjahr 4.477 Mio. € (im Vorjahr: 4.483 Mio. €) (siehe Anhangziffer [1]).

Die in den meisten Verkehrsverträgen verankerte Dynamisierung des Bestellerentgelts um 1,5 % bis 2 % konnte im Berichtsjahr Effekte aus Ausschreibungsverlusten und Leistungskürzungen der Besteller nicht auffangen.

Die Gesamtlaufzeit der Verkehrsverträge beträgt zwischen 10 und 15 Jahren. Alle wesentlichen Verkehrsverträge weisen eine Restlaufzeit bis mindestens 2010 auf. 70 % der Verkehrsverträge verfügen über eine Laufzeit bis mindestens 2018, 26 % bis mindestens 2016. Eine Kündigung des jeweiligen Verkehrsvertrags durch den Besteller während der Laufzeit ist nur aus wichtigem Grund möglich. Die Verkehrsverträge enthalten in der Regel Bestimmungen, nach denen während der Vertragslaufzeit Teile der Verkehrsleistungen aus dem Vertrag herausgelöst und erneut ausgeschrieben werden. Dieser Leistungsumfang beträgt durchschnittlich 30 % der Leistungen zu Beginn der Vertragslaufzeit. Für die Zeit nach dem Auslaufen der Verkehrsverträge ist eine Vergabe der Verkehrsleistungen im Wettbewerb zu erwarten.

Die erforderlichen Vermögenswerte zur Erbringung der Dienstleistungen, insbesondere Fahrzeuge, stehen nahezu ausschließlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften. Besondere Verpflichtungen nach Ablauf der Vertragslaufzeit bestehen im Regelfall nicht.

### (37) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als dem DB-Konzern nahestehende Unternehmen und Personen im Sinne des IAS 24 (Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen) gelten:

- /// der Bund als Eigentümer sämtlicher Anteile an der DB AG,
- /// die der Kontrolle der Bundesrepublik Deutschland unterstehenden Gesellschaften beziehungsweise Unternehmen (nachfolgend »Bundesunternehmen«),
- /// verbundene, nicht konsolidierte beziehungsweise assoziierte Gesellschaften sowie Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns sowie
- /// die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG und deren nahe Angehörige.

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden zu Bedingungen wie unter fremden Dritten abgeschlossen.

Die nahestehende Unternehmen und Personen betreffenden Beträge werden in den »Erläuterungen zur Bilanz« bei den betreffenden Positionen jeweils als »Davon«-Angabe in Summe ausgewiesen. Einzelangaben finden sich unter den Anhangziffern (19), (27) und (28).

Hinweise und Erläuterungen zu Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und der Bundesrepublik Deutschland sind unter den Anhangziffern (3), (5), (9), (13), (31), (35) und (36) ausgewiesen.

Wesentliche beziehungsweise gesondert berichtspflichtige wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen werden nachfolgend erläutert:

#### Beziehungen zur Bundesrepublik Deutschland

IN MIO. €	Bund	
	2008	2007
<b>DB Konzern Leistungsempfänger</b>		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	1.729	1.622
Geleistete Miet- und Leasingzahlungen	1	0
Darlehensaufnahme	90	88
Erhaltene Investitionszuschüsse	3.554	3.466
Erhaltene sonstige Ertragszuschüsse	223	240
	<b>5.597</b>	<b>5.416</b>
<b>DB Konzern Leistungserbringer</b>		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	275	269
Erhaltene Miet- und Leasingzahlungen	8	11
Sonstige erbrachte Leistungen	20	21
Rückführung Darlehen	264	311
Rückführung Investitionszuschüsse	112	128
Rückführung sonstige Ertragszuschüsse	2	1
	<b>681</b>	<b>741</b>
<b>Sonstige Angaben</b>		
Unbesicherte Forderungen	80	96
Ungesicherte Verbindlichkeiten	3.790	3.890
Bestand der erhaltenen Bürgschaften	3.066	2.993
Bestand der gewährten Bürgschaften	7	7

Der Kauf von Waren und Dienstleistungen betrifft im Wesentlichen die an den Bund gezahlten Entgelte im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamten sowie Kostenerstattungen für die Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich.

Die im Berichtsjahr durch den Bund gewährten Zinslosen Darlehen nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) sind unter den Darlehensaufnahmen mit ihrem Nominalwert dargestellt.

Die Investitionszuschüsse werden hauptsächlich nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG), dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Maßnahmen des 2-Mrd.-€-Verkehrsprogramms und nach dem Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesetz (VIFGG) über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) gewährt.

Die erfolgswirksam vereinnahmten Zuschüsse betreffen überwiegend Leistungen des Bundes für die Abgeltung überhöhter Belastungen des DB-Konzerns aus dem Betrieb und der Erhaltung höhengleicher Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger.

Der Verkauf von Waren und Dienstleistungen betrifft unter anderem erbrachte Beförderungsleistungen für Schwerbehinderte, Zivildienstleistende sowie Bundeswehrverkehre.

Zinslose Darlehen nach dem BSchwAG zahlte die DB AG in Höhe von 264 Mio. € an den Bund zurück, die fast ausschließlich im Rahmen der vereinbarten jährlichen Regeltilgung anfielen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund bestehen außer in den zinslos gewährten Darlehen, die hier mit ihren Barwerten dargestellt sind, aus sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 279 Mio. € (im Vorjahr: 333 Mio. €).

Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betreffen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen beziehungsweise Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der DB AG bei der EUROFIMA. In dem Bestand der erhaltenen Bürgschaften ist eine Höchstbetragszusage des Bundes von 2.354 Mio. € für Darlehen der EUROFIMA enthalten. Das Darlehen beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 1.609 Mio. €.

Im Jahr 2008 wurden mit dem Bund folgende Vereinbarungen getroffen:

Im Geschäftsjahr wurden 23 neue Finanzierungsverträge mit einem Bundesanteil von insgesamt rund 4,2 Mrd. € vereinbart. Die Finanzierungsvereinbarungen haben unterschiedliche Laufzeiten (von einem Jahr bis zu acht Jahren). Die Finanzierung erfolgt vollständig über nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse.

Die DB AG hat für die Jahre 2004 bis 2008 auf die Erstattung der Kosten für Arbeitnehmer und zugewiesene Beamte, die ihr bei Durchführung von technischen, betrieblichen oder organisatorischen Maßnahmen, die zu einem Personalminderungsbedarf führen, dadurch entstehen, dass Arbeitsverhältnisse, die gemäß § 14 Abs. 2 DBGrG auf die DB AG übergegangen sind, unkündbar sind (vergleiche § 21 Abs. 5 und 6 DBGrG), verzichtet. Im Gegenzug stundete der Bund die Rückschichtung von rund 660 Mio. € an die DB AG ausgereichten Darlehen, die diese auf Grundlage der Gemeinsamen Erklärung zum Umfang der Schienenweginvestitionen in den Jahren 2001 bis 2003 (Trilaterale Vereinbarung) erhielt.

Entsprechend den getroffenen Vereinbarungen werden diese nunmehr ab 2009 in vier Jahresraten von jeweils rund 165 Mio. € an den Bund zurückgezahlt. Im Gegenzug erhält die DB AG Leistungen nach den Bestimmungen des DBGrG.

Die DB AG und der Bund haben im Januar 2009 eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit einem Volumen von 2,5 Mrd. € p. a. vereinbart, die zum 1. Januar 2009 in Kraft getreten ist. Hierdurch wird die Finanzierung der Bestandsnetzinvestitionen grundlegend reformiert. Während bislang auf der Grundlage von Rahmen- und Sammelvereinbarungen eine einzelmaßnahmenbezogene Finanzierung von Ersatzinvestitionen stattfand, soll der Einsatz der Bundesmittel in Zukunft qualitätsorientiert gesteuert werden. Ziel ist es, die Planbarkeit, Effizienz und Transparenz des Mitteleinsatzes zur Erhaltung der Infrastruktur zu verbessern.

### Beziehungen zu Bundesunternehmen

Die im Berichtszeitraum und in der Vergleichsperiode mit Bundesunternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen ganz überwiegend den operativen Geschäftsbereich und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung für den DB-Konzern. Die entstandenen Forderungen beziehungsweise Verbindlichkeiten waren zum Stichtag nahezu vollständig beglichen.

### Beziehungen zu verbundenen, nicht konsolidierten Unternehmen, assoziierten Gesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen

Im Geschäftsjahr 2008 hat der DB-Konzern Waren und Dienstleistungen im Wert von 209 Mio. € (im Vorjahr: 177 Mio. €) erworben, die im Wesentlichen den Einkauf von Personenbeförderungs- und Güterverkehrsleistungen betreffen. Mit 202 Mio. € (im Vorjahr: 169 Mio. €) entfällt der überwiegende Anteil des Gesamtausweises auf Transaktionen mit assoziierten Unternehmen.

Im Berichtszeitraum wurden darüber hinaus Zinszahlungen in Höhe von 88 Mio. € (im Vorjahr: 80 Mio. €) geleistet. Der Ausweis betrifft nahezu ausschließlich Zinszahlungen für von der EUROFIMA gewährte Darlehen. Auf die Darstellung unter Anhangziffer (27) wird hingewiesen.

Aus dem Verkauf von Waren und Dienstleistungen erzielte der DB-Konzern 2008 Erträge von 695 Mio. € (im Vorjahr: 584 Mio. €). Die Erträge wurden überwiegend im Segment DB Schenker Rail erwirtschaftet und betreffen Umsatzerlöse aus erbrachten Transportleistungen.

Es wurden Bürgschaften in Höhe von insgesamt 13 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €) gewährt; davon entfielen 12 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen.

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen wurden im Vorjahreszeitraum in einem vergleichbaren Umfang getätigt.

Beziehungen zum Vorstand und Aufsichtsrat der DBAG  
Nachfolgend werden die Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und den Mitgliedern des Vorstands beziehungsweise des Aufsichtsrats und den Unternehmen dargestellt,

an denen Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats mehrheitlich beteiligt sind.

IN T €	2008	2007
<b>DB Konzern Leistungserbringer</b>		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	17.088	21.118
Erhaltene Miet- und Leasingzahlungen	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	198	149
<b>DB Konzern Leistungsempfänger</b>		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	56.780	57.265
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	5.346	6.948

Die vom DB-Konzern (Leistungserbringer) erwirtschafteten Umsatzerlöse in Höhe von 17.088 T€ (im Vorjahr: 21.118 T€) betreffen ganz überwiegend Transport- und Speditionsleistungen der Segmente DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics, die mit 3.934 T€ (im Vorjahr: 3.407 T€) gegenüber der SMS-Gruppe und mit 13.154 T€ (im Vorjahr: 17.711 T€) gegenüber der Georgsmarienhütte Holding GmbH erbracht wurden.

Die vom DB-Konzern eingekauften Waren und Dienstleistungen (Leistungsempfänger) betreffen ausschließlich Lieferungen der Georgsmarienhütte Holding GmbH.

### Vergütung des Vorstands

IN T €	2008	2007
<b>Gesamtbezüge des Vorstands<sup>1)</sup></b>	<b>8.534</b>	<b>17.827</b>
Fixer Anteil <sup>1)</sup>	4.178	7.637
Variabler Anteil <sup>1)</sup>	4.356	10.190
Kurzfristige Bezüge <sup>1)</sup>	7.456	14.260
Langfristig fällige Bezüge für Altersvorsorge <sup>2)</sup>	1.078	3.567
<b>Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder</b>	<b>2.116</b>	<b>1.570</b>
<b>Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder</b>	<b>24.544</b>	<b>24.222</b>

<sup>1)</sup> Vorstandsmitglieder (pro rata temporis): Dr. Norbert Bensel (1. Januar bis 31. Mai 2008), Norbert Hansen (1. Juni bis 31. Dezember 2008), Dr. Karl-Friedrich Rausch (1. Januar bis 31. Mai 2008), Margret Suckale (1. Januar bis 31. Mai 2008)

<sup>2)</sup> Die langfristig fälligen Bezüge der im Geschäftsjahr 2008 zur DB ML AG gewechselten Vorstandsmitglieder werden insgesamt bei der DB ML AG erfasst.



Kredite und Vorschüsse wurden den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

#### Vergütung des Aufsichtsrats

IN T €	2008	2007
<b>Gesamtbezüge des Aufsichtsrats</b>	<b>1.003</b>	<b>873</b>
davon kurzfristige Bezüge	(1.003)	(873)
Fester Anteil	507	503
Erfolgsorientierter Anteil	253	272
Sitzungsgeld	34	34
Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen	37	33
Vergütungen für Aufsichtsrats-/ Beiratstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der DB AG (inklusive Sitzungsgeldern)	172	31

Bezüge für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen fielen nicht an. Pensionsverpflichtungen für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen bestehen nicht.

Kredite und Vorschüsse wurden den Aufsichtsratsmitgliedern im Geschäftsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen.

Zur Individualisierung sowie zu weiteren Details zu den Bezügen der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder vergleiche die Ausführungen im geprüften Vergütungsbericht auf den Seiten 27 bis 30 dieses Geschäftsberichts.

#### (38) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 19. September 2008 hat die DB Schenker-Tochter DB Schenker Rail Italia S.r.l. einen Vertrag zum Erwerb von 49 % an der NordCargo S.r.l. mit Sitz in Mailand unterzeichnet. Die Verträge standen noch unter dem Vorbehalt der notwendigen Genehmigungen der Behörden und Gremien. Die Gesellschaft betreibt mit rund 180 Mitarbeitern grenzüberschreitende Schienengüterverkehre auf der Nord-Süd-Achse Deutschland-Schweiz-Italien sowie in Nordwestitalien. Das Closing erfolgte am 12. Januar 2009 mit der Kaufpreiszahlung.

Am 16. Januar 2009 hat die Transfesa die restlichen 45,12 % der Anteile an der Transfesa Distribución y Logística, S.L., einer Tochtergesellschaft der Transfesa, zu einem Preis von 11 Mio. € erworben. Dieser Erwerb steht noch unter dem Vorbehalt der Genehmigung gemäß § 65 Abs. 3 Bundeshaushaltsordnung.

Am 14. Januar 2009 wurden die Verhandlungen mit dem Bund über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) abgeschlossen, nach der der Bund in den kommenden fünf Jahren 2,5 Mrd. € pro Jahr für Investitionen in das Bestandsnetz, die Bahnhöfe und Energieanlagen zur Verfügung stellt. Im Gegenzug erhält der Bund vom DB-Konzern konkrete Qualitätsversprechen für das Schienennetz, die Bahnhöfe und die Energieversorgung. Zusätzlich zu den vom Bund bereitgestellten Mitteln hat sich der DB-Konzern im Rahmen der LuFV verpflichtet, jährlich 500 Mio. € an Eigenmitteln in das Bestandsnetz zu investieren.

Ende Januar 2009 hat der DB-Konzern einen Vertrag über den Erwerb der PCC Logistics (Logistiksparte der PCC-Unternehmensgruppe) unterzeichnet. PCC Logistics ist das größte private Eisenbahnunternehmen in Polen und spezialisiert auf Transporte von Kohle, Chemieprodukten und Baustoffen. Der Vollzug der Übernahme steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der zuständigen Gremien und Kartellbehörden.

Ende Januar 2009 konnte mit allen drei Gewerkschaften (TRANSNET, Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) sowie Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL)) eine Einigung in der Tarifrunde 2009 erzielt werden. 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 die Beschäftigten ab dem 1. Februar 2009 eine lineare Erhöhung der Entgelte um 2,5 % und ab dem 1. Januar 2010 eine lineare Erhöhung um 2,0 % sowie im Dezember 2009 eine Einmalzahlung in Höhe von 500 €. Die Laufzeit des Tarifvertrags beträgt 18 Monate.

Als Reaktion auf die konjunkturelle Entwicklung wurde das neue Konzernprogramm reACT09 aufgelegt, das einen Beitrag dazu leisten soll, die kurzfristigen Auswirkungen der Konjunkturkrise abzumildern und langfristig die Wettbewerbsposition des DB-Konzerns zu sichern. Es umfasst neben einer konzernweiten Ausgaben- und Investitionssteuerung Programme zur weiteren Verbesserung der Kosten- und Wettbewerbsposition. reACT09 ist direkt dem Vorstandsvorsitzenden unterstellt.

### **(39) Befreiung von Tochterunternehmen von den Offenlegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs**

Die folgenden Tochterunternehmen beabsichtigen, von der Möglichkeit des § 264 Abs. 3 HGB Gebrauch zu machen und ihren Jahresabschluss nicht offenzulegen:

A. Philippi GmbH, Quierschied  
 AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v.d.H.  
 Anterist & Schneider GmbH, Saarbrücken  
 Anterist + Schneider Automotive Service GmbH, Saarwellingen  
 Anterist + Schneider Möbel-Logistik GmbH, Saarbrücken  
 ATG Autotransportlogistic Gesellschaft mbH, Eschborn  
 Autokraft GmbH, Kiel  
 Bacchus-Reisen GmbH, Bad Kreuznach  
 Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin  
 BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn  
 BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen  
 BRN Stadtbus GmbH, Ludwigshafen  
 BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede  
 BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld  
 BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf  
 DB Akademie GmbH, Potsdam  
 DB Bahnbau GmbH, Berlin  
 DB BahnService GmbH, Berlin  
 DB Dialog Telefonservice GmbH, Berlin  
 DB Dienstleistungen GmbH, Berlin  
 DB European Railservice GmbH, Dortmund  
 DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main  
 DB Intermodal Services GmbH, Mainz  
 DB International GmbH, Berlin  
 DB JobService GmbH, Berlin  
 DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin  
 DB Media & Buch GmbH, Kassel  
 DB Mobility Logistics AG, Berlin  
 DB ProjektBau GmbH, Berlin  
 DB Rent GmbH, Frankfurt am Main  
 DB Schenker BTT GmbH, Mainz  
 DB Schenker Nieten GmbH, Freilassing  
 DB Schenker Rail GmbH, Mainz  
 DB Services Immobilien GmbH, Berlin  
 DB Sicherheit GmbH, Berlin  
 DB Stadtverkehr GmbH, Frankfurt am Main  
 DB Systel GmbH, Frankfurt am Main  
 DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main  
 DB Zeitarbeit GmbH, Berlin  
 DBFuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main  
 Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin  
 DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg  
 ECO-Trucking GmbH, Coburg  
 ELAG Emden Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden  
 EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden  
 EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz  
 Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall  
 Georg Schulmeyer GmbH, Mörfelden-Walldorf  
 H. Albrecht Speditions Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Frankfurt am Main  
 Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode  
 Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg  
 Heider Stadtverkehr GmbH, Heide  
 Ibb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH, Dresden  
 Intertec GmbH, Landau in der Pfalz  
 Intertec Retail Logistics GmbH, Landau in der Pfalz  
 Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz  
 NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Halle (Westfalen)  
 Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg  
 ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz  
 RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg

Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart  
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig  
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf  
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel  
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München  
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz  
RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken  
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen  
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel  
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe  
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau  
Schenker (BAX) Europe Holding GmbH, Essen  
SCHENKER AIR TRANSPORT GmbH, Kelsterbach  
Schenker Aktiengesellschaft, Essen  
Schenker Automotive RailNet GmbH, Kelsterbach  
SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH, Dortmund  
Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main  
SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen  
SCHENKER INTERNATIONAL DEUTSCHLAND GMBH, Kelsterbach  
Schenker NIGHT PLUS GmbH, Wülfrath  
Stinnes Beteiligungs-Verwaltungs GmbH, Essen  
Stinnes Immobiliendienst Verwaltungsgesellschaft mbH, Mülheim an der Ruhr  
Stinnes Logistics GmbH, Essen  
TLS Transa Logistik & Service GmbH, Offenbach  
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main  
Trilag Geschäftsführungs GmbH, Trier  
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -, Aschaffenburg  
Verkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein mbH, Flensburg  
WB Westfalen Bus GmbH, Münster  
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen  
Zehlendorfer Eisenbahn- und Hafen Gesellschaft mit beschränkter Haftung,  
Berlin  
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin

#### **(40) Wesentliche Beteiligungen**

Die wesentlichen Beteiligungen sind auf den nachfolgenden Seiten dargestellt. Die Werte für die Umsatzerlöse entsprechen dabei dem IFRS-Reporting.

Die vollständige Auflistung aller Beteiligungen des DB-Konzerns wird im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

## Wesentliche Beteiligungen DB-Konzern

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchgerechnet in %	Umsatz 2008 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2008
<b>DB Bahn Fernverkehr</b>			
City Night Line CNL AG, Zürich/Schweiz	100,00	53	123
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	100,00	3.429	13.462
DBAutoZug GmbH, Dortmund	100,00	194	359
<b>DB Bahn Regio</b>			
Chiltern Railway Company Limited, London/Großbritannien	100,00	128	789
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	100,00	5.260	18.948
DB Regio NRW GmbH, Düsseldorf	100,00	1.115	3.493
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	160	740
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	100,00	292	1.109
<b>DB Bahn Stadtverkehr</b>			
Autokraft GmbH, Kiel	100,00	86	645
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen	100,00	53	440
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	100,00	91	511
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	100,00	50	371
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	100,00	66	299
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	100,00	72	483
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig	100,00	41	262
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	100,00	70	675
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	100,00	59	584
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	74,90	61	283
RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken	100,00	64	301
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	100,00	56	377
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	100,00	559	2.786
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	100,00	220	841
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	100,00	73	490
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	100,00	62	322
<b>DB Schenker Rail</b>			
ATG Autotransportlogistic Gesellschaft mbH, Eschborn	100,00	290	57
DB Schenker BTT GmbH, Mainz	100,00	87	104
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	100,00	62	313
DB Schenker Rail (UK) Limited, London/Großbritannien	100,00	532	3.614
Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich	100,00	61	828
DB Schenker Nieten GmbH, Freilassing	100,00	123	48
DB Schenker Rail Deutschland AG (ehemals Railion Deutschland AG), Mainz	98,00	3.676	20.263
DB Schenker Rail Nederland N.V., Utrecht/Niederlande	98,00	162	893
DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	49,98	66	311
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	98,00	182	841
Schenker Automotive RailNet GmbH, Kelsterbach	100,00	57	49
Transportes Ferroviarios Especiales S.A., Madrid/Spanien	55,10	87	243

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchgerechnet in %	Umsatz 2008 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2008
<b>DB Schenker Logistics</b>			
Anterist & Schneider GmbH, Saarbrücken	100,00	98	450
HANGARTNER S.r.l., Verona/Italien	100,00	81	108
HANGARTNER Terminal AG, Aarau/Schweiz	100,00	105	5
RAILOG AB, Malmö/Schweden	100,00	82	26
SCHENKER & Co. AG, Wien/Österreich	100,00	766	1.745
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/China	100,00	84	305
Schenker (Ireland) Ltd., Shannon/Irland	100,00	60	172
Schenker (S.A.) (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	100,00	124	541
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	49,00	97	1.096
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	100,00	190	295
Schenker AB, Göteborg/Schweden	100,00	1.219	2.483
Schenker Akeri AB, Göteborg/Schweden	100,00	94	893
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	100,00	3.574	10.045
Schenker AS, Oslo/Norwegen	100,00	468	1.429
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	100,00	303	920
Schenker B.V., Tilburg/Niederlande	100,00	170	624
Schenker Cargo Oy, Turku/Finnland	100,00	215	978
Schenker China Ltd., Shanghai/China	100,00	703	2.180
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	100,00	100	75
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	100,00	138	414
Schenker Espana, S.A., Madrid/Spanien	100,00	91	269
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien	100,00	162	1.183
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/China	100,00	572	1.180
Schenker International B.V., Rotterdam/Niederlande	100,00	174	268
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera/Italien	100,00	488	1.070
Schenker Korea Ltd., Seoul/Südkorea	100,00	118	290
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	100,00	160	1.203
Schenker LTD., London/Großbritannien	100,00	332	912
SCHENKER N.V., Antwerpen/Belgien	100,00	218	569
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	100,00	463	1.825
Schenker OY, Helsinki/Finnland	100,00	333	405
Schenker Russija ZAO, Moskau/Russland	100,00	74	190
Schenker SA, Gennevilliers/Schweiz	100,00	660	1.376
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	100,00	141	364
Schenker Singapore (PTE) Ltd., International Forwarders, Singapur	100,00	254	1.206
Schenker Sp.zo.o., Warschau/Polen	99,60	309	1.675
SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechien	100,00	107	764
Schenker Transitarios, S.A., Loures/Portugal	100,00	81	289
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	55,00	125	383
SCHENKER-JOYAU SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	99,94	404	3.322
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	60,00	254	376
SPAIN-TIR Transportes Internacionales S.A., Barcelona/Spanien	100,00	114	295
Star Global International (HK) Ltd., Hongkong/China	80,00	73	98
Stinnes Corporation <sup>1)</sup> , Tarrytown/USA	100,00	1.753	6.751
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main	100,00	357	341

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchgerechnet in %	Umsatz 2008 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2008
<b>DB Dienstleistungen</b>			
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin	100,00	48	1.175
DB Rent GmbH, Frankfurt am Main	100,00	75	158
DB Services Nord GmbH, Hamburg	100,00	42	1.306
DB Services Nordost GmbH, Berlin	100,00	59	2.010
DB Services Süd GmbH, München	100,00	47	1.450
DB Services Südost GmbH, Leipzig	100,00	46	1.645
DB Services Südwest GmbH, Frankfurt am Main	100,00	69	1.762
DB Services West GmbH, Köln	100,00	55	1.263
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	100,00	815	4.617
DBFuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	100,00	158	163
<b>DB Netze Fahrweg</b>			
DB Bahnbau GmbH, Berlin	100,00	145	935
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	100,00	4.113	34.900
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	100,00	61	528
Deutsche Bahn Gleisbau GmbH, Duisburg	100,00	99	453
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin	100,00	187	1.195
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	87,50	37	478
Ibb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH, Dresden	100,00	53	234
<b>DB Netze Personenbahnhöfe</b>			
DB Station & Service Aktiengesellschaft, Berlin	100,00	983	4.499
<b>DB Netze Energie</b>			
DB Energie GmbH <sup>2)</sup> , Frankfurt am Main	100,00	2.169	1.556
<b>Sonstige Beteiligungen</b>			
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v.d.H.	100,00	95	115
DB Dialog Telefonservice GmbH, Berlin	100,00	55	1.161
DB International GmbH, Berlin	100,00	92	614
DB Media & Buch GmbH, Kassel	100,00	94	0
DB Mobility Logistics AG, Berlin	100,00	32	2.186
DB ProjektBau GmbH, Berlin	100,00	531	3.505

<sup>1)</sup> Angaben entsprechen dem vorläufigen Stinnes-Corporation-Gruppenabschluss

<sup>2)</sup> Im Segmentbericht unter Beteiligungen/Sonstige geführt

#### (41) Aufsichtsrat und Vorstand

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands der DB AG sind der Übersicht auf den nachfolgenden Seiten zu entnehmen.

## Vorstand

### Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Vorstands,  
 Vorsitzender des Vorstands der  
 DB Mobility Logistics AG,  
 Berlin

- a) DB Netz AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
 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 AG<sup>1)</sup>  
 DB Regio AG<sup>1)</sup>  
 DB Schenker Rail Deutschland AG  
 (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
 Schenker AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
 DB Services Immobilien GmbH<sup>1)</sup>  
 Schenker Deutschland AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
 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)<sup>1)</sup>  
 DB Energie GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
 DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
 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)<sup>1)</sup>  
 DB JobService GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
 DEVK Allgemeine Versicherungs-AG  
 (Vorsitz)  
 DEVK Rückversicherungs- und  
 Beteiligungs-Aktiengesellschaft  
 (Vorsitz)  
 DEVK Vermögensvorsorge- und  
 Beteiligungs-AG
- b) DB Zeitarbeit GmbH (Beirat, Vorsitz)<sup>1)</sup>  
 Verband der Sparda-Banken e.V. (Beirat)

### Dr. Karl-Friedrich Rausch

Ressort Personenverkehr,  
 Weiterstadt  
 – bis 31. Mai 2008 –

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

### Diethelm Sack

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

- a) DB Services Immobilien GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
 DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-  
 Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>

### Margret Suckale

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

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

### Dr. Otto Wiesheu

Ressort Wirtschaft und Politik,  
 Zolling

- a) DB Sicherheit GmbH<sup>1)</sup>
- b) DB International GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
 DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
 Lebensversicherungsverein a.G.  
 INA-Holding Schaeffler KG (Beirat)  
 Märker Holding GmbH (Beirat)

<sup>1)</sup> Konzerninternes Mandat

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 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.

## Aufsichtsrat

**Dr. Günther Saßmannshausen**  
Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats,  
Hannover

**Dr. Werner Müller**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats,  
Mülheim an der Ruhr

- a) DB Mobility Logistics AG (Vorsitz)  
EVONIK Degussa GmbH (Vorsitz)<sup>1)</sup>  
EVONIK Immobilien AG<sup>1)</sup>  
EVONIK STEAG AG (Vorsitz)<sup>1)</sup>
- 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,  
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 Samenzucht und  
Produktion 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 AG<sup>1)</sup>
- b) E.ON Nordic AB, Malmö/Schweden<sup>1)</sup>  
E.ON Sverige AB, Malmö/Schweden<sup>1)</sup>

**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. im Bundesministerium  
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,  
Berlin  
– bis 31. Januar 2008 –



**Jörg Hensele\***

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 Müller\***

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  
 KfW IPEX-Bank GmbH  
 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 (Vorsitz)
  - CropEnergies AG (Vorsitz)
  - HDI Haftpflichtverband
  - der Deutschen Industrie VVaG
  - SCHOTT AG (Vorsitz)
  - Talanx AG
  - b) Nord Stream AG (Aktionärsausschuss)
  - ZEW (Zentrum für Europäische
  - Wirtschaftsforschung) 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)<sup>1)</sup>
  - COMMERZBANK AG
  - Voith AG
  - b) Bombardier Inc., Montreal/Kanada
  - Thyssen-Bornemisza Group, Monaco

---

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

<sup>1)</sup> Konzerninternes Mandat

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 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 Präsidialausschusses

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 2008 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

Berlin, den 24. Februar 2009

Deutsche Bahn AG

Der Vorstand





## WESENTLICHE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen konzerninternen Leistungsbeziehungen zwischen den Geschäftsfeldern des DB-Konzerns. Dargestellt sind die infrastrukturbezogenen Verrechnungen für die Nutzung von Trassen, örtlicher Infrastruktur (inklusive Rangier- und Abstellanlagen) und Personenbahnhöfen sowie die Energieverrechnung.

Die Verrechnung der Infrastrukturbenutzung erfolgt auf Basis der veröffentlichten Preissysteme (Trassenpreissystem, Anlagenpreissystem und Stationspreissystem). Die Leistungen werden von der DB Netz AG beziehungsweise der DB Station & Service AG erbracht. Konzerninterne Leistungsempfänger sind im Wesentlichen die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personen- und Güterverkehr.

Durch die Konzentration der Energieaktivitäten erfolgt der Energieeinkauf am externen Beschaffungsmarkt einheitlich durch die DB Energie GmbH, die diese Leistungen dann an die konzerninternen Verbraucher zu marktkonformen Konditionen weiterverrechnet. Die Energieverrechnung umfasst sowohl Traktionsenergie (Dieselkraftstoff, Bahnstrom) als auch Strom für stationäre Anlagen (zum Beispiel Weichenheizungen und Zugvorheizanlagen der DB Netz AG).

IN MIO. €	DB Bahn Fern- verkehr	DB Bahn Regio	DB Bahn Stadt- verkehr	DB Schenker Rail	DB Schenker Logistics	DB Dienst- leistungen	DB Netze Fahrweg	DB Netze Personen- bahnhöfe	DB Netze Energie	Beteili- gungen/ Sonstige
Trassennutzung	- 752	- 1.907	- 180	- 513	0	- 1	3.354	0	0	- 1
Nutzung örtlicher Infrastruktur	- 20	- 48	- 1	- 146	0	- 1	218	0	- 2	0
Stationsnutzung	- 96	- 397	- 102	0	0	0	0	595	0	0
Energieverrechnung	- 283	- 629	- 101	- 395	- 3	- 12	- 117	- 63	1.613	- 10

## ENTWICKLUNG DER INVESTITIONSZUSCHÜSSE

Zuschussentwicklung aus dem Anlagevermögen IN MIO. €	Anfangsbestand 01.01.2008	Zugang	Umbuchung <sup>1)</sup>	Abgang	Endbestand 31.12.2008
DB-Konzern	43.206	4.113	1	- 258	47.062
DB Station & Service AG	3.534	386	0	- 9	3.911
DB Netz AG	39.060	3.624	- 9	- 244	42.431
DB Energie GmbH	612	103	10	- 5	720

<sup>1)</sup> Im Berichtsjahr wurden Infrastrukturanlagen von den Eisenbahnverkehrsunternehmen zwecks diskriminierungsfreier Vermarktung eigentumsrechtlich an die Eisenbahninfrastrukturunternehmen übertragen. In diesem Zusammenhang wurden Bestände von aktivisch abgesetzten Investitionszuschüssen in Höhe von 1 Mio. € übergeben.

In der tabellarischen Übersicht wird die Entwicklung der Investitionszuschüsse im Anlagevermögen für die Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen abgebildet.

Die Investitionszuschüsse werden zur Anschaffung oder Herstellung einer Sachanlage gewährt. Sie werden im Wesentlichen vom Bund im Rahmen des Mittelabrufverfahrens ausgereicht. Aber auch andere (Land, Gemeinde, Dritte) zahlen Investitionszuschüsse an den DB-Konzern. Nach Fertigstellung der Anlage werden Investitionszuschüsse aktivisch von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten (AHK) abgesetzt. Dies führt dazu, dass die Anlage mit einem verringerten Buchwert ausgewiesen wird und entsprechend geringere Abschreibungen anfallen. Der Zuschuss bewirkt somit über die gesamte Nutzungsdauer der Anlage eine Entlastung des Betriebsergebnisses. Das Steuerrecht spricht in diesem Fall von einer erfolgsneutralen Behandlung der Zuschüsse.

Im Nachfolgenden finden Sie wesentliche Informationen zu den verschiedenen Arten von Investitionszuschüssen.

### Zuschüsse von Dritten

Zuschüsse von Dritten – AHK-mindernd – nicht öffentliche Hand

Diese Zuwendungen von Dritten beziehen sich auf Investitionen der nicht öffentlichen Hand, zum Beispiel von Privatpersonen oder Unternehmen (Personen- oder Kapitalgesellschaften) für Investitionsmaßnahmen in Sachanlagen.

Zuschüsse von Dritten – AHK-mindernd – öffentliche Hand

Hierbei handelt es sich um Zuwendungen von Dritten (Land, Gemeinde, Gebietskörperschaften) der öffentlichen Hand, die bei den Infrastrukturgesellschaften im Wesent-

lichen Zuwendungen aus der Abrechnung von Kreuzungsmaßnahmen zwischen Straße und Schiene nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) beinhalten.

Zuschüsse von Dritten – Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG (außer Bund)

Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewähren die Landesbehörden ergänzend zur Bundesfinanzierung in Höhe von bis zu 40 % der bewilligten Kosten für »Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden« i.S.d. § 1 GVFG. Darüber hinaus wird grundsätzlich noch eine Planungskostenpauschale von 7 % auf die zuwendungsfähigen Gesamtkosten gezahlt. Es können aber auch davon abweichende Prozentsätze bilateral mit den Ländern vereinbart werden.

### Bundeszuschüsse und Zuschüsse der Europäischen Union

Bundeszuschüsse – Lärmsanierung

Der Bund gewährt Zuwendungen für »Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes«. Es werden Zuschüsse für aktiven Schallschutz (Investitionen = Schallschutzwände) ausgereicht, wenn der Lärmpegel bestimmte Immissionswerte überschreitet.

Bundeszuschüsse – Seehafenhinterlandverkehr

Es handelt sich um einen neuen Bundeshaushaltstitel, der im Jahr 2008 aufgelegt wurde. Hierbei gewährt der Bund Zuwendungen für Investitionen auf Basis des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr zur Beseitigung von Engpässen im Schienengüterverkehr.

#### Bundeszuschüsse – VIFG-Mittel

Hierbei handelt es sich um Zuschüsse für Investitionen in die Eisenbahnen des Bundes, die über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) gewährt werden. Diese Mittel sind für Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen bestimmt und werden aus den Einnahmen der streckenbezogenen LKW-Maut über die im Jahr 2003 gegründete Gesellschaft des Bundes bereitgestellt.

#### Bundeszuschüsse – investive Altlasten

Zuschüsse für investive Altlasten gewährte der Bund nach § 22 Abs. 1 Nr. 2 DB Gründungsgesetz (DBGrG) zur Nachholung von Investitionen in das Sachanlagevermögen und in die Modernisierung von vorhandenen Gegenständen des Anlagevermögens der ehemaligen Deutschen Reichsbahn, zur Angleichung des Schienennetzes und der gesamten Eisenbahninfrastruktur. Die Ausreichung der Mittel war auf neun Jahre ab dem Zeitpunkt der Geschäftsaufnahme durch die DB AG begrenzt und endete zum 31. Dezember 2002.

Da das Finanzierungsvolumen in dem genannten vereinbarten Zeitraum nicht erreicht wurde, haben der Bund, die neuen Länder/Freistaaten und die Bahn nach dem Wegfall der bundesgesetzlichen Regelung eine neue »Gemeinsame Erklärung zum weiteren Abbau der investiven Altlasten im Bereich des ehemaligen Sondervermögens DR ab dem Jahr 2003« geschlossen. Hierin wird unter anderem festgelegt, dass die noch nicht ausgeschöpften Bundesmittel nach den Regeln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) als nicht rückzahlbare Zuschüsse ausgereicht werden.

#### Bundeszuschüsse – zivile Verteidigung

Hier werden Zuschüsse des Bundes für Aufgaben ausgeübt, zu denen die Bahn nach § 10a Verkehrssicherungsgesetz (VSG) für Zwecke der zivilen Verteidigung (ZV) verpflichtet ist.

#### Bundeszuschüsse – GVFG ÖPNV

Diese Bundeszuschüsse betreffen Zuwendungen des Bundes nach § 11 GVFG in Höhe von bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Investitionszuschussanteile nach GVFG werden grundsätzlich aktivisch von den AHK der bezuschussten Anlagen abgesetzt und Aufwandszuschüsse periodengerecht in den Ertrag gebucht. Hierfür liegt das Einverständnis des Eisenbahnbundesamts (EBA) vor.

Außer den Bundesmitteln nach dem GVFG fallen unter diese Bundeszuschüsse auch die Zuwendungen aus dem Hauptstadtvertrag von 1994, nach dem sich der Bund an den Mehrkosten, die sich aus dem Ausbau des Regierungs- und Parlamentsbereichs ergeben haben, beteiligt.

#### Bundeszuschüsse – Bundesschienenwegeausbaugesetz

Hier werden Bundeszuschüsse nach § 8 Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) für Investitionen in den Neubau oder Ausbau von Strecken oder für Ersatzinvestitionen an den bestehenden Bundesschienenwegen gewährt. In der Anlage zu § 1 BschwAG sind die – in Abstimmung mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) – in den »Bedarfsplan für die Bundesschienenwege« zur Durchführung aufgenommenen Einzelvorhaben enthalten.

Weiterhin werden durch den Bund Mittel aus dem 2-Mrd.-€-Verkehrsprogramm zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur unter einem eigenen Haushaltstitel ausgereicht. Diese wurden als Beitragsverstärkung der wirtschaftlichen Entwicklung für die Jahre 2005 bis 2008 im Kabinett beschlossen. Das Programm soll sicherstellen, dass dringliche Verkehrsinvestitionen umgesetzt werden können.

#### Zukunftsinvestitionsprogramm/UMTS-Mittel

Diese Zuschüsse des Bundes wurden auf der Basis der »Gemeinsamen Erklärung der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das BMVBW und das BMF, sowie der DB AG zum Umfang der Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 2001 bis 2003« (Trilaterale Vereinbarung) gewährt.

Die Mittel resultierten aus dem Verkauf der UMTS-Funklizenzen und waren vorrangig für qualitätserhöhende Maßnahmen des bestehenden Schienennetzes durch eine »Beseitigung von Langsamfahrstellen und die kurzfristige und spürbare Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik« bestimmt. Ab dem Geschäftsjahr 2006 gibt es keinen eigenen

Bundeshaushaltstitel mehr und es erfolgte kein weiterer Mittelabruf. Die Restbestände werden unter dem Titel »BSchwAG« abgewickelt.

#### Bundeszuschüsse – auferlegte Strecken

Diese Zuschüsse sind Zuwendungen des Bundes für Verpflichtungen der Bahn nach § 10b VSG i.V.m. § 23 VSG für die Vorhaltung von Eisenbahninfrastruktur zu bestimmten Strecken. Rechtliche Grundlage ist die EWG-VO 1191/69.

#### Zuschüsse – EU-Mittel

Die Europäische Union gewährt der Bahn auf besonderen Antrag und unter Beachtung bestimmter Nachweispflichten Gemeinschaftszuschüsse.

Hier werden unter anderem Zuschüsse für die sogenannten transeuropäischen Netze (TEN-Mittel) ausgereicht.

Gemeinschaftszuschüsse für transeuropäische Netze werden auch für das Projekt »European Rail Traffic Management System (ERTMS)« beziehungsweise »European Train Control System (ETCS)« gezahlt.

Daneben gewährt die EU auch Finanzierungszuschüsse aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Voraussetzung für eine solche Bezuschussung ist das Vorliegen eines vom Mitgliedsstaat erstellten und von der EU-Kommission genehmigten gemeinschaftlichen Förderkonzepts.



## BAHNBEIRAT

Um unabhängige Ratgeber für die öffentliche Debatte und die Positionierung des Unternehmens zu gewinnen, hat der Konzernvorstand im Jahr 2002 den BahnBeirat gegründet.

Der BahnBeirat ist ein Gremium renommierter Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlichem Leben, mit dem der DB-Konzern zentrale unternehmerische Positionen und Anliegen intensiv diskutiert. Seine Aufgaben bestehen darin, die Positionen des DB-Konzerns zu hinterfragen und mit dem Vorstand zu erörtern, Aussagen zu untermauern und den Dialog mit der Öffentlichkeit zu unterstützen.

Mindestens zweimal jährlich diskutiert der BahnBeirat in den Beiratssitzungen aktuelle Fragen zur unternehmerischen Entwicklung des DB-Konzerns. Darüber hinaus bildet der BahnBeirat begleitende Ausschüsse, in denen Schwerpunktthemen mit den Fachabteilungen des DB-Konzerns vertieft werden.

---

**Prof. Dr. Dr. h. c. Gerd Aberle**  
Justus-Liebig-Universität Gießen

---

**Manfred Bissinger**  
Geschäftsführer von Hoffmann und Campe  
Corporate Publishing

---

**Prof. Dr. Thomas Ehrmann**  
Westfälische Wilhelms-Universität Münster

---

**Dr. Volker Hauff**  
Vorsitzender Rat für Nachhaltige Entwicklung,  
Senior Vice President Bearing Point,  
Bundesminister a. D.

---

**Hans Jochen Henke**  
Generalsekretär Wirtschaftsrat der CDU,  
Staatssekretär a. D.

---

**Prof. Dr. Dres. h. c. Peter Hommelhoff**  
Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg

---

**Dr. Walther Leisler Kiep**  
Minister a. D.

---

**Prof. Dr. Dr. Christian Kirchner**  
Humboldt-Universität zu Berlin

---

**Dr. Dieter Klumpp**  
Geschäftsführer Alstom GmbH,  
Präsidium Verband der Bahnindustrie  
in Deutschland e.V.

---

**Klaudia Martini**  
Kanzlei Nörr Stiefenhofer Lutz,  
Staatsministerin a. D.

---

**Prof. Dr. Dr. mult. Heribert Meffert**  
Westfälische Wilhelms-Universität Münster

---

**Prof. Dr. Anton Meyer**  
Ludwig-Maximilians-Universität München

---

**Dr. Werner Müller**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats der  
Deutschen Bahn AG und  
der DB Mobility Logistics AG

---

**Dr. Hugo Müller-Vogg**  
Publizist

---

**Prof. Dr. Dr. Franz Josef Radermacher**  
Universität Ulm

---

**Prof. Dr. Rolf Riccius**  
Technische Universität Berlin,  
Aerospace Consultant München

---

**Prof. Dr. Werner Rothengatter**  
Universität Karlsruhe

---

**Prof. Dr. Joachim Schwalbach**  
Humboldt-Universität zu Berlin

---

**Prof. Dr. Frank Straube**  
Technische Universität Berlin

---

**Prof. Dr. Thomas Straubhaar**  
Hamburgisches WeltWirtschaftsInstitut

---

**Günter Struve**  
Programmdirektor des  
Ersten Deutschen Fernsehens

---

**Horst Stuchly**  
Präsident Eisenbahnbundesamt a. D.

---

**Dr. Jürgen Weber**  
Vorsitzender des Aufsichtsrats der  
Deutschen Lufthansa AG

---

**Ulrich Weiß**  
Präsidium Bundesvereinigung  
Mittelständischer Bauunternehmen

---

**Prof. Dr.-Ing. Ekkehard Wendler**  
Rheinisch-Westfälische  
Technische Hochschule Aachen

---

**Dr. Wendelin Wiedeking**  
Vorsitzender des Vorstands der  
Porsche Automobil Holding SE

## GLOSSAR

### Finanzwirtschaftliche Begriffe

**Altlastenerstattung** – Von 1994 bis 2002 zum Ausgleich für überhöhte Material- und Personalaufwendungen aufgrund ineffizienter Strukturen der früheren Deutschen Reichsbahn geleistete Ausgleichszahlungen des Bundes.

**Brutto-Investitionen** – Insgesamt getätigte Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände – unabhängig von der Finanzierungsart.

**Capital Employed** – Umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) sowie das Nettoumlaufvermögen.

**Commercial-Paper-Programm** – Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung kurzfristiger Schuldverschreibungen.

**Debt-Issuance-Programm** – Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung von Anleihen. Hierdurch wird eine hohe Flexibilität in der Emissionstätigkeit gewährleistet.

**Derivative Finanzinstrumente (Derivate)** – Finanzkontrakte, deren Werte von der Kursentwicklung eines zugrunde liegenden Vermögenswerts abhängen (Bezugsgrößen sind zum Beispiel Zinssätze oder Warenpreise). Wichtige Beispiele sind Optionen, Futures, Forwards und Swaps.

**EBIT (Earnings before Interest and Taxes)** – Ergebnisgröße vor Zinsen und Steuern.

**EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization)** – Ergebnis vor Zinsen, Steuern sowie Abschreibungen.

**Eigenkapitalquote** – Finanzkennzahl, die auf die Bilanzstruktur abstellt: Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme in Prozent.

**Equity-Methode/At-Equity-Bilanzierung** – Verfahren zur Bilanzierung von Beteiligungen, die nicht auf Basis einer Vollkonsolidierung mit allen Aktiva und Passiva in den Konzernabschluss einbezogen werden. Hierbei wird der Beteiligungsbuchwert um die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals an der Beteiligung fortgeschrieben.

**Fair Value** – Auf effizienten Märkten unter Einbeziehung aller preisbeeinflussenden Faktoren ermittelter Preis, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Geschäftspartnern gehandelt würde.

**Gearing** – Finanzkennzahl, die als Strukturkennziffer das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital in Prozent beschreibt.

**Hedging** – Sicherungsgeschäfte im Rahmen des Risikomanagements zur Begrenzung insbesondere von Zins- und Wechselkursrisiken.

**IFRS (International Financial Reporting Standards)** – International anerkannter Rechnungslegungsstandard. Seit 2002 gilt die Bezeichnung IFRS für das Gesamtkonzept der vom International Accounting Standards Board verabschiedeten Standards. Bereits zuvor verabschiedete Standards werden weiter als International Accounting Standards (IAS) zitiert.

**Investitionszuschüsse** – Finanzierungsbeteiligungen Dritter an spezifizierten Investitionsvorhaben ohne zukünftige Tilgungserfordernisse.

**Konsolidierungskreis** – Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzernabschluss einbezogen sind.

**Kreditfazilitäten** – Von Banken eingeräumte Kreditmöglichkeiten, die bei Bedarf in Anspruch genommen werden können.

**Netto-Investitionen** – Brutto-Investitionen abzüglich der Investitionszuschüsse von Dritten, zum Beispiel für Infrastrukturinvestitionen.

**Rating** – Bonitätseinstufung, die durch Rating-Agenturen vorgenommen wird und Auswirkungen auf die Refinanzierungsmöglichkeiten und -kosten eines Unternehmens hat.

**Return on Capital Employed (ROCE)** – Kennziffer zur wertorientierten Steuerung. Entspricht der Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Capital Employed). Verhältniszahl in Prozent, definiert als (bereinigtes) EBIT im Verhältnis zum Capital Employed.

**Swap** – Bei einem Swap »tauschen« zwei Vertragspartner ihre Finanzierungsbedingungen aus und profitieren von Kostenvorteilen des jeweils anderen.

**Tilgungsdeckung** – Finanzkennziffer, die das Verhältnis zwischen laufender Finanzierungskraft und den finanziellen Verpflichtungen des Unternehmens (adjustierte Netto-Finanzschulden) beschreibt.

**Zinslose Darlehen** – Zu tilgende, aber unverzinsliche Darlehen des Bundes. Resultieren aus Finanzierungsbeteiligungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege.

## Geschäftsspezifische Begriffe

**Bedarfsplannetz** – In den Bundesverkehrswegeplan eingestellte Neu- und Ausbaustrecken.

**Bestandsnetz** – Bestehendes Schienennetz – und damit Rückgrat der Infrastruktur.

**Besteller** – In der Regel Bundesländer, die als Aufgabenträger für den Schienenpersonen-nahverkehr (SPNV) Nahverkehrsleistungen bei Verkehrsunternehmen bestellen.

**Betriebslänge** – Die Länge des Streckennetzes der DB Netz AG – unabhängig von der Anzahl paralleler Gleise. Maßgröße: Kilometer (km).

**Betriebsleistung** – Von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Streckennetz der DB Netz AG zurückgelegte Strecken. Maßgröße: Trassenkilometer (Trkm).

**Frachtführer** – Unternehmen, das für den Warentransport eingesetzt wird.

**GSM-R (Global System for Mobile Communication-Rail)** – Ein spezieller europäischer Standard, basierend auf der internationalen GSM-Mobilfunkstandard-Plattform für eine zukünftig europaweit einheitliche Leit- und Sicherungstechnik im Schienenverkehr.

**Hub** – Hauptumschlagsbasis. Sammelpunkt für den Umschlag und die Zusammenfassung von Warenströmen in unterschiedliche Richtungen.

**Intermodaler Wettbewerb** – Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern, zum Beispiel zwischen Schiene und Luftverkehr.

**Interoperabilität (Mehrsystemfähigkeit)** – Fähigkeit von Schienenfahrzeugen, sich an unterschiedliche technische Standards (zum Beispiel Spurweiten oder Stromsysteme) anpassen und so möglichst durchgängig zwischen verschiedenen Schienennetzen einzelner Staaten verkehren zu können.

**Intramodaler Wettbewerb** – Wettbewerb innerhalb eines Verkehrsträgers, zum Beispiel innerhalb des Eisenbahnsektors.

**Kombinierter Verkehr** – Verknüpfter Transport von Containern oder ganzen LKW auf Schiene und Straße.

»Netz 21« – Strategischer Ansatz zur Entmischung von Personen- und Güterverkehren auf dem Netz zur Erhöhung der Streckenkapazität.

**One-Stop-Shopping** – Den Kundenanforderungen entsprechendes Komplettangebot von Produkten und Dienstleistungen aus einer Hand.

**Personenkilometer (Pkm)** – Maßgröße für die Verkehrsleistung im Personenverkehr: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiserreichweite.

**Regionalisierungsgesetz** – Regelt die Zahlungen des Bundes an die Länder und ermöglicht damit den Ländern die Bestellung von Nahverkehrsleistungen auf der Straße und der Schiene.

**Stationspreissystem** – Transparentes und diskriminierungsfreies Preissystem für die Nutzung der Personenbahnhöfe. Die Höhe der Stationspreise ist maßgeblich von dem Leistungs- und Ausstattungsstand des jeweiligen Bahnhofs abhängig.

**TEU (Twenty Foot Equivalent Unit)** – Standardisierte Containereinheit mit 20 Fuß Länge (1 Fuß = 30 cm).

**Tonnenkilometer (tkm)** – Maßgröße für die Verkehrsleistung im Güterverkehr: Produkt aus der transportierten Menge (Tonnen) und der zurückgelegten Entfernung (Kilometer).

**Trasse** – Im Fahrplan festgelegter Laufweg eines Zugs.

**Trassenpreissystem (TPS)** – Regelt transparent und diskriminierungsfrei die Preise für die Nutzung des Schienennetzes durch interne und externe Kunden unter Berücksichtigung der individuellen Charakteristiken der benutzten Infrastruktur.

**Verkehrsleistung** – Zentrale Kennzahl zur Messung der erbrachten Leistung im Personen- und Güterverkehr. Maßgrößen: Personenkilometer (Pkm), Tonnenkilometer (tkm).

**Verkehrsvertrag** – Vertrag zwischen Besteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Erbringung von Personennahverkehrsleistungen.

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

### A

**AEG** – Allgemeines Eisenbahngesetz  
**AktG** – Aktiengesetz

### B

**BIP** – Bruttoinlandsprodukt  
**Bkm** – Buskilometer  
**BMF** – Bundesministerium der Finanzen  
**BMVBS** – Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
**BR** – Baureihe  
**BSchwAG** – Bundesschienenwegeausbaugesetz

### C

**CGU** – Cash-generating Unit

### D

**DBGrG** – Deutsche Bahn Gründungsgesetz  
**DRS** – Deutscher Rechnungslegungsstandard  
**DSR** – Deutscher Standardisierungsrat

### E

**EBA** – Eisenbahn-Bundesamt  
**EIU** – Eisenbahninfrastrukturunternehmen  
**EKrG** – Eisenbahnkreuzungsgesetz  
**ENeuOG** – Eisenbahnneuordnungsgesetz  
**EPS** – Earnings per Share  
**ETCS** – European Train Control System  
**EVU** – Eisenbahnverkehrsunternehmen

### F

**FTL** – Full Track Load

### G

**GVFG** – Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz  
**GWB** – Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen

### H

**HGB** – Handelsgesetzbuch  
**HGV** – Hochgeschwindigkeitsverkehr

### I

**IAS** – International Accounting Standard  
**IASB** – International Accounting Standards Board  
**IFRIC** – International Financial Interpretations Committee  
**IFRS** – International Financial Reporting Standards  
**IT** – Informationstechnologie

### K

**KV** – Kombiniertes Verkehr

### L

**LuFV** – Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung

### M

**MitbestG** – Mitbestimmungsgesetz  
**MIV** – Motorisierter Individualverkehr

### O

**ÖPNV** – Öffentlicher Personennahverkehr  
**ÖSPV** – Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

### P

**P** – Personen  
**Pkm** – Personenkilometer

### R

**ROCE** – Return on Capital Employed

### S

**SIC** – Interpretation des Standing Interpretations Committee  
**SNB** – Schienennetz-Benutzungsbedingungen  
**SPE** – Special Purpose Entity

### T

**t** – Tonnen  
**TEN** – Transeuropäische Netze  
**TEU** – Twenty Foot Equivalent Unit  
**tkm** – Tonnenkilometer  
**Trkm** – Trassenkilometer

### V

**VDE** – Verkehrsprojekte Deutsche Einheit  
**VIFG** – Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft  
**VIFGG** – Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaftsgesetz  
**VZP** – Vollzeitpersonen

### W

**WACC** – Weighted Average Cost of Capital  
**WpHG** – Wertpapierhandelsgesetz  
**WTI** – West Texas Intermediate

## IMPRESSUM

### REDAKTION

Deutsche Bahn AG,  
Investor Relations

### BERATUNG UND PRODUKTIONSKOORDINATION

Mentor Werbeberatung,  
Kelkheim

### GESTALTUNG

Studio Delhi Konzept und Design,  
Mainz

### DTP

Medienhaus:frankfurt,  
Frankfurt am Main

### LITHOGRAFIE

Koch Lichtsatz und Scan,  
Wiesbaden

### DRUCK

ColorDruck Leimen,  
Leimen

### LEKTORAT

AdverTEXT,  
Düsseldorf

### FOTOGRAFIE UND BERATUNG

Max Lautenschläger,  
Berlin

### BILDNACHWEIS

Marc Darching (S. 8–9)  
Olaf Döring (S. 10)  
Roger Vaughan (S. 17)  
Stefan Warter (S. 17)  
Bartłomiej Banaszak (S. 18, 19)  
Ralf Kranert (S. 19)

## KONTAKTINFORMATIONEN

### INVESTOR RELATIONS

Deutsche Bahn AG	Telefon: 030.297-61676
Investor Relations	Telefax: 030.297-61983
Potsdamer Platz 2	E-Mail: <a href="mailto:ir@deutschebahn.com">ir@deutschebahn.com</a>
10785 Berlin	Internet: <a href="http://www.deutschebahn.com/ir">www.deutschebahn.com/ir</a>

Dieser Geschäftsbericht, der Geschäftsbericht des DB Mobility Logistics Konzerns, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG, die Geschäftsberichte 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 Geschäftsbericht, der Geschäftsbericht des DB Mobility Logistics Konzerns und der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG erscheinen auch in englischer Sprache.

### KONZERNKOMMUNIKATION

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

Telefax: 030.297-61919  
E-Mail: [medienbetreuung@deutschebahn.com](mailto:medienbetreuung@deutschebahn.com)  
Internet: [www.deutschebahn.com/presse](http://www.deutschebahn.com/presse)

### DB-TELEFONAUSKUNFT

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

### REISESERVICE

Über die Rufnummer 0180 5996633 (14 ct/Min. aus dem deutschen Festnetz) können Sie beim Reiseservice 24 Stunden an 365 Tagen allgemeine Auskünfte über Zugverbindungen und Fahrpreise im In- und Ausland erhalten sowie Fahrkarten und Reservierungen buchen.

## FINANZTERMINE

<b>20. AUGUST 2009</b>	Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 1. Halbjahr 2009
<b>25. MÄRZ 2010</b>	Bilanzpressekonferenz, Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2009

## 10-JAHRES-ÜBERSICHT

IN MIO. €	2008	2007	2006	2005	2004	2003 <sup>1)</sup>	2002 <sup>1)</sup>	2001 <sup>1)</sup>	2000 <sup>1)</sup>	1999 <sup>1)</sup>
<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b>										
Umsatz	33.452	31.309	30.053	25.055	23.962	28.228	18.685	15.722	15.465	15.630
Gesamtleistung	35.324	33.254	31.943	26.728	25.890	30.438	20.900	17.535	17.267	17.521
Sonstige betriebliche Erträge	3.046	3.219	2.859	2.366	2.860	3.138	2.830	2.406	3.653	2.511
Materialaufwand	-18.544	-17.166	-16.449	-12.650	-12.054	-15.776	-9.546	-7.108	-6.625	-6.688
Personalaufwand	-10.583	-9.913	-9.782	-9.211	-9.556	-10.337	-8.387	-7.487	-8.475	-8.285
Abschreibungen	-2.723	-2.795	-2.950	-2.801	-2.722	-2.694	-2.434	-2.162	-2.052	-1.965
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.927	-3.704	-3.144	-3.080	-3.274	-4.316	-3.358	-3.282	-3.436	-2.790
Operatives Ergebnis (EBIT)	2.593	2.895	2.477	1.352	1.144	-	-	-	-	-
Beteiligungsergebnis	-	-	-	-	-	51	46	2	-44	-55
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	21	32	18	76	49	-	-	-	-	-
Übriges Finanzergebnis	-47	-3	1	7	-55	-	-	-	-	-
Zinsergebnis	-760	-908	-941	-945	-984	-637	-489	-313	-251	-158
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.807	2.016	1.555	490	154	-133	-438	-409	37	91
Jahresüberschuss	1.321	1.716	1.680	611	180	-245	-468	-406	85	87
<b>Betriebliche Ergebnisgrößen</b>										
EBITDA	5.316	5.690	5.427	4.153	3.866	3.092	2.464	2.271	2.492	2.036
Altlastenerstattungen	-	-	-	-	-	-	443	838	1.228	1.609
EBITDA vor Altlastenerstattungen	-	-	-	-	-	-	2.021	1.433	1.264	427
EBITDA bereinigt	5.206	5.113	-	-	-	-	-	-	-	-
EBIT bereinigt	2.483	2.370	2.143	1.350	1.011	465	37	109	450	71
<b>Wertmanagement</b>										
Capital Employed	27.961	27.393	28.693	27.013	26.490	30.964	30.428	28.649	27.443	24.911
Return on Capital Employed (ROCE)	8,9%	8,7%	7,5%	5,0%	3,8%	1,5%	0,1%	0,4%	1,6%	0,3%
Tilgungsdeckung	22,5%	21,1%	18,6%	14,7%	12,7%	-	-	-	-	-
Gearing	131%	151%	213%	256%	276%	-	-	-	-	-
<b>Cashflow/Investitionen</b>										
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.539	3.364	3.678	2.652	2.736	-	-	-	-	-
Brutto-Investitionen	6.765	6.320	6.584	6.381	7.238	9.121	9.994	7.110	6.892	8.372
Netto-Investitionen	2.599	2.060	2.836	2.362	3.251	4.013	5.355	3.307	3.250	3.229
<b>Bilanz</b>										
Langfristige Vermögenswerte	42.353	42.046	43.360	42.907	43.200	-	-	-	-	-
davon Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	(39.976)	(39.855)	(41.081)	(40.430)	(40.861)	(40.093)	(38.869)	(35.055)	(34.071)	(32.815)
davon aktive latente Steuern	(1.692)	(1.644)	(1.800)	(1.556)	(1.301)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
Kurzfristige Vermögenswerte	5.840	6.483	5.080	4.194	4.416	-	-	-	-	-
davon flüssige Mittel	(879)	(1.549)	(295)	(305)	(765)	(265)	(271)	(363)	(394)	(280)
Eigenkapital	12.155	10.953	9.214	7.675	7.067	5.076	5.708	8.436	8.788	8.701
Eigenkapitalquote	25,2%	22,6%	19,0%	16,3%	14,8%	10,7%	12,4%	20,1%	22,3%	23,5%
Langfristiges Fremdkapital	23.161	25.612	26.319	27.963	29.440	30.464	27.779	24.421	21.331	21.149
davon Finanzschulden	(14.083)	(16.228)	(17.165)	(18.310)	(19.045)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
davon Pensionsverpflichtungen	(1.649)	(1.594)	(1.514)	(1.414)	(1.341)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
Kurzfristiges Fremdkapital	12.877	11.964	12.907	11.463	11.109	12.107	12.524	9.090	9.329	7.325
davon Finanzschulden	(2.770)	(1.834)	(2.716)	(1.664)	(1.231)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
Netto-Finanzschulden	15.943	16.513	19.586	19.669	19.511	-	-	-	-	-
Bilanzsumme	48.193	48.529	48.440	47.101	47.616	47.647	46.023	41.962	39.467	37.198

	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999
<b>Leistungsdaten im Schienenverkehr</b>										
<b>Personenverkehr</b>										
Reisende in Mio. P	1.919	1.835	1.854	1.785	1.695	1.681	1.657	1.702	1.713	1.681
Fernverkehr	123	119	120	119	115	117	128	136	145	147
Regional- und Stadtverkehr <sup>2)</sup>	1.796	1.717	1.735	1.667	1.580	1.564	1.529	1.566	1.568	1.534
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	77.791	74.792	74.788	72.554	70.260	69.534	69.848	74.459	74.388	72.846
Fernverkehr	35.457	34.137	34.458	33.641	32.330	31.619	33.173	35.342	36.226	34.897
Regional- und Stadtverkehr <sup>2)</sup>	42.334	40.654	40.331	38.913	37.930	37.915	36.675	39.117	38.162	37.949
<b>Güterverkehr</b>										
Beförderte Güter in Mio. t	378,7	312,8	307,6	274,6	295,3	282,3	289,4	291,3	310,8	289,7
Verkehrsleistung in Mio. tkm	113.634	98.794	96.388	88.022	89.494	85.151	82.756	84.716	85.008	75.785
Verkehrsleistung insgesamt in Mio. Ptkm	191.425	173.586	171.177	160.576	159.754	154.685	152.604	159.175	159.396	148.631
<b>Infrastruktur</b>										
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.043	1.050	1.016	998	1.001	988	967	977	984	977
<b>Mitarbeiter<sup>3)</sup></b>										
Im Jahresdurchschnitt	240.008	231.356	228.990	220.343	229.830	249.251	224.758	219.146	230.615	244.851
Zum Jahresende	240.242	237.078	229.200	216.389	225.632	242.759	250.690	214.371	222.656	241.638

<sup>1)</sup> Werte nach HGB

<sup>2)</sup> Bereinigt um Umsteiger und Mehrfachzählungen

<sup>3)</sup> In Vollzeitpersonen, das heißt, Teilzeitkräfte werden anteilig umgerechnet



---

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

[www.deutschebahn.com](http://www.deutschebahn.com)