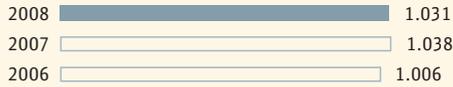




DB Netz AG
Geschäftsbericht 2008

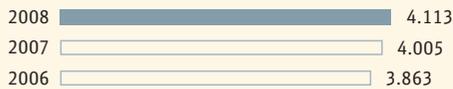
ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2008

Betriebsleistung auf dem Netz IN MIO. TRKM ¹⁾



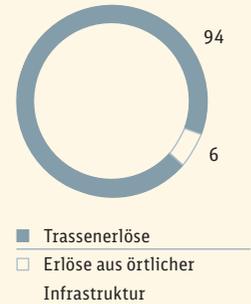
- ▣ 2007 zu 2008: - 0,7 %
- ▣ 2006 zu 2007: +3,2 %

Umsatzerlöse IN MIO. €



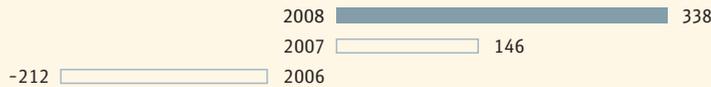
- ▣ 2007 zu 2008: +2,7 %
- ▣ 2006 zu 2007: +3,7%

Umsatzstruktur IN %



- ▣ 2007 zu 2008: +108 Mio. €

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit IN MIO. €



- ▣ 2007 zu 2008: +192 Mio. €
- ▣ 2006 zu 2007: +358 Mio. €

Wesentliche Kennzahlen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung in %
Umsatz	4.113	4.005	+2,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	338	146	+132
Bilanzsumme	22.161	22.573	-1,8
Anlagevermögen	21.412	21.463	-0,2
Eigenkapital	6.597	6.545	+0,8
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	6.350	6.627	-4,2
Brutto-Investitionen	4.621	4.423	+4,5
Netto-Investitionen ³⁾	996	585	+70,3
Mitarbeiter per 31.12.	34.900	36.058	-3,2

Leistungskennzahlen	2008	2007	Veränderung in %
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm ¹⁾	1.031	1.038	-0,7
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören in Mio. Trkm ¹⁾	(161,3)	(146,4)	+10,2
Betriebslänge in km	33.780	33.897	-0,3

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

INHALT

2	VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN //////////////////////////////////////
6	LAGEBERICHT //////////////////////////////////////
7	Überblick //////////////////////////////////////
8	Wirtschaftliches Umfeld //////////////////////////////////////
8	Entwicklung auf den relevanten Märkten //////////////////////////////////////
10	Ertragslage //////////////////////////////////////
11	Finanz- und Vermögenslage //////////////////////////////////////
13	Mitarbeiter //////////////////////////////////////
14	Nachhaltigkeit //////////////////////////////////////
16	Strategie //////////////////////////////////////
18	Weitere Informationen //////////////////////////////////////
25	Risikobericht //////////////////////////////////////
29	Nachtragsbericht //////////////////////////////////////
30	Ausblick //////////////////////////////////////
34	JAHRESABSCHLUSS //////////////////////////////////////
35	Bilanz //////////////////////////////////////
36	Gewinn- und Verlustrechnung //////////////////////////////////////
37	Kapitalflussrechnung //////////////////////////////////////
38	Entwicklung des Anlagevermögens //////////////////////////////////////
40	Anhang //////////////////////////////////////
55	Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers //////////////////////////////////////
56	Wesentliche Beteiligungen //////////////////////////////////////
57	BERICHT DES AUFSICHTSRATS //////////////////////////////////////

**DR. VOLKER KEFER**

Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Geschäftsbericht der DB Netz AG 2008 bildet ein dynamisches, anspruchsvolles, vor allem aber wirtschaftlich erfolgreiches Geschäftsjahr ab. Unser Handeln stand wie schon 2007 ganz im Zeichen unseres Zukunftsprogramms ProNetz. Dabei steht im Vordergrund, die Schieneninfrastruktur auf hohem Qualitätsniveau zu halten und die Kapazitäten nachfrageorientiert weiterzuentwickeln. Ziel ist weiterhin die nachhaltige Verbesserung von Wirtschaftlichkeit und Kundenservice.

Im zweiten Jahr nach Implementierung von ProNetz können wir auf eine solide Erfolgsstory verweisen. Wir haben 2008 zum wiederholten Mal schwarze Zahlen geschrieben und damit hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit unsere Planungen vollumfänglich erfüllt. Besondere Erwähnung verdient zudem die Tatsache, dass die DB Netz AG die Bundesmittel für Erhalt und Ausbau des Schienennetzes das dritte Mal in Folge komplett abrufen konnte.

Diese Resultate sind die Früchte harter Arbeit im Rahmen unseres weit greifenden Change-Management-Prozesses. Mit ProNetz haben wir Maßnahmen definiert, die in unserer Struktur auf allen Hierarchieebenen verankert sind. Ein Schlüsselfaktor hierbei ist die integrierte Investitions- und Instandhaltungsstrategie, die neben einem gezielten und effektiven Mitteleinsatz auch deutlich mehr Präventionsmaßnahmen vorsieht. Im Ergebnis steht ein deutliches Plus an Qualität. Zudem konnten wir unseren Kunden durch die Bündelung baulicher Maßnahmen in sogenannten Baukorridoren mehr Verlässlichkeit und Planbarkeit auch während der Bauphasen bieten. Dies war umso wichtiger, als 2008 wieder umfangreiche Bauaktivitäten im Bestandsnetz realisiert wurden. Allein in den Oberbau – konkret in die Erneuerung von 1.500 Weichen und 1.400 Kilometer Gleisen – flossen rund 1,2 Milliarden Euro. Mit weiteren 150 Millionen Euro haben wir die präventive Instandhaltung verstärkt. Nicht zuletzt dank der hierbei realisierten Projekte ist es gelungen, die mangelbedingten Langsamfahrstellen fast, in einigen Regionen vollständig, zu beseitigen.

Damit die erforderlichen Investitions- und Instandhaltungsmaßnahmen im Bestandsnetz stabil und aufeinander abgestimmt vorbereitet und umgesetzt werden können, benötigen wir Planungssicherheit und eine Verstetigung der Mittelausstattung. Hier ist Mitte Januar 2009 mit der Unterzeichnung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und Deutscher Bahn AG (DB AG) ein entscheidender Durchbruch geglückt. Wir haben jetzt die Garantie, dass der Bund zunächst in den kommenden fünf Jahren für bestehende Infrastruktur und Bahnhöfe jährlich 2,5 Milliarden Euro zur Verfügung stellt. Im Gegenzug gewährleistet die DB AG mit dem Bund vereinbarte Qualitätsstandards für Schienennetz, Bahnhöfe und Energieversorgung. Zudem verpflichtet sich die DB AG, jährlich 500 Millionen Euro an Eigenmitteln in das Bestandsnetz zu investieren. Verbunden mit den ebenfalls in der LuFV vereinbarten bis zu 1,25 Milliarden Euro Eigenmitteln für die Instandhaltung des Netzes stehen damit investitions- und aufwandsseitig bis zu 4,2 Milliarden Euro Bundes- und DB-Mittel per anno für die bestehende Infrastruktur zur Verfügung.

Neben der Modernisierung des Schienennetzes nehmen Neu- und Ausbauprojekte im Rahmen unserer Geschäftsstrategie einen wichtigen Stellenwert ein. Mittel- und langfristig schaffen wir damit zusätzliche und dringend erforderliche Kapazitäten, um wichtige Marktanteile im Modal-Split der Verkehrsträger für die Schiene zu sichern. Entsprechend hat die DB Netz AG im Jahr 2008 allein in diesem Segment über 950 Millionen Euro an Bundesmitteln verbaut. Wichtige nationale und grenzüberschreitende Strecken und Knoten waren dabei von oberster Priorität. Exemplarisch seien an dieser Stelle die Neu- und Ausbaustrecke Karlsruhe–Basel, die Neubaustrecke Nürnberg–Erfurt–Halle/Leipzig oder die Elektrifizierung der Strecke Hamburg–Lübeck genannt.

Die Umsetzung von Maßnahmen aus dem mit über 300 Millionen Euro dotierten Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr stellte ebenfalls ein bedeutendes Handlungsfeld dar. So wurde etwa im Herbst 2008 mit dem Ausbau der Schieneninfrastruktur im Umfeld des Duisburger Hafens begonnen. Rund 60 Millionen Euro stehen zur Verfügung, um am Bahnhof Duisburg-Ruhrort Hafen in den nächsten drei Jahren unter anderem die Zugbildungsgleise neu zu bauen, Einfahrgleise zu verschwenken und die Gleisgruppe neu anzubinden.

Über die infrastrukturellen Kapazitätserweiterungen hinaus wollen wir insbesondere durch innovative Verfahren weitere Kapazitäten im Bestandsnetz schaffen. Unter der Überschrift »FreeFloat« haben wir im Berichtsjahr unter anderem Studien zu längeren Güterzügen durchgeführt. Hier wurde die technische, betriebliche und wirtschaftliche Machbarkeit eines Regelbetriebs mit 835 m langen Zügen auf der Relation Padborg–Maschen nachgewiesen und eine mehrwöchige Betriebserprobung erfolgreich durchgeführt. Auch das netzweite Tool zur Fahrplanmodifikation haben wir erfolgreich in der Jahresbaubetriebsplanung eingesetzt. Damit können wir den Kunden durch tagesaktuelle Berücksichtigung der Wechselwirkungen von Baustellenvorhaben exakte Informationen zu Fahrplanabweichungen bereitstellen. Seit Kurzem berücksichtigt es neben dem Fern- auch den Nah- und Güterverkehr. Zudem wurde der Test der Zuglaufregelung, in etwa vergleichbar der »grünen Welle« auf der Straße, in der Betriebszentrale Karlsruhe erfolgreich abgeschlossen.

Wie dargelegt, haben wir 2008 erneut ein immenses Bauvolumen umgesetzt. Bauen ist aber nur eine Seite der Medaille, denn dort, wo wir Strecken anfassen, sind immer auch unsere Kunden – seien es Transporteure oder Reisende – involviert. Wir sind besonders stolz darauf, dass wir die Pünktlichkeit im Personenverkehr mit über 90 Prozent weiter auf hohem Niveau halten konnten. Und nicht genug damit: Die netzbedingten Verspätungsminuten wurden erheblich reduziert. Ein wesentlicher Grund hierfür ist die Bündelung von Baumaßnahmen in Korridoren. Dieses Konzept, das bereits 2007 zum Einsatz kam, haben wir im Berichtsjahr aufgrund des großen Erfolgs beibehalten und die Zahl der Korridore auf 63 ausgedehnt. Um unsere Kunden dabei zuverlässig und im adäquaten zeitlichen Vorlauf über verkehrliche Auswirkungen von Baumaßnahmen zu informieren, wurde das Zusammenspiel von Bauplanung und Fahrplan weiter optimiert. Dies zeigt nicht zuletzt auch die Tatsache, dass rund 95 Prozent der Baumaßnahmen im geplanten Zeitfenster umgesetzt werden konnten.

Die Retrospektive ist für uns also äußerst positiv. Zudem haben wir 2008 Grundlagen für weitere Verbesserungen im Geschäft der DB Netz AG gelegt. Auch in den kommenden Jahren werden wir an unserem Erfolgskonzept ProNetz festhalten und dieses weiterentwickeln. Nachdem sich die Geschäftsstrategie bislang insbesondere auf die Optimierung von Prozessen und Verfahren konzentrierte, werden wir nun in verstärktem Maße Umfeldentwicklungen des Markts und unsere Kunden in das Programm ProNetz integrieren. So werden wir etwa unter der Überschrift »Kundenorientierung« neue Services und Angebote im Bereich der Kundeninformation oder des Beschwerdemanagements entwickeln. Ein wichtiges Kriterium für unsere Zukunftsfähigkeit ist zudem die Netzkapazität. In einem entsprechenden Projekt werden wir die Erarbeitung schneller und zukunftsfähiger Lösungen vorantreiben, die einer einheitlichen Planungs- und Priorisierungslogik für Bedarfsplan und Bestandsnetz folgen.

Schließlich haben wir unter dem Titel »Wachstumsprogramm« ein Konzept entwickelt, das durch die Ertüchtigung der Knoten und die Aktivierung von Alternativrouten entscheidend zur Erhöhung der Netzkapazität beitragen kann. Im Jahr 2009 wird es zu unseren Aufgaben gehören, dieses Konzept mit unseren Partnern aus Bund und Ländern zu diskutieren und gemeinsam Realisierungsmöglichkeiten zu finden. Dabei könnten – zumindest teilweise – auch die zusätzlichen Mittel aus den Konjunkturprogrammen des Bundes beitragen, die uns überdies in die Lage versetzen, wichtige Infrastrukturprojekte kurzfristig anzustoßen und umzusetzen.

In Summe zahlen alle diese Maßnahmen auf unser Konto ein, ein zukunftsfähiges und im Wettbewerb bestehendes Infrastrukturunternehmen zu werden. Und davon profitieren nicht nur wir als DB Netz AG, sondern vielmehr auch unsere Kunden, die Umwelt und der Wirtschaftsstandort Deutschland.

Ihr



Dr. Volker Kefer
Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG

Überblick

Die DB Netz AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) dem Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg zugeordnet. Sie zeichnet verantwortlich für die komplette Schieneninfrastruktur des Eisenbahnbetriebs.

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 Mobility Logistics AG (DB ML AG) sind die Aktivitäten in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Bahn Stadtverkehr, DB Schenker Rail (Schienengüterverkehr), DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen des DB-Konzerns 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 und demzufolge mindestens 75,1 % der Anteile an der DB ML AG von der DB AG gehalten werden. Diese hält auch weiterhin 100 % der Anteile der DB-Konzerngesellschaften in den Geschäftsfeldern DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie.

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

Zentrale Aufgabe der DB Netz AG ist es, mit einem substanziell hochwertigen, auf die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmten Streckennetz die Grundlage für einen sicheren, zuverlässigen Bahnverkehr zu schaffen. Neben Betrieb und Instandhaltung zählen Investitionen in die bestehende Infrastruktur, in Neu- und Ausbaustrecken sowie in innovative Leit- und Sicherungstechnik zu den vorrangigen Tätigkeitsfeldern. Überdies erstellt die DB Netz AG die Fahrpläne und vermarktet Trassen, Anlagen sowie Dienstleistungen an rund 340 Kunden aus dem In- und Ausland.

Basis für die kapazitive und qualitative Weiterentwicklung des Schienennetzes ist eine nachhaltige, markt- und zukunftsorientierte Geschäftsstrategie der DB Netz AG. Kernelemente dieses unter der Überschrift ProNetz zusammengefassten Programms sind eine integrierte Investitions- und Instandhaltungsstrategie, die Optimierung der Prozesse Fahren und Bauen sowie die konsequente Nutzung moderner Technologien, um sowohl Leistungsniveau als auch Wirtschaftlichkeit der DB Netz AG weiter zu steigern.

Auch im zweiten Jahr nach seiner Implementierung konnte ProNetz erfolgreich fortgeschrieben werden. So gelang es, die mangelbedingten Langsamfahrstellen seit 2007 kontinuierlich um über 80 % zu reduzieren. In einigen Regionalbereichen wurde das angestrebte Ziel der »Null La-Stellen« bereits erreicht. Das Pünktlichkeitsniveau im Personenverkehr lag trotz der intensiven Bauaktivitäten konstant bei über 90 %. Als weiteren Erfolg von ProNetz konnte die DB Netz AG die Bundesmittel für Infrastrukturinvestitionen im Berichtsjahr wiederum und damit zum dritten Mal in Folge komplett abrufen.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Netz AG insgesamt sehr erfreulich. Trotz eines leichten Rückgangs der Trassennachfrage konnten der Umsatz und das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erneut gesteigert werden.

Wirtschaftliches Umfeld

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Hier fielen die Wachstumsimpulse im Jahr 2008 merklich schwächer aus als im Jahr 2007.

Wenngleich in Deutschland das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Jahr 2008 höher ausfiel als im Euroland-Durchschnitt, war auch hier eine Verlangsamung des Zuwachses um über einen Prozentpunkt zu verzeichnen. Angesichts der nachlassenden Expansion der Weltwirtschaft schwächten sich zwar sowohl die Zuwachsraten 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. Der private Konsum stagnierte hingegen. Wachstumsbremsend wirkten sich dabei – 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.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

Angesichts des seit 1994 offenen Marktzugangs nutzen vermehrt DB-konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Infrastruktur in Deutschland. Im Jahr 2008 waren 340 EVU auf dem Netz aktiv (darunter 312 EVU, die nicht zum DB-Konzern gehören).

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

Die Leistungsnachfrage lag im Berichtsjahr mit 1.031,0 Mio. Trassenkilometern (Trkm) mit - 0,7% nur leicht unter dem Vorjahreswert von 1.037,9 Mio. Trkm. Der Trend einer intensiveren Nutzung der Trassen durch DB-konzernexterne Kunden hat sich weiter fortgesetzt. Die Leistungsnachfrage durch DB-konzernexterne Kunden lag im Berichtsjahr mit 161,3 Mio. Trkm um 14,9 Mio. Trkm (+10,2%) über dem Vorjahreswert. Von der Gesamtnachfrage entfielen 74 % auf den Personen- und 26 % auf den Güterverkehr.

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND

WEITERHIN AUF WACHSTUMSKURS

Der Nachfragerückgang im 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. Dieser Rückgang war vor allem bedingt durch die lange Zeit steigenden Kraftstoffpreise, die im Spätsommer ihren Höhepunkt erreichten. Trotz der deutlichen Abschwächung in den Folgemonaten blieb der Preisanstieg im Gesamtjahr mit knapp 7% kräftig.

Der Schienenpersonenverkehr insgesamt konnte die Verkehrsleistung des Vorjahres deutlich übertreffen und so seinen Marktanteil spürbar ausbauen. Positiven Einfluss hatten die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt, die lange Phase hoher Kraftstoffpreise sowie die Basiseffekte aus der Tarifauseinandersetzung im Vorjahr. Dämpfend wirkten die gesunkenen Realeinkommen. Neben einem erfreulichen Plus der Gesellschaften des DB-Konzerns erreichten nach DB-konzerninterner Einschätzung die DB-konzernexternen Bahnen eine weitere deutliche Steigerung der Verkehrsleistung. Diese ist hauptsächlich auf weitere Übernahmen von bestellten Verkehren im Regionalverkehr zurückzuführen. Der Anteil der DB-konzernexternen Bahnen an der Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr ist somit im Jahr 2008 weiter leicht angestiegen.

SCHIENENGÜTERVERKEHR BEHAUPTET SICH

IN EINEM SCHWIERIGEN UMFELD

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 auch gestiegene Kostenbelastungen dämpfend aus. 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.

Die Entwicklung im Schienengüterverkehr hat im Berichtsjahr zwar deutlich an Dynamik verloren, der hohe Vorjahreswert konnte jedoch nochmals übertroffen werden. Der Marktanteil der Schiene ist nach der erfolgreichen Entwicklung in den letzten fünf Jahren im Jahr 2008 erneut leicht gestiegen. Die im Schienengüterverkehr tätigen Gesellschaften des DB-Konzerns konnten dabei in einem schwierigen Marktumfeld ihr hohes Vorjahresniveau nicht ganz behaupten. Bei den DB-konzernexternen Bahnen setzte sich die positive Entwicklung der Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr ebenfalls nur noch spürbar gebremst fort. Einem deutlichen Rückgang bei den Transitverkehren stand hierbei jedoch ein kräftiges Plus der leistungsstärkeren Binnentransporte 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%.

Ertragslage

UMSATZENTWICKLUNG

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 4.113 Mio. € und weist damit einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 2,7% aus. Mit 94% entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse. Die restlichen 6% entfielen überwiegend auf Entgelte für die Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Beim Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, konnte mit 572 Mio. € eine Steigerung um 12,8% gegenüber dem Vorjahr erreicht und die positive Entwicklung der Vorjahre damit fortgeführt werden. Entsprechend erhöhte sich der Anteil des mit diesen Gesellschaften erzielten Umsatzes am Gesamtumsatz im Berichtsjahr auf 14% (im Vorjahr: 13%). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns stieg im abgelaufenen Geschäftsjahr um 1,2% auf 3.541 Mio. €.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 4.513 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 93 Mio. €. Hierzu trug maßgeblich der Anstieg der Umsätze bei, der im Wesentlichen auf Preisanpassungen und Preisstruktureffekte zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 1.240 Mio. € um 102 Mio. € über dem Vorjahreswert. In dieser Erhöhung spiegeln sich insbesondere die höheren Erträge aus Zuschüssen sowie die höheren Schrotterlöse aufgrund des gestiegenen Stahlpreises wider. Zusätzlich waren Erträge aus der Teilauflösung der Restrukturierungsrückstellung im Zusammenhang mit der Umsetzung des neuen Tarifwerks zu verzeichnen.

Der Materialaufwand lag mit 1.645 Mio. € um 50 Mio. € über dem des Vorjahres (1.595 Mio. €). Grund hierfür waren vor allem die höheren Fremdleistungsanteile für Instandhaltungen.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr, im Wesentlichen aufgrund der Umsetzung der neuen tariflichen Eingruppierung der Mitarbeiter, um 4,7% beziehungsweise 74 Mio. € auf 1.655 Mio. €.

Die Abschreibungen verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,9% auf 947 Mio. €.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine deutliche Verringerung um 88 Mio. € auf 828 Mio. € zu verzeichnen. Zurückzuführen ist dies vor allem auf geringere Miet- und Sachaufwendungen sowie die Neustrukturierung der Konzernumlage im DB-Konzern.

Das Beteiligungsergebnis lag mit 29 Mio. € um 4 Mio. € über dem Vorjahreswert. Das Zinsergebnis verschlechterte sich um 9 Mio. € auf - 369 Mio. €.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit betrug 338 Mio. € und verbesserte sich damit gegenüber dem Vorjahr um 192 Mio. €, insbesondere aufgrund der gestiegenen Umsatzerlöse und sonstigen betrieblichen Erträge sowie der Neustrukturierung der Konzernumlage bei annähernd gleicher Aufwandssumme. Das positive Ergebnis der DB Netz AG wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

Finanz- und Vermögenlage

FINANZMANAGEMENT

Durch die Einbindung in den DB-Konzern profitiert die DB Netz AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns. Das Finanzmanagementsystem des DB-Konzerns ist im Konzernlagebericht des DB-Konzerns ausführlich beschrieben.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DB ML AG im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts über die DB ML AG als Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht. Die anderen DB-Konzerngesellschaften sind direkt an das Treasury-Zentrum der DB AG angebunden. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Netz AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten und in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P) und Moody's regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DBAG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stable«, S&P »AA/stable«. Beide Rating-Einstufungen sind damit 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. Die mit diesen Rating-Einstufungen der DB AG erzielbaren Vorteile in der DB-konzernexternen Finanzierung kommen der DB Netz AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung zugute.

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen beliefen sich im Berichtsjahr auf 4.621 Mio. € und liegen damit um rund 4,5% über dem Vorjahreswert. Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, lagen bei 996 Mio. € (im Vorjahr: 585 Mio. €).

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren in der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 75% des Investitionsvolumens wurden im Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Erneuerung der Leit- und Sicherungstechnik mit 534 Mio. € sowie die Sanierung des Oberbaus mit 1.419 Mio. €.

Rund 25% des Investitionsvolumens entfielen auf Neu- und Ausbauprojekte nach dem »Bedarfsplan Schiene« des Bundes. Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren die VDE (Verkehrsprojekte Deutsche Einheit) 8.2 Erfurt-Halle/Leipzig mit 212 Mio. €, ABS/NBS Karlsruhe-Basel, Abschnitte 1, 7-9 mit 93 Mio. € und VDE 8.1 Nürnberg-Erfurt mit 136 Mio. €.

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

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 847 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen und Zinslosen Darlehen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge mit 15 Mio. € gemäß 1. Nachtragsvertrag zur II. Stufe der Bahnreform, mit 54 Mio. € Zugänge aus der Korrektur der im Vorjahr durchgeführten Immobilienneuordnung und mit 2 Mio. € Nachaktivierungen berücksichtigt.

Der Finanzbedarf wurde vollständig aus dem Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit (insbesondere Jahres-Cashflow) gedeckt.

BILANZSTRUKTUR

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2008 im Vergleich zum Vorjahresende um 412 Mio. € auf 22.161 Mio. € reduziert.

Das Anlagevermögen betrug zum Stichtag 31. Dezember 2008 21.412 Mio. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 96,6% (per 31. Dezember 2007: 95,1%), die Anlagendeckung bei 61,8% (per 31. Dezember 2007: 62,7%). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen ist per 31. Dezember 2008 auf 737 Mio. € gesunken (per 31. Dezember 2007: 917 Mio. €). Der Anteil am Gesamtvermögen ist dementsprechend leicht auf 3,3% gesunken (per 31. Dezember 2007: 4,1%). Maßgeblich für den Rückgang ist die Reduzierung der Forderungen gegen verbundene Unternehmen um 203 Mio. €, dabei reduzierten sich insbesondere die Forderungen gegen die DB AG um 189 Mio. €.

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten reduzierten sich um 181 auf 12 Mio. €. Wesentlich ist die Rückzahlung vorausbezahlter Entgelte für GSM-R-Leistungen.

Das Eigenkapital hat sich geringfügig um 0,8% auf 6.597 Mio. € erhöht, insbesondere aus der Korrektur von Zugängen im Rahmen der Immobilienneuordnung innerhalb des DB-Konzerns. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich auf 29,8% (per 31. Dezember 2007: 29,0%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2008 an der Bilanzsumme einen Anteil von 29,9% (per 31. Dezember 2007: 30,6%). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten umfassen 36,2% (per 31. Dezember 2007: 36,0%) und die passiven Rechnungsabgrenzungsposten 4,1% (per 31. Dezember 2007: 4,5%) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 2.053 Mio. € um 14 % unter dem Vorjahreswert. Wesentliche Veränderungen betreffen die Rückstellung für Immobilienrisiken (-207 Mio. €, davon 189 Mio. € aus der im Berichtsjahr erfolgten Verrechnung der Rückstellung mit dem Anlagevermögen), die Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen (- 40 Mio. €), die Rückstellung für Betonschwellen Rethwisch (- 34 Mio. €) und die Rückstellung für sonstige Bau- und Projektrisiken (- 34 Mio. €).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 4.639 Mio. € (per 31. Dezember 2007: 4.816 Mio. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten reduzierten sich auf 6.350 Mio. € (per 31. Dezember 2007: 6.627 Mio. €). Davon resultierten 5.550 Mio. € (per 31. Dezember 2007: 5.827 Mio. €) aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung und 800 Mio. € (per 31. Dezember 2007: 800 Mio. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank (EIB). Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme reduzierte sich per 31. Dezember 2008 auf 28,7%.

Bilanzstruktur IN %	2008	2007
Aktiva		
Anlagevermögen	96,6	95,1
Umlaufvermögen	3,3	4,1
Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,8
Bilanzsumme	100,0	100,0
Passiva		
Eigenkapital	29,8	29,0
Rückstellungen	9,3	10,6
Verbindlichkeiten	56,8	55,9
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	(28,7)	(29,4)
Rechnungsabgrenzungsposten	4,1	4,5
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	22.161	22.573

Mitarbeiter

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

Die Zahl der Beschäftigten der DB Netz AG hat sich per 31. Dezember 2008 von 36.058 Mitarbeitern auf 34.900 Mitarbeiter verringert. Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb inklusive Regionalnetzen, in dem rund 53 % der Mitarbeiter tätig sind. Im Bereich der Instandhaltung sind derzeit rund 27 % unserer Mitarbeiter aktiv. Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeiter mit 35.569 Mitarbeitern um 3,4 % unter dem Vorjahresniveau.

Die Verringerung der beschäftigten Mitarbeiter ist im Wesentlichen das Ergebnis unserer technischen Rationalisierungsmaßnahmen im Betriebs- und Instandhaltungsbereich. Der Personalabbau konnte insbesondere durch sozialverträgliche Maßnahmen sowie die Ausnutzung der natürlichen Fluktuation und Altersteilzeit realisiert werden. Aufgrund eines Funktionstransfers sind 170 Mitarbeiter der Instandsetzung zur DB Bahnbau GmbH gewechselt.

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

Nachhaltigkeit

Globalisierung, Ressourcenverknappung, Klimawandel, Deregulierung und demografischer Wandel sind die zentralen Herausforderungen, auf die sich der DB-Konzern immer stärker einstellt. Nur ein Unternehmen, das energieeffizient arbeitet, kann auch seine Kostenentwicklung kontrollieren, seine Marktpositionen festigen, Arbeitsplätze sichern und gleichzeitig das Klima schützen. Mit einer nachhaltig ausgerichteten Unternehmenspolitik stellt sich der DB-Konzern seiner gesellschaftlichen Verantwortung.

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

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



Strategie

UMSETZUNG GESCHÄFTSFELDSTRATEGIE DB NETZ AG

Die Strategie der DB Netz AG zielt auf die nachfrageorientierte Weiterentwicklung der Infrastruktur hinsichtlich Verfügbarkeit und Netzkapazitäten. Speziell im Schienen-güterverkehr werden auch zukünftig deutliche Steigerungen der Verkehrsleistung erwartet. Dies gilt sowohl für die bekannten Hauptverkehrsachsen als auch für die Anbindung der See- und Binnenhäfen. Die DB Netz AG schafft mit der Umsetzung ihrer Geschäftsfeldstrategie die Voraussetzungen, um an den Wachstumspotenzialen teil-zuhaben und den Transporteuren Verstetigung und Ausbau ihrer Geschäftsposition zu ermöglichen.

Im Berichtsjahr wurde der im Vorjahr durch die prozessuale und organisatorische Neuausrichtung eingeschlagene Weg konsequent und erfolgreich fortgesetzt. Das strategische Programm ProNetz hat hierbei wesentliche Erfolge in den Bereichen Betriebsqualität, Kostenentwicklung und Infrastrukturkapazität ermöglicht.

ERFOLGSFELD BETRIEBSQUALITÄT

Die zentrale und damit einheitliche sowie bedarfsgerechte Maßnahmenplanung im Rahmen der integrierten Investitions- und Instandhaltungsstrategie (3-i-Strategie) hat sich bewährt. Wesentliche Errungenschaft ist die Verzahnung der Investitions- und Instandhaltungsplanung für klare Kostenübersicht und gezielten Mitteleinsatz. Dies trägt neben der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit insbesondere zur Erhöhung der Kundenzufriedenheit durch höhere Betriebsqualität und Verlässlichkeit bei.

Im Berichtsjahr hat die DB Netz AG auf Grundlage der 3-i-Planung ein umfangreiches Präventionsprogramm mit einem Volumen von 150 Mio. € abgewickelt. Unter anderem hierdurch konnte die Anzahl der mangelbedingten Langsamfahrstellen zum Ende des Jahres 2008 auf ein historisches Minimum im einstelligen Bereich gesenkt werden.

Das Jahr 2008 stand im Zeichen umfangreichen Baugeschehens mit Fokus auf Oberbauerneuerung hoch belasteter Hauptstrecken und Knoten sowie der Umsetzung präventiver Maßnahmen. Dennoch konnte die Pünktlichkeit auf einem hohen Niveau gehalten werden und die Verspätungsminuten pro Tag waren besser als der Ziel- und erheblich besser als der Vorjahreswert (über 20%). Zu diesen Erfolgen trugen sowohl die Bündelung von Baumaßnahmen in Korridoren mit Integration großer Baustellen in den Netzfahrplan als auch die verbesserte Einhaltung geplanter Sperrpausen bei.

Auch die Aktivitäten der Technologieprojekte in ProNetz leisteten einen Beitrag zur Verbesserung der Betriebsqualität: Innovationen von Verfahren, wie zum Beispiel die vorausschauende Zuglaufregelung für Baustellen, helfen, die Transportmittel unserer Kunden möglichst konfliktfrei und energieoptimal durch das Netz zu leiten. Weitere inhaltliche Schwerpunkte lagen auf der Erhöhung der Stellwerksverfügbarkeit und der begonnenen Umsetzung europäischer ETCS-Vereinbarungen.

ERFOLGSFELD ERGEBNIS

Trotz erheblicher Belastungen aus dem Tarifabschluss wurde auch im Berichtsjahr eine weitere, deutliche Ergebnisverbesserung erreicht.

Einen wichtigen Beitrag hierzu leisteten die im Rahmen des Programms ProNetz realisierten Effizienzsteigerungen. Sie führten bei marktgerechtem Qualitätsniveau zu einer Senkung der investiven und operativen Kosten. Neben der engeren Verzahnung von Investitions- und Instandhaltungsplanung kommt dabei den neuen Technologien entscheidende Bedeutung zu. Gemeinsam mit der Industrie werden Standards bei den eingesetzten Komponenten und Schnittstellen definiert und umgesetzt, die zu wesentlichen Kostensenkungen führen. Sukzessive werden singuläre, monolithische Systeme durch Industriestandards ersetzt. Durch die Verwendung von standardisierten Plattformen werden Beschaffungskosten reduziert, Instandhaltungskosten gesenkt und die Prozessqualität verbessert.

ERFOLGSFELD NETZKAPAZITÄT

In den kommenden Jahren ist insbesondere auf Hauptmagistralen, in Knoten und im Hinterland der Häfen ein weiterer Anstieg der Verkehrsmengen zu erwarten. Die Erhöhung der Streckenkapazität durch investive Maßnahmen kann jedoch erst langfristig wirken. Daher wurde im Berichtsjahr ein Programm zur Ertüchtigung der Knoten und zur Aktivierung von Alternativrouten entwickelt.

Bei den Neu- und Ausbautvorhaben wurde im Berichtsjahr unter anderem mit der Umsetzung von Maßnahmen aus dem Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr begonnen.

Über die infrastrukturelle Kapazitätserweiterung hinaus wird durch IT-basierte Lösungen die Betriebsabwicklung weiterhin optimiert und dadurch zusätzliche Kapazität auf der bestehenden Infrastruktur erzeugt.

Unter der Überschrift »FreeFloat« stand im Berichtsjahr insbesondere die Erhöhung der Zuglängen im Güterverkehr auf der Agenda. Im Rahmen einer Studie für die Relation Padborg (Dänemark)–Maschen konnte die technische, betriebliche und wirtschaftliche Machbarkeit eines Regelbetriebs für Züge mit einer Länge von 835 m nachgewiesen werden, bislang waren auf dieser Strecke nur Zuglängen von rund 650 m möglich. Eine Anfang 2008 durchgeführte mehrwöchige Betriebserprobung verlief erfolgreich. Der Einsatz längerer Güterzüge schafft nicht nur zusätzliche Transportkapazitäten unter anderem auf internationalen Korridoren. Er dient auch dazu, die Investitionssteuerung für Aus- und Neubau von Schieneninfrastruktur zu optimieren und die Betriebs- und Produktionskosten pro Wagen zu senken.

Weitere Informationen

TARIFABSCHLUSS UND NEUE ENTGELTSTRUKTUR

Die Verhandlungen der Tarifrunde 2007 mit der Tarifgemeinschaft (TG) aus den Gewerkschaften TRANSNET und der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) sowie mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurden im März 2008 abgeschlossen. Das neue Tarifvertragswerk wurde rückwirkend zum 1. März 2008 eingeführt und besteht aus einem Basistarifvertrag und sechs funktionsspezifischen Einzeltarifverträgen.

Ein funktionsspezifischer Tarifvertrag ist der mit der GDL ausgehandelte eigenständige Lokführertarifvertrag (LfTV), in dem die Beschäftigungsbedingungen für die Lokführer geregelt sind. Die anderen fünf funktionsspezifischen Tarifverträge wurden mit der TG geschlossen. Die mit der TG vereinbarte neue Entgeltstruktur bezieht sich auf alle nicht vom LfTV erfassten Mitarbeitergruppen.

Innerhalb der sechs funktionsspezifischen Einzeltarifverträge bestehen je 13 Entgeltgruppen mit bis zu sechs verschiedenen Erfahrungsstufen. Für die DB Netz AG sind drei der sechs funktionsspezifischen Tarifverträge relevant: Die Funktionsgruppe 1 für den Bereich der Anlageninstandhaltung, die Funktionsgruppe 3 für den Bereich des Bahnbetriebs und die Funktionsgruppe 6 für den Bereich der allgemeinen Aufgaben. Basis für die erstmalige Eingruppierung der Mitarbeiter ist grundsätzlich ihre Betriebszugehörigkeit. Das Volumen der neuen Entgeltstruktur beträgt einschließlich der Entgelterhöhung um 4,5 % zum 1. Januar 2008 für die DB Netz AG durchschnittlich rund 12,4 %.

Die neue Entgeltstruktur schafft mit diesen differenzierten funktionsspezifischen Entgelttabellen die Grundlage für eine deutlich verbesserte Honorierung von Leistung, Qualifikation, Erfahrung sowie Verantwortung und erhöht die Transparenz der bestehenden Entwicklungswege.

ZUSÄTZLICHE BUNDESMITTEL FÜR DIE INFRASTRUKTUR IN DEN JAHREN 2009 UND 2010

Die Bundesregierung hat am 5. November 2008 ein Maßnahmenpaket zur Sicherung von Wachstum und Beschäftigung beschlossen. Sie 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. Darin werden dringliche Verkehrsinvestitionen beschleunigt umgesetzt. 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 Bundes-schiene-nwegen 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.

BESTANDSNETZ ERNEUT IM ZENTRUM DES BAUGESCHEHENS

Analog zum Vorjahr hat die DB Netz AG auch im Berichtsjahr bundesweit umfangreiche Baumaßnahmen geplant und realisiert. Der Schwerpunkt der Aktivitäten lag erneut auf der bestehenden Schieneninfrastruktur, um diese für das prognostizierte Verkehrsvolumen qualitativ und kapazitiv vorzuhalten. Rund 1.500 Weichen wurden erneuert und etwa 1.400 km Gleise ausgetauscht. Damit konnte das Bauprogramm für die Gleis- und Weichenerneuerung im Rahmen des geplanten Volumens abgeschlossen werden. Ein weiterer Fokus lag auf der Verstärkung der präventiven Instandhaltung.

Die großen Baumaßnahmen und deren Einflüsse auf den Zugverkehr wurden langfristig und detailliert geplant, um die Auswirkungen auf die Reisenden so gering wie möglich zu halten. Aufgrund der positiven Erfahrungen der Vorjahre wurden die Baumaßnahmen in mittlerweile 63 Korridoren gebündelt. Für jeden Korridor entwickelte die DB Netz AG eigene Baufahrpläne, auf deren Grundlage die Reisenden zeitnah und umfassend über Fahrplanänderungen informiert wurden.

Neben den Investitionen im Bestandsnetz kommt Neu- und Ausbauvorhaben eine wichtige Rolle zu, um die Kapazitäten der Schieneninfrastruktur dem wachsenden Bedarf insbesondere auf stark nachgefragten Relationen anzupassen.

NEUBAU DER ODERBRÜCKE IN REKORDBAUZEIT ABGESCHLOSSEN

In nur zehn Monaten wurde im Berichtsjahr die 443 m lange zweigleisige Eisenbahnbrücke über die Oder bei Frankfurt (Oder) komplett erneuert. Damit gelang es, ein Nadelöhr auf der europäischen Ost-West-Magistrale zwischen Warschau und Berlin für den Güter- und Personenverkehr zu beseitigen. Die Baukosten in Höhe von 25 Mio. € wurden vorwiegend von der Bundesrepublik Deutschland getragen. Die ältesten Teile der Oderbrücke stammten noch aus dem Jahr 1870. Seit Baubeginn im Februar 2008 wurde das Bauwerk Stück für Stück durch eine neue Netzwerk-Bogenbrücke – die erste zweigleisige Eisenbahnbrücke dieser Bauart in Deutschland – mit einer Stützweite von 104 m ersetzt.

FINANZIERUNGSVEREINBARUNG ZUR ERNEUERUNG DES HISTORISCHEN BUSCHTUNNELS STEHT

Nachdem der neue Buschtunnel als wichtiges Element der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Brüssel und Köln bereits im Vorjahr seinen Betrieb aufgenommen hat, unterzeichneten Vertreter des Bundes und der DB Netz AG im Sommer des Berichtsjahres die Finanzierungsvereinbarung zur Sanierung des historischen Bauwerks. Der aus dem Jahr 1843 stammende, knapp 700 m lange Buschtunnel wurde für die erste internationale Eisenbahnverbindung von Köln über Herbsthal nach Brüssel errichtet und bedarf inzwischen einer Generalüberholung. Die europaweite Ausschreibung des mit rund 13,6 Mio. € dotierten Projekts startete im Herbst 2008, im Sommer des Folgejahres können nach jetziger Planung die Erneuerungsarbeiten inklusive des Umbaus der Tunnelröhre für den eingleisigen Bahnbetrieb beginnen. Die Inbetriebnahme ist zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 vorgesehen.

FINANZIERUNGSVERTRÄGE FÜR STUTTGART 21 UND DIE NEUBAUSTRECKE WENDLINGEN – ULM

Im Vorjahr haben das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, das Land Baden-Württemberg und die DB AG in einem Memorandum of Understanding sowie einem Eckpunktepapier die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für die Realisierung der Projekte Stuttgart 21 und Neubaustrecke Wendlingen – Ulm vereinbart. Im Berichtsjahr konnten diese Eckpunkte und alle anderen für die Umsetzung der Projekte erforderlichen Regelungen in einem Verbund von mehreren Finanzierungsverträgen erfolgreich konzipiert werden.

Durch die beiden Projekte werden die Verkehrsinfrastruktur des Ballungsraums Stuttgart und dessen Anbindung an das Fernverkehrsnetz der DB AG erheblich verbessert. Ein Abschluss der Finanzierungsverträge ist daher im Interesse aller Vertragspartner.

Derzeit erfolgen die letzten Feinabstimmungen zu den Verträgen. Seitens aller Vertragspartner wird daher in Kürze mit einem Abschluss der Finanzierungsverträge gerechnet.

BAUBEGINN FÜR NEUE S-BAHN IM »FÜRTHER BOGEN«

Im Zusammenhang mit dem Streckenausbau zwischen Nürnberg und Ebensfeld (Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8) begannen im September 2008 die Arbeiten für eine neue, 38 km lange S-Bahn-Linie von Nürnberg nach Forchheim. Der rund 5 km lange Streckenabschnitt des »Fürther Bogens« vom Fürther Hauptbahnhof (Siebenbogenbrücke) Richtung Eltersdorf bis zur Regnitzbrücke bei Vach erhält zusätzliche Gleise für die S-Bahn. Neben den bestehenden zwei Gleisen werden zwei beziehungsweise ein weiteres Gleis ausschließlich für den S-Bahn-Verkehr verlegt. Außerdem steht die Erweiterung der Bahnsteigunterführung im Fürther Hauptbahnhof sowie von sieben Brücken auf der Agenda. Des Weiteren sollen rund 5 km Lärmschutzwände errichtet werden. Das Investitionsvolumen beträgt rund 45 Mio. €.

SCHIENENANBINDUNG DES FLUGHAFENS BERLIN BRANDENBURG INTERNATIONAL NIMMT GESTALT AN

Die Arbeiten zur Schienenanbindung des Flughafens Berlin Brandenburg International (BBI) gingen im Berichtsjahr planmäßig voran. Die ersten 217 m des Betontroges, in dem künftig der Flughafen-Express zum neuen BBI-Bahnhof fahren wird, entstanden zwischen der B 96a und dem Eisenbahn-Außenring bei Mahlow. Im April 2007 wurde bereits das erste Stück des Bahntunnels unter dem Flughafen bei Selchow fertig gestellt. Ein weiterer, 408 m langer Teil im Bereich des Flughafenbahnhofs steht seit Ende Juli 2008 im Rohbau, alle weiteren Tunnelabschnitte unter dem künftigen Flugfeld sind im Bau.

Die Schienenanbindung und der Flughafenbahnhof sind zentrale Bestandteile des neuen Flughafens Berlin Brandenburg International.

BOHRUNGEN FÜR DEN FINNETUNNEL AUF DER NEUBAUSTRECKE ERFURT-LEIPZIG/HALLE DURCHGEFÜHRT

Mit einer traditionellen Schildtaufe für die zweite Tunnelbohrmaschine wurden Ende des Berichtsjahres die Voraussetzungen für den Vortrieb der zweiten Tunnelröhre des Finnetunnels geschaffen. Die erste Vortriebsmaschine hatte bereits im Mai 2008 ihre Arbeit begonnen und befindet sich mittlerweile etwa 1.500 m im Berg.

Der knapp 7 km lange zweiröhrige Tunnel ist Teil des in Realisierung befindlichen Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 8, der Aus- und Neubaustrecke Nürnberg-Erfurt-Leipzig/Halle-Berlin. Gegenwärtig konzentrieren sich die Baumaßnahmen auf die über 200 km langen Neubaustrecken Ebensfeld-Erfurt und Erfurt-Leipzig/Halle. Ein 23 km langer Abschnitt zwischen Leipzig und Halle ist bereits in Betrieb. Zudem sind zwischen Ilmenau und Erfurt rund 40 Streckenkilometer einschließlich acht Talbrücken sowie drei Tunnel mit einer Gesamtlänge von 3.187 m im Rohbau fertig gestellt. Im Bau befinden sich derzeit sechs Tunnel und zwölf Talbrücken. Mithilfe des Gesamtprojekts soll die Fahrzeit zwischen München und Berlin auf etwa vier Stunden verkürzt werden.

STRECKE HAMBURG-LÜBECK-TRAVEMÜNDE ELEKTRIFIZIERT

Mit der Elektrifizierung der Strecke Hamburg-Lübeck-Travemünde hat die DB Netz AG Ende des Jahres 2008 eines der größten Schieneninfrastrukturprojekte im Norden abgeschlossen. Im Rahmen des 165-Mio.-€-Projekts wurden insgesamt 3.200 Oberleitungsmaste aufgestellt sowie 191 km Fahrdrabt montiert. Für die Stromversorgung ging im Oktober des Berichtsjahres in Lübeck-Genin ein Umrichterwerk mit einer Leistung von zweimal 15 Megawatt in Betrieb. Nach Abschluss der Baumaßnahmen profitieren Pendler in der Region von schnelleren Verbindungen im Nah- und Fernverkehr. Zudem verfügt der Lübecker Hafen über eine leistungsfähige und zukunftssichere Anbindung an das Hinterland.

PLANFESTSTELLUNG FÜR NEUBAUSTRECKE RHEIN/MAIN-RHEIN/NECKAR KANN BEGINNEN

Ende Dezember 2008 hat die DB AG beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in Frankfurt am Main die Unterlagen für den ersten Planfeststellungsabschnitt zwischen den Bahnhöfen Frankfurt Stadion und Darmstadt der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar eingereicht. Damit wurde ein erster wichtiger Meilenstein für die Realisierung der Neubaustrecke Rhein/Main-Rhein/Neckar erreicht. Der Strecke kommt eine entscheidende Bedeutung zu, um auf dem schon heute stark ausgelasteten Korridor zwischen Mannheim und Frankfurt neue Kapazitäten und attraktive Reisezeiten zu schaffen.

Bei dem rund 13 km langen Abschnitt handelt es sich um den nördlichsten Teil der geplanten Hochgeschwindigkeitstrasse, der südlich des Bahnhofs Frankfurt Stadion beginnt und an der Grenze zwischen Mörfelden und Erzhausen (Kreis Darmstadt-

Dieburg) endet. Von Norden kommend soll zunächst die vorhandene Riedbahn viergleisig ausgebaut werden. Darüber hinaus ist in diesem Bereich ein weiterer Ausbau der Schallschutzmaßnahmen vorgesehen. Südlich von Zeppelinheim sind neben dem Bau der beiden neuen Gleise die mehr als 30 Brücken in diesem Abschnitt zu erweitern beziehungsweise neu zu bauen. Mit ersten Arbeiten soll im Jahr 2010 begonnen werden.

STARTSCHUSS FÜR SOFORTPROGRAMM SEEHAFEN-HINTERLAND-VERKEHR

Bei der Bewältigung des langfristig erwarteten Transportbooms kommt den deutschen Häfen und der Schiene eine wichtige Rolle zu. Aus diesem Grund hat die Deutsche Bahn gemeinsam mit den Häfen einen umfassenden »Masterplan Seehafen-Hinterland-Verkehr« entwickelt, der bundesweit 24 konkrete Maßnahmen benennt. Bestandteil des Masterplans ist ein von beiden Partnern entwickeltes Sofortprogramm mit einem Investitionsvolumen von über 300 Mio. €. Einen Großteil dieser Investitionen trägt der Bund, der DB-Konzern stellt 50 Mio. € aus Eigenmitteln zur Verfügung.

Eine zentrale Aktivität im Rahmen des Masterplans ist der Ausbau der Schieneninfrastruktur im Umfeld des Duisburger Hafens, mit dem im Oktober 2008 begonnen wurde. Für insgesamt rund 60 Mio. € sollen am Bahnhof Duisburg-Ruhrort Hafen bis 2011 unter anderem die Zugbildungsgleise neu gebaut, Einfahrgleise verschwenkt und die Gleisgruppe neu angebunden werden.

MODERNISIERUNG DER RANGIERBAHNHÖFE FORTGESETZT

In den Rangierbahnhöfen der DB Netz AG werden Einzelwagen zu ganzen Zügen zusammengestellt, bevor diese zu ihren Bestimmungsorten fahren können. Im Berichtsjahr sind die Anforderungen an Qualität und Kapazität der Anlagen weiter gestiegen. Aus diesem Grund und mit dem Ziel, die Rangierbahnhöfe in Deutschland noch leistungs- und wettbewerbsfähiger zu machen, hat die DB Netz AG im Berichtsjahr erneut umfangreiche Investitionen getätigt. So wurde zum Beispiel im Frühjahr 2008 in der Zugbildungsanlage in Köln-Gremberg die zweite Baustufe der Modernisierungsarbeiten eingeleitet. Nachdem in den Jahren 2004 bis 2007 bereits das Rangiersystem Nord/Süd erneuert wurde, stehen nun Maßnahmen für den Bereich Süd/Nord auf der Agenda. Bis zum Sommer 2010 werden 32 Richtungsgleise mit modernster Rangiertechnik ausgestattet. Die Steuerung und Überwachung aller Anlagenteile übernehmen im Endausbau zwei moderne Computer-Rangierstellwerke. Nach Abschluss der Maßnahmen können alle Güterwagen in dieser Zugbildungsanlage vollautomatisch sortiert und zusammengestellt werden, was eine stündliche Leistung von bis zu 350 Güterwagen bedeutet. Insgesamt ist für die zweite Baustufe ein Investitionsvolumen von rund 46 Mio. € vorgesehen. Auch der Rangierbahnhof in Mannheim wird für die Anforderungen der Zukunft gerüstet. Um bei steigender Nachfrage einen effizienten Betriebsablauf zu garantieren, wird das Ost-West-System der Anlage in den kommenden zwei Jahren für rund 54 Mio. € umfassend modernisiert.

UMSCHLAGTERMINALS DES »KOMBINIERTEN VERKEHRS« GEWINNEN WEITER AN BEDEUTUNG

Um die Straße sukzessive von LKW-Strömen zu entlasten und den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern, kommt dem Kombinierten Verkehr eine entscheidende Rolle zu. In speziellen Terminals werden verschiedene in den Gütertransport involvierte Verkehrsträger aufeinander abgestimmt und intelligent vernetzt. Zur Förderung dieses Logistikkonzepts arbeitet die DB Netz AG seit Jahren intensiv daran, die Leistungsfähigkeit ihrer bundesweit 25 Umschlagbahnhöfe gemäß den Marktgegebenheiten weiterzuentwickeln. Entsprechend wurden im Berichtsjahr rund 5 Mio. € investiert und damit die Voraussetzungen für den Ausbau der Anlagen Göttingen, Kornwestheim und München-Riem geschaffen.

ERNEUT ERFOLGE BEI DER LÄRMMINDERUNG IM NETZ ERREICHT

Ziel des DB-Konzerns ist es, mit einem integrierten Gesamtkonzept den Schienenverkehrslärm, ausgehend vom Jahr 2000 bis zum Jahr 2020, zu halbieren. Zentrales Element hierbei ist das 1999 von der Bundesregierung ins Leben gerufene Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes«, das im Berichtsjahr weiter erfolgreich umgesetzt wurde. So konnten unter anderem Schallschutzwände mit einer Länge von rund 45 km fertig gestellt werden, wodurch sich die Gesamtzahl der Schallschutzwände auf etwa 215 km erhöht. Zudem wurden 36.600 Wohnungen mit Schallschutzfenstern ausgestattet.

Im Jahr 2009 liegen die Schwerpunkte der Lärmschutzmaßnahmen in Bremen, in Niedersachsen entlang der Bahnstrecke Harburg-Lehrte, in den nordrhein-westfälischen Städten Neuss und Dormagen, in Rheinland-Pfalz an der Moselstrecke, entlang der hessischen Bahnstrecke von Nauheim nach Weiterstadt, in Baden-Württemberg in Freiburg und auf der Albhochfläche sowie in Bayern am Eisenbahnknoten Treuchtlingen und entlang der Bahnstrecke Rosenheim-Kufstein.

Neben der Lärmsanierung ist die Umrüstung vorhandener Güterwagen auf lärm-mindernde Bremstechniken ein wesentliches Instrument zur Reduzierung des Schienenlärms. Hierzu hat die Bundesregierung eine Kommission eingesetzt, die Vorschläge zur Umsetzung und Finanzierung der Umrüstung erarbeiten soll. In diesem Zusammenhang wird auch eine nach Lärm differenzierende Bepreisung von Trassen diskutiert. Die DB Netz AG beteiligt sich aktiv an der Kommissionsarbeit zur Entwicklung einer zielorientierten und effizienten Lösung für den gesamten Schienenverkehrsmarkt. Die Bundesregierung hat angekündigt, auch Mittel für die Erprobung innovativer Technologien zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg bereitzustellen. Mit diesen sollen ab dem Jahr 2009 beispielsweise Schienenabsorber und niedrige Schallschutzwände auf ihre technische Eignung und Lärm-minderung am Fahrweg erprobt werden.

DB NETZ STEHT FÜR FAIREN WETTBEWERB UND DISKRIMINIERUNGSFREIEN NETZZUGANG

Die DB Netz AG stellt aus eigenem wirtschaftlichen Interesse und als reguliertes Unternehmen uneingeschränkt sicher, dass jedem Eisenbahnverkehrsunternehmen und anderen Zugangsberechtigten der Zugang zur Infrastruktur jederzeit diskriminierungsfrei gewährt wird. Dazu gehören auch die Zusammenarbeit und der Informationsaustausch mit der Regulierungsbehörde Bundesnetzagentur (BNetzA). Die ihr nach dem Netzzugangsrecht obliegenden Mitteilungspflichten gegenüber der Behörde hat die DB Netz AG auch im Berichtsjahr vollumfänglich erfüllt. So hat das Unternehmen die BNetzA jeweils fristgemäß über den geplanten Abschluss von Rahmenverträgen, die beabsichtigte Ablehnung von Trassenanmeldungen sowie die beabsichtigten Änderungen ihrer Nutzungsbedingungen für den Netzfahrplan 2010 unterrichtet. Neben einer Vielzahl kleinerer Verfahren stellten insbesondere das neue Verfahren zur Information und Kommunikation von Baustellen mit den Kunden der DB Netz AG (»Fahren und Bauen«) sowie die überarbeitete Richtlinie zu den betrieblichen Dispositionsregeln Schwerpunkte im Berichtsjahr dar.

Weiterhin offen sind gerichtliche Grundsatzentscheidungen zur Frage der Reichweite und Intensität von Eingriffen der BNetzA im Rahmen des Vorabprüfungsverfahrens der Nutzungsbedingungen der DB Netz AG; hier steht zu erwarten, dass es 2009 zu ersten verwaltungsgerichtlichen Entscheidungen kommt. Zudem stand die DB Netz AG wegen der Überarbeitung des Anreizsystems in engem Dialog mit der BNetzA.

NEUE REKORDZAHL FÜR NETZFAHRPLAN 2009

Die DB Netz AG konnte im Berichtsjahr bei der Erstellung des Netzfahrplans 2009 eine neue Rekordzahl verzeichnen: Über 49.000 Bestellungen für Trassen im Schienenverkehr gingen bis April fristgerecht bei den Fahrplanexperten des Unternehmens ein und wurden in nur vier Monaten in ein funktionierendes, stabiles Fahrplangefüge überführt. Der erkennbare Wachstumstrend ist in erster Linie auf die Berücksichtigung von Baumaßnahmen im Fahrplan bereits bei der Trassenanmeldung zurückzuführen. Dabei wurden etwa doppelt so viele Baumaßnahmen wie im Vorjahr in den Fahrplan integriert. Die auf Basis der Kundenwünsche anschließend konstruierten Trassen bilden das Grundgerüst für den komplexen Netzfahrplan. Auftretende Konflikte, etwa aufgrund einer Doppelbelegung eines Streckenabschnitts zum gleichen Zeitintervall durch zwei Kunden, konnten nahezu vollständig und einvernehmlich in speziellen Koordinierungsvereinbarungen gelöst werden. Damit war es möglich, den vorläufigen Netzfahrplan trotz Steigerung der Anmeldungen und der hohen Zahl großer Baumaßnahmen termingerecht fertig zu stellen und wie geplant im August an die Eisenbahnverkehrsunternehmen zu versenden.

Neben den im Netzfahrplan festgelegten Trassen gibt es auch sogenannte Gelegenheitsverkehre, die häufig nur einen Verkehrstag aufweisen. Die dafür erforderlichen rund 850.000 Trassen pro Jahr werden insbesondere für den Güterverkehr mit einem Vorlauf von größtenteils weniger als 48 Stunden konstruiert.

Gegenwärtig nutzen rund 340 Eisenbahnverkehrsunternehmen die Infrastruktur der DB AG, 312 davon gehören nicht zum DB-Konzern. Die DB Netz AG übernimmt damit im europäischen Vergleich die Vorreiterrolle bei der Bahnliberalisierung.

MODERNE LEIT- UND SICHERUNGSTECHNIK FÜR MEHR EFFIZIENZ

Um die Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik voranzubringen und damit die Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit des Schienennetzes nachhaltig zu verbessern, sind im Berichtsjahr 25 neue Stellwerke beziehungsweise Stellwerkserweiterungen mit einem Investitionsvolumen von rund 400 Mio. € realisiert worden. Als weitere wichtige Meilensteine konnten gemeinsam mit den Herstellerfirmen neue technische Konzepte erfolgreich umgesetzt und zur Zulassung gebracht werden, mit deren Hilfe die Wirtschaftlichkeit künftig weiter gesteigert werden kann.

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

Risikobericht

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

CHANCEN AUS EIGENEN MASSNAHMEN ODER VERBESSERTEN MARKT- UND UMFELDBEDINGUNGEN

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

darin, absehbare Marktkonsolidierungen aus einer führenden Wettbewerbsposition aktiv gestalten zu können. Bezüglich der allgemeinen Umfeldbedingungen ist eine bessere Entwicklung des relevanten gesamtwirtschaftlichen Umfelds als bisher erwartet denkbar, aber im Geschäftsjahr 2009 wenn nur in sehr geringem Umfang zu erwarten.

WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

Zu den Risiken für die DB Netz AG zählen:

- /// **MARKTRISIKEN:** Diese ergeben sich im Wesentlichen indirekt, das heißt über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.
- /// **PREISRISIKEN:** Durch die Weitergabe von Rohstoffpreis-, Energiepreis- und Lohnsteigerungen durch unsere Lieferanten sowie durch eine hohe Binnennachfrage infolge der guten Konjunktorentwicklung besteht das Risiko des Preisanstiegs für wesentliche von der DB Netz AG nachgefragte Lieferungen und Leistungen. So ist zum Beispiel der Schienenpreis von der Stahlpreisentwicklung abhängig. Wir reagieren hierauf mit weiterentwickelten Beschaffungskonzepten.
- /// **BETRIEBSRISIKEN:** Als Infrastrukturbetreiber verfügen wir über ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir mit systematischer Wartung, dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Sicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Für wesentliche Einzelrisiken, wie den möglichen Austausch schadhafter Betonschwellen, haben wir bilanzielle Vorsorge getroffen.
- /// **PROJEKTRISIKEN:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina und eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten führen zu Projektrisiken, die entweder als eigene Projekte direkt oder durch die vernetzten Produktionsstrukturen mittelbar Auswirkungen auf uns haben. Unser Hauptaugenmerk legen wir weiterhin auf unsere Großprojekte, für die wir im Berichtsjahr weitere Analysen zur Konkretisierung möglicher Risiken durchgeführt haben. Als Konsequenzen identifizierter Risiken leiten wir operative Gegenmaßnahmen ein. Auch Kostenerhöhungen und erwartete Mehraufwendungen beziehen wir mit in unsere Planungsrechnungen ein.
- /// **FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB-Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.

- /// **UMFELDRISIKEN:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen.
- /// **INFRASTRUKTURFINANZIERUNGSBEITRÄGE DES BUNDES:** Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen. Für das Bestandsnetz haben wir mit dem Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung verhandelt, die mittelfristig die Finanzierung festschreibt. Für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist aber auch eine ausreichende Mittelverfügbarkeit für den systematischen Ausbau und die Beseitigung von Engpässen erforderlich. Zur erfolgreichen Durchführung des Investitionsprogramms sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es bereits abschließende Vereinbarungen hierfür geben konnte. Wir befinden uns hierzu in einem engen Kontakt mit dem Bund.

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

UMFASSENDES RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

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

Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht.

BEWERTUNG DER DERZEITIGEN RISIKOPOSITION

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



Nachtragsbericht

LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG FÜR DAS BESTANDSNETZ IN KRAFT GETRETEN

Im Dezember 2008 wurden die Verhandlungen mit dem Bund über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) abgeschlossen. Danach verpflichtet sich der Bund, dem DB-Konzern 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 gibt der DB-Konzern 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 hat sich der DB-Konzern im Rahmen der LuFV verpflichtet, jährlich 500 Mio. € an Eigenmitteln in das Bestandsnetz zu investieren. Verbunden mit den ebenfalls in der LuFV vereinbarten anfänglichen 1,25 Mrd. €, abnehmend auf 1 Mrd. €, DB-Konzernmitteln 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 rückwirkend zum 1. Januar 2009 in Kraft getreten.

TARIFRUNDE 2009 ABGESCHLOSSEN

Am 31. Januar 2009 wurden die Tarifverhandlungen mit der Tarifgemeinschaft (TG) aus den Gewerkschaften TRANSNET und der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) sowie mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) zur Tarifrunde 2009 im DB-Konzern abgeschlossen. Die Ergebnisse der Verhandlungen sehen Verbesserungen in der Gestaltung der Arbeits- und Ruhezeiten für Mitarbeiter im Schichtbetrieb vor. So sind unter anderem Verbesserungen beim Schichtzusatzurlaub, feste Wochenendruhen und eine Begrenzung von Dienstbeginn und -ende im Nachtzeitraum vereinbart worden. Zudem erhalten die 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 und endet am 31. Juli 2010.

INVESTITIONSMITTEL FÜR VERKEHRSINFRASTRUKTUR AUFGESTOCKT

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

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

Ausblick

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 Belastungen aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland und im Euro-Raum. 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 deren Folgen für die Wirtschaft.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

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

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2009 vorliegenden Prognosen erwarten, dass das BIP im Jahresdurchschnitt merklich unter dem Vorjahresniveau bleiben wird. Der Außenhandelsbeitrag wird sich im Vergleich zur Entwicklung im Jahr 2008 weiter verschlechtern, da der Export sein Vorjahresniveau voraussichtlich erheblich unter-

schreiten wird. Aufgrund der schwachen Auslandsnachfrage und der schwierigen Finanzierungsbedingungen werden die Anlageninvestitionen merklich sinken. Ein sich bereits Ende des Jahres 2008 abzeichnender Beschäftigungsabbau wird im Jahr 2009 spürbar werden und die Verunsicherung der Verbraucher verstärken sowie den privaten Verbrauch belasten. Insbesondere aufgrund der sinkenden Energie- und Kraftstoffpreise wird die Inflationsrate im Jahr 2009 deutlich niedriger ausfallen als im Jahr 2008.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Die zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts erwarteten volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland für das Jahr 2009 lassen für den Personen- und den Güterverkehrsmarkt keine positiven Nachfrageeffekte erkennen.

Vor diesem Hintergrund gehen wir für das Jahr 2009 von einem schrumpfenden Personenverkehrsmarkt in Deutschland und einer rückläufigen Entwicklung der Verkehrsleistung bei allen Verkehrsträgern aus.

Auch im deutschen Güterverkehrsmarkt ist für das Jahr 2009 ein Rückgang zu erwarten. Hiervon werden ebenfalls alle Verkehrsträger betroffen sein. Darüber hinaus werden infolge des anhaltenden Nachfragerückgangs und bestehender Laderaumüberkapazitäten die Wettbewerbsintensität und damit auch der Preisdruck auf die Unternehmen spürbar zunehmen. Vor dem Hintergrund schwieriger werdender Finanzierungsbedingungen ist von einem steigenden Insolvenzrisiko auszugehen.

ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Im Geschäftsjahr 2009 sind aus den Rahmenbedingungen keine wesentlichen Impulse zu erwarten. Wir werden uns auch zukünftig bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB NETZ AG

Wir werden im Geschäftsjahr 2009 unseren eingeschlagenen Weg konsequent fortsetzen. Der unternehmerische Fokus liegt auf der Verbesserung der Leistungsqualität. Wir gehen davon aus, dass wir uns mit den bereits abgeschlossenen oder in Umsetzung befindlichen Maßnahmenpaketen und Programmen im laufenden Jahr erfolgreich weiterentwickeln können. Vor dem Hintergrund der Finanzierung unseres Investitionsprogramms ist die mittelfristige Verbesserung unseres Ergebnisses unser vorrangiges wirtschaftliches Ziel. Hierfür setzen wir auch im laufenden Jahr in hohem Maße auf die Wirkung interner Maßnahmen.

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

Das Zukunftsprogramm ProNetz werden wir weiter fortführen. Das Baugeschehen wird auf hohem Niveau anhalten. Aufgrund der positiven Erfahrungen aus den Vorjahren werden wir an der korridorbezogenen Bündelung der Baustellen festhalten. Dabei stehen weiterhin die Erneuerung des Oberbaus auf den hoch belasteten Hauptstrecken und Eisenbahnknoten sowie Präventionsmaßnahmen im Vordergrund. Darüber hinaus werden wichtige technologische Neuerungen in Angriff genommen, beispielsweise bei der Erhöhung der Verfügbarkeit der Stellwerke und der Umsetzung der auf europäischer Ebene getroffenen ETCS-Vereinbarung. Aber auch Innovationen bei den Fahrplansystemen stehen auf der Agenda.

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

Bei den Umsatzerlösen wird aus gegenwärtiger Sicht und unter Berücksichtigung der aktuellen Konjunkturindikatoren für das Geschäftsjahr 2009 ein Anstieg aufgrund höherer Trassenpreise erwartet. Aufgrund der Fortsetzung der eingeleiteten Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz gehen wir von einer weiteren Ergebnisverbesserung im Geschäftsjahr 2009 aus.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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



Bilanz

AKTIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
A. Anlagevermögen	(2)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		291	321
Sachanlagen		21.106	21.127
Finanzanlagen		15	15
		21.412	21.463
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	113	111
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	591	779
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		33	27
		737	917
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	12	193
		22.161	22.573

PASSIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklage	(7)	5.830	5.778
		6.597	6.545
B. Rückstellungen	(8)	2.053	2.400
C. Verbindlichkeiten	(9)	12.606	12.626
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(10)	905	1.002
		22.161	22.573

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
Umsatzerlöse	(12)	4.113	4.005
Bestandsveränderungen	(3)	2	1
Andere aktivierte Eigenleistungen		398	414
Gesamtleistung		4.513	4.420
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	1.240	1.138
Materialaufwand	(14)	- 1.645	- 1.595
Personalaufwand	(15)	- 1.655	- 1.581
Abschreibungen	(16)	- 947	- 985
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	- 828	- 916
		678	481
Beteiligungsergebnis	(18)	29	25
Zinsergebnis	(19)	- 369	- 360
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		338	146
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(28)	- 338	- 146
Jahresergebnis		0	0

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Steuern und vor Gewinnabführung		338	146
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		947	985
Veränderung der Pensionsrückstellungen		7	6
Cashflow		1.292	1.137
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 165	- 197
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge		- 2	- 1
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		- 126	- 114
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		367	- 5
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 68	- 366
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		1.298	454
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		291	238
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 4.550	- 4.389
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		3.624	3.839
Einzahlungen aus der Aufnahme Zinsloser Darlehen des Bundes		79	72
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		- 255	- 292
Auszahlungen für den Zugang von konzerninternen Anlagen		- 42	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 853	- 532
Auszahlungen durch Gewinnübernahme durch Gesellschafter/ Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter		- 146	212
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 429	254
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		152	- 239
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten		- 16	- 140
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		- 439	87
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		6	9
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		27	18
Finanzmittelbestand am Jahresende	(21)	33	27

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens

IN MIO. €						Anschaffungs- und Her- stellungskosten
	Vortrag zum 01.01.2008	Übertragung von/an Konzerngesell- schaften ¹⁾	Zugänge ²⁾	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2008
Immaterielle Vermögensgegenstände						
Konzessionen, Rechte und ähnliche immaterielle Vermögensgegenstände	491	0	2	- 2	0	491
Sachanlagen						
1. Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken						
a) Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte	3.513	- 3	88	- 11	- 73	3.514
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	501	- 11	16	11	- 12	505
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	11.102	0	67	199	- 10	11.358
	15.116	- 14	171	199	- 95	15.377
2. Gleisanlagen, Strecken- ausrüstung und Sicherungsanlagen	13.973	6	255	184	- 89	14.329
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	0	-	-	-	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	228	2	8	6	- 5	239
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	866	- 2	14	33	- 15	896
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.199	0	546	- 420	201	2.526
	32.382	- 8	994	2	- 3	33.367
Finanzanlagen						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	-	-	-	-	29
2. Beteiligungen	0	-	-	-	-	0
	29	0	0	0	0	29
Anlagevermögen insgesamt	32.902	- 8	996	0	- 3	33.887

¹⁾ Hierin sind mit 2 Mio. € Abgänge aus der Korrektur der Immobilienneuordnung enthalten. Die konzerninternen Übertragungen betreffen im Wesentlichen Übertragungen zwischen der DB Netz AG und der DB Systel GmbH (-16,5 Mio. €), Übertragungen zwischen der DB Netz AG und der DB Energie (-11,4 Mio. €), Übertragungen zwischen der DB Netz AG und der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (-1,0 Mio. €), Übertragungen zwischen der DB Netz AG und der DB Regio AG (4,5 Mio. €), Übertragungen zwischen der DB Netz AG und der DB Schenker (4,3 Mio. €), Übertragungen zwischen der DB Netz AG und der DB Fernverkehr (1,9 Mio. €).

Abschreibungen							Buchwert	
Vortrag zum 01.01.2008	Übertragung von/an Konzerngesellschaften ¹⁾	Abschreibungen Geschäftsjahr	Außerplanmäßige Abschreibungen/Verrechnungen ²⁾	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2008	Stand am 31.12.2008	Stand am 31.12.2007
-170	0	-30	0	-	0	-200	291	321
-102	0	0	-189	0	1	-290	3.224	3.410
-218	0	-18	0	2	6	-228	277	284
-3.129	0	-163	-1	0	6	-3.287	8.071	7.973
-3.449	0	-181	-190	2	13	-3.805	11.572	11.667
-7.194	-7	-655	-2	-1	77	-7.782	6.547	6.779
0	0	0	0	0	0	0	0	
-144	-1	-15	0	0	5	-155	84	84
-468	-2	-63	0	-1	15	-519	377	398
0	0		0	0	0	0	2.526	2.199
-11.255	-10	-914	-192	0	110	-12.261	21.106	21.127
-14	-	-	-	-	-	-14	15	15
0	-	-	-	-	-	0	0	0
-14	0	0	0	0	0	-14	15	15
-11.439	-10	-944	-192	0	110	-12.475	21.412	21.463

²⁾ In den Zugängen sind mit 54 Mio. € Zugänge aus der Korrektur der Immobilienneuordnung enthalten.

³⁾ Der innerhalb der Spalte »Außerplanmäßige Abschreibungen/Verrechnungen« bei den Grundstücken erfasste Betrag von 189 Mio. € betrifft die ab dem Berichtsjahr erfolgte aktivische Absetzung der in den Vorjahren passivierten Rückstellungen für Immobilienrisiken.

Anhang

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2008

VORBEMERKUNGEN

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

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr mit Ausnahme der Ausweisänderung von Immobilienrisiken im Wesentlichen unverändert.

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

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

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

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

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

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

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten ausgewiesen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen erfolgt die Bewertung zu Standard- oder zu gleitenden Durchschnittspreisen. Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- beziehungsweise pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungswerts gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen der Umsatzerlöse berücksichtigt.

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

Analog den Pensionsrückstellungen werden weitere personalbezogene Rückstellungen nach versicherungsmathematischen Grundsätzen gemäß den Richttafeln von Prof. Dr. Klaus Heubeck gebildet. Die zu verwendenden Rechnungszinssätze betragen 6 % p. a. für Vorruhestands- und Sterbegeldrückstellungen und 5,5 % p. a. für Alterszeit- und Jubiläumrückstellungen. Die Bewertung der Rückstellungen für Haftpflichtrenten basiert auf einem Zinssatz von 5,75 % p. a. (im Vorjahr: 5 % p. a.).

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

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

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

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

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagegitter auf den Seiten 38 – 39 zu entnehmen.

Erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 3.477 Mio. € sind im Berichtsjahr von den Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 3 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände in Höhe von 3,5 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) enthalten.

Die im Vorjahr passivierten Rückstellungen für Immobilienrisiken werden entsprechend der Vorgehensweise im Konzernabschluss der DB AG ab dem Geschäftsjahr 2008 in Höhe von 189 Mio. € aktivisch vom Anlagevermögen abgesetzt.

(3) VORRÄTE

IN MIO. €	2008	2007
Hilfs- und Betriebsstoffe	102	101
Nicht abgerechnete Lieferungen und Leistungen	11	10
Insgesamt	113	111

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 111 Mio. € (im Vorjahr: 97 Mio. €) gebildet.

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

IN MIO. €	2008	davon Rest- laufzeit mehr als 1 Jahr	2007
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	238	(22)	196
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	309	(0)	512
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	(0)	0
Sonstige Vermögensgegenstände	43	(0)	71
Insgesamt	591	(22)	779

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 66 Mio. € (im Vorjahr: 71 Mio. €).

(5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Gebäudemiete ausgewiesen. Der Rückgang des Ausweispostens um 181 Mio. € steht insbesondere im Zusammenhang mit der Rückzahlung der von der DB Netz AG in Vorjahren geleisteten Vorauszahlungen an die DB Systel beziehungsweise die Rechtsvorgängerin.

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

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

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage beträgt zum Jahresende 5.830 Mio. €. Die Kapitalrücklage basiert auf dem Betrag, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat. Darüber hinaus erhöhte sich die Kapitalrücklage im Jahr 2007 aufgrund der im Konzern vorgenommenen Immobilienneuzuordnung um 760 Mio. €. Im Geschäftsjahr wurden durch vertraglich vorgesehene Korrekturen der Neuuzuordnung aufgrund neuerer Erkenntnisse weitere 52 Mio. € zugeführt. Der größte Teil entfällt auf Rückabwicklungen aus dem Aurelis-Paket.

(8) RÜCKSTELLUNGEN

IN MIO. €	2008	2007
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	179	172
Steuerrückstellungen	8	8
Sonstige Rückstellungen	1.866	2.220
Insgesamt	2.053	2.400

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr per saldo 15 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 13 Mio. €). In den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind 8 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) aus Entgeltumwandlung (Deferred Compensation) enthalten.

Weitere 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) wurden im Rahmen von Personalübergängen auf andere Konzerngesellschaften übertragen.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

IN MIO. €	2008	2007
Verpflichtungen im Personalbereich	251	269
Restrukturierungsmaßnahmen	38	78
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	41	30
Unterlassene Instandhaltungen	64	68
Rückzahlungsverpflichtungen	262	295
Risikovorsorge für Projekte	239	232
Rücktrittsrisiko	421	425
Immobilienrisiken	0	207
Zinsverpflichtungen	200	167
Übrige Risiken	350	449
Insgesamt	1.866	2.220

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Arbeitsmehrlösungen, Jubiläumszuwendungen, Tantiemen sowie Vorruhestandsverpflichtungen.

Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen sowie besitzstandswahrende Zulagen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Geschäftsjahr wurden diese mit 15 Mio. € (im Vorjahr: 38 Mio. €) in Anspruch genommen. Aufgrund der tarifvertraglich bedingten Entgeltsteigerung, die teilweise auf die Zulagen angerechnet wird, wurde die Rückstellung im Berichtsjahr auf 38 Mio. € verringert.

Die Risikovorsorge für Projekte betrifft Projektrisiken und möglicherweise verlorene Planungskosten.

Die in den Vorjahren gebildete Rückstellung für Immobilienrisiken wurde mit 18 Mio. € in Anspruch genommen. Der verbleibende Betrag in Höhe von 189 Mio. € wird ab dem Geschäftsjahr 2008 aktivisch vom Anlagevermögen abgesetzt.

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

(9) VERBINDLICHKEITEN

IN MIO. €	2008	davon mit Restlaufzeit			2007
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	4.639	443	1.575	2.621	4.816
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.040	240	0	800	1.056
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	5	3	0	2	7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	446	443	2	1	396
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	6.180	2.613	544	3.023	6.187
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	4	0	0	3
Sonstige Verbindlichkeiten	292	292	0	0	161
davon aus Steuern	(10)	(10)	(0)	(0)	(10)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Insgesamt	12.606	4.038	2.121	6.447	12.626
davon zinspflichtig	(6.350)				(6.627)

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber der DB AG von 4.936 Mio. € (im Vorjahr: 5.366 Mio. €) enthalten. Davon haben 3.567 Mio. € (im Vorjahr: 4.889 Mio. €) eine Restlaufzeit von über einem Jahr.

Weitere kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG bestehen in Höhe von 1.027 Mio. € (im Vorjahr: 695 Mio. €). Hierin ist eine Verbindlichkeit aus dem Cashpooling von 614 Mio. € (im Vorjahr: 462 Mio. €) enthalten und die Gewinnabführungsverpflichtung von 338 Mio. € (im Vorjahr: 146 Mio. €).

Im Bereich der Lieferungen und Leistungen wurden kurzfristige Forderungen gegen die DB AG in Höhe von 19 Mio. € mit kurzfristigen Verbindlichkeiten in Höhe von 40 Mio. € saldiert und unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen ausgewiesen. Im Vorjahr wurden kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 8 Mio. € mit kurzfristigen Forderungen von 197 Mio. € gegen die DB AG saldiert und in den Forderungen gegen verbundene Unternehmen ausgewiesen.

Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sowie die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen ausschließlich Lieferungen und Leistungen.

(10) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten bezieht sich im Wesentlichen (762 Mio. €) auf die im Jahr 1999 beziehungsweise 2004 erworbenen Rückzahlungsforderungen des Bundes aus Zinslosen Darlehen. Der Posten wird in Anlehnung an die Nutzungsdauer der geförderten Anlagen aufgelöst.

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

(11) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

IN MIO. €	2008	2007
Bestellobligo für Investitionen	2.743	2.348
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	435	330
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(423)	(295)
Insgesamt	3.178	2.678

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

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

IN MIO. €	2008	2007
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	78	90
fällig 1 bis 5 Jahre	187	90
fällig über 5 Jahre	170	150
Insgesamt	435	330

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(12) UMSATZERLÖSE

IN MIO. €	2008	2007
Erlöse aus Trassenentgelten	3.883	3.792
Erlöse aus örtlicher Infrastruktur	229	212
Sonstige Umsatzerlöse	1	1
Insgesamt	4.113	4.005

Die Erlöse wurden weit überwiegend im Inland erzielt.

(13) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

IN MIO. €	2008	2007
Materialverkäufe	123	101
Leistungen für Dritte	164	148
Mieten und Pachten	130	161
Erstattung von Aufwendungen an Anlagen Dritter	91	59
Erträge im Zusammenhang mit dem Anlagevermögen (im Wesentlichen Erträge aus Zuwendungen der öffentlichen Hand)	165	142
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	150	123
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	114	77
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	7	8
Ausgleichszahlungen nach EWG-VO Nr. 1192/69	74	76
Übrige sonstige betriebliche Erträge	222	243
Insgesamt	1.240	1.138
davon periodenfremd	(271)	(208)

(14) MATERIALAUFWAND

IN MIO. €	2008	2007
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe	131	121
Aufwendungen für bezogene Leistungen	332	415
Aufwendungen für Instandhaltungen	1.182	1.059
Insgesamt	1.645	1.595

Die für selbst erstellte Anlagen bezogenen Lieferungen und Leistungen sind im Materialaufwand erfasst. Die Aktivierung im Anlagevermögen erfolgt über andere aktivierte Eigenleistungen. Der Rückgang der Aufwendungen für bezogene Leistungen bei einer gleichzeitigen Zunahme der Aufwendungen für Instandhaltung ist dabei insbesondere auf eine geänderte Kontenzuordnung ab dem Berichtsjahr zurückzuführen.

(15) PERSONALAUFWAND

IN MIO. €	2008	2007
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	958	922
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	384	359
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	25	30
Gesamt	1.367	1.311
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	203	192
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	85	78
Gesamt	288	270
davon für Altersversorgung	(19)	(17)
Insgesamt	1.655	1.581

In den Löhnen und Gehältern werden in Höhe von 2,1 Mio. € (im Vorjahr: 2,1 Mio. €) für Mitarbeiter übernommene Lohn- und Kirchensteuer ausgewiesen. Die im Geschäftsjahr 2008 gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen von 15 Mio. € (im Vorjahr: 38 Mio. €) sind gegen die Rückstellungen verrechnet worden.

(16) ABSCHREIBUNGEN

IN MIO. €	2008	2007
Planmäßige Abschreibungen	944	980
Außerplanmäßige Abschreibungen	3	5
Insgesamt	947	985

(17) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

IN MIO. €	2008	2007
Mieten und Pachten	128	141
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten inklusive Programmierung und Systemanalyse	74	81
Konzern-/Managementumlagen	8	89
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	24	9
Aufwendungen aus der Zuführung zu Rückstellungen für Projektrisiken	6	7
Zuschüsse zu Anlagen Dritter	82	68
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	8	3
Beratung, Servicefunktionen, Dienstleistungen	243	213
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	255	305
Insgesamt	828	916
davon periodenfremd	(24)	(9)

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind »Sonstige Steuern« in Höhe von 4,7 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 8,8 Mio. €). Die Verringerung der Konzern- und Managementumlage ergibt sich aus einer Neustrukturierung der Konzernumlage.

(18) BETEILIGUNGSERGEBNIS

IN MIO. €	2008	2007
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	29	25
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0	0
Insgesamt	29	25

(19) ZINSERGEBNIS

IN MIO. €	2008	2007
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	11	3
davon aus verbundenen Unternehmen	(7)	(0)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 380	- 363
davon an verbundene Unternehmen	(- 272)	(- 270)
Insgesamt	- 369	- 360

(20) ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

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

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

(21) FINANZMITTELBESTAND

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

In den Finanzmittelbestand wurden definitionsgemäß nicht einbezogen die Verbindlichkeit gegenüber der DBAG aus dem Cashpooling in Höhe von 614 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 1.040 Mio. €.

SONSTIGE ANGABEN**(22) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG**

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

(23) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

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

Entsprechend der Befreiungsregelung des § 291 HGB wird kein Teilkonzernabschluss erstellt.

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

(24) ANTEILSBESITZ

Die Aufstellung über den Anteilsbesitz (§ 285 Nr. 11 HGB) ist als Anlage zum Anhang beigefügt.

(25) BESCHÄFTIGTE

umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte	2008		2007	
	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	24.165	23.769	25.016	24.497
Zugewiesene Beamte	11.404	11.131	11.816	11.561
Zwischensumme	35.569	34.900	36.832	36.058
Auszubildende	1.042	1.173	1.056	1.207
Insgesamt	36.611	36.073	37.888	37.265

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

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

(26) MITGLIEDER UND GESAMTBZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2008 an:

Dr. Volker Kefer

Vorsitzender des Vorstands
Erlangen

-
- a) DB Bahnbau GmbH (Vorsitz)¹⁾
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH (Vorsitz)¹⁾

Dagmar Haase

Ressort Vertrieb,
Bad Homburg

-
- b) Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße mbH (DUSS) (Vorsitz)¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G. (Beirat)

Berthold Huber

Ressort Personal,
Weilheim
– seit 1. Mai 2008 –

-
- a) DB Fahrwegdienste GmbH (Vorsitz)

Oliver Kraft

Ressort Produktion
Bad Homburg

-
- a) DB Bahnbau GmbH¹⁾
DB ProjektBau GmbH
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH¹⁾

Karl-Heinz Stroh

Ressort Personal,
München
– bis 29. Februar 2008 –

-
- a) DB Station & Service AG
DB Services Südost GmbH
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Harald Stumpf

Ressort Finanzen und Controlling,
Ober-Mörlen

-
- a) DB Station & Service AG
DB Bahnbau GmbH¹⁾
DB Energie GmbH
DB Fahrwegdienste GmbH¹⁾
DB ProjektBau GmbH
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH¹⁾
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße mbH (DUSS)¹⁾

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Mobility Logistics AG,
Berlin

- a) 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)

Alois Weis*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
– seit 13. August 2008 –,
Gewerkschaftssekretär der TRANSNET Gewerkschaft,
Hösbach

Regina Rusch-Ziemba*

Stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats,
Stellv. Vorsitzende der TRANSNET Gewerkschaft,
Hamburg
– bis 15. Mai 2008 –

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

Heinrich Biesel*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Hannover

Christian Bormann*

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

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

Siegfried Danninger*

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

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

Dr. Alexander Groß

Abteilungsleiter Wirtschaftspolitik im Bundes-
ministerium für Wirtschaft und Technologie,
Berlin
– seit 26. November 2008 –

Dr. Alexander Hedderich

Leiter Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Peter Henke*

Angestellter der DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH,
Düsseldorf
– vom 24. Juni bis zum 31. Juli 2008 –

Martin Herion*

Gewerkschaftssekretär der TRANSNET Gewerkschaft,
Ulm
– seit 12. September 2008 –

- a) Sparda-Bank Baden-Württemberg eG

Jochen Homann

Abteilungsleiter im Bundesministerium für
Wirtschaft und Technologie,
Bonn
– bis 25. November 2008 –

Thomas Kohl

Abteilungsleiter EW im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Bonn

Ilona Lange*

Angestellte der DB Netz AG,
Bad Homburg

Ingulf Leuschel

Konzernbevollmächtigter für das Land Berlin
der Deutschen Bahn AG,
Ahrensburg

Dr. Richard Lutz

Leiter Konzerncontrolling der
DB Mobility Logistics AG,
Hönow

Ralf Lutzke*

Bereichsleiter Politik und Internationales
der TRANSNET Gewerkschaft,
Berlin
– bis 31. Januar 2009 –

Peter Mießen

Abteilungsleiter II im Bundesministerium
der Finanzen,
Glienicke

—
a) Euler Hermes Kreditversicherungs-AG

Marianne Motherby

Leiterin Recht der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Jürgen Niemann

Mitglied des Vorstands der DB Station&Service AG,
Berlin

Petra Orschekowski*

Betriebsratsvorsitzende des Wahlbetriebs N.I 1
der DB Netz AG,
Mainz

Elmar Remmert*

Angestellter der DB Netz AG,
Hagen
– seit 12. Januar 2009 –

Volker Thürk*

Angestellter der DB Netz AG,
Celle
– bis 31. Dezember 2008 –

Dr. André Zeug

Vorsitzender des Vorstands der
DB Station&Service AG,
Berlin
– seit 21. Februar 2008 –

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Rainer Zimmermann*

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

—
* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ Konzerninternes Mandat

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

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

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats:

IN T€	2008	2007
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	59	67

Die Bezüge von vier Vorstandsmitgliedern werden im Rahmen von Managementverträgen durch die DB AG in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Somit entfallen die Angaben nach § 285 Nr. 9 HGB.

Ein Mitglied des Vorstands erhält seine Bezüge von der DB Netz AG. Für die Angabe dieser Bezüge wird von der Schutzklausel des § 286 Abs. 4 HGB Gebrauch gemacht.

(27) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

(28) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

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

Frankfurt am Main, den 2. März 2009

DB Netz AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 2. März 2009

PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler
Wirtschaftsprüfer

ppa. Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital, durchgerechnet in %	Umsatz 2008 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2008
DB Bahnbau GmbH, Berlin	100,0	145	935
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	100,0	61	528
Deutsche Bahn Gleisbau GmbH, Duisburg	100,0	99	453
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin	100,0	187	1.195
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	75,0	37	478
Ibb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH, Dresden	100,0	53	234



DR. RÜDIGER GRUBE
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sitzungen des Aufsichtsrats

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

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

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

Arbeitsschwerpunkte

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 1. April 2008 den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2007 zur Kenntnis genommen.

Aufgrund der Unsicherheiten bei den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 1. Dezember 2008 den gegenwärtigen Stand der Budgetplanung 2009 und der Mittelfristplanung 2010 bis 2013 zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat bittet um Vorlage der endgültigen Planung, sobald die Erkenntnisse des ersten Quartals 2009 ausgewertet und entsprechend berücksichtigt sind.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2008 intensiv mit der strategischen Neuausrichtung sowie dem Maßnahmenplan zur Umsetzung der mittelfristigen Strategie der DB Netz AG. Er ließ sich über die weiteren Ergebnisse sowie Erfolge aus ProNetz umfangreich informieren. Ferner beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit der Qualität des Netzes und der Pünktlichkeitsentwicklung im Personen- und Güterverkehr, mit den Bedarfsplaninvestitionen sowie mit dem aktuellen Stand von Regulierungsthemen.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG zum 31. Dezember 2008 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Aktiengesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk 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 wurde in der Bilanzsitzung am 27. Mai 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 sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2008 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2008 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

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

Herr Alois Weis, der dem Aufsichtsrat seit dem 22. September 2005 als Vertreter der Arbeitnehmerseite angehört, wurde im schriftlichen Verfahren am 13. August 2008 zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie zum Mitglied des Präsidiums gewählt. Herr Alois Weis folgt Frau Regina Rusch-Ziemba als stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats nach, die ihr Aufsichtsratsmandat zum 15. Mai 2008 niedergelegt hat.

Herr Peter Henke wurde per Gerichtsbeschluss vom 26. Juni 2008 als Nachfolger für Frau Regina Rusch-Ziemba, die ihr Aufsichtsratsmandat zum 15. Mai 2008 niedergelegt hat, als Vertreter der Arbeitnehmerseite in den Aufsichtsrat bestellt.

Für Herrn Peter Henke, der sein Aufsichtsratsmandat zum 31. Juli 2008 niedergelegt hat, wurde als Nachfolger Herr Martin Herion per Gerichtsbeschluss vom 12. September 2008 als Vertreter der Arbeitnehmerseite in den Aufsichtsrat bestellt.

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 26. November 2008 wurde Herr Dr. Alexander Groß mit sofortiger Wirkung als Nachfolger von Herrn Staatssekretär Jochen Homann, der sein Mandat zum 25. November 2008 niedergelegt hat, als Vertreter der Anteilseignerseite in den Aufsichtsrat bestellt.

Herr Elmar Remmert wurde per Gerichtsbeschluss vom 12. Januar 2009 als Nachfolger für Herrn Volker Thürk, der zum 31. Dezember 2008 sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt hat, als Vertreter der Arbeitnehmerseite in den Aufsichtsrat bestellt.

Herr Hans-Georg Klecker wurde per Gerichtsbeschluss vom 23. Februar 2009 als Nachfolger für Herrn Rolf Lutzke, der sein Aufsichtsratsmandat zum 31. Januar 2009 niedergelegt hat, als Vertreter der Arbeitnehmerseite in den Aufsichtsrat bestellt.

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 18. Mai 2009 wurde Herr Dr. Rüdiger Grube mit sofortiger Wirkung als Nachfolger von Herrn Dr. Hartmut Mehdorn, der sein Mandat zum 30. April 2009 niedergelegt hat, als Vertreter der Anteilseignerseite in den Aufsichtsrat bestellt.

Herr Dr. Rüdiger Grube wurde am 27. Mai 2009 zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie zum Mitglied des Präsidiums gewählt. Herr Dr. Rüdiger Grube folgt Herrn Dr. Hartmut Mehdorn als Vorsitzender des Aufsichtsrats nach, der sein Aufsichtsratsmandat zum 30. April 2009 niedergelegt hat.

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

Herr Karl-Heinz Stroh legte mit Wirkung zum 29. Februar 2008 sein Mandat als Mitglied des Vorstands der DB Netz AG für das Ressort »Personal« nieder. Die kommissarische Leitung des Ressorts »Personal« wurde Herrn Dr. Volker Kefer in Personalunion zu seiner derzeitigen Tätigkeit als Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG bis zur Bestellung eines Nachfolgers übertragen.

Als Nachfolger für Herrn Karl-Heinz Stroh wurde Herr Berthold Huber für die Zeit vom 1. Mai 2008 bis 30. April 2013 zum Mitglied des Vorstands der DB Netz AG für das Ressort »Personal« im schriftlichen Umlaufverfahren am 26. März 2008 bestellt.

Herr Oliver Kraft wurde für die Zeit vom 1. Februar 2009 bis zum 31. Januar 2014 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Netz AG für das Ressort »Produktion« bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2008.

Frankfurt am Main, im Mai 2009

Für den Aufsichtsrat



Dr. Rüdiger Grube
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG

BILDÜBERSICHT



TITEL

Die 232 m lange »Brücke über die Weser« der Freien Hansestadt Bremen wurde 2001 fertig gestellt. Die größte Stützweite beträgt 90 m.



SEITE 15

Schienen werden regelmäßig feingeschliffen, denn auf glattem Stahl rollen die Räder leiser. Hier messen DB-Ingenieure die geschliffene Schiene nach.



SEITE 28

Verwirrend schön: die Komplexität des Bahnalltags mit Signalen und Schienen, Zügen und Oberleitungen, eingefangen bei Abendstimmung am Knotenpunkt Frankfurt Hauptbahnhof.



SEITE 33

Ein Blick auf die Gleisanlage. Hier ist die mit dem deutschen Brückenbaupreis ausgezeichnete Humboldthafenbrücke am Berliner Hauptbahnhof zu sehen.

IMPRESSUM

DB NETZ AG

Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main
www.dnnetze.com

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

Der Geschäftsbericht sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar:
www.deutschebahn.com/ir
www.deutschebahn.com/presse

REDAKTION

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Telefon: 030 297-61676
Telefax: 030 297-61983
E-Mail: ir@deutschebahn.com
Internet:
www.deutschebahn.com/ir

BERATUNG UND PRODUKTIONS-KOORDINATION

Mentor Werbeberatung,
Kelkheim

GESTALTUNG

Studio Delhi
Konzept und Design,
Mainz

DTP

apu art&publishing frankfurt,
Frankfurt am Main

LITHOGRAFIE

Koch Lichtsatz und Scan,
Wiesbaden

DRUCK

ColorDruck Leimen,
Leimen

LEKTORAT

AdverTEXT,
Düsseldorf

FOTOGRAFIE UND BERATUNG

Max Lautenschläger,
Berlin

BILDNACHWEIS

Max Lautenschläger (Titel, S. 2)
Stefan Warter (S. 15)
Heiner Müller-Elsner (S. 28)
Christian Bedeschinski (S. 33)
Matthias Lüdecke (S. 57)



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

www.deutschebahn.com/netz
www.dbnetze.com