



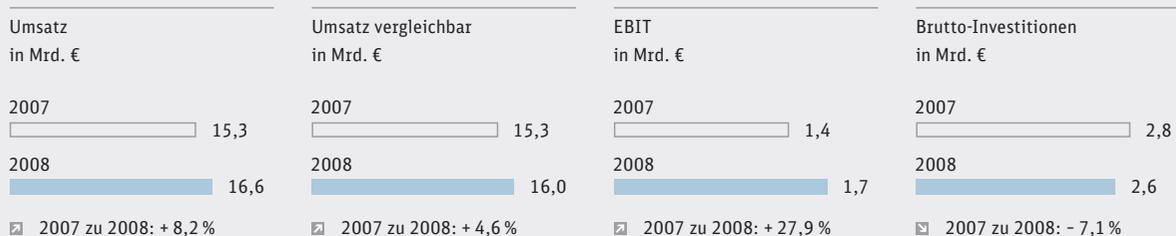
Deutsche Bahn

Zwischenbericht

Januar – Juni 2008

- Positive Entwicklung der Aktivitäten im Schienenverkehr und im internationalen Speditions- und Logistikgeschäft
- Umsatzanstieg um 8,2% auf 16,6 Mrd. € (auf vergleichbarer Basis: +4,6%)
- Weiterer deutlicher EBIT-Zuwachs um 377 Mio. € auf 1.729 Mio. €
- Brutto-Investitionen mit 2,6 Mrd. € auf anhaltend hohem Niveau
- Ausblick für das Geschäftsjahr 2008 in Bezug auf die wesentlichen Kennzahlen bestätigt

ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2008



Wesentliche Leistungskennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
Umsatz	16.597	15.334	+ 1.263	+ 8,2
Umsatz vergleichbar	16.033	15.332	+ 701	+ 4,6
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.303	911	+ 392	+ 43,0
EBITDA	3.075	2.660	+ 415	+ 15,6
EBITDA vor Sondereffekten	2.763	2.635	+ 128	+ 4,9
EBIT	1.729	1.352	+ 377	+ 27,9
EBIT vor Sondereffekten	1.417	1.327	+ 90	+ 6,8
Brutto-Investitionen	2.633	2.834	- 201	- 7,1
Netto-Investitionen ¹⁾	1.337	1.279	+ 58	+ 4,5
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.609	1.689	- 80	- 4,7
Bilanzsumme per 30. 06./31. 12.	49.716	48.529	+ 1.187	+ 2,4
Eigenkapital per 30. 06./31. 12.	11.996	10.953	+ 1.043	+ 9,5
Netto-Finanzschulden per 30. 06./31. 12.	16.184	16.513	- 329	- 2,0
Capital Employed	28.249	28.850	- 601	- 2,1
ROCE in %	10,0	9,2	-	-
Mitarbeiter ²⁾ per 30. 06./31. 12.	240.709	230.895	+ 9.814	+ 4,3
Rating Moody's/Standard & Poor's	Aa1/AA	Aa1/AA	-	-

Wesentliche Leistungskennzahlen	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
Personenverkehr - Schiene				
Reisende in Mio.	941	913	+ 28	+ 3,1
Verkehrsleistung in Mio. Pkm ³⁾	37.380	36.717	+ 663	+ 1,8
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	343	345	- 2	- 0,6
Personenverkehr - Bus				
Reisende in Mio.	397	396	+ 1	+ 0,3
Verkehrsleistung in Mio. Pkm ³⁾	4.699	4.613	+ 86	+ 1,9
Güterverkehr - Schiene				
Beförderte Güter in Mio. t	197	156	+ 41	+ 26,3
Verkehrsleistung in Mio. tkm ⁵⁾	59.260	49.932	+ 9.328	+ 18,7
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	123	103	+ 20	+ 19,4
Infrastruktur				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm ⁴⁾	521	521	-	-
davon konzernexterne Bahnen	(79)	(71)	(+ 8)	(+ 11,3)

¹⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten
²⁾ In Vollzeitpersonen, d.h. Teilzeitkräfte werden anteilig eingerechnet
³⁾ Personenkilometer: Produkt aus der Anzahl der Reisenden und der mittleren Reiseweite

⁴⁾ Trassenkilometer: zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge
⁵⁾ Tonnenkilometer: Produkt aus der Menge der beförderten Güter und der mittleren Transportweite

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

noch nie sind so viele Menschen in Deutschland mit der Bahn gefahren wie in den ersten sechs Monaten dieses Jahres. Und noch nie wurden so viele Güter auf der Schiene transportiert. Wir gehören schon heute zu den weltweit führenden Mobilitäts- und Logistikunternehmen.

Der DB-Konzern kann auch deshalb nach dem ersten Halbjahr 2008 erneut eine sehr erfolgreiche Zwischenbilanz ziehen. Sowohl Umsatz als auch Gewinn liegen deutlich über den entsprechenden Vorjahreszahlen. Zu diesem exzellenten Ergebnis haben die Aktivitäten der DB Mobility Logistics AG maßgeblich beigetragen. Aber auch die Infrastruktur-Geschäftsfelder der DB AG konnten ihren Umsatz im Vergleich zum Vorjahr deutlich steigern.

Diese positive Entwicklung ist angesichts der aktuellen Rahmenbedingungen keineswegs selbstverständlich. Insbesondere die Situation an den Energiemärkten belastet auch den DB-Konzern als größten Energiekonsumenten in Deutschland. Im Wettbewerb der Verkehrsträger kommt uns allerdings heute mehr denn je die hohe Energieeffizienz der Schiene zugute.

Energie sparen und das Klima schonen: Mit diesem Ziel haben wir unser aktuelles Klimaschutzprogramm über das Bahngeschäft hinaus auf den gesamten Konzern ausgedehnt. Bis 2020 sollen unsere spezifischen CO₂-Emissionen weltweit um weitere 20 Prozent gegenüber dem Niveau des Jahres 2006 reduziert werden.

Die positive Entwicklung im ersten Halbjahr 2008 bestätigt erneut: unser Unternehmen ist gut gerüstet für die Zukunft. Unsere Strategie geht auf. Wir haben eine weltweite Präsenz im Logistikgeschäft aufgebaut und sind dabei hervorragend im Herzen Europas positioniert. Unsere Kompetenz bei der effizienten Verknüpfung von Mobilitäts- und Logistikketten ist international gefragt. Unser Ansatz, Verkehrsnetze zu optimieren, zu erweitern und zu vertiefen ist erfolgreich. Die Teilprivatisierung des DB-Konzerns in Form des Börsengangs der DB Mobility Logistics AG soll noch in diesem Herbst stattfinden. Sie schafft die Voraussetzung für die Fortsetzung dieser Erfolgsgeschichte.

Ihr



Hartmut Mehdorn
Vorsitzender des Vorstands
der Deutschen Bahn AG



HARTMUT MEHDORN
Vorsitzender des Vorstands
der Deutschen Bahn AG

1 VORWORT DES
VORSTANDSVORSITZENDEN

2 WESENTLICHE EREIGNISSE

3 ZWISCHENLAGEBERICHT
3 Überblick
5 Wirtschaftliches Umfeld
5 Entwicklungen auf
den relevanten Märkten
8 Geschäftsentwicklung
13 Entwicklung der Geschäftsfelder
21 Finanz- und Vermögenslage
24 Mitarbeiter
24 Weitere Informationen
26 Risikomanagement
27 Ausblick

29 KONZERNZWISCHEN-
ABSCHLUSS (UNGEPRÜFT)
29 Konzern-Gewinn- und
Verlustrechnung
30 Konzern-Bilanz
32 Konzern-Kapitalflussrechnung
33 Konzern-Eigenkapitalspiegel
34 Segmentinformation nach
Geschäftssegmenten
36 Erläuterungen zum
Konzernzwischenabschluss

44 KONTAKTINFORMATIONEN
FINANZTERMINE

WESENTLICHE EREIGNISSE

ÜBERNAHMEN VON TRANSFESA UND LAING RAIL ABGESCHLOSSEN

Nach der erfolgten Zustimmung der EU-Kommission haben wir die Mehrheit der Anteile an dem spanischen Unternehmen Transportes Ferroviarios Especiales S.A. (Transfesa) übernommen. Auch den Erwerb der Anteile am britischen Unternehmen Laing Rail Ltd. konnten wir erfolgreich abschließen.

ATTRAKTIVE ANGEBOTE ZUR FUSSBALL-EM

Im Rahmen der Fußball-Europameisterschaft 2008 hat unser Personenverkehr wiederum seine Leistungsfähigkeit gezeigt und die Fans schnell, bequem und umweltfreundlich zu den Spielorten gebracht. Wegen der starken Nachfrage wurden im Fernverkehr 37 zusätzliche Züge eingesetzt. Die Gültigkeit der Fan BahnCard 25 verlängerte sich mit jedem Sieg der deutschen Nationalmannschaft um einen Monat und läuft somit bis zum 30. November 2008.

ÜBER EINE MILLION FAHRGÄSTE IM HOCHGESCHWINDIGKEITSVERKEHR ZWISCHEN DEUTSCHLAND UND FRANKREICH

Der deutsch-französische Hochgeschwindigkeitsverkehr mit ICE und TGV ist auf Erfolgskurs. Knapp ein Jahr nach der Betriebsaufnahme wurde bereits der einmillionste Fahrgast begrüßt. Durchschnittlich nutzen täglich mehr als 3.300 Reisende die Züge.

ÜBER 100 MILLIONEN CITYTICKETS AUSGESTELLT

Seit der Einführung im Jahr 2003 wurden mittlerweile über 100 Millionen CityTickets ausgestellt. Damit können BahnCard-Kunden im Anschluss an ihre Bahnreise in 109 Städten die Fahrt mit dem öffentlichen Nahverkehr ohne Zusatzkosten fortsetzen.

ERFOLGREICHE MESSELOGISTIK FÜR DIE DRUPA

Die weltweit größte Fachmesse der grafischen Industrie, die drupa in Düsseldorf, verzeichnete in diesem Jahr mit 170.000 Quadratmetern Ausstellungsfläche einen Rekord. Die Logistik übernahmen unsere Messeexperten von DB Schenker und betreuten dabei mehr als 400 Kunden.

DB SCHENKER WEITET ANGEBOTE IM EUROPÄISCHEN SCHIENENGÜTERVERKEHR AUS

Für die steigende Nachfrage nach schienengebundenen Logistikdienstleistungen haben wir mit DB Schenker Railog ein Angebot für bahnaffine Logistik geschaffen. Kunden können damit europaweit die Schiene noch besser in ihre Planung und Prozesssteuerung einbinden und so ihre ökonomischen und ökologischen Vorteile nutzen.

BUSSE DES DB-KONZERNS BEKENNEN FARBE

Unsere Busse sind zukünftig ebenfalls im typischen DB-Rot des Regionalverkehrs unterwegs. Mit diesem einheitlichen Erscheinungsbild unterstreichen wir die Stärke des DB-Konzerns im Verbund von Bus und Schiene.

ZWISCHENLAGEBERICHT

Überblick

ANHALTEND POSITIVE ENTWICKLUNG IM ERSTEN HALBJAHR 2008

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
Umsatz	16.597	15.334	+ 1.263	+ 8,2
Umsatz - vergleichbar	16.033	15.332	+ 701	+ 4,6
EBIT	1.729	1.352	+ 377	+ 27,9
EBIT vor Sondereffekten	1.417	1.327	+ 90	+ 6,8
Ergebnis	915	868	+ 47	+ 5,4

Im ersten Halbjahr 2008 konnte der DB-Konzern die sehr erfreuliche Entwicklung des Geschäftsjahres 2007 weiter fortsetzen.

Positiv geprägt wurde das erste Halbjahr 2008 durch umfassende Produkt- und Serviceverbesserungen, weiteres organisches Wachstum, die Realisierung weiterer Effizienzfortschritte sowie durch die getätigten Akquisitionen. Hier machten sich insbesondere die Effekte aus der erstmaligen Einbeziehung von EWS, Spain-Tir, Transfesa und DB Regio UK bemerkbar. Die Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld haben sich im ersten Halbjahr 2008 im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum zwar abgeschwächt, blieben aber insgesamt positiv.

Darüber hinaus war die Entwicklung im ersten Halbjahr 2008 wie auch schon das Geschäftsjahr 2007 durch Sondereffekte beeinflusst. Hierzu zählte unter anderem der Verkauf unserer Anteile an Arcor.

KONZERNPORTFOLIO WEITER FOKUSSIERT

Auch im ersten Halbjahr 2008 ist es uns gelungen, das Konzernportfolio weiter zu optimieren. Zu den wesentlichen Transaktionen gehören:

- **AKQUISITION DER TRANSFESA:** Im Juli 2007 wurde der Kaufvertrag zum Erwerb des Mehrheitsanteils in Höhe von 55,1% an der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales S.A. (Transfesa), Madrid, Spanien, unterzeichnet. Der Kaufpreis betrug 135 Mio. €. Nach der Zustimmung der EU-Kommission konnte die Transaktion im April 2008 abgeschlossen werden. Transfesa ist ein international agierender Transport- und Logistikdienstleister, der sich auf Schienen- und Straßentransporte in den Segmenten Automotive, Schüttgut und General Cargo spezialisiert hat. Aufgrund seiner vielseitigen Präsenz im iberischen Wirtschaftsraum und als Betreiber von Umachsanlagen eröffnet uns Transfesa einen idealen Zugang nach Spanien und Portugal. Damit wollen wir unsere Position als führendes Schienengüterverkehrsunternehmen in Europa ausbauen und einen wesentlichen Beitrag zur Optimierung des Güterverkehrs von und nach Südwesteuropa leisten können.

- **AKQUISITION DER LAING RAIL:** Im Januar 2008 wurde der Kaufvertrag zum Erwerb von sämtlichen Anteilen an dem britischen Eisenbahnunternehmen Laing Rail Ltd., London, UK (jetzt: DB Regio UK Ltd., London, UK) geschlossen. Der Kaufpreis betrug 67 Mio. €. Im März erfolgte der Abschluss der Transaktion. Dieser Erwerb umfasst neben der Laing Rail Ltd. deren 100-prozentige Beteiligung an der Chiltern Railway Company Ltd. (Chiltern) sowie die 50-prozentigen Beteiligungen an den beiden Joint Ventures London Overground Rail Operations Ltd. (LOROL) und Wrexham, Shropshire and Marylebone Railway Company Ltd. (WSMR). Chiltern betreibt vor allem Pendelverkehre zwischen London und Birmingham beziehungsweise Aylesbury.
- **VERKAUF VON ARCOR:** Im Mai 2008 wurde der Vertrag zum Verkauf unserer Anteile an der Arcor AG & Co. KG und der Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft an die Mannesmann GmbH & Co. Beteiligungs-KG geschlossen.

ÄNDERUNGEN IN DER KONZERNSTRUKTUR

Mit den Beschlüssen von Bundesregierung und Bundestag zur Teilprivatisierung der Deutschen Bahn AG (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 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 würden. Diese hält auch weiterhin 100 % der Anteile der DB-Konzerngesellschaften in den Geschäftsfeldern DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie.

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

Am 2. Juni 2008 sind die entsprechenden Übertragungen von Beteiligungen und Konzernfunktionen von der DB AG auf die DB ML AG rückwirkend zum 1. Januar 2008 in Kraft getreten.

ANPASSUNGEN DER GESCHÄFTSFELDBEZEICHNUNGEN

Im Dezember 2007 hat der DB-Konzern eine neue Markenarchitektur eingeführt (siehe Geschäftsbericht 2007, Seite 48 f.). In Übereinstimmung mit deren Grundsätzen haben wir nun auch Anpassungen bei den Geschäftsfeldbezeichnungen vorgenommen. Als Klammer steht nun die Ressortmarke den Geschäftsfeldbezeichnungen voran. So heißt zum Beispiel das Geschäftsfeld Fernverkehr zukünftig DB Bahn Fernverkehr.

Wirtschaftliches Umfeld

Die Weltkonjunktur hat sich im Verlauf des ersten Halbjahrs 2008 infolge der US-Immobilienkrise, der internationalen Finanzmarktkrise sowie steigender Rohstoffpreise abgekühlt. Insgesamt entwickelte sich das Wachstum in den verschiedenen Weltregionen deutlich unterschiedlich, nachdem es in den Vorjahren noch auf breiter regionaler Basis aufwärtsgegangen war. So befindet sich die wirtschaftliche Entwicklung in den USA trotz Senkung des Leitzinses im Abschwung, während sich die Entwicklung im asiatischen Raum nur leicht abgeschwächt hat.

Im Euro-Raum hielt die positive Entwicklung im ersten Halbjahr 2008 zwar an, die Dynamik verlor aber auch hier infolge der Belastungen einer sich abgekühlten Weltwirtschaft, des kräftigen Ölpreisanstiegs und des starken Euros an Schwung. Während der Konsum nur verhalten zulegte, expandierten die Investitionen weiterhin kräftig. Dabei verlief die konjunkturelle Entwicklung in den einzelnen Ländern unterschiedlich – am dynamischsten war sie weiterhin in den neuen EU-Ländern.

In Deutschland lag das Wachstumstempo des Bruttoinlandsprodukts zu Jahresbeginn 2008 über dem Durchschnitt des Euro-Raums. Das relevante Umfeld für den Güterverkehr war weiter positiv, wenn auch abgeschwächt. Wesentliche positive Faktoren waren dabei die weiterhin lebhaftere Investitionstätigkeit, eine deutliche Aufstockung der Lagerbestände sowie ein sich trotz des eingetrübten Umfelds robust zeigender Außenhandel. Dämpfend wirkten das geringere Wachstum wesentlicher Absatzmärkte, die merkliche Aufwertung des Euro sowie die drastische Verteuerung von Öl und sonstigen Industrierohstoffen. Das personenverkehrsrelevante Umfeld zeigte sich insgesamt schwächer als das für den Güterverkehr, war aber insbesondere für den Schienenverkehr insgesamt positiv. Förderlich wirkten hier insbesondere die stark gestiegenen Benzinpreise und die anhaltende Entspannung auf dem Arbeitsmarkt. Gleichzeitig sinkende Realeinkommen bremsen jedoch das Wachstum. Zudem blieb die erwartete Belebung bei den privaten Konsumausgaben aus. Dies ist insbesondere auf die Inflationsbeschleunigung zurückzuführen.

Entwicklungen auf den relevanten Märkten

PERSONENVERKEHRSMARKT IN DEUTSCHLAND

Im deutschen Personenverkehrsmarkt (alle motorisierten Verkehrsträger: motorisierter Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr sowie innerdeutscher Luftverkehr) ging die Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2008 nach eigenen Berechnungen um etwa 1 % gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum zurück. Leicht rückläufige Realeinkommen und stark gestiegene Kraftstoffpreise wirkten dämpfend auf die Nachfrage im Gesamtmarkt.

Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr ist gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum um 1,4 % angestiegen. Positive Impulse resultierten hier anders als für den Gesamtmarkt neben der Entspannung auf dem Arbeitsmarkt auch aus

den hohen Kraftstoffpreisen. Unser Schienenpersonenverkehr in Deutschland konnte sich insgesamt um 0,7 % gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum verbessern. Die konzernexternen Bahnen legten aufgrund gewonnener Ausschreibungen im Regionalverkehr weiter zu. Das Wachstum betrug nach unseren Schätzungen etwa 15 %.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr waren weiterhin die sinkenden Schülerzahlen spürbar und wirkten negativ auf die Linienverkehre. Infolgedessen ging die Verkehrsleistung nach unseren Berechnungen um 0,5 % zurück.

Der motorisierte Individualverkehr verzeichnete im ersten Halbjahr 2008 nach unseren Berechnungen einen Rückgang in der Verkehrsleistung von 1,5 % gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Nachfragedämpfend wirkten hier die stärker als erwartet gestiegenen Kraftstoffpreise bei gleichzeitig leicht sinkenden Realeinkommen.

Die Nachfrage im innerdeutschen Luftverkehr stieg weiter deutlich an und wuchs somit trotz des erheblichen Kostendrucks aus Kerosinpreissteigerungen.

GÜTERVERKEHRSMARKT IN DEUTSCHLAND

Aufgrund der noch unvollständigen Daten für das erste Halbjahr 2008 kann zur Entwicklung des deutschen Güterverkehrsmarkts (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) nur eine vorläufige Aussage getroffen werden. Zu Jahresbeginn gab es insgesamt weiterhin kräftige Impulse aus dem wirtschaftlichen Umfeld. Unter Berücksichtigung der bisher vorliegenden Daten für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr sowie die deutschen LKW gehen wir daher davon aus, dass sich das Wachstum der Verkehrsleistung des Gesamtmarkts zu Jahresbeginn 2008 mit etwa 7 % noch beschleunigt fortgesetzt, im weiteren Verlauf jedoch wieder abgeschwächt hat.

Der Schienengüterverkehr insgesamt verzeichnete zu Jahresbeginn 2008 einen weiteren kräftigen Leistungsanstieg und setzte seinen Erfolgskurs somit fort. Neben einem Nachfragezuwachs unserer Gesellschaften konnten auch die konzernexternen Bahnen weiterhin kräftig zulegen. Im ersten Halbjahr 2008 hat sich der Leistungsanstieg der DB-Gesellschaften in Deutschland infolge der nachlassenden Impulse aus dem Umfeld auf 2,3 % abgeschwächt.

Der Straßengüterverkehr startete mit einer hohen Dynamik in das Jahr 2008 und konnte ebenfalls ein kräftiges Wachstum verzeichnen. Wir gehen aber davon aus, dass die Wachstumsrate des Schienenverkehrs im ersten Halbjahr 2008 erneut stärker war als die des Straßenverkehrs.

Auch in der Binnenschifffahrt kam es im ersten Halbjahr 2008 zu einer Zunahme der Verkehrsleistung. Anders als in den Vorjahren wurde die Entwicklung bislang nicht spürbar durch Basiseffekte oder witterungsbedingte Einschränkungen beeinflusst.

INTERNATIONALE TRANSPORT- UND LOGISTIKMÄRKTE

Die im Vergleich zum ersten Halbjahr 2007 insgesamt schwächere wirtschaftliche Entwicklung wirkte sich auch auf den europäischen Landverkehr aus. Dies galt insbesondere für Westeuropa, wo sich die Zuwachsraten der Transportvolumina entsprechend abgeschwächt haben. Bei den internationalen Verkehren von und nach Osteuropa

zeigte sich weiterhin eine gute Mengenentwicklung. Die Transportpreise verzeichneten einen kräftigen Anstieg. Diese Entwicklung war allerdings weniger durch einen Nachfrageüberhang als vielmehr durch deutliche Kostensteigerungen bedingt. Insbesondere galt das für die Dieselpreise. Die Wettbewerbssituation im europäischen Landverkehr hat sich weiter verschärft: Neben Akquisitionen investieren alle großen Marktteilnehmer weiterhin in ihre Netzwerke – insbesondere in Osteuropa.

Von der Schwäche der US-amerikanischen Wirtschaft, dem niedrigen Kurs des US-Dollars und den stark angestiegenen Energiekosten ist der globale Luftfrachtmarkt am stärksten betroffen, sodass das weltweite Volumenwachstum im Verlauf des ersten Halbjahres 2008 abgenommen hat. Die Kerosinkosten waren im Mai 2008 fast doppelt so hoch wie ein Jahr zuvor. Die Fluggesellschaften stehen damit unter einem starken Kostendruck. Um den hohen Kraftstoffzuschlägen (»fuel surcharges«) auszuweichen, verlagern Kunden ihre Transporte zunehmend von der Luft- auf die Seefracht. Auch das inneramerikanische Geschäft ist von Verkehrsverlagerungen betroffen. Hier führt die Entwicklung dazu, dass Kunden zunehmend von hochpreisigen Luftfrachtprodukten auf preisgünstigere Landverkehrstransporte ausweichen und dabei die längeren Transportzeiten in Kauf nehmen. Belastet wird die globale Luftfracht zudem durch steigende staatliche Sicherheitsanforderungen.

Vor dem Hintergrund der weltweiten wirtschaftlichen Abkühlung schwächten sich auch die Volumenzuwächse in der Seefracht ab. Schwächer zeigten sich insbesondere die den globalen Seefrachtmarkt dominierenden Exporte aus Asien. Auf den Transpazifikrelationen von Asien nach Nordamerika wurde kein Volumenwachstum mehr verzeichnet. Auch bei den Verkehren aus Asien nach Europa zeigte sich eine spürbare Abkühlung. Alle Marktteilnehmer kämpfen auf den volumenstarken Relationen aus Asien um den Erhalt und die Ausweitung ihrer Kundenbasis. Insbesondere der Wettbewerb zwischen Reedereien und Spediteuren hat sich verschärft. Entsprechend hoch wurde der Druck auf die Preise und die Rohertragsmargen. Eine positive Volumenentwicklung verzeichneten demgegenüber infolge des schwachen US-Dollars alle Verkehre aus Nordamerika, deren Transportmenge aber nur rund ein Drittel der Asienverkehre ausmacht. Auf den Relationen aus den USA nach Asien beziehungsweise Europa kam es bereits zu Engpässen. Aus Europa heraus gibt es dagegen Überkapazitäten. Die Reedereien machen auf diesen Strecken Verluste und sind daher nicht bereit, zusätzliche Kapazitäten einzusetzen, die auf den Rückstrecken gebraucht würden. Die weltweit volumenstärksten Verkehre sind die innerhalb Asiens, auch wenn sich hier seit Jahresbeginn das Wachstum verlangsamt.

Die Kontraktlogistik gewinnt gerade in Phasen konjunktureller Abschwächung an Bedeutung. Neben Effizienzsteigerungen sind Kostenvorteile für die Auftraggeber möglich. Dem stehen allerdings negative Auswirkungen des Konjunkturabschwungs durch verminderte Mengen und eine erhöhte Preissensibilität bei den Kunden gegenüber.

Geschäftsentwicklung

WESENTLICHE ÄNDERUNGEN IM VORJAHRESVERGLEICH

Insbesondere die Aufwands- und Ertragsentwicklung im ersten Halbjahr 2008 wurde durch Veränderungen im Konsolidierungskreis beeinflusst. Folgende Veränderungen sind für die Vergleichbarkeit relevant und werden nachfolgend, sofern erforderlich, erläutert:

- Spain-Tir wird seit dem 1. Oktober 2007 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt.
- EWS wird seit dem 31. Dezember 2007 vollständig in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Rail geführt.
- Transfesa wird seit dem 1. April 2008 in den Konzernabschluss einbezogen und im Segment DB Schenker Rail geführt.
- DB Regio UK wird seit dem 1. April 2008 in den Konzernabschluss einbezogen und im Segment DB Bahn Regio geführt.
- Schenker Russija wird seit dem 1. Dezember 2007 in den Vollkonsolidierungskreis einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt.

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

VERÄNDERUNGEN BEI KONZERNINTERNEN LEISTUNGS- VERRECHNUNGEN UND -UMLAGEN

Im Zuge der Neustrukturierung des DB-Konzerns wurde auch die interne Leistungsverrechnung angepasst. Eine Verrechnung beziehungsweise Umlage auf die Geschäftsfelder erfolgt nunmehr nicht mehr pauschaliert, sondern auf Basis direkter Leistungsbeziehungen oder Aufwendungen, sofern eine eindeutige Verursachung beziehungsweise Veranlassung gegeben ist. Dies betrifft insbesondere die auch bisher schon verrechneten Servicefunktionen sowie die zentral bei der DB AG gebündelten Versicherungsaufwendungen. Eine gesonderte Verrechnung findet seit dem Geschäftsjahr 2008 auch für die bei der DB ML AG anfallenden Marketingaufwendungen statt. Die Aufwendungen für die übrigen Konzernleitungsfunktionen werden grundsätzlich nicht mehr auf die Geschäftsfelder umgelegt. Da Konzernleitungsaufgaben für den DB ML-Konzern und für den DB-Konzern sowohl von der DB ML AG als auch von der DB AG wahrgenommen werden, erfolgt zwischen diesen beiden Gesellschaften seit dem Geschäftsjahr 2008

eine entsprechende gegenseitige Verrechnung. Darüber hinaus wird die Markennutzung durch den DB ML-Konzern mit einer gesonderten Leistungsverrechnung zwischen der DB AG und der DB ML AG berücksichtigt. In den Vorjahren war diese noch auf Ebene der Geschäftsfelder verrechnet worden.

Alle Verträge und Leistungsbeziehungen werden zu marktüblichen Konditionen oder anerkannten und marktüblichen Prinzipien der konzerninternen Leistungsverrechnung abgerechnet. Vor diesem Hintergrund blieb die Höhe der an den DB ML-Konzern beziehungsweise seine Gesellschaften verrechneten Konzernumlage bei der Ableitung der Combined Financial Statements 2005 - 2007 der DB ML AG insgesamt unverändert. Die Geschäftsfelder wurden in diesen Jahren um die bisher verrechnete Konzernumlage entlastet und der Bereich Sonstige entsprechend belastet, um die ab dem Geschäftsjahr 2008 nicht mehr erfolgte Verrechnung von Umlagen auf die Geschäftsfelder näherungsweise abzubilden. Infolge der Umstellung auf die beschriebene Systematik ab dem Geschäftsjahr 2008 ist es daher im ersten Halbjahr 2008 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2007 bei einigen Geschäftsfeldern zu ergebniswirksamen Belastungen gekommen. Im Gegenzug ist das Ergebnis im Bereich Sonstige entlastet worden.

Im Zuge der beschriebenen Anpassungen wurde außerdem eine marktgerechte Leistungsbeziehung für die Nutzung des konzernweiten Arbeitsmarkts zugrundegelegt. Die DB JobService GmbH erhält für ihre Dienstleistungen für den DB ML-Konzern (unter anderem die Übernahme von Mitarbeitern) eine marktgerechte Vergütung durch die DB ML AG.

DEUTLICHER UMSATZANSTIEG

Umsatzerlöse in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
DB-Konzern	16.597	15.334	+ 1.263	+ 8,2
- Konsolidierungskreisbedingte Veränderungen	564	2	+ 562	-
DB-Konzern - vergleichbar	16.033	15.332	+ 701	+ 4,6

Der Konzernumsatz ist gegenüber dem entsprechenden Vorjahreswert weiter angestiegen. Das Wachstum wurde dabei sowohl von unserem bestehenden operativen Geschäft als auch von Erstkonsolidierungen getragen. Wesentlicher Treiber des operativen Umsatzwachstums war die Entwicklung in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail. Das Umsatzwachstum speiste sich dabei ganz maßgeblich aus der anhaltend positiven Leistungsentwicklung im Schienenverkehr und im weltweiten Speditions- und Logistikgeschäft. Die maßgeblichen Impulse aus Veränderungen des Konsolidierungskreises kamen durch die Integration von EWS (+ 324 Mio. €) und Spain-Tir (+ 87 Mio. €).

Umsatz nach Geschäftsfeldern in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	1.703	1.623	+ 80	+ 4,9
DB Bahn Regio	3.298	3.270	+ 28	+ 0,9
DB Bahn Stadtverkehr	962	929	+ 33	+ 3,6
DB Schenker Rail	2.419	1.768	+ 651	+ 36,8
DB Schenker Logistics	7.261	6.937	+ 324	+ 4,7
DB Netze Fahrweg	351	285	+ 66	+ 23,2
DB Netze Personenbahnhöfe	176	173	+ 3	+ 1,7
DB Netze Energie	275	207	+ 68	+ 32,9
DB Dienstleistungen	55	39	+ 16	+ 41,0
Sonstige	97	103	- 6	- 5,8

Die Entwicklung der Geschäftsfelder war weiter positiv. Alle Geschäftsfelder haben zum Umsatzwachstum beigetragen. Die absolut größten Zuwächse wurden in den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics, DB Bahn Fernverkehr, DB Netze Energie und DB Netze Fahrweg erzielt. Auch die Geschäftsfelder DB Bahn Stadtverkehr, DB Bahn Regio und DB Dienstleistungen entwickelten sich erfreulich. Das Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe lag leicht über dem entsprechenden Vorjahresniveau: Detaillierte Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel »Geschäftsfelder«.

Die Struktur der Umsatzerlöse in ihrer Verteilung auf die Geschäftsfelder ist im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert geblieben.

Umsatz nach Regionen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
Deutschland	10.716	10.134	+ 582	+ 5,7
Übriges Europa	3.915	3.193	+ 722	+ 22,6
Nordamerika	861	874	- 13	- 1,5
Asien/Pazifik	923	975	- 52	- 5,3
Übrige Welt	182	158	+ 24	+ 15,2

Die Umsatzentwicklung in Deutschland sowie in Europa (ohne Deutschland) war anhaltend positiv. Hier wurden absolut die größten Zuwächse erzielt. Die Entwicklung in den Regionen Nordamerika und Asien/Pazifik wurde im Berichtsjahr stark durch negative Währungskurseffekte in einer Größenordnung von rund 200 Mio. € belastet. Der Umsatzanteil der Aktivitäten außerhalb Deutschlands hat sich im Vergleich zum ersten Halbjahr 2007 leicht von 34 % auf 35 % erhöht. Im Vergleich zum Geschäftsjahr 2007 ist er unverändert geblieben.

ERTRÄGE STEIGEN STÄRKER ALS DIE AUFWENDUNGEN

Entwicklung Aufwendungen und Erträge in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
Summe Erträge	18.886	17.138	+ 1.748	+ 10,2
davon sonstige betriebliche Erträge	(1.485)	(883)	(+ 602)	(+ 68,2)
Materialaufwand	- 8.827	- 8.213	- 614	+ 7,5
Personalaufwand	- 5.227	- 4.785	- 442	+ 9,2
Abschreibungen	- 1.346	- 1.308	- 38	+ 2,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.757	- 1.480	- 277	+ 18,7
Summe Aufwendungen	- 17.157	- 15.786	- 1.371	+ 8,7
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.729	1.352	+ 377	+ 27,9

Auf Basis der positiven Umsatzentwicklung und eines Anstiegs der sonstigen betrieblichen Erträge ist auch die Summe der Erträge deutlich angestiegen. In der Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge spiegeln sich unter anderem der Effekt aus dem Verkauf von Arcor (244 Mio. €) und dem erzielten Vergleich im Zusammenhang mit der Abrechnung von Baumaßnahmen bei einem bereits fertig gestellten Bahnneubau sowie konsolidierungskreisbedingte Änderungen (47 Mio. €) wider.

In der Aufwandsentwicklung wurden die Erfolge unserer konzernweit vorangehenden Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Verbesserung unserer Kostenstrukturen überkompensiert durch die Effekte aus der Ausweitung der Geschäftstätigkeit im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics und aus den Zugängen zum Konsolidierungskreis. So stieg auch der Materialaufwand erneut deutlich an. Hier resultierte aus konsolidierungskreisbedingten Veränderungen eine Zunahme von 310 Mio. €.

Auch der Personalaufwand lag deutlich oberhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Positive Effekte aus weiteren Effizienzsteigerungen reichten nicht aus, um den Anstieg der Mitarbeiterzahl aus den Zugängen zum Konsolidierungskreis (186 Mio. €) und die Auswirkungen des Tarifabschlusses auszugleichen.

Die Abschreibungen lagen im ersten Halbjahr 2008 leicht über dem entsprechenden Vorjahreswert.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Vergleich zum ersten Halbjahr 2007 angestiegen. Dies ist im Wesentlichen auf konsolidierungskreisbedingte Veränderungen (108 Mio. €) zurückzuführen.

OPERATIVES ERGEBNIS WEITER VERBESSERT

EBIT in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
EBIT	1.729	1.352	+ 377	+ 27,9
- Sondereffekte des jeweiligen Geschäftsjahres	- 312	- 25	+ 287	-
EBIT vor Sondereffekten	1.417	1.327	+ 90	+ 6,8
davon aus konsolidierungskreisbedingten Veränderungen	(- 11)	(0)	(- 11)	(-)

Das EBIT ist für den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder eine zentrale Ergebnisgröße. Im ersten Halbjahr 2008 konnten wir auf Basis der dargestellten Entwicklung das EBIT weiter deutlich verbessern. Die Entwicklung des EBIT war im ersten Halbjahr 2008 allerdings erneut durch Sondereffekte beeinflusst. Diese resultierten im Wesentlichen aus dem Verkauf unserer Anteile an Arcor und einem Ertrag aus einem erzielten Vergleich im Zusammenhang mit der Abrechnung von Baumaßnahmen bei einem Bahnhofsneubau. Im ersten Halbjahr 2007 hatten die Sondereffekte aus dem Verkauf von Beteiligungen resultiert.

Insofern zeigte auch das EBIT vor Sondereffekten im ersten Halbjahr 2008 eine deutliche Verbesserung gegenüber dem entsprechenden Vorjahreswert.

EBIT nach Geschäftsfeldern in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	172	110	+ 62	+ 56,4
DB Bahn Regio	451	472	- 21	- 4,4
DB Bahn Stadtverkehr	100	107	- 7	- 6,5
DB Schenker Rail	221	208	+ 13	+ 6,3
DB Schenker Logistics	178	194	- 16	- 8,2
DB Netze Fahrweg	326	326	-	-
DB Netze Personenbahnhöfe	191	110	+ 81	+ 73,6
DB Netze Energie	46	94	- 48	- 51,1
DB Dienstleistungen	77	110	- 33	- 30,0
Sonstige/Konsolidierung	- 33	- 379	+ 346	-

Auf Ebene der Geschäftsfelder entfielen die deutlichsten absoluten Ergebnissteigerungen auf die Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Netze Personenbahnhöfe und den Bereich Sonstige / Konsolidierung. Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe wirkte sich ein Sondereffekt zusätzlich erhöhend aus. Im Bereich Sonstige / Konsolidierung wurde die Entwicklung durch einen Sondereffekt aus dem Verkauf von Arcor und die veränderte Leistungsverrechnung von Konzernleitungsfunktionen positiv beeinflusst. Das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg konnte seinen starken Wert aus dem ersten Halbjahr 2007 bestätigen. Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics war durch einen Sondereffekt im Vorjahr beeinflusst. Bereinigt um diesen konnte auch das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics seinen entsprechenden Vorjahreswert bestätigen. Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail kam es im ersten Halbjahr 2008 zu einer Ergebnisverbesserung. Diese basierte allerdings auf einem Sondereffekt. Ergebnismrückgänge waren in den Geschäftsfeldern DB Netze Energie, DB Bahn Regio, DB Bahn Stadtverkehr und DB Dienstleistungen zu verzeichnen. Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio wirkte sich dabei unter anderem eine zusätzliche Dotierung der im Jahresabschluss 2007 erstmals gebildeten Drohverlustrückstellung für langfristige Verkehrsverträge dämpfend aus. Zudem resultierten Belastungen aus der veränderten Leistungsverrechnung für die Geschäftsfelder DB Bahn Regio und DB Bahn Stadtverkehr.

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

ERGEBNIS WEITER VERBESSERT

Entwicklung Ergebnisgrößen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
EBITDA	3.075	2.660	+ 415	+ 15,6
Abschreibungen	- 1.346	- 1.308	- 38	+ 2,9
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.729	1.352	+ 377	+ 27,9
Finanzergebnis	- 426	- 441	+ 15	- 3,4
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.303	911	+ 392	+ 43,0
Ertragsteuern	- 388	- 43	- 345	-
Ergebnis	915	868	+ 47	+ 5,4

Auf Basis weiterer Steigerungen von EBITDA und EBIT sowie einer leichten Verbesserung des Finanzergebnisses ist das Ergebnis vor Ertragsteuern erneut deutlich angestiegen. Da gleichzeitig aber auch die Ertragsteuern deutlich angestiegen sind, verbesserte sich das Ergebnis insgesamt nur unterproportional. Die Veränderung in der Steuerposition resultierte im Wesentlichen aus der Beendigung der steuerlichen Organisationsform nach der Übertragung der DB Regio AG und der DB Stadtverkehr GmbH von der DB AG auf die DB ML AG (- 269 Mio. €).

ROCE-ENTWICKLUNG WEITER POSITIV

Auf Basis einer weiteren Verbesserung des EBIT vor Sondereffekten, das linear auf das Jahr hochgerechnet worden ist, verbesserte sich der ROCE bei einem rückläufigen Capital Employed weiter von 9,2 % auf 10,0 %. Der Rückgang des Capital Employed resultierte aus der Abnahme des Sachanlagevermögens infolge des Verkaufs von Aurelis im zweiten Halbjahr 2007.

Entwicklung der Geschäftsfelder

GESCHÄFTSFELD DB BAHN FERNVERKEHR

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	16.961	16.735	+ 226	+ 1,4
Reisende Schiene in Mio.	59,1	57,6	+ 1,5	+ 2,6
Auslastung in %	42,0	41,7	-	-
Außenumsatz	1.703	1.623	+ 80	+ 4,9
Segmentergebnis (EBIT)	172	110	+ 62	+ 56,4
EBIT vor Sondereffekten	172	108	+ 64	+ 59,3
Brutto-Investitionen	36	76	- 40	- 52,6
Mitarbeiter in VZP per 30. 06.	14.970	14.827	+ 143	+ 1,0

Die Verkehrsleistung im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr ist im ersten Halbjahr 2008 leicht angestiegen. Auch die Zahl der Reisenden nahm zu. In der Leistungsentwicklung wirkten sich neben dem konjunkturellen Umfeld unsere Preis- und Angebotsmaßnahmen, der Ausbau unseres internationalen ICE-Netzes (insbesondere die

Frankreichverkehre) und Mehrverkehre im Rahmen der Fußball-Europameisterschaft positiv aus. Zudem entfiel der negative Einmaleffekt infolge des Orkan Kyrill im Januar 2007. Rückgänge gab es angebotsbedingt im Bereich der Auto- und Nachtzüge.

Auf Basis des Leistungszuwachses konnten wir – unterstützt durch die Fortsetzung unseres konsequenten Erlösmanagements – auch den Außenumsatz weiter steigern. Zusammen mit einem Anstieg der sonstigen betrieblichen Erträge (unter anderem bedingt durch gestiegene Erträge mit ausländischen Eisenbahnen) konnten die Aufwandsteigerungen überkompensiert werden, die infolge des Tarifabschlusses, höherer Instandhaltungsaufwendungen, Infrastrukturnutzungsgebühren und Provisionsaufwendungen entstanden waren. Ein dämpfender Effekt auf die Entwicklung des EBIT resultierte auch aus der veränderten Leistungsverrechnung von Konzernleitungsfunktionen. Trotzdem konnte das EBIT deutlich gesteigert werden.

Die Brutto-Investitionen lagen unterhalb des Vorjahresniveaus. Im Vorjahr war hierin noch unter anderem die Umrüstung von ICE-3-Zügen für den Frankreichverkehr enthalten. Zudem läuft auch das ICE-1-Redesign-Programm aus und wird voraussichtlich noch im Geschäftsjahr 2008 abgeschlossen.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 30. Juni 2007 leicht angestiegen. Dieser Zuwachs beruhte auf einem zusätzlichen Personalbedarf, da wir das Service-Angebot in der 1. Klasse erweitert und zudem neue Lokführer eingestellt haben.

GESCHÄFTSFELD DB BAHN REGIO

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	17.732	17.342	+ 390	+ 2,2
Reisende Schiene in Mio.	611	604	+ 7	+ 1,2
Außenumsatz	3.298	3.270	+ 28	+ 0,9
davon Bestellerentgelte	(2.055)	(2.098)	(- 43)	(- 2,0)
Segmentergebnis (EBIT)	451	472	- 21	- 4,4
EBIT vor Sondereffekten	449	466	- 17	- 3,6
Brutto-Investitionen	310	327	- 17	- 5,2
Mitarbeiter in VZP per 30. 06.	25.470	25.413	+ 57	+ 0,2

Die Entwicklung der Verkehrsleistung im Geschäftsfeld DB Bahn Regio wurde im ersten Halbjahr 2008 durch erstmalige Einbeziehung der neu akquirierten DB Regio UK beeinflusst, sodass es insgesamt zu einem Anstieg gekommen ist. Auf vergleichbarer Basis lag die Verkehrsleistung auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreszeitraums. Hier machten sich Ausschreibungsverluste sowie Leistungskürzungen negativ bemerkbar. Positiv wirkte sich dagegen die auch auf vergleichbarer Basis erzielte Steigerung der Reisendenzahl aus, die auch auf die anhaltende Entspannung auf dem Arbeitsmarkt und die deutlich gestiegenen Kraftstoffpreise zurückzuführen ist.

Von den Bestellerorganisationen wurden im ersten Halbjahr 2008 sieben Vergabeverfahren abgeschlossen. DB Bahn Regio konnte davon die Vergabe für die Strecke Wabern – Bad Wildungen gewinnen. Der Großteil des Jahresvolumens wird aber voraussichtlich erst in der zweiten Jahreshälfte vergeben werden.

Der Umsatz lag im ersten Halbjahr 2008 leicht oberhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Dabei konnten in Summe die Effekte aus der erstmaligen Einbeziehung der DB Regio UK und aus Zuwächsen bei den Fahrgelderlösen den erneuten Rückgang bei den Bestellerentgelten überkompensieren.

Die Ergebnisentwicklung wurde im Berichtsjahr belastet durch den geringeren Umsatz im deutschen Geschäft, die Folgen des Tarifabschlusses, höhere Trassennutzungs- und Instandhaltungsaufwendungen und die Erhöhung der im Vorjahr gebildeten Rückstellung für Drohverluste bezogen auf die bislang kontrahierten langfristigen Verkehrsverträge. Zudem resultierte ein dämpfender Effekt auf die Entwicklung des EBIT auch aus der veränderten Leistungsverrechnung von Konzernleitungsfunktionen. Diese Effekte konnten nicht durch die Umsatzsteigerung ausgeglichen werden, sodass die EBIT-Entwicklung insgesamt negativ war.

Die Brutto-Investitionen lagen unterhalb des entsprechenden Vorjahresniveaus. Dieser Rückgang steht im Zusammenhang mit abgeschlossenen Beschaffungsprogrammen für Fahrzeuge.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 30. Juni 2007 leicht angestiegen. Die Zunahme aufgrund der erstmaligen Einbeziehung der DB Regio UK hat dabei die Effekte aus unseren fortgesetzten Prozessoptimierungen und Produktivitätssteigerungen überkompensiert.

GESCHÄFTSFELD DB BAHN STADTVERKEHR

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	2.687	2.640	+ 47	+ 1,8
Reisende Schiene in Mio.	286	267	+ 19	+ 7,1
Verkehrsleistung Bus in Mio. Pkm	4.247	4.149	+ 98	+ 2,4
Reisende Bus in Mio.	367	365	+ 2	+ 0,5
Außenumsatz	962	929	+ 33	+ 3,6
davon Bestellerentgelte	(171)	(172)	(- 1)	(- 0,6)
Segmentergebnis (EBIT)	100	107	- 7	- 6,5
EBIT vor Sondereffekten	100	107	- 7	- 6,5
Brutto-Investitionen	29	9	+ 20	-
Mitarbeiter in VZP per 30. 06.	12.134	12.209	- 75	- 0,6

Im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr steigerten im ersten Halbjahr 2008 die S-Bahnen Berlin und Hamburg insgesamt ihre Verkehrsleistung und die Zahl der Reisenden. Die Entwicklung bei der S-Bahn Berlin wurde dabei durch den Streik bei den Berliner Verkehrsbetrieben, die den Bus- und U-Bahn-Verkehr in Berlin betreiben, verstärkt.

Bei den Busverkehren war aufgrund von Konzessionsübernahmen und Ausschreibungsgewinnen bei der Zahl der Reisenden und bei der Verkehrsleistung eine Zunahme zu verzeichnen. Auch hier stützten insgesamt die gute Arbeitsmarktlage und hohe Kraftstoffpreissteigerungen sowohl den Schienen- als auch den Busverkehr.

Im Bereich der Busverkehre ist die Wettbewerbsintensität bei Ausschreibungen auch im ersten Halbjahr 2008 anhaltend hoch geblieben. Die Gewinnquote lag dabei auf dem Niveau der Vorjahre.

Umsatzseitig haben sich die S-Bahnen und das Busgeschäft positiv entwickelt. Angesichts von Bestellerentgelten, die sich nahezu auf Vorjahresniveau bewegten, wurden bei den S-Bahnen höhere Fahrgelderlöse durch Leistungsausweitungen und Erlösmanagement erzielt. Im Busgeschäft wirkte sich die Neuaufnahme gewonnener Verkehre erfreulich aus.

Im Hinblick auf den Ergebnisbeitrag verbesserten sich die S-Bahnen insgesamt leicht. Diese Entwicklung wurde allerdings überkompensiert durch Belastungen im Busgeschäft, die insbesondere aus höheren Treibstoffkosten und gestiegenen Vergütungen für Auftragnehmer resultierten. Zudem resultierte ein leicht dämpfender Effekt auch aus der veränderten Leistungsverrechnung von Konzernleitungsfunktionen. Insgesamt ging das EBIT daher leicht zurück.

Die Brutto-Investitionen lagen oberhalb des entsprechenden Vorjahresniveaus. Ursächlich hierfür waren ausgeweitete Investitionen im Busgeschäft.

Die Zahl der Mitarbeiter war im Vergleich zum 30. Juni 2007 leicht rückläufig – hauptsächlich wegen einer Abnahme bei der S-Bahn Berlin. Gegenläufig erhöhte sich die Zahl der Mitarbeiter im Busgeschäft.

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER RAIL

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
Verkehrsleistung in Mio. tkm	59.260	49.932	+ 9.328	+ 18,7
Beförderte Güter in Mio. t	197	156	+ 41	+ 26,3
Außenumsatz	2.419	1.768	+ 651	+ 36,8
Segmentergebnis (EBIT)	221	208	+ 13	+ 6,3
EBIT vor Sondereffekten	209	211	- 2	- 0,9
Brutto-Investitionen	180	74	+ 106	+ 143
Mitarbeiter in VZP per 30. 06.	29.577	23.482	+ 6.095	+ 26,0

Bei der Betrachtung der Entwicklung im ersten Halbjahr 2008 sind insbesondere leistungs- und umsatzseitig die Effekte aus der erstmaligen Berücksichtigung von EWS und Transfesa zu berücksichtigen.

Das Geschäftsfeld DB Schenker Rail konnte seine Verkehrsleistung im Berichtsjahr erneut steigern. Die Verbesserung wurde von allen Gesellschaften getragen. Ohne die erstmalige Berücksichtigung von EWS und Transfesa hätte der Zuwachs bei 2,8% gelegen.

Auch der Umsatz hat sich deutlich positiv entwickelt. Neben den Zuwächsen aus der erstmaligen Einbeziehung von EWS (+ 324 Mio. €) und Transfesa (+ 44 Mio. €) resultierte ein wesentlicher Anteil auch aus organischem Wachstum. Hier stiegen die Umsätze in den Bereichen Montan, Mineralölprodukte und im Kombinierten Verkehr.

Die Umsatzsteigerung spiegelte sich nicht entsprechend in der Ergebnisentwicklung wider. EWS und Transfesa konnten noch keinen positiven Ergebnisbeitrag leisten. Die Ergebnisentwicklung bei Railion Deutschland war insgesamt erfreulich, auch wenn es hier zu spürbaren Belastungen aus einem höheren Material- und Personalaufwand gekommen ist. Bereinigt um den Sondereffekt aus dem Verkauf von Anteilen an einer Beteiligung war die Ergebnisentwicklung leicht negativ.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich oberhalb des entsprechenden Vorjahresniveaus. Der Anstieg resultierte sowohl aus der erstmaligen Berücksichtigung der EWS als auch aus einer Ausweitung der Investitionen in Güterwagen.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2008 deutlich angestiegen. Das Wachstum ist sowohl auf die Zugänge zum Konsolidierungskreis als auch den Transfer von Mitarbeitern innerhalb des DB-Konzerns zurückzuführen.

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER LOGISTICS

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
Außenumsatz	7.261	6.937	+ 324	+ 4,7
Segmentergebnis (EBIT)	178	194	- 16	- 8,2
EBIT vor Sondereffekten	178	178	-	-
Brutto-Investitionen	88	89	- 1	- 1,1
Mitarbeiter in VZP per 30. 06.	61.047	56.813	+ 4.234	+ 7,5

Das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics konnte seine erfolgreiche Entwicklung im ersten Halbjahr 2008 weiter fortsetzen. Im Europäischen Landverkehr gelang es, das Sendungsvolumen im nationalen wie auch im internationalen Verkehr weiter zu steigern. Sowohl in der Luft- als auch in der Seefracht war die Volumenentwicklung anhaltend positiv, wenn auch aufgrund der konjunkturellen und der generellen Marktentwicklung etwas abgeschwächt. Auch das Geschäft im Bereich Kontraktlogistik entwickelte sich weiter positiv.

Die Umsatzentwicklung war neben dem organischen Wachstum auch durch die erstmalige Einbeziehung von Spain-Tir (+ 87 Mio. €) und Schenker Russija (+ 35 Mio. €) geprägt. Im Europäischen Landverkehr erzielten wir dabei erneut ein zweistelliges Wachstum, das sich aus weiteren Volumensteigerungen und aus Preismaßnahmen im bestehenden Geschäft ergab.

Auch in der Luft-/Seefracht konnten wir trotz negativer Währungskurseffekte weitere Zugewinne erzielen. Der Umsatzanstieg basierte in See- wie Luftfracht maßgeblich auf der positiven Volumenentwicklung. Auch in der Kontraktlogistik stieg der Umsatz – bereinigt um die Umgliederung der ATG Autotransportlogistic in das Geschäftsfeld DB Schenker Rail – weiter an.

Die Ergebnissituation wurde im ersten Halbjahr 2008 durch mehrere Faktoren negativ beeinflusst: Im Vorjahreswert waren ein Sondereffekt aus dem Verkauf von Beteiligungen in Höhe von 16 Mio. € zu verzeichnen. Das EBIT vor Sondereffekten lag auf dem entsprechenden Vorjahresniveau. Zudem ist im ersten Halbjahr 2007 ein positiver Ergebnisbeitrag der ATG Autotransportlogistic (10 Mio. €) enthalten, die jetzt dem Geschäftsfeld DB Schenker Rail zugeordnet ist. Belastet wurde die Entwicklung im ersten Halbjahr 2008 durch einen negativen ergebniswirksamen Einmaleffekt bei Schenker Belgien und negative Währungskurseffekte im Zusammenhang mit der Entwicklung des Dollar-Kurses. Operativ hingegen entwickelte sich die Ergebnissituation erfreulich. Im Europäischen Landverkehr, in der Luft-/Seefracht und der Kontraktlogistik konnten Ergebniszuwächse verzeichnet werden.

Die Brutto-Investitionen lagen annähernd auf dem entsprechenden Vorjahresniveau. Hierin spiegelt sich der weitere Ausbau unserer Netzwerke wider.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im ersten Halbjahr 2008 weiter deutlich angestiegen. Das Wachstum ist sowohl auf die Zugänge zum Konsolidierungskreis als auch den Geschäftsausbau in allen Regionen zurückzuführen.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE FAHRWEG

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	521	521	-	-
davon konzernexterne Bahnen	(79)	(71)	(+ 8)	(+ 11,3)
Innenumsatz	1.916	1.881	+ 35	+ 1,9
Außenumsatz	351	285	+ 66	+ 23,2
Segmentergebnis (EBIT)	326	326	-	-
EBIT vor Sondereffekten	326	326	-	-
Brutto-Investitionen	1.625	1.917	- 292	- 15,2
Mitarbeiter in VZP per 30. 06.	41.596	40.730	+ 866	+ 2,1

Die positive Leistungsentwicklung im Schienenverkehr in Deutschland schlug sich im ersten Halbjahr 2008 nicht in einer gestiegenen Trassennachfrage nieder. In der Struktur der Trassennachfrage nahm die Nutzung durch konzernexterne Bahnen weiter zu.

Den größten Teil des Gesamtumsatzes stellten wegen des starken Gewichts konzerninterner Kunden unverändert die Innenumsätze dar. Sie nahmen im Berichtsjahr zu. Ursächlich hierfür waren unter anderem ein höheres Abrechnungsvolumen bei den Baugesellschaften sowie Tarifierpassungen. Auch die Außenumsätze sind im ersten Halbjahr 2008 gestiegen. Diese Entwicklung wurde von der im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Trassennachfrage konzernexterner Kunden getragen. Zudem wirkten sich auch hier ein höheres Abrechnungsvolumen bei den Baugesellschaften und Tarifierpassungen positiv aus.

Mit Blick auf eine hohe Qualität und Verfügbarkeit des Netzes lagen die Aufwendungen für Instandhaltungen auf einem weiterhin hohen Niveau. Im Rahmen des Projekts »ProNetz« haben wir diese im Berichtsjahr nochmals leicht gesteigert. Zudem

sind auch die Personalaufwendungen infolge des Tarifabschlusses und der Zunahme der Zahl der Mitarbeiter angestiegen. Dadurch wurde die positive Umsatzentwicklung kompensiert, sodass das EBIT auf dem guten Vorjahresniveau geblieben ist.

Das Modernisierungsprogramm wurde mit den Schwerpunkten Bestandsnetz sowie Leit- und Sicherungstechnik fortgeführt. Die Brutto-Investitionen lagen dabei unterhalb des sehr hohen Niveaus im ersten Halbjahr 2007.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2008 leicht angestiegen. Dies ist zurückzuführen auf den konzerninternen Transfer von Mitarbeitern im Rahmen der organisatorischen Umstrukturierung des DB-Konzerns.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

Die Zahl der Stationshalte ist im ersten Halbjahr 2008 leicht gesunken. Der Grund hierfür liegt in dem leichten Rückgang in der Nachfrage durch Gesellschaften des DB-Konzerns infolge von Ausschreibungsverlusten. Die konzernexternen Eisenbahnen konnten

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
Stationshalte in Mio.	69,9	70,0	- 0,1	- 0,1
davon konzernexterne Bahnen	(8,9)	(8,1)	(+ 0,8)	(+ 9,9)
Innenumsatz	326	321	+ 5	+ 1,6
Außenumsatz	176	173	+ 3	+ 1,7
Segmentergebnis (EBIT)	191	110	+ 81	+ 73,6
EBIT vor Sondereffekten	138	110	+ 28	+ 25,5
Brutto-Investitionen	201	182	+ 19	+ 10,4
Mitarbeiter in VZP per 30. 06.	4.548	4.579	- 31	- 0,7

dagegen infolge von Ausschreibungsgewinnen ihre Nachfrage weiter ausbauen.

Den größten Teil des Gesamtumsatzes stellten wegen des großen Gewichts konzerninterner Kunden unverändert die Innenumsätze dar. Diese lagen leicht oberhalb des Werts des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Auch seinen Außenumsatz konnte das Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe im Berichtsjahr weiter steigern. Dies resultierte aus höheren Umsätzen in der Vermietung und höheren externen Stationsentgelten.

Auch die EBIT-Entwicklung war positiv. Maßgeblich waren hier höhere sonstige betriebliche Erträge infolge des Verkaufs von Empfangsgebäuden (16 Mio. €) und unser fortgeführtes striktes Kostenmanagement mit einem Rückgang im Materialaufwand. Zudem kam es zu einem Sondereffekt durch einen erzielten Vergleich im Zusammenhang mit der Abrechnung von Baumaßnahmen bei einem bereits fertig gestellten Bahnhofsneubau, der eine positive Ergebniswirkung hatte (56 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen lagen im ersten Halbjahr 2008 über dem Wert des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Projekt Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI).

Die Zahl der Mitarbeiter war im Vergleich zum 30. Juni 2007 leicht rückläufig.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE ENERGIE

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
Innenumsatz	809	803	- 6	- 0,7
Außenumsatz	275	207	+ 68	+ 32,9
Segmentergebnis (EBIT)	46	94	- 48	- 51,1
EBIT vor Sondereffekten	46	94	- 48	- 51,1
Brutto-Investitionen	37	21	+ 16	+ 76,2
Mitarbeiter in VZP per 30. 06.	1.583	1.634	- 51	- 3,1

Den größten Teil des Gesamtumsatzes im Geschäftsfeld Energie stellten wegen des großen Gewichts konzerninterner Kunden unverändert die Innenumsätze dar. Diese sind im ersten Halbjahr 2008 leicht angestiegen. Den Außenumsatz konnten wir dagegen deutlich steigern. Maßgeblichen Anteil an der positiven Entwicklung hatte das Produkt Energiedienstleistungen. Hier ist es erneut zu einem deutlichen Mengenwachstum gekommen. Zudem stieg der Energieverkauf durch zusätzliche konzernexterne Verkehre auf der Schiene – und damit der Absatz von 16,7-Hz-Traktionsstrom.

Trotz der positiven Umsatzentwicklung lag das EBIT im Berichtsjahr unterhalb des Vorjahresniveaus. Hier machten sich die spürbaren Preissteigerungen für Strom und Mineralölprodukte bemerkbar. Die daraus resultierende Erhöhung des Materialaufwands konnte nicht durch die erzielte Umsatzsteigerung kompensiert werden.

Die Brutto-Investitionen lagen oberhalb des Vorjahresniveaus.

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

GESCHÄFTSFELD DB DIENSTLEISTUNGEN

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
Segmenterlöse	1.431	1.480	- 49	- 3,3
davon Außenumsatz	(55)	(39)	(+ 16)	(+ 41,0)
Segmentergebnis (EBIT)	77	110	- 33	- 30,0
EBIT vor Sondereffekten	77	110	- 33	- 30,0
Brutto-Investitionen	118	99	+ 19	+ 19,2
Mitarbeiter in VZP per 30. 06.	24.907	26.821	- 1.914	- 7,1

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen ist im Wesentlichen durch dessen Unterstützungscharakter für die konzerninternen Kunden geprägt. Den größten Teil des Gesamtumsatzes stellten daher unverändert die Innenumsätze dar. Diese waren im ersten Halbjahr 2008 maßgeblich für den Rückgang der Segmenterlöse. Die konzernexternen Umsatzerlöse sind dagegen im ersten Halbjahr 2008 angestiegen. Ursächlich hierfür war die positive Entwicklung bei DB FuhrparkService und DB Systel.

Die Ergebnisentwicklung war im ersten Halbjahr 2008 rückläufig. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass die Personalaufwendungen infolge einer erforderlichen Neubewertung der Rückstellung für besitzstandswahrende Zulagen angestiegen sind.

Die Brutto-Investitionen lagen oberhalb des Vorjahresniveaus. Dies resultierte aus einer Zunahme im Fahrzeugeinkauf bei DB FuhrparkService.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2008 deutlich zurückgegangen. Dies ist zurückzuführen auf den konzerninternen Transfer von Mitarbeitern im Rahmen der organisatorischen Umstrukturierung des DB-Konzerns.

Finanz- und Vermögenslage

FINANZMANAGEMENT

Das Finanzmanagementsystem des DB-Konzerns ist im Geschäftsbericht 2007 des DB-Konzerns auf der Seite 79 beschrieben. Daran gab es im ersten Halbjahr Veränderungen im Rahmen der Umstrukturierungen innerhalb des DB-Konzerns. Das Treasury-Zentrum des DB-Konzerns liegt unverändert in der DB AG. Die Funktion wird von der DB ML AG wahrgenommen. Die DB ML AG fungiert im Rahmen des zweistufigen Cash-Management-Systems als Treasury für den DB ML-Konzern. Am Kapitalmarkt tritt auch weiterhin nur die DB AG beziehungsweise die Finanzierungstochter Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam, Niederlande, auf. Die grundsätzliche Funktionsweise des Finanzmanagementsystems hat sich damit nicht verändert.

Im ersten Halbjahr 2008 wurden wie im ersten Halbjahr 2007 keine neuen Anleihen begeben. Zwei fällig gewordene Anleihen über 1,5 Mrd. DEM beziehungsweise 75 Mio. USD wurden getilgt.

Im ersten Halbjahr 2008 hat zudem das jährliche Review durch die Rating-Agentur Moody's stattgefunden. Wir erwarten hieraus eine erneute Bestätigung der positiven Bonitätseinschätzung (Aa1). Standard & Poor's (S&P) hat die Ratings der DB AG (AA/A-1+) auf »Credit-Watch with negative implications« gesetzt, nachdem sich die Regierungsparteien auf ein Privatisierungsmodell für den DB-Konzern geeinigt hatten. S&P hat dies mit daraus entstandenen Unklarheiten begründet. Diese Sichtweise ist für uns nicht nachvollziehbar.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Kurzfassung in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.609	1.689	- 80	- 4,7
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 1.110	- 1.119	+ 9	- 0,8
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	150	41	+ 109	-
Veränderung des Finanzmittelbestands	649	611	+ 38	+ 6,2
Flüssige Mittel per 30. 06.	2.190	922	+ 1.268	+ 138

Trotz der anhaltend erfreulichen Entwicklung unseres Geschäfts verbunden mit einem um 392 Mio. € verbesserten Ergebnis vor Ertragsteuern ist der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit im ersten Halbjahr 2008 zurückgegangen. Dämpfend wirkten hier die Zunahme des Working Capitals infolge des Ausbaus unserer Geschäftstätigkeit und der Anstieg der Ertragsteuerzahlungen.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit lag leicht unterhalb des Niveaus des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Ein niedrigerer Mittelbedarf für Brutto-Investitionen und der höhere Mittelzufluss aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten (im Wesentlichen Arcor) wurden dabei nicht ganz kompensiert durch geringere Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, geringeren Investitionszuwendungen und höheren Netto-Auszahlungen für den Erwerb von Beteiligungen.

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit war im ersten Halbjahr 2008 leicht positiv und lag auch leicht oberhalb des Werts des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Dies resultierte im Wesentlichen daraus, dass die Zunahme des Bestands an Commercial Paper höher war als die Tilgung von Anleihen und zinslosen Darlehen.

In Summe überstieg der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit und aus Finanzierungstätigkeit den Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit. Basierend auf einem bereits zum 31. Dezember 2007 gestiegenen Umfang verfügte der DB-Konzern daher per 30. Juni 2008 über einen im Vergleich zum entsprechenden Vorjahresstichtag deutlich höheren Bestand an flüssigen Mitteln.

NETTO-FINANZSCHULDEN

in Mio. €	30. 06. 2008	31. 12. 2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Langfristige Finanzschulden	15.561	16.228	- 667	- 4,1
Kurzfristige Finanzschulden	2.817	1.834	+ 983	+ 53,6
Finanzschulden	18.378	18.062	+ 316	+ 1,7
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	2.194	1.549 ¹⁾	+ 645	+ 41,6
Netto-Finanzschulden	16.184	16.513	- 329	- 2,0

¹⁾ nur flüssige Mittel

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der Zinslosen Darlehen des Bundes zur Infrastrukturfinanzierung ausgewiesen. Die Definition der Netto-Finanzschulden wurde im DB-Konzern ab dem Geschäftsjahr 2008 angepasst. Neben den flüssigen Mitteln werden nun auch die Finanzforderungen mit berücksichtigt. Per 30. Juni 2008 sind die Netto-Finanzschulden bei einem leichten Anstieg der Finanzschulden und einer deutlichen Zunahme der vorgehaltenen Liquidität um 329 Mio. € zurückgegangen. Dabei hat sich in der Struktur der Finanzschulden eine spürbare Verschiebung hin zu den kurzfristigen Finanzschulden ergeben. Dies resultierte aus dem Aufbau des Bestands an Commercial Paper (per 31. Dezember 2007: 0 Mio. €).

INVESTITIONEN

in Mio. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2008	2007	absolut	prozentual
Brutto-Investitionen	2.633	2.834	- 201	- 7,1
- Erhaltene Investitionszuschüsse Dritter	1.296	1.555	- 259	- 16,7
Netto-Investitionen	1.337	1.279	+ 58	+ 4,5

Die Brutto-Investitionen lagen im ersten Halbjahr 2008 unterhalb des sehr hohen Werts im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Unter Berücksichtigung der deutlich niedrigeren Investitionszuschüsse Dritter sind die Netto-Investitionen angestiegen. Dabei lag der Schwerpunkt unverändert bei den Geschäftsfeldern im Ressort Infrastruktur.

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

BILANZ

Bilanzstruktur in Mio. € bzw %	30. 06. 2008	31. 12. 2007	Veränderung	
			absolut	prozentual
Bilanzsumme	49.716	48.529	+ 1.187	+ 2,4
Struktur der Aktivseite				
Langfristige Vermögenswerte	85 %	87 %	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	15 %	13 %	-	-
Struktur der Passivseite				
Eigenkapital	24 %	22 %	-	-
Langfristiges Fremdkapital	50 %	53 %	-	-
Kurzfristiges Fremdkapital	26 %	25 %	-	-

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2007 leicht erhöht. Dies resultierte aus einem Anstieg des Sachanlagevermögens und der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie insbesondere aus dem deutlich erhöhten Bestand an flüssigen Mitteln.

In der Struktur der Aktivseite dominierte im Bereich der langfristigen Vermögensgegenstände unverändert das Sachanlagevermögen angesichts der Geschäftscharakteristika im Kernbereich Schiene. Die Struktur der Passivseite blieb gegenüber dem Jahresende 2007 weit gehend unverändert. Durch die verbesserte Ertragskraft konnte die Eigenkapitalposition weiter gestärkt werden. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich leicht.

Mitarbeiter

Die Zahl der Mitarbeiter wird auf Basis von Vollzeitpersonen (VZP) berechnet, um eine bessere Vergleichbarkeit innerhalb des DB-Konzerns und im Zeitablauf zu gewährleisten. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Per 30. Juni 2008 ist die Zahl der Mitarbeiter gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitpunkt um 9.814 Mitarbeiter beziehungsweise 4,3 % auf 240.709 Mitarbeiter angestiegen. Die größten absoluten Zuwächse wurden in den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail (insbesondere aufgrund der Zugänge von EWS und Transfesa) und DB Schenker Logistics (aufgrund der Geschäftsausweitung und des Zugangs von Spain-Tir) verzeichnet.

Weitere Informationen

PROZESS ZUM VERKAUF VON ANTEILEN AN DER DB ML AG GESTARTET

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

Dafür hat die DB AG im Einvernehmen mit dem Bund nach einem umfangreichen Auswahlprozess die Deutsche Bank, Goldman Sachs, Morgan Stanley und UBS als globale Koordinatoren für die Begleitung des Börsengangs der DB ML AG ausgewählt. Zudem hat die DB AG die Dresdner Bank mandatiert. Diese soll im Rahmen des geplanten Börsengangs der DB ML AG die Vermarktung der Aktien bei Privatanlegern koordinieren. Neben der Dresdner Bank werden noch weitere Banken für das Retail-Konsortium mandatiert werden. Die Dresdner Bank wurde auch mit der Koordination des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms betraut.

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

VERÄNDERUNGEN IN AUFSICHTSRAT UND VORSTAND DER DB AG

Am 1. Juni 2008 ist Margret Suckale als Vorstand Personal und Recht ausgeschieden. Ihr nachgefolgt als Vorstand Personal ist Norbert Hansen. Zum gleichen Zeitpunkt sind auch Dr. Karl Friedrich Rausch (Vorstand Personenverkehr) und Dr. Norbert Benschel

(Vorstand Transport und Logistik) aus dem Vorstand ausgeschieden. Die Vorstandsressorts Personenverkehr sowie Transport und Logistik werden zukünftig auf Ebene der DB ML AG geführt und sind dementsprechend nicht neu besetzt worden.

Der Aufsichtsrat der DB AG hat während seiner Sitzung am 15. Mai 2008 die Verträge für den Vorstand Finanzen/Controlling Diethelm Sack und den Vorstand Infrastruktur Stefan Garber um zwei Jahre verlängert. Das Vertragsende ist demnach im Mai 2013.

Herr Norbert Hansen hat sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 15. Mai 2008 niedergelegt. Frau Regina Rusch-Ziemba ist dafür mit Wirkung zum 5. Juni 2008 in den Aufsichtsrat berufen worden.

BEIHILFEBESCHWERDE VERKEHRSVERTRAG DB REGIO AG/ LÄNDER BERLIN UND BRANDENBURG

Die Connex Regiobahn GmbH (»Connex«) hat im August 2003 bei der Europäischen Kommission eine Beschwerde wegen der angeblichen Gewährung rechtswidriger Beihilfen eingereicht. Konkreter Anlass und Gegenstand des Verfahrens ist der Abschluss eines Verkehrsvertrags zwischen der DB Regio AG und den Ländern Brandenburg und Berlin. Details hierzu finden Sie im Geschäftsbericht 2007 des DB-Konzerns auf den Seiten 116 ff.

Die Kommission hat mit Beschluss vom 23. Oktober 2007 das förmliche Prüfverfahren eingeleitet und die Bundesrepublik Deutschland zur Stellungnahme aufgefordert. Die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens ist ein Verfahrensschritt und greift den Ergebnissen der Kommissionsprüfung in keiner Weise vor. Die Bundesrepublik Deutschland hat nun im März 2008 zu dem Eröffnungsbeschluss der Kommission Stellung genommen und fordert die Einstellung des Verfahrens, da aus ihrer Sicht keine beihilferechtlichen Bedenken bestehen. Die DB Regio AG hat im März einen eigenen Schriftsatz an die Kommission versandt. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts lagen der Bundesrepublik Deutschland die Stellungnahmen dritter Parteien zur Kommentierung vor.

ERMITTLUNGEN GEGEN GESELLSCHAFTEN DER SPEDITIONSBRANCHE

Die Europäische Kommission, das US-Justizministerium sowie die Kartellbehörden in Kanada, Südafrika, Neuseeland und der Schweiz haben wegen des Verdachts wettbewerbsbeschränkender Absprachen im Bereich der Land-, See- und Luftfracht Ermittlungen gegen die Speditionsbranche eingeleitet. Details hierzu finden Sie im Geschäftsbericht 2007 des DB-Konzerns auf der Seite 117.

Im Zusammenhang mit den Untersuchungen bei Schenker wurde im Januar 2008 in den USA eine private Schadenersatzsammelklage gegen eine Reihe von Spediteuren erhoben. Zu den Beklagten zählen unter anderem die Schenker AG und die Schenker Inc. Die Kläger begehren Schadenersatz für die rechtlich möglicherweise zu beanstandende Festlegung von Zuschlägen und Gebühren im Rahmen von Transportdienstleistungen, die bei den beklagten Spediteuren beauftragt worden waren. Derzeit ist der Ausgang dieses zivilgerichtlichen Verfahrens noch nicht absehbar.

RECHTSSTREIT MIT DEM VRR

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat seit Anfang des Jahres 2007 die vertraglich mit der DB Regio NRW GmbH vereinbarten Zahlungen um insgesamt rund 82,5 Mio. € (Stand: 30. Juni 2008) gekürzt. Zur Begründung führt der VRR an, seine Zahlungen seien überhöht. Daher sei der Vertrag aus Gründen des Preis- beziehungsweise Beihilferechts teil- beziehungsweise gesamt nichtig. Zudem stützt sich der VRR bei den Kürzungen auf angebliche Qualitätsmängel bei der Leistungserbringung.

Die DB Regio NRW GmbH hat den VRR auf die Zahlung der einbehaltenen Mittel verklagt: Eine Beurteilung durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Zahlungen nicht überhöht sind; zudem ergebe sich weder aus Preis- noch aus Beihilferecht eine Rechtsgrundlage für die Kürzungen. Dies gilt aus unserer Sicht auch für die angeblichen Qualitätsmängel.

Im Juni 2008 hat der VRR den Vertrag mit der DB Regio NRW GmbH aus wichtigem Grund gekündigt: Angeblich hat die DB Regio NRW GmbH Sicherheitsdienste in den Zügen nicht wie vereinbart geleistet. Die DB Regio NRW GmbH machte daraufhin gerichtlich die Unwirksamkeit der Kündigung geltend, da nach unserer Einschätzung keine Vertragsverletzung vorliegt. Wir gehen daher weiterhin davon aus, dass ein wirksamer Vertrag mit dem VRR besteht.

Risikomanagement

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

In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2008 hat sich die Chancen-Risiken-Position im Vergleich zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2007 nicht wesentlich verändert. Die Chancen und Risiken für den DB-Konzern sind im Geschäftsbericht 2007 des DB-Konzerns auf den Seiten 118 ff. ausführlich dargestellt worden. Von diesen Risiken kann potenziell eine wesentliche Beeinträchtigung der Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage des DB-Konzerns ausgehen. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden oder für die überschaubare Zukunft erkennbar.

Ausblick

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Nach zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Zwischenberichts vorliegenden Einschätzungen von Wirtschaftsforschungsinstituten werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen in Deutschland im Jahr 2008 leicht eintrüben. Die Prognosen für das internationale Umfeld sind dabei vorwiegend negativer als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland.

Die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft dürfte sich im laufenden Geschäftsjahr merklich verlangsamen. Im Euro-Raum dürfte die wirtschaftliche Expansion an Schwung verlieren und etwa einen halben Prozentpunkt schwächer ausfallen als im Vorjahr. Der Konsum wird infolge der hohen Inflation nur verhalten zulegen. Der Außenhandel wird von der nachlassenden Weltkonjunktur und dem hohen Wechselkurs des Euro gebremst. Für Deutschland lassen die für das Jahr 2008 vorliegenden Prognosen eine Verlangsamung des Aufschwungs erwarten. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) wird im Jahresdurchschnitt voraussichtlich um knapp 2 % zunehmen. Wesentliche Triebkraft bleiben die Ausrüstungsinvestitionen. Die privaten Konsumausgaben werden zwar leicht über dem Vorjahresniveau liegen, aber insbesondere durch die steigenden Energiekosten beeinträchtigt. Der Außenhandel wird immer noch deutlich expandieren, aber nicht mehr so stark wie im Vorjahr.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Nach unseren Erwartungen dürfte der Personenverkehrsmarkt im weiteren Verlauf des Jahres durch einen leichten Zuwachs der verfügbaren Realeinkommen, eine anhaltende Entspannung auf dem Arbeitsmarkt und weiter steigende Kraftstoffpreise geprägt sein. Vor diesem Hintergrund erwarten wir einen leichten Rückgang des Gesamtmarkts. Während der marktdominierende motorisierte Individualverkehr voraussichtlich überdurchschnittlich nachgeben dürfte, ist zu erwarten, dass der öffentliche Straßenpersonenverkehr nur knapp unter dem Vorjahresniveau bleiben wird. Für den Schienen- und den innerdeutschen Luftverkehr gehen wir derzeit von einem weiteren Leistungsanstieg aus.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt werden die Konjunkturimpulse im Jahr 2008 voraussichtlich zwar leicht nachlassen, dürften insgesamt jedoch leicht positiver ausfallen als bisher erwartet. Insbesondere der anhaltend kräftige Außenhandel wird nach unserer aktuellen Einschätzung das Wachstum stützen. Für die Entwicklung des Gesamtmarkts gehen wir von einer nur leicht abgeschwächten Wachstumsdynamik aus. Während der Schienengüterverkehr hiervon gemäß unseren Beobachtungen erneut überdurchschnittlich profitieren sollte, ist für den Straßengüterverkehr ein Wachstum auf dem Gesamtmarktniveau zu erwarten.

Weltweit werden sich die Transport- und Logistikmärkte auch im Jahr 2008 voraussichtlich weiter positiv entwickeln, jedoch nicht mehr so kräftig wie bisher erwartet. Die dämpfenden Effekte der Verkehrsentwicklung aus Asien nach Europa und Nordamerika dürften ihre Spuren hinterlassen. Nach aktueller Einschätzung dürfte sich die anhaltend positive Entwicklung der innerasiatischen Verkehre und der Transportzuwachs aus Nordamerika heraus stützend auswirken. Der Landtransportmarkt in Europa wird voraussichtlich seinen Wachstumstrend ebenfalls nur gedämpft fortsetzen können – gestützt vor allem auf die stabile Entwicklung in Osteuropa.

ERWARTETE GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Voraussichtliche Entwicklung im Geschäftsjahr 2008		
in Mio. €	2007	2008
Umsatz	31.309	↗
EBIT	2.895	→
EBIT vor Sondereffekten	2.370	↗
Brutto-Investitionen	6.320	↗
ROCE in %	8,7	→

Auf Basis aktueller Einschätzungen können wir angesichts der erfreulichen Entwicklung im bisherigen Jahresverlauf und trotz der leichten Eintrübung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds unsere im März 2008 abgegebene Prognose für den DB-Konzern im Grundsatz bestätigen. Infolge der bisher im Geschäftsjahr 2008 eingetretenen Sondereffekte erwarten wir das EBIT nun wieder in etwa auf dem Niveau des Geschäftsjahres 2007. Aufgrund eines voraussichtlichen Anstiegs des Capital Employed wird der ROCE im Geschäftsjahr 2008 nach unseren Erwartungen auf Vorjahresniveau liegen.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, die in diesem Lagebericht enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS (UNGEPRÜFT)

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni		
in Mio. €	2008	2007
Umsatzerlöse	16.597	15.334
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	804	921
Gesamtleistung	17.401	16.255
Sonstige betriebliche Erträge	1.485	883
Materialaufwand	- 8.827	- 8.213
Personalaufwand	- 5.227	- 4.785
Abschreibungen	- 1.346	- 1.308
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.757	- 1.480
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.729	1.352
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	14	12
Zinsergebnis	- 417	- 454
Übriges Finanzergebnis	- 23	1
Finanzergebnis	- 426	- 441
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.303	911
Ertragsteuern	- 388	- 43
Ergebnis	915	868
Ergebnis anteilig zugerechnet den:		
Aktionären der Deutschen Bahn AG	904	868
anderen Gesellschaftern	11	0
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)		
unverwässert	2,10	2,02
verwässert	2,10	2,02

Konzern-Bilanz

AKTIVA

in Mio. €	30.06.2008	31.12.2007	30.06.2007
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	38.210	38.069	39.361
Immaterielle Vermögenswerte	1.857	1.786	1.578
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	294	231	186
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	72	124	167
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	170	166	124
Derivative Finanzinstrumente	136	26	33
Aktive latente Steuern	1.512	1.644	1.871
	42.251	42.046	43.320
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	803	784	781
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.665	3.500	3.587
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	600	482	674
Forderungen aus Ertragsteuern	147	115	68
Derivative Finanzinstrumente	60	53	19
Flüssige Mittel	2.190	1.549	922
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	147
	7.465	6.483	6.198
Bilanzsumme	49.716	48.529	49.518

PASSIVA

in Mio. €	30.06.2008	31.12.2007	30.06.2007
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	5.376	5.320	5.302
Erwirtschaftete Ergebnisse	4.329	3.431	2.612
Eigenkapital der Konzernaktionäre	11.855	10.901	10.064
Anteile anderer Gesellschafter	141	52	44
	11.996	10.953	10.108
Langfristiges Fremdkapital			
Finanzschulden	15.561	16.228	16.004
Übrige Verbindlichkeiten	371	400	395
Derivative Finanzinstrumente	286	225	246
Pensionsverpflichtungen	1.633	1.594	1.558
Sonstige Rückstellungen	4.406	4.368	3.989
Passive Abgrenzungen	2.495	2.660	2.759
Passive latente Steuern	206	137	74
	24.958	25.612	25.025
Kurzfristiges Fremdkapital			
Finanzschulden	2.817	1.834	3.846
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.609	3.725	3.782
Sonstige Verbindlichkeiten	3.401	3.299	3.570
Ertragsteuerschulden	231	153	163
Derivative Finanzinstrumente	18	49	212
Sonstige Rückstellungen	2.156	2.398	2.334
Passive Abgrenzungen	530	506	478
	12.762	11.964	14.385
Bilanzsumme	49.716	48.529	49.518

Konzern-Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni in Mio. €	2008	2007
Ergebnis vor Steuern	1.303	911
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.346	1.308
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	- 48	- 14
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	- 257	- 13
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen	- 2	- 30
Zins- und Dividenderträge	- 220	- 179
Zinsaufwendungen	635	629
Fremdwährungsergebnis	16	2
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	- 14	- 12
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	- 50	- 23
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	- 367	- 530
Veränderung der Verbindlichkeiten und der passiven Abgrenzungsposten	- 237	80
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel	2.105	2.129
Erhaltene Zinsen	75	18
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen	2	6
Gezahlte Zinsen	- 366	- 424
Gezahlte Ertragsteuern	- 207	- 40
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.609	1.689
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	143	194
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	- 2.631	- 2.834
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	1.296	1.555
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	- 61	- 47
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten	331	17
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	- 6	- 10
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel	3	24
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel	- 184	- 16
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen	0	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen	- 1	- 2
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 1.110	- 1.119
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter	- 2	0
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen	- 95	- 16
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	0	0
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen	- 841	- 453
Einzahlungen aus der Aufnahme Zinsloser Darlehen des Bundes	68	32
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes	- 270	- 12
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper	1.475	834
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper	- 185	- 344
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	150	41
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel	649	611
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	1.549	295
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel	0	17
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	- 8	- 1
Flüssige Mittel am Ende der Periode	2.190	922

Konzern-Eigenkapitalspiegel

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges ¹⁾	Sonstige Veränderungen	Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Konzernaktionäre	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
							Summe Rücklagen				
Stand am 01.01.2008	2.150	5.310	- 58	0	65	3	5.320	3.431	10.901	52	10.953
+ Kapitaleinzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Kapitalherabsetzung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Minderung Kapitalrücklagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	- 2	- 2
+/- Währungsänderungen	0	0	- 21	0	0	0	- 21	0	- 21	- 1	- 22
+/- Übrige Veränderungen	0	0	0	0	79	- 2	77	- 6	71	81	152
+/- Ergebnis	0	0	0	0	0	0	0	904	904	11	915
Stand am 30.06.2008	2.150	5.310	- 79	0	144	1	5.376	4.329	11.855	141	11.996

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

¹⁾ Eigenkapitalposition enthält latente Steuern

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni/Zum 30. Juni in Mio. €	DB Bahn Fernverkehr		DB Bahn Regio		DB Bahn Stadtverkehr		DB Schenker Rail		DB Schenker Logistics	
	2008	2007 ⁵⁾	2008	2007 ⁵⁾	2008	2007 ⁵⁾	2008	2007 ⁵⁾	2008	2007
	Segmenterlöse									
externe Umsatzerlöse	1.703	1.623	3.298	3.270	962	929	2.419	1.768	7.261	6.937
externe übrige Segmenterlöse	85	52	95	49	28	27	111	57	47	43
interne Segmenterlöse	90	92	69	66	34	33	192	274	23	21
Summe Segmenterlöse	1.878	1.767	3.462	3.385	1.024	989	2.722	2.099	7.331	7.001
Segmentergebnis (EBIT)	172	110	451	472	100	107	221	208	178	194
Bereinigtes Segmentergebnis (EBIT bereinigt ⁶⁾)	172	108	449	466	100	107	209	211	178	178
EBITDA	354	287	654	668	174	178	347	318	260	276
EBITDA bereinigt ⁶⁾	354	285	652	662	174	178	335	321	260	260
Zinsergebnis										
Ergebnis aus										
At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	0	0	10	9	0	0
Übriges Finanzergebnis										
Ergebnis vor Ertragsteuern										
Ertragsteuern										
Jahresergebnis										
Segmentvermögen ^{1), 4)}	3.082	3.295	5.189	4.831	1.400	1.457	4.146	3.079	5.300	5.040
Anteile an										
At-Equity-Beteiligungen ¹⁾	1	0	24	1	2	2	78	20	10	6
Gesamtvermögen ¹⁾	3.083	3.295	5.213	4.832	1.402	1.459	4.224	3.099	5.310	5.046
davon Goodwill	(0)	(0)	(19)	(1)	(5)	(5)	(337)	(171)	(893)	(855)
Segmentenschulden ^{1), 4)}	881	928	1.811	1.378	395	400	1.432	1.228	2.501	2.570
Segmentgesamtinvestitionen	36	76	451	327	29	24	361	79	95	92
Anlagenzugänge aus										
Unternehmenserwerben	0	0	141	0	0	15	181	5	7	3
Anlagenzugänge aus										
Brutto-Investitionen	36	76	310	327	29	9	180	74	88	89
Erhaltene Investitionszuschüsse	0	-7	-4	-34	-2	-3	-1	0	0	0
Netto-Investitionen	36	69	306	293	27	6	179	74	88	89
Planmäßige Abschreibungen ²⁾	179	177	199	196	73	71	123	110	82	82
Erfasste Wertminderungen/ -aufholungen ²⁾	3	0	4	0	1	0	3	0	0	0
Sonstige nicht zahlungs- wirksame Aufwendungen ²⁾	2	1	3	2	2	0	4	1	57	19
Sonstige nicht zahlungs- wirksame Erträge ²⁾	11	8	28	6	3	4	3	12	8	1
Mitarbeiter ³⁾	14.970	14.827	25.470	25.413	12.134	12.209	29.577	23.482	61.047	56.813

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

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

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

Segmentinformationen nach Regionen für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni/Zum 30. Juni in Mio. €	Inland	
	2008	2007
Segmenterlöse mit Dritten	12.117	10.997
davon Umsatzerlöse	(10.716)	(10.134)
Segmentvermögen	42.635	43.288
Netto-Investitionen	1.192	1.221

DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe		DB Netze Dienstleistungen		Beteiligungen/ Sonstige		Konsolidierung		Insgesamt	
2008	2007 ⁵⁾	2008	2007 ⁵⁾	2008	2007 ⁵⁾	2008	2007 ⁵⁾	2008	2007	2008	2007
351	285	176	173	55	39	372	310	0	0	16.597	15.334
375	244	152	45	115	92	477	274	0	0	1.485	883
1.916	1.881	326	321	1.261	1.349	1.790	2.028	- 5.701	- 6.065	0	0
2.642	2.410	654	539	1.431	1.480	2.639	2.612	- 5.701	- 6.065	18.082	16.217
326	326	191	110	77	110	56	- 127	- 43	- 158	1.729	1.352
326	326	138	110	77	110	- 189	- 149	- 43	- 140	1.417	1.327
804	787	256	178	157	193	126	- 54	- 57	- 171	3.075	2.660
804	787	203	178	157	193	- 119	- 76	- 57	- 153	2.763	2.635
										- 417	- 454
0	0	0	0	0	1	4	2	0	0	14	12
										- 23	1
										1.303	911
										- 388	- 43
										915	868
21.900	21.023	3.288	3.386	1.261	1.131	4.093	5.997	- 237	- 54	49.422	49.185
0	0	0	0	8	7	171	297	0	0	294	333
21.900	21.023	3.288	3.386	1.269	1.138	4.264	6.294	- 237	- 54	49.716	49.518
(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(13)	(0)	(0)	(0)	(1.267)	(1.032)
2.787	2.644	362	449	650	866	6.441	6.971	20.460	21.976	37.720	39.410
1.625	1.917	201	182	118	99	63	61	- 15	0	2.964	2.857
0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	331	23
1.625	1.917	201	182	118	99	61	61	- 15	0	2.633	2.834
- 1.085	- 1.418	- 173	- 77	0	- 1	- 31	- 15	0	0	- 1.296	- 1.555
540	499	28	105	118	98	30	46	- 15	0	1.337	1.279
481	476	64	68	74	83	66	73	- 14	- 13	1.327	1.323
- 3	- 15	1	0	6	0	4	0	0	0	19	- 15
7	16	10	4	0	2	7	11	40	0	132	56
31	29	34	3	4	3	57	13	3	0	182	79
41.596	40.730	4.548	4.579	24.907	26.821	26.460	26.021	0	0	240.709	230.895

⁴⁾ Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen beziehungsweise den Segmentsschulden zugeordnet.

⁵⁾ Aufgrund des geänderten Ausweises der Konzernumlage in der Segmentberichterstattung im Berichtszeitraum wurde der Vorjahresbetrag angepasst.

⁶⁾ Die Bereinigung betrifft die Erträge beziehungsweise Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten sowie wesentliche Sondersachverhalte.

Übriges Europa		Nordamerika		Asien/Pazifik		Übrige Welt		Überleitung		Insgesamt	
2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
3.995	3.213	862	874	925	975	183	158	0	0	18.082	16.217
(3.915)	(3.193)	(861)	(874)	(923)	(975)	(182)	(158)	(0)	(0)	(16.597)	(15.334)
4.295	2.659	485	579	1.156	1.203	130	123	721	1.333	49.422	49.185
148	40	3	6	7	10	2	2	- 15	0	1.337	1.279

Erläuterungen zum Konzernzwischenabschluss

GRUNDLAGEN UND METHODEN

Der ungeprüfte verkürzte Zwischenabschluss zum 30. Juni 2008 wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Der IAS 34 (Interim Financial Reporting) wurde beachtet. Die dem Konzernabschluss 2007 zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden für den vorliegenden Zwischenabschluss stetig angewendet.

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

- IFRIC 11: IFRS 2 – Geschäfte mit eigenen Aktien und Aktien von Konzernunternehmen

IFRIC 11 beschäftigt sich mit Fragen zur Behandlung aktienbasierter Vergütungsvereinbarungen, bei denen eigene Aktien oder Aktien von anderen Konzernunternehmen gewährt wurden. Die Anwendung des IFRIC 11 hat keine Auswirkung auf den Konzernzwischenbericht.

VERÄNDERUNGEN IN DER SEGMENTZUORDNUNG

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

Ebenfalls wurden untergeordnete Aktivitäten zwischen den Segmenten DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics neu zugeordnet. Bei einer Neuordnung wurden die Vorjahreswerte entsprechend angepasst, wobei die Anpassungsbeträge von untergeordneter Bedeutung waren. Die Vorjahreswerte der übrigen Umgliederungen wurden wegen Unwesentlichkeit nicht geändert.

VERÄNDERUNGEN IM KONZERN

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

Zum 30. Juni 2008	Inland	Ausland	Gesamt
Anzahl			
Voll konsolidierte Tochtergesellschaften			
Stand zum 01. 01.	169	328	497
Zugänge	11	24	35
Zugang aus Änderung der Einbeziehungsart	0	2	2
Abgänge ¹⁾	2	0	2
Abgang aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0
Stand zum 30. 06.	178	354	532

¹⁾ Einschließlich einem Abgang aus konzerninterner Verschmelzung

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis handelt es sich um elf im Berichtszeitraum neu gegründete Gesellschaften sowie um den Erwerb der Mehrheit der Anteile an der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales S.A. (Transfesa-Gruppe), den Erwerb der Anteile an dem britischen Eisenbahnverkehrsunternehmen Laing Rail Ltd. (jetzt: DB Regio UK Ltd.) und der Helms Akeri A. B., Schweden.

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

Die bedeutsamsten Transaktionen werden nachfolgend erläutert:

- Nach der im März 2008 erfolgten Zustimmung der EU-Kommission wurden mit Closing am 3. April 2008 55,1 % der Anteile an der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales (Transfesa), Madrid, Spanien, übernommen. Der Vertrag zum Erwerb der Anteile wurde am 26. Juli 2007 unterzeichnet, anschließend ist die Transaktion von den zuständigen Behörden geprüft worden. Transfesa ist ein international tätiges Transport- und Logistikunternehmen, das sich auf Schienen und Straßentransporte – unter anderem für die Automobilindustrie – spezialisiert hat. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt im Segment DB Schenker Rail.
- Mit Vertrag vom 18. Januar 2008 (Closing 31. März 2008) wurden 100 % der Anteile an dem britischen Eisenbahnunternehmen Laing Rail Ltd., London, UK (jetzt: DB Regio UK Ltd., London, UK) erworben. Dieser Erwerb umfasst neben der Laing Rail Ltd. deren 100-prozentige Beteiligung an der Chiltern Railway Company Ltd. (Chiltern Railways) sowie die 50-prozentigen Beteiligungen an den beiden Joint Ventures London Overground Rail Operations Ltd. (LOROL) und Wrexham, Shropshire and Marylebone Railway Company Ltd. (WSMR). Chiltern Railways betreibt vor allem Pendelverkehre zwischen London und Birmingham beziehungsweise Aylesbury. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt im Segment DB Bahn Regio.

Nachfolgend werden die Anschaffungskosten und der beizulegende Zeitwert des erworbenen Nettovermögens kumulativ für alle Veränderungen des Konsolidierungskreises dargestellt. Sämtliche Kaufpreisallokationen für Erwerbe im Berichtszeitraum wurden gemäß IFRS 3 vorgenommen.

in Mio. €	Davon		
	30.06.2008	Transfesa	DB Regio UK
Kaufpreis			
Geleistete Zahlungen	200	133	65
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	0	0	0
+ Direkt zurechenbare Kosten	4	2	2
= Gesamter Kaufpreis	204	135	67
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	130	80	49
= Firmenwert	74	55	18

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

KAUFPREISALLOKATION TRANSFESA-GRUPPE

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

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

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

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

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

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

KAUFPREISALLOKATION DB REGIO UK-GRUPPE

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

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

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

in Mio. €	Anpassungen
Sachanlagen	18
Franchisevertrag	32
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	20
Latente Steuern (netto)	- 20
Insgesamt	50

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

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

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

in Mio. €	DB-Konzern 1. Januar bis 30. Juni 2008	Davon aus Konsolidierungs- kreiszugängen	Beträge für Konsolidierungs- kreisabgänge
Umsatzerlöse	16.597	564	- 2
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	804	0	0
Gesamtleistung	17.401	564	- 2
Sonstige betriebliche Erträge	1.485	47	- 2
Materialaufwand	- 8.827	- 310	1
Personalaufwand	- 5.227	- 186	0
Abschreibungen	- 1.346	- 18	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.757	- 108	3
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.729	- 11	0
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	14	0	0
Zinsergebnis	- 417	- 4	0
Übriges Finanzergebnis	- 23	- 10	0
Finanzergebnis	- 426	- 14	0
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.303	- 25	0
davon Ergebnis aus dem Abgang nicht fortzuführender Tätigkeiten	(0)	(0)	(0)
Ertragsteuern	- 388	11	- 1
Ergebnis	915	- 14	- 1

Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 564 Mio. € betreffen im Wesentlichen mit 324 Mio. € die EWS-Gruppe, mit 87 Mio. € Spain-Tir, mit 44 Mio. € Transfesa, mit 39 Mio. € DB Regio UK und mit 35 Mio. € Schenker Russija ZAO.

Bei den Beträgen für Konsolidierungskreisabgänge handelt es sich im Wesentlichen um Liquidationen verschiedener Gesellschaften.

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

in Mio. €	30.06.2008	Davon KVB Sigmaringen
Veräußerungserlös		
- Erhaltene Zahlungen	3	3
- Direkt zurechenbare Kosten	0	0
= Gesamter Erlös	3	3
- Im veräußerten Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	0	0
= Zahlungsmittelzufluss durch Desinvestitionen	3	3

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

in Mio. €	30.06.2008	30.06.2007
Umsatzerlöse	2	1
Ergebnis	0	0

VORBEREITUNG TEILPRIVATISIERUNG DER DB MOBILITY LOGISTICS AG

Im Rahmen der gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierung des Konzerns der Deutschen Bahn AG im ersten Halbjahr 2008 im Zusammenhang mit der angestrebten Teilprivatisierung wurden die direkten Beteiligungen der Deutschen Bahn AG an den Gesellschaften, die dem Ressort Personenverkehr (Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Bahn Stadtverkehr sowie Servicecenter Vertrieb) sowie dem Geschäftsfeld DB Dienstleistungen zuzuordnen waren, im Wege der Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz auf die DB Mobility Logistics AG übertragen. Diese Ausgliederung, die rückwirkend zum 1. Januar 2008 erfolgte, umfasste insbesondere die DB Fernverkehr AG, die DB Regio AG, die DB Stadtverkehr GmbH, die DB Vertrieb GmbH und die DB Dienstleistungen GmbH. Zudem wurden im Zuge dieser Umstrukturierung einzelne weitere Mehr- oder Minderheitsbeteiligungen sowie wesentliche Gruppen- und Servicefunktionen der Deutschen Bahn AG auf die DB Mobility Logistics AG übertragen. Nicht auf die DB Mobility Logistics AG übertragen wurden die Beteiligungen der Deutschen Bahn AG an Unternehmen, deren Tätigkeit den Bau, den Besitz, die Unterhaltung und das Betreiben von Schienenwegen und Bahnhöfen umfasst (Eisenbahninfrastrukturunternehmen), sowie die DB ProjektBau GmbH. Bei den nicht übertragenen Unternehmen handelt es sich vor allem um Gesellschaften, die den Geschäftsfeldern DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie bzw. dem Ressort Infrastruktur der Deutsche Bahn AG zugeordnet sind.

Die Übertragungen der Obergesellschaften DB Regio AG und DB Stadtverkehr GmbH von der Deutschen Bahn AG auf die Deutsche Mobility Logistics AG führten zur Beendigung der steuerlichen Organschaft mit der Deutschen Bahn AG. Der zusätzliche Ertragsteueraufwand gegenüber dem Halbjahreszeitraum des Vorjahres belief sich auf 269 Mio. € (davon latente Steuern 169 Mio. €).

Mit Teilprivatisierung der Tochter DB Mobility Logistics AG wird bei Platzierung der Aktien an der Börse der Ergebnisabführungsvertrag zwischen der Deutschen Bahn AG und der DB Mobility Logistics AG gekündigt. Der zusätzliche Ertragsteueraufwand zum 30. Juni 2008 hätte sich auf 553 Mio. € belaufen (davon latente Steuern 513 Mio. €).

EVENTUALFORDERUNGEN, EVENTUALSCHULDEN UND BÜRGCHAFTSVERPFLICHTUNGEN

Eventualforderungen bestanden per 30. Juni 2008 in Höhe von 122 Mio. € (zum 31. Dezember 2007: 115 Mio. €, zum 30. Juni 2007: 104 Mio. €). Es handelt sich überwiegend um einen Rückforderungsanspruch auf Erstattung geleisteter Baukostenzuschüsse, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Bilanzstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	30.06.2008	31.12.2007	30.06.2007
Eventualschulden aus			
der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	0	0	1
Gewährleistungsverpflichtungen	0	0	0
sonstigen Eventualschulden	216	182	232
Insgesamt	216	182	233

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

Darüber hinaus bestehen zum 30. Juni 2008 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 107 Mio. € (zum 31. Dezember 2007: 103 Mio. €, zum 30. Juni 2007: 139 Mio. €); diese betreffen im Wesentlichen hingegebene Zollbürgschaften ausländischer Schenker-Gesellschaften.

Das wegen des Verdachts wettbewerbsbeschränkender Absprachen im Bereich der Land-, See- und Luftfracht durch die Europäische Kommission, das US-Justizministerium sowie die Kartellbehörden in Kanada, Südafrika, Neuseeland und der Schweiz eingeleitete Ermittlungsverfahren gegen die Speditionsbranche dauert an; mit einem Abschluss ist nicht vor Ende des Jahres 2009 zu rechnen. Zum aktuellen Zeitpunkt sind wir aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung weder in der Lage, den Zeitpunkt, zu dem mögliche Bußgelder verhängt werden, noch deren potenzielle Höhe abschätzen zu können. Dies betrifft auch die Höhe von Schadenersatzansprüchen aufgrund des potenziell wettbewerbswidrigen Verhaltens.

SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

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

in Mio. €	30.06.2008	31.12.2007	30.06.2007
Bestellobligo für den Erwerb von			
Sachanlagevermögen	5.490	4.512	4.713
Immateriellen Vermögenswerten	12	14	1
Ausstehende Einlagen	293	284	297
Insgesamt	5.795	4.810	5.011

Die ausstehenden Einlagen betreffen mit 293 Mio. € (zum 31. Dezember 2007: 284 Mio. €, zum 30. Juni 2007: 297 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen an der EUROFIMA. Die Veränderung zum Vorjahresausweis resultiert aus Währungskurs-effekten.

BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Wesentliche wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und der Bundesrepublik Deutschland betreffen Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund aus zinslos gewährten Darlehen (Barwert: 3.441 Mio. €; zum 31. Dezember 2007 Barwert: 3.557 Mio. €, zum 30. Juni 2007 Barwert: 3.715 Mio. €).

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Im ersten Halbjahr 2008 wurden fällig gewordene Anleihen der DB Finance B.V., Amsterdam, Niederlande, über 1,5 Mrd. DEM (= 767 Mio. €) sowie über 75 Mio. USD getilgt.

Aus dem Verkauf der Anteile an der Arcor AG & Co. KG entstand ein Buchgewinn in Höhe von 244 Mio. €. In der Segmentberichterstattung erfolgt der Ausweis im Segment Beteiligungen/Sonstiges.

Die Veränderung der Rückstellungen für nicht genommene Urlaubstage wurde auf der Basis des noch zu berücksichtigenden Erfüllungsbedarfs bis zum Geschäftsjahresende 2008 abgeleitet. Die Folge war eine Zuführung der Rückstellungen für nicht genommene Urlaubstage zum Zwischenabschluss 30. Juni 2008 um 5 Mio. €.

EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Am 20. Februar 2008 hat die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH einen Vertrag zum Erwerb aller Anteile an der Waggonbau Niesky GmbH in Insolvenz in Eigenverwaltung unterzeichnet. Aufgrund von aufschiebend bedingten Kaufvertragsbedingungen fand der Eigentumsübergang nicht vor Ablauf des Berichtszeitraums statt. Das Insolvenzverfahren wird voraussichtlich im August 2008 aufgehoben. Die Gesellschaft produziert mit rund 250 Mitarbeitern verschiedene Typen von Güterwagen und beliefert auch andere Hersteller mit Schienenfahrzeug-Komponenten.

Berlin, den 31. Juli 2008

Deutsche Bahn AG
Der Vorstand

KONTAKTINFORMATIONEN

INVESTOR RELATIONS

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefon: 030.297-61676
Telefax: 030.297-61959
E-Mail: investor.relations@bahn.de
Internet: www.db.de/ir

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

KONZERNKOMMUNIKATION

Telefax: 030.297-61919
E-Mail: medienbetreuung@bahn.de
Internet: www.db.de/presse

DB-TELEFONAUSKUNFT

Für allgemeine telefonische Auskünfte steht Ihnen die Telefonauskunft der Deutschen Bahn unter der Rufnummer 030.297-0 zur Verfügung.

REISESERVICE

Über die Rufnummer 11861 (3 ct/Sek. aus dem deutschen Festnetz) können Sie beim ReiseService 24 Stunden an 365 Tagen allgemeine Auskünfte über Zugverbindungen und Fahrpreise im In- und Ausland erhalten sowie Fahrkarten und Reservierungen buchen.

FINANZTERMINE

30. MÄRZ 2009

Bilanzpressekonferenz, Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2008

Impressum

Redaktion

Deutsche Bahn AG,
Investor Relations

Produktionskoordination

Mentor Werbeberatung
H.-J. Dietz,
Kelkheim

Gestaltung, DTP

Studio Delhi Konzept und Design,
Mainz

Lithografie

Koch Lichtsatz und Scan,
Wiesbaden

Druck

ColorDruck,
Leimen

Lektorat

AdverTEXT,
Düsseldorf

Bildnachweis

Deutsche Bahn
DB AG/Lautenschläger



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.db.de