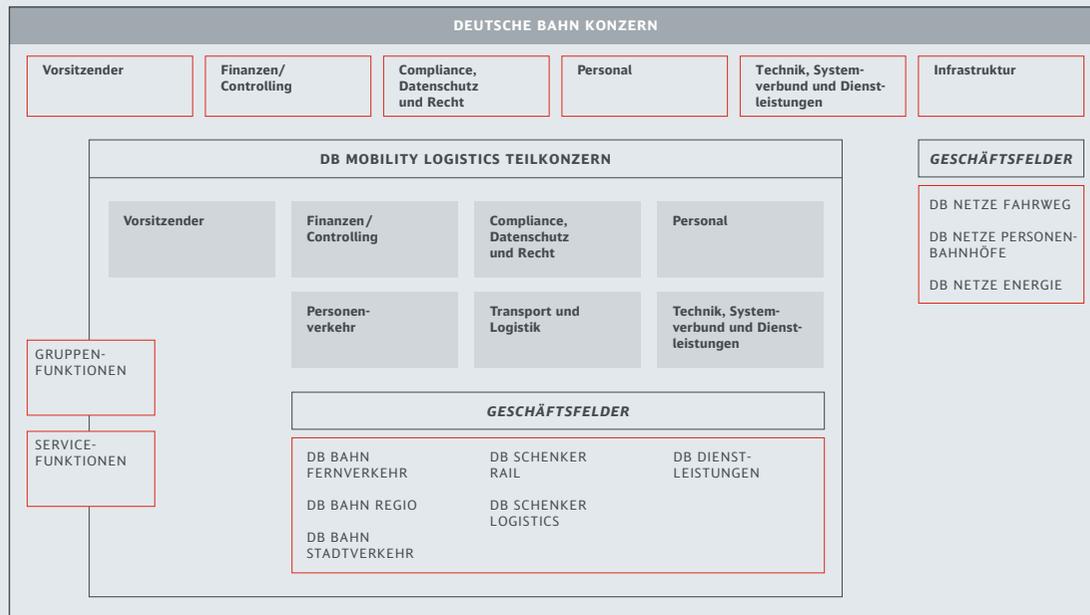


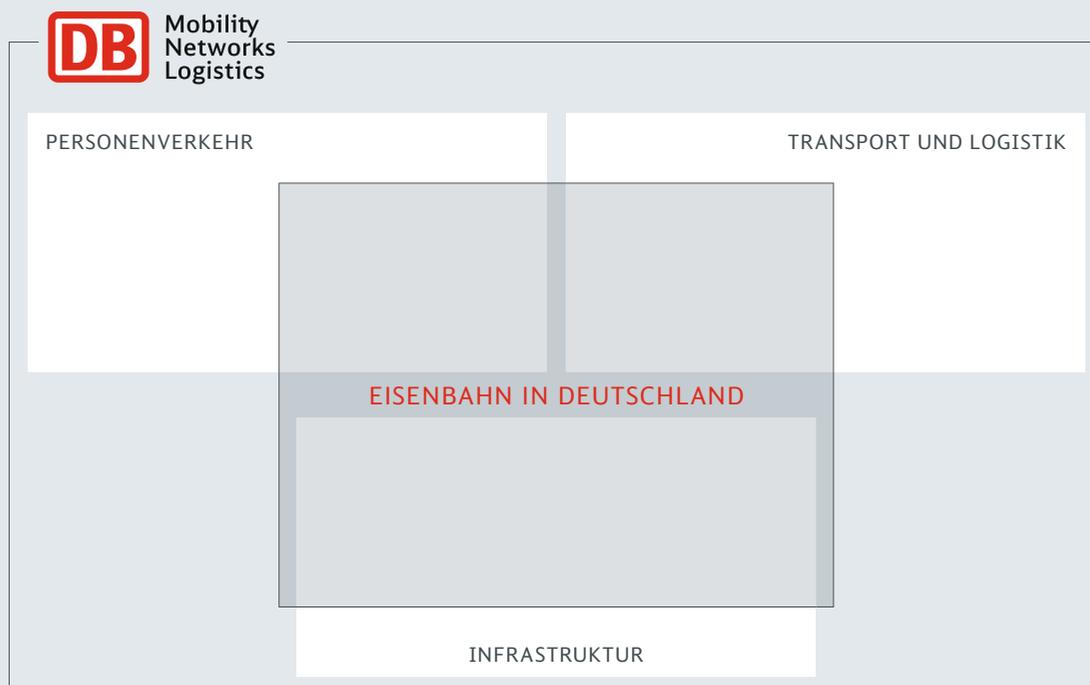


Deutsche Bahn AG **Lagebericht und Jahresabschluss 2009**

Organisationsstruktur



Selbstverständnis des DB-Konzerns



INHALT

002

----- LAGEBERICHT

- 003 ÜBERBLICK
- 004 GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN
- 019 ERTRAGSLAGE
- 020 FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE
- 022 STRATEGIE
- 030 NACHHALTIGKEIT
- 032 TECHNIK UND EINKAUF
- 034 WEITERE INFORMATIONEN
- 035 RISIKOBERICHT
- 041 BERICHT DES VORSTANDS ÜBER BEZIEHUNGEN
ZU VERBUNDENEN UNTERNEHMEN
- 042 NACHTRAGSBERICHT
- 042 PROGNOSEBERICHT

048

----- JAHRESABSCHLUSS

- 049 BILANZ
- 050 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
- 051 KAPITALFLUSSRECHNUNG
- 052 ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS
- 054 ANHANG
- 073 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

074

----- BERICHT DES AUFSICHTSRATS

- KONTAKTINFORMATIONEN
- IMPRESSUM

Lagebericht

ÜBERBLICK

In der Konzernstruktur des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) haben die Deutsche Bahn AG (DB AG) und die DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) – eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB AG – beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding. Seit der erfolgten Umstrukturierung im Jahr 2008 führt die DB AG die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Energie und DB Netze Personenbahnhöfe direkt. Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind im Teilkonzern DB Mobility Logistics unter der Führung der DB ML AG gebündelt und werden dort geführt. Eine sehr enge Abstimmung zwischen den Vorständen der DB AG und der DB ML AG wird durch die Personenidentität der Mitglieder des Vorstands in den konzernübergreifenden Ressorts sichergestellt. Um ein kooperatives Zusammenwirken sicherzustellen, fungiert der Integrationsausschuss des DB-Konzerns als gemeinsames Beratungs- und Koordinationsgremium der Vorstände von DB AG und DB ML AG. So können weiterhin Synergien zwischen den einzelnen Gesellschaften realisiert werden. Die operativen Geschäftsaufgaben werden von den Geschäftsfeldern wahrgenommen. Komplettiert wird die Struktur durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen.

Die wirtschaftliche Entwicklung der DB AG wird maßgeblich durch die Entwicklung des DB-Konzerns geprägt. Diese wurde im Berichtsjahr spürbar beeinflusst von der negativen Entwicklung des weltweiten konjunkturellen Umfelds infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise. Der daraus resultierende weltweite konjunkturelle Rückgang seit dem zweiten Halbjahr 2008 führte zu einer tiefen Rezession der Weltwirtschaft, von der insbesondere exportorientierte Länder betroffen sind. Daneben herrschte bis Mitte des Jahres 2009 eine sehr große Unsicherheit über die weitere wirtschaftliche Entwicklung. Daraus resultierte eine große Verunsicherung auf den Finanzmärkten und unter den Kunden des DB-Konzerns im Bereich Transport und Logistik. Der DB-Konzern hat auf diese Situation reagiert und zu Jahresbeginn 2009 eine Ausgabensteuerung und Investitionspriorisierung eingeführt.

Das Berichtsjahr war daher für den DB-Konzern und auch für die DB AG ganz wesentlich geprägt durch die Einleitung von kurz- und mittelfristigen Gegensteuerungsmaßnahmen, die im Wesentlichen in dem Konzernprogramm reACT gebündelt worden sind. Die DB-konzernweiten Ziele sind hier die Verbesserung der Kostenposition, die Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit und die Nutzung der aus der Krise resultierenden Chancen.

Trotz der schwierigen Umfeldbedingungen verlief das Berichtsjahr für die DB AG insgesamt zufriedenstellend. Der DB-Konzern konnte insgesamt zwar keine Verbesserungen von Umsatz, operativem Ergebnis und der Wertmanagementkennziffern gegenüber dem Vorjahresniveau erzielen. Allerdings konnte bei der DB AG aufgrund ergriffener Gegensteuerungsmaßnahmen sowie aufgrund von Sondereffekten das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit weiter gesteigert werden.

GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

BUNDESREGIERUNG BESCHLIESST »GRUNDSÄTZE GUTER UNTERNEHMENS- UND BETEILIGUNGSFÜHRUNG«

Die Bundesregierung hat am 1. Juli 2009 neue Grundsätze guter Unternehmens- und Beteiligungsführung im Bereich des Bundes verabschiedet, die auch den sogenannten Public Corporate Governance Kodex (PCGK) des Bundes umfassen. Dieser legt Standards guter Unternehmensführung fest, die teilweise enger gefasst sind als im Deutschen Corporate Governance Kodex. Die im PCGK enthaltenen Empfehlungen und Anregungen gelten für nicht börsennotierte Unternehmen, an denen der Bund mehrheitlich beteiligt ist.

Die DB AG und die DB ML AG haben ihre Regularien an die Anforderungen des PCGK angepasst. Für die Konzernunternehmen der DB AG und der DB ML AG kommt der PCGK in dem Umfang zur Anwendung, in dem dies angesichts der Besonderheiten einer Konzernstruktur sinnvoll und erforderlich ist.

Weitere Informationen zum Thema Corporate Governance finden Sie im Corporate Governance Bericht im Geschäftsbericht 2009 des DB-Konzerns oder im Internet unter www.deutschebahn.com/cg.

VERÄNDERUNGEN IM DB-KONZERN

Veränderungen im Vorstand der DB AG

Hartmut Mehdorn hat im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat sein Mandat als Mitglied des Vorstands und Vorsitzender des Vorstands der DB AG und der DB ML AG zum 30. April 2009 niedergelegt. Der Aufsichtsrat der DB AG hat Dr. Rüdiger Grube zum 1. Mai 2009 für die Dauer von fünf Jahren als Vorstand und Vorstandsvorsitzenden der DB AG bestellt. Dr. Rüdiger Grube hat zugleich das entsprechende Mandat als Vorstand und Vorstandsvorsitzender der DB ML AG übernommen.

Ulrich Weber wurde zum 1. Juli 2009 für die Dauer von fünf Jahren als Vorstand Personal und Arbeitsdirektor der DB AG bestellt. Er folgt damit Norbert Hansen nach, der zum 31. Mai 2009 sein Mandat niedergelegt hat. Darüber hinaus hat Ulrich Weber auch bei der DB ML AG das Vorstandsressort Personal übernommen.

Ebenfalls zum 31. Mai 2009 hat Dr. Otto Wiesheu sein Mandat als Vorstandsmitglied, zuständig für das Ressort Wirtschaft und Politik, niedergelegt. Das Vorstandsressort Wirtschaft und Politik wurde mit Wirkung zum 31. Dezember 2009 aufgelöst. Bis dahin wurde das Ressort in Personalunion von Dr. Rüdiger Grube geführt. Die entsprechenden Aktivitäten sind seit dem 1. Januar 2010 direkt dem Vorstandsvorsitzenden unterstellt.

Der Aufsichtsrat der DB AG hat im Mai 2009 der Einrichtung eines Vorstandsressorts Compliance, Datenschutz und Recht zugestimmt, das seit dem 16. Oktober 2009 von Gerd Becht verantwortet wird. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde das Ressort in Personalunion von Dr. Rüdiger Grube geführt. Gerd Becht hat das entsprechende Vorstandsressort auch bei der DB ML AG übernommen. Sein Vertrag läuft für die Dauer von fünf Jahren.

Im September 2009 wurden die Vorstände von DB AG und DB ML AG um das Vorstandsressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen erweitert. Zum Vorstand für dieses Ressort bei beiden Gesellschaften wurde mit Wirkung zum 9. September 2009 Dr. Volker Kefer bestellt. Dr. Volker Kefer war zuvor Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG. Sein Vertrag läuft für die Dauer von drei Jahren.

Im Dezember 2009 hat der Finanzvorstand Diethelm Sack sein Mandat zum 31. März 2010 niedergelegt. Zudem ist Stefan Garber, Vorstand für das Ressort Infrastruktur, Ende des Berichtsjahres von seinen Aufgaben freigestellt worden und scheidet ebenfalls zum 31. März 2010 aus dem Vorstand aus.

M&A-Aktivitäten streng fokussiert

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern sich nur selektiv an M&A-Verfahren beteiligt. Nach den Akquisitionen in den Vorjahren lag der Fokus im Berichtsjahr auf der Vorbereitung einer Neustrukturierung der Beteiligungen des DB-Konzerns vor allem außerhalb Deutschlands. Ziel dabei ist es, alle Beteiligungen je Land rechtlich unter einer Landesholding zu bündeln. Diese wiederum soll grundsätzlich als 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB ML AG geführt werden. Hierdurch wird eine höhere Transparenz in der Beteiligungsstruktur erreicht. Zugleich besteht die Möglichkeit, Synergien besser zu nutzen. Die Verantwortlichkeit der Geschäftsfelder bleibt unabhängig von der juristischen Zuordnung der Gesellschaften unverändert.

Akquisition der Logistiksparte der PCC

Ende Januar 2009 wurden die Verträge für die Übernahme der Logistiksparte der polnischen Unternehmensgruppe PCC unterzeichnet. Die Übernahme wurde von der EU-Kommission im Juni 2009 genehmigt und im Juli 2009 vollzogen. Im Zuge dieser Transaktion wurde die Mehrheit der Anteile an der PCC Rail S.A. (heute: DB Schenker Rail Polska S.A., Jaworzno/Polen), der PCC Rail Rybnik S.A. (heute: DB Schenker Rail Rybnik S.A., Rybnik/Polen) und an der "TRAWIPOL" Sp. z o. o., Gliwice/Polen, erworben.

Mit rund 5.800 Mitarbeitern, einem Umsatz von 350 Mio. € und rund 8% Marktanteil im Jahr 2008 ist die DB Schenker Rail Polska S.A. das größte private Eisenbahnunternehmen in Polen. DB Schenker Rail Polska umfasst mehrere regional operierende Unternehmen, die sich vor allem auf den Transport von Kohle, Chemieprodukten und Baustoffen spezialisiert haben, und betreibt leistungsfähige Verbindungen in alle polnischen Wirtschaftszentren. Mit der Integration in das Schienengüterverkehrsnetzwerk des DB-Konzerns soll DB Schenker Rail Polska zum zentralen Standbein in Osteuropa weiterentwickelt werden.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Infolge der Auswirkungen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise dämpfte das makroökonomische Umfeld im Jahr 2009 die wirtschaftliche Entwicklung spürbar. Die global ausgerichteten Speditions- und Logistikaktivitäten des DB-Konzerns wurden insbesondere durch deutliche Rückgänge der Investitionen und der Industrieproduktion sowie des Welthandels um rund 12% in Mitleidenschaft gezogen. Der überwiegende Anteil des Geschäfts des DB-Konzerns im Personen- und Schienengüterverkehr ist in hohem Maße abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung im Heimatmarkt Deutschland. Im Personenverkehr belebten der hohe Zuwachs bei PKW-Neuzulassungen infolge der Abwrackprämie sowie die im Vorjahresvergleich stark gesunkenen Kraftstoffpreise den marktdominierenden motorisierten Individualverkehr und stabilisierten so den Gesamtmarkt. Die Entwicklung in Schlüsselbranchen wie der Montanindustrie führte im Schienengüterverkehr zu einem bisher nicht gekannten Einbruch. Insgesamt konnten daher sowohl der Schienenpersonen- als auch vor allem der Schienengüterverkehr die erfolgreiche Entwicklung der letzten Jahre nicht fortsetzen und verzeichneten Marktanteilsverluste.

BIP-Entwicklung im Zeichen der Wirtschafts- und Finanzkrise

Bruttoinlandsprodukt(BIP)-Zuwachs IN %	2009	2008
Welt ¹⁾	-2,2	+1,6
USA	-2,4	+0,4
China	+8,7	+9,6
Japan	-5,1	-1,2
Euro-Raum	-4,0	+0,6
Deutschland	-5,0	+1,3

¹⁾ Summe ausgewählter Industrie- und Schwellenländer

Die Daten für 2009 entsprechen den per 23. Februar 2010 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Consensus Forecasts, FERI, Statistisches Bundesamt

Nach den starken Rückgängen der Weltwirtschaft ab Herbst 2008 infolge der Krisen im Finanz- und Immobiliensektor setzte erst im Sommer 2009 eine langsame Erholung ein. Diese ging allerdings von einem sehr niedrigen Niveau aus. Maßgeblich für den Umschwung waren die Stabilisierung an den Finanzmärkten nach den massiven Interventionen der Notenbanken sowie staatliche Stützungsprogramme und Garantien für den Finanzsektor. Dadurch erhöhte sich die Investitionsbereitschaft. Zudem wurden zunehmend die Wirkungen staatlicher Konjunkturprogramme spürbar: Bauinvestitionen und der öffentliche Verbrauch stützten das Wachstum. Der Welthandel, der bis in das Frühjahr 2009 hinein rückläufig gewesen war, zog im Sommer wieder an. Die Produktion belebte sich, nicht zuletzt auch gestützt durch das Ende des ausgeprägten Lagerabbaus. Insgesamt fiel die weltwirtschaftliche Produktion im Jahr 2009 aber um etwa 2,2% geringer aus als im Vorjahr.

In den USA stützten im Jahresverlauf Impulse aus dem Konjunkturprogramm, ein anziehender Welthandel sowie ein Ende des Lagerabbaus die wirtschaftliche Aktivität. Der private Konsum hingegen wurde angesichts steigender Arbeitslosigkeit, stagnierender Löhne und erlittener Wertverluste beim Finanz- und Immobilienvermögen kaum ausgeweitet. Infolge hoher Überkapazitäten und deutlich verschärfter Kreditkonditionen lieferten die Investitionen sowohl in Ausrüstungen als auch im Bausektor keine ausgeprägten Impulse. Nicht zuletzt wurde die wirtschaftliche Erholung dadurch gebremst, dass der Markt weiterhin eine politische Lösung zur Sanierung und Regulierung des Finanzsektors erwartet und die Krise im amerikanischen Bankensektor voraussichtlich auch im Jahr 2010 weiterschwelt. Insgesamt verzeichnete das BIP in den USA im Jahr 2009 daher einen Rückgang um 2,4%.

In China verlangsamte sich die Wachstumsdynamik, blieb jedoch mit einem BIP-Wachstum in Höhe von 8,7% auf einem hohen Niveau. Staatliche Konjunkturprogramme bewirkten eine verstärkte Binnen- nachfrage und belebten die Importe und den Welthandel.

Für die japanische Wirtschaft zeichnete sich dagegen erst seit dem Jahresende 2009 eine Überwindung der scharfen Rezession ab. Die wirtschaftliche Erholung stützte sich hauptsächlich auf einen Aufschwung bei den Exporten. Im Gesamtjahr blieb das BIP aber noch um 5,1% unter dem Vorjahresniveau.

Im Euro-Raum wurde zur Jahresmitte 2009 die konjunkturelle Talsohle erreicht. Hier stützten vor allem die Auswirkungen der Konjunkturprogramme die wirtschaftliche Erholung. Allerdings führten unter anderem ein kaum noch steigender Konsum und eine gebremste Investitionstätigkeit zu einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts um 4,0% im Jahr 2009. Die Wirtschaft Großbritanniens war von

der Finanz- und Immobilienkrise in besonderem Maße betroffen, sodass sich die Konjunktur deutlich abkühlte und bis zum Jahresende kaum Anzeichen einer konjunkturellen Erholung zu erkennen waren. In den neuen EU-Ländern verlief die Entwicklung recht uneinheitlich. Während in Polen ein BIP-Zuwachs erreicht werden konnte, verzeichneten die baltischen Staaten insbesondere infolge der hohen Abhängigkeit von ausländischen Kapitalzuflüssen zweistellige BIP-Rückgänge.

In Deutschland ging das BIP infolge der starken Exportausrichtung mit 5,0% stärker zurück als im Euro-Raum-Durchschnitt. Außenhandel und Investitionen in Ausrüstungen sowie sonstige Anlagen blieben deutlich unter dem Vorjahresniveau. Die öffentlichen Bauinvestitionen hingegen gingen nur moderat zurück, da die Investitionsprogramme des Staates mehr und mehr umgesetzt wurden. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe und insbesondere die stark exportabhängigen Branchen Chemie- und Automobilindustrie sowie der Maschinenbau verzeichneten aufgrund der kräftigen Einbrüche in den ersten sechs Monaten im Gesamtjahr zweistellige Produktionsrückgänge. Von der negativen Entwicklung in wichtigen Abnehmerbranchen wurde auch die Stahlproduktion mit einem Produktionsminus von knapp 29% erheblich gedämpft. Mit rund 32,5 Mio. t Stahl fiel die Produktion auf ein Niveau zurück, wie es in der Bundesrepublik Deutschland zuletzt Anfang der 60er-Jahre des vorigen Jahrhunderts zu verzeichnen war. Das leichte Plus beim privaten Konsum ist maßgeblich auf vermehrte Kraftfahrzeugkäufe privater Haushalte infolge der Abwrackprämie zurückzuführen. Weitere Maßnahmen des Konjunkturpakets wirkten ebenfalls positiv. Der Arbeitsmarkt wurde durch die starke Inanspruchnahme der Kurzarbeiterregelung stabilisiert. Dadurch ging die Beschäftigung im Jahresdurchschnitt vergleichsweise gering um 0,2% zurück. Die Lebenshaltungskosten lagen, bedingt durch stark gesunkene Preise für Mineralölprodukte, nur geringfügig über dem Vorjahr. Die Kraftstoffpreise gingen gegenüber dem Vorjahr deutlich zurück (-11%).

Energiepreise stiegen im Jahresverlauf wieder an

Seit Mitte Februar 2009 haben die Preise für Energie nach einem deutlichen Rückgang zu Beginn des Jahres wieder zugelegt. Dabei haben sich die einzelnen Primärenergieträger seit Sommer 2009 unterschiedlich entwickelt.

Die Preise für Rohöl wurden im Jahr 2009 weniger von den Fundamentaldaten bestimmt als vielmehr von der allgemeinen Stimmung an den Kapitalmärkten. Negative Einschätzungen im Markt zu Beginn des Jahres 2009 wurden im Jahresverlauf von der Erwartung abgelöst, dass das Schlimmste überstanden sei. Die gegenläufigen Bewegungen im Wechselkurs des Euro zum US-Dollar (USD) konnten für den Euro-Raum den Preisanstieg allerdings abschwächen. Handelte die Nordseesorte Brent im ersten Quartal noch in einem Bereich von 40 - 50 USD/Barrel (bbl), so lag das Handelsband im letzten Quartal allerdings bei 70 - 80 USD/bbl und damit wieder oberhalb des Mittelwerts der letzten fünf Jahre (66 USD/bbl). Die niedrigen Kurse zu Beginn des Jahres zogen den Jahresmittelwert für 2009 auf 62 USD/bbl.

Die Preise an den Terminmärkten für 50-Hz-Strom (Grundlaststrom) setzten bis zum März 2009 den Rückgang aus der zweiten Jahreshälfte 2008 fort und erreichten bei knapp 43 €/MWh ihren Jahrestiefstand. Dies ist ein Niveau, das zuletzt im Jahr 2005 erreicht wurde. Der darauf folgende Anstieg auf 55 €/MWh hielt allerdings nur bis Mitte des Jahres und blieb deutlich unter dem Jahreshoch von Anfang Januar (59 €/MWh). Im Dezember handelte der Kontrakt wieder unter 45 €/MWh. Im Jahresdurchschnitt lagen die Terminpreise für Grundlaststrom im Jahr 2009 unter denen der letzten drei Jahre. Auch die Spotpreise für Strom hielten sich im gesamten Jahresverlauf auf einem niedrigen Niveau: Der EEX-Tagesindex für Grundlaststrom lag in über 80% der Fälle unter 50 €/MWh (im Vorjahr: 8%).

Die Kohlemärkte zeigten eine ähnliche Entwicklung wie die Ölmärkte. Nach einem Jahrestief Ende März 2009 erholten sie sich zwar kontinuierlich, konnten aber keine neuen Jahreshöchstmarken erklimmen. Ein ähnliches Verhalten zeigten die CO₂-Emissionsrechte. Nach dem Jahrestief im Februar 2009 bei 10 €/t schwankten die Preise hauptsächlich zwischen 12 und 16 €/t und damit unter dem Jahrestief des Vorjahres von 15 – 16 €/t.

Erneuter Anstieg des Euro

Nachdem Ende des Jahres 2008 erwartete Zinsänderungen den Euro wieder von seinen Rekordmarken zurückfallen ließen, wies die Gemeinschaftswährung im Jahr 2009 eine kontinuierliche Aufwertung gegenüber dem US-Dollar aus. Die Entwicklung der amerikanischen Haushaltslage wurde an den Märkten zunehmend skeptischer betrachtet, was zu Kurssteigerungen der übrigen bedeutenden Währungen gegenüber dem US-Dollar führte. Der Euro erreichte dadurch bis zum November 2009 wieder ein Niveau von über 1,50 USD. Die dann einsetzende kritische Betrachtung einiger Euro-Staaten durch die Rating-Agenturen und Diskussionen um die Bonität dieser Staaten führten zu Kursrückgängen des Euro auf 1,44 USD zum 31. Dezember 2009.

Rentenmärkte reflektieren Finanzmarktkrise

Zum Jahresbeginn 2009 erreichten Bundesanleihen neue Höchstkurse, da sie von Investoren als sicherer Hafen in der Finanzkrise gesehen wurden. Dies führte zu einem Rückgang der Renditen im zehnjährigen Bereich auf unter 3,0%. Fünfjährige Bundesanleihen wurden zwischenzeitlich sogar mit nur 2,0% verzinst. Gleichzeitig verlangten die Anleger sehr hohe Aufschläge für die Übernahme höherer Risiken. Unternehmensanleihen wie auch Schuldtitel anderer Staaten mussten beachtliche Risikoprämien aufweisen, um im Markt Nachfrage zu generieren. Zur Jahresmitte 2009 rückte die Angst der Finanzmärkte vor einem Zusammenbruch wieder in den Hintergrund. Die Investoren tauschten Bundeswertpapiere gegen Anleihen niedrigerer Bonität, worauf die Rendite der deutschen Staatspapiere um mehr als 0,5 Prozentpunkte anzog, während die Risikoprämien für Kreditprodukte stark zurückgingen. Der Kapitalmarktzins blieb damit aber unverändert auf historisch niedrigem Niveau. Zum Ende des Jahres 2009 kamen Befürchtungen hinsichtlich einer deutlichen Verschlechterung der Bonität unter anderem von Griechenland und Dubai auf und kehrten die vorangegangenen Zins- und Prämienbewegungen wieder um. Gegen Jahresende lag die Rendite der zehnjährigen Bundesanleihe bei 3,4%.

Der Euro-Neuemissionsmarkt für Unternehmensanleihen wurde im Jahr 2009 stark durch die Finanzkrise geprägt. Nachdem die Emissionstätigkeit im Jahr 2008 fast zum Erliegen gekommen war, wurden im Berichtsjahr Unternehmensanleihen mit einem Volumen von rund 300 Mrd. € aufgelegt. Dies entspricht dem bisher größten Transaktionsumsatz in der Geschichte der europäischen Gemeinschaftswährung. Dabei wurden mehr als zwei Drittel des Jahresvolumens noch im ersten Halbjahr 2009 getätigt. Diese Entwicklung wurde von zwei Faktoren entscheidend geprägt, die direkt mit der Finanzkrise zusammenhängen. Einerseits hatten die Unternehmen ein großes Interesse, ein Liquiditätspolster für ein eventuelles Anhalten der Krise aufzubauen, andererseits waren die Banken aufgrund ihrer krisenbedingten Konsolidierungsaktivitäten nicht in der Lage, das gewünschte Kreditvolumen zur Verfügung zu stellen. Insofern bot sich der Anleihemarkt als Finanzierungsquelle an, zumal die Investoren andere

Schuldner als Alternative zu Finanzinstituten begrüßten. Während zunächst Unternehmen mit einem Investmentgrade-Rating den Markt in Anspruch nahmen, folgten gegen Ende des Jahres Emittenten mit einem schwächeren oder keinem Rating. Eine wieder gestiegene Risikobereitschaft der Anleger ermöglichte derartige Transaktionen. Bedingt durch die noch hohe Unsicherheit zu Beginn des Jahres und durch die gestiegene Notwendigkeit der Unternehmen, den Markt aus Liquiditätsgründen in Anspruch nehmen zu müssen, konnten die Investoren anfangs sehr hohe Credit Spreads durchsetzen. Diese Prämien wurden im Sekundärmarkt entsprechend reflektiert. Im Verlauf des Jahres gaben sie konstant nach, nachdem die anfängliche Unsicherheit einem gestiegenen Vertrauen in die weitere wirtschaftliche Entwicklung wich und die Investitionsbereitschaft der Anleger weiter zunahm. Mit der Einengung der Credit Spreads wiesen Unternehmensanleihen im Lauf des Jahres eine recht hohe Performance auf. Der iBoxx € Corporate Non Financial Overall-Index für Euro-Unternehmensanleihen legte im Jahr 2009 um gut 16 % zu (Total Return). Anleihen mit schwachem Rating konnten aufgrund besonders hoher Risikoaufschläge zum Jahresanfang überdurchschnittlich stark von diesem Trend profitieren.

POLITISCHES UMFELD

Über Regulierungsthemen und die Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens im Eisenbahnsektor berichtet der DB-Konzern auch ausführlich im Rahmen seines jährlichen Wettbewerbsberichts, der im Internet unter www.deutschebahn.com/wettbewerbsbericht verfügbar ist.

Regulatorisches Umfeld für den Schienenverkehr

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

Automatische Trassenpreisminderung bei Infrastrukturmängeln

Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 setzte die DB Netz AG einen Bescheid der Bundesnetzagentur vom 6. April 2009 um, der das Unternehmen verpflichtet, für die Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) automatisch die Trassenpreise zu reduzieren, wenn es wegen infrastruktureller Mängel zu Verspätungen kommt. Dies gilt unabhängig vom Vorliegen eines Minderungsverlangens und auch, wenn die DB Netz AG für den Mangel nicht verantwortlich ist. In einem Eilverfahren hatte sich die DB Netz AG gegen die Anordnungen der Bundesnetzagentur gewehrt, das Oberverwaltungsgericht Münster bestätigte jedoch den Bescheid der Behörde. Die DB Netz AG verfolgt ihre Interessen im Hauptsacheverfahren weiter.

Bundesnetzagentur erklärt Stationspreissystem für ungültig

Mit Bescheid vom 10. Dezember 2009 hat die Bundesnetzagentur die Entgelte für die Nutzung von Personenbahnhöfen der DB Station&Service AG mit Wirkung zum 1. Mai 2010 für ungültig erklärt. Die DB Station&Service AG ist verpflichtet worden, eine neue Entgeltliste zu entwickeln. Die Bundesnetzagentur hält das geltende Stationspreissystem für diskriminierend, da die Entgelte für die Nutzung von Bahnhöfen in gleichen Kategorien in den Bundesländern unterschiedlich hoch ausfallen. Die DB Station&Service AG hat am 11. Dezember 2009 Widerspruch gegen den Bescheid eingelegt und am 14. Januar 2010 Eilrechtsschutz gegen die Anordnungen der Bundesnetzagentur beantragt.

Bahnstromfernleitungspreise fallen unter Energiewirtschaftsrecht

Am 16. Dezember 2009 hat das Oberlandesgericht Düsseldorf in einer Grundsatzentscheidung festgelegt, dass die Nutzungsentgelte für Bahnstromfernleitungen nicht nach Eisenbahnrecht, sondern nach Energiewirtschaftsrecht zu regulieren sind. Die DB Energie GmbH müsste daher künftig ihre Preise von der Bundesnetzagentur vor Markteinführung genehmigen lassen, wobei die Behörde bei ihrer Entgeltprüfung die sogenannte Anreizregulierung anwenden würde. Die DB Energie GmbH hat am 18. Januar 2010 gegen die Entscheidung Rechtsbeschwerde eingelegt.

Weiterentwicklung des relevanten Rechtsrahmens

Erweiterung der Fahrgastrechte

Nach der Verabschiedung der EG-Verordnung 1371/2007 vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr durch den europäischen Gesetzgeber hat auch der deutsche Gesetzgeber das Gesetz zur Anpassung der nationalen eisenbahnrechtlichen Vorschriften an die EG-Verordnung vom 26. Mai 2009 beschlossen.

Das deutsche Gesetz ist am 29. Juli 2009 in Kraft getreten, die EG-Verordnung am 3. Dezember 2009. Beide Regelungen ergänzen einander. Aufgrund der EG-Verordnung müssen dem Bahnkunden bei einer Verspätung von 60 Minuten 25% des Fahrpreises erstattet werden. Liegt eine Verspätung von zwei Stunden vor, beträgt die Erstattung 50% des Fahrpreises. Bei mehr als 60 Minuten Verspätung sind den Fahrgästen außerdem Erfrischungen im Zug oder Bahnhof anzubieten. Ist einem Fahrgast aufgrund einer Verspätung die Fortsetzung seiner Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht mehr möglich oder zumutbar, hat er Anspruch auf ein Hotel oder ein Taxi.

Aufgrund des deutschen Gesetzes kann der Kunde im Schienenpersonennahverkehr zusätzlich bei einer absehbaren Verspätung von 20 Minuten einen anderen Zug, und zwar auch einen höherwertigen Fernverkehrszug, benutzen. Fällt der letzte Nahverkehrszug des Tages aus oder verspätet sich die planmäßige Ankunft des Fahrgastes zwischen 0 und 5 Uhr voraussichtlich um mindestens eine Stunde, kann der Fahrgast ein anderes Verkehrsmittel, falls erforderlich auch ein Taxi, zum Zielort nutzen. Die Aufwendungen dafür werden ihm bis zu einem Betrag von 80 € ersetzt.

Die vom deutschen Gesetz vorgesehene Schlichtungsstelle zur Beilegung von Streitigkeiten zwischen Kunden und Verkehrsunternehmen hat zum 1. Dezember 2009 ihre Arbeit aufgenommen. Sie wird ausschließlich von Verkehrsunternehmen finanziert und trägt den Namen »Schlichtungsstelle für den öffentlichen Verkehr« (söp). Die söp ist verkehrsträgerübergreifend ausgerichtet. Sie arbeitet neutral und unabhängig.

Liberalisierung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs

Die Richtlinie 2007/58/EG verpflichtet die EU-Mitgliedsstaaten ab dem 1. Januar 2010 zur Öffnung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs, sieht dabei jedoch wesentliche Möglichkeiten zur Einschränkung des Marktzugangs vor. So sollen keine Zugangsrechte für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen im gesamten inländischen Personenverkehr gewährt werden, sondern lediglich für den grenzüberschreitenden Personenverkehr einschließlich des Rechts, Fahrgäste an Zwischenhalten aufzunehmen oder abzusetzen. Damit ist eine reine Inlandskabotage ausgeschlossen. Der Hauptzweck des Verkehrsdienstes muss in der Grenzüberschreitung bestehen. Außerdem kann das Zugangsrecht für grenzüberschreitende Personenverkehre durch nationale Regelungen eingeschränkt werden, so zum Beispiel wenn sonst das wirtschaftliche Gleichgewicht gemeinwirtschaftlicher Schienenverkehre auf diesen Strecken gefährdet würde. Anders als Deutschland werden viele EU-Mitgliedsstaaten, so zum Beispiel Frankreich, von den Einschränkungsmöglichkeiten Gebrauch machen.

Verordnungsvorschlag für ein europäisches Schienennetz für den Güterverkehr

Das Europäische Parlament und die Verkehrsminister der Mitgliedsstaaten haben den Ende des Jahres 2008 von der Kommission vorgelegten Vorschlag für eine EG-Verordnung zur Entwicklung europäischer Schienekorridore für den Güterverkehr im Grundsatz unterstützt. Ziel ist es, die Qualität und Wettbewerbsfähigkeit insbesondere des lang laufenden grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs zu verbessern. Nach derzeitigem Verhandlungsstand könnten drei Korridore durch Deutschland verlaufen. Für diese sollen innerhalb von drei bis fünf Jahren international besetzte Korridorgesellschaften eingerichtet werden. Die beteiligten Infrastrukturbetreiber werden unter Aufsicht der Mitgliedsstaaten verpflichtet, Entwicklungspläne für jeden der Korridore aufzustellen. Hierdurch sollen vor allem die Investitions- und Baustellenplanung sowie das Kapazitäts- und Verkehrsmanagement grenzüberschreitend besser koordiniert werden. An diesen Arbeiten sind sowohl Terminalbetreiber als auch Vertreter der den Korridor nutzenden EVU zu beteiligen.

Kritisch sehen wir insbesondere die Vorschläge der Kommission, Kapazitäten für den Güterverkehr zu reservieren und dem Güterverkehr Vorrang vor dem Personenverkehr einzuräumen.

Neue Nahverkehrsverordnung verabschiedet

Ende des Jahres 2009 ist die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über den öffentlichen Nahverkehr in Kraft getreten. Sie umfasst sowohl Regelungen zur Dauer und zum zwingenden Inhalt von Verkehrsverträgen als auch Vorschriften zu deren Vergabe. In dieser Hinsicht erlaubt die Verordnung den Behörden, zwischen einer Direktvergabe und einem formelleren Verfahren zu wählen. Im Fall der Direktvergabe gilt eine verkürzte Laufzeit des Verkehrsvertrags und es sind verschärfte Transparenzvorgaben zu beachten.

Auch Vergaben an interne Betreiber, das heißt einen Betreiber, über den die Vergabestelle selbst Kontrolle ausübt, können weiter direkt erfolgen. Diese sogenannte Inhouse-Vergabe richtet sich nicht nach dem Wettbewerbsprinzip, da jeweils nur ein Betreiber in Betracht kommt.

Änderungen der Emissionshandels-Richtlinie in Kraft

Im Mai 2009 traten die Änderungen der Emissionshandels-Richtlinie 2003/87/EG in Kraft (RL 2009/29/EG). Demnach müssen die dem CO₂-Emissionshandel unterliegenden Sektoren ihre Zertifikate zukünftig in vollem Umfang ersteigern. Die Schiene ist durch diese Versteigerung aller CO₂-Emissionshandelszertifikate für die Stromerzeugung ab dem Jahr 2013 indirekt vom CO₂-Emissionshandel betroffen. Der Traktionsstrom wird sich dadurch nochmals erheblich verteuern.

Andere Verkehrsträger sind vom CO₂-Emissionshandel nicht oder nur in weitaus geringerem Maße betroffen: Straße und Schifffahrt unterliegen nach wie vor nicht dem CO₂-Emissionshandel. Nur der Flugverkehr innerhalb der EU sowie von und nach Europa wird zukünftig aufgrund der Richtlinie 2008/101/EG in den CO₂-Emissionshandel einbezogen werden, allerdings müssen nur 15% der CO₂-Zertifikate ersteigert werden.

Einheitliches europäisches Zugsteuerungs- und -sicherungssystem

Das European Rail Traffic Management System (ERTMS) ist das europäische Zugsteuerungs- und -sicherungssystem, das die inkompatiblen nationalen Zugsicherungssysteme letztlich ablösen soll. Es besteht aus den technischen Teilkomponenten European Train Control System (ETCS) und Global System Communication – Rail (GSM-R). Am 1. September 2009 ist ein ausgeweiteter europäischer Umsetzungsplan für ERTMS in Kraft getreten. Dieser ersetzt bestehende rechtliche Anforderungen im Zusammenhang mit der Einführung von ERTMS und macht rechtlich verpflichtende Vorgaben, die sich unmittelbar an die Mitgliedsstaaten richten. Der europäische Umsetzungsplan sieht die Einführung von ERTMS auf 24.000 km in Europa vor und schreibt zwei Termine verbindlich fest: Bis zum Jahr 2015 sind die Mitgliedsstaaten verpflichtet, wesentliche Teile von sechs Güterverkehrskorridoren (insgesamt 9.000 km) entsprechend auszurüsten. Von den sechs Güterverkehrskorridoren führen allein vier durch Deutschland. Bis zum Jahr 2020 müssen diese Korridore vollständig ausgerüstet sein (weitere 5.000 km) und eine Reihe wichtiger Güterverteilzentren muss an die Korridore angebunden werden (rund 10.000 km). Die Finanzierung der Ausrüstung mit ERTMS obliegt der deutschen Bundesregierung.

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Über die Entwicklung des Schienenverkehrs in Deutschland berichtet der DB-Konzern auch ausführlich im Rahmen seines jährlichen Wettbewerbsberichts, der im Internet unter www.deutschebahn.com/wettbewerbsbericht verfügbar ist.

Personenverkehr

Deutscher Personenverkehrsmarkt

Personenverkehrsmarkt in Deutschland IN % AUF BASIS DER VERKEHRSLEISTUNG	Wachstumsraten		Marktanteil	
	2009	2008	2009	2008
Schienerpersonenverkehr	-1,2	+4,4	9,9	10,0
DB-Konzern	(-1,6)	(+3,0)	(9,2)	(9,3)
Konzernexterne Bahnen	(+4,6)	(+27,0)	(0,7)	(0,7)
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV)	-0,5	-0,5	9,7	9,8
DB-Konzern	(+0,7)	(+1,0)	(1,1)	(1,1)
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	0,0	-1,4	79,1	79,0
Luftverkehr (innerdeutsch)	-3,6	+3,0	1,3	1,3
Gesamtmarkt	-0,2	-0,7	100,0	100,0

Die Daten für die Jahre 2008/2009 entsprechen den per 23. Februar 2010 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen; Wachstumsraten 2009 für ÖSPV, MIV und Luftverkehr auf halbe Prozentpunkte gerundet.

Nach den Rückgängen der vorangegangenen Jahre blieb der gesamte deutsche Personenverkehrsmarkt im Jahr 2009 knapp unter dem Vorjahresniveau. Mit den unerwartet nur leicht rückläufigen Erwerbstätigenzahlen und stagnierenden Realeinkommen wiesen wichtige Umfeldfaktoren für den Personenverkehr eine vergleichsweise robuste Entwicklung auf. Gestützt wurde die Gesamtmarktentwicklung durch die

stabile Verkehrsleistung des dominierenden motorisierten Individualverkehrs (MIV), der von den im Vergleich zum Vorjahr im Jahresdurchschnitt deutlich niedrigeren Kraftstoffpreisen (-11%) und den hohen Kraftfahrzeugverkäufen infolge der Abwrackprämie profitierte. Da alle anderen Verkehrsträger hinter dem Leistungsniveau des Vorjahres zurückblieben, konnte der MIV zudem seinen Marktanteil leicht ausbauen.

Der Schienenpersonenverkehr in Deutschland gab gegenüber dem Vorjahr leicht nach. Mit Blick auf die Aktivitäten des DB-Konzerns machten sich dabei neben den überwiegend negativen Konjunkturreffekten vor allem Einschränkungen auf der Angebotsseite bemerkbar. Infolge technischer Probleme bei einigen ICE-Baureihen und bei der S-Bahn Berlin wurde die Entwicklung der Verkehrsleistung belastet und ging um 1,6% zurück. Die konzernexternen Bahnen konnten hingegen nach unserer Einschätzung erneut stark wachsen (+4,6%) und damit ihren intramodalen Marktanteil auf 7,0% weiter ausbauen (im Vorjahr: 6,6%). Dies ist hauptsächlich auf die Übernahme weiterer Leistungen im Regionalverkehr zurückzuführen. Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs insgesamt war allerdings nach der erfolgreichen Entwicklung in den letzten Jahren im Jahr 2009 leicht rückläufig.

Auch im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) bei den Bussen, U- und Straßenbahnen konnte das Vorjahresniveau nicht gehalten werden (-0,5%). Dabei konnte sich der Linienverkehr trotz sinkender Schüler- und rückläufiger Erwerbstätigenzahlen unter anderem wegen Fahrgastverlagerungen von der S-Bahn Berlin auf die Berliner Verkehrsbetriebe noch behaupten. Im Gelegenheitsverkehr hingegen dämpften die schwache Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und die stagnierenden Realeinkommen die Verkehrsnachfrage und ließen die Gesamtleistung im ÖSPV leicht sinken. Die Verkehrsleistung der DB-Busgesellschaften nahm gegen den Trend im Jahr 2009 um 0,7% weiter zu.

Die bereits in der zweiten Jahreshälfte 2008 im Zuge der Finanz- und Wirtschaftskrise zu verzeichnenden Nachfrageverluste im innerdeutschen Luftverkehr setzten sich im Jahr 2009 zunächst verstärkt fort und betrafen insbesondere das Geschäftskundensegment. Erst zum Herbst 2009 zeichnete sich eine Stabilisierung ab, die in Verbindung mit dem positiven Basiseffekt aufgrund der schwachen Entwicklung im entsprechenden Vorjahreszeitraum den Rückgang dämpfte. Trotz der im Gesamtjahr noch um 3,6% schwächeren Nachfrage blieb der Marktanteil des innerdeutschen Luftverkehrs stabil.

Güterverkehr und Logistik

Deutscher Güterverkehrsmarkt

Güterverkehrsmarkt in Deutschland IN % AUF BASIS DER VERKEHRSLLEISTUNG	Wachstumsraten		Marktanteil	
	2009	2008	2009	2008
Schienengüterverkehr	-17,3	+0,9	16,2	17,3
DB-Konzern ¹⁾	(-20,8)	(-1,0)	(12,3)	(13,7)
Konzernexterne Bahnen	(-4,4)	(+8,6)	(4,0)	(3,7)
Straßengüterverkehr	-10,2	+1,2	71,9	70,7
Binnenschiff	-16,2	-1,0	9,1	9,6
Rohrfernleitungen	+2,6	-1,0	2,7	2,3
Gesamtmarkt	-11,7	+0,9	100,0	100,0

¹⁾ DB Schenker Rail Deutschland AG und RBH Logistics GmbH

Die Daten für das Jahr 2009 entsprechen den per 23. Februar 2010 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Der Nachfragerückgang auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt, Rohrfernleitungen), der bereits in den letzten Monaten des Vorjahres begonnen hatte, hat sich infolge der Wirtschaftskrise im Jahr 2009 verstärkt fortgesetzt und zu einem bisher nicht gekannten verkehrsträgerübergreifenden Einbruch der Verkehrsleistung geführt. Vor dem Hintergrund der sehr schwachen Außenhandelsentwicklung waren hierbei die internationalen Transporte überdurchschnittlich stark betroffen. Der im Durchschnitt der letzten Jahre am stärksten gewachsene Schienengüterverkehr blieb am deutlichsten hinter dem Leistungsniveau aus dem Vorjahr zurück und büßte entsprechend Marktanteile ein (-1,1 Prozentpunkte). Gekennzeichnet war der Markt durch eine im Vorjahresvergleich deutlich gestiegene inter- und intramodale Wettbewerbsintensität. Verstärkt durch die mit dem Nachfrageeinbruch entstandenen Überkapazitäten kam es - obwohl in hohem Maße Laderaum vom Markt genommen wurde - zu einem aggressiven Preiswettbewerb, der auch zu Verkehrsverlagerungen führte. Erst gegen Ende des Jahres zeigte sich infolge der leichten konjunkturellen Erholung eine Stabilisierung des Gesamtmarkts auf niedrigem Niveau.

Nachdem der Schienengüterverkehr bereits in den letzten Monaten des Vorjahres ein deutliches Minus verzeichnen musste, brach die Verkehrsleistung im Jahr 2009 mit Rückgängen von bis zu rund 30% bis in den Spätsommer hinein regelrecht ein. Erst zum Jahresende hin verbesserte sich die Entwicklung. Insgesamt ging die Verkehrsleistung daher im Jahr 2009 um 17,3% zurück. Hierbei machten sich vor allem die starken Rückgänge in Schlüsselbranchen wie der Montan-, Automobil- und Chemiebranche bemerkbar. Aber auch Wachstumsträger der letzten Jahre wie die Containerverkehre verzeichneten hohe Einbußen. Weniger schwach zeigte sich die Entwicklung bei den Mineralölprodukten, den Nahrungs- und Futtermitteln sowie in der durch die Konjunkturprogramme gestützten Baubranche. Lediglich die Transporte landwirtschaftlicher Erzeugnisse übertrafen das Vorjahresniveau, wobei diese im Jahr 2008 stark zurückgegangen waren.

Zusätzlich waren auch intermodale Verkehrsverlagerungen aufgrund des schärferen Preiswettbewerbs zu verzeichnen. Frei gewordene LKW-Kapazitäten - auch aus dem Ausland - kamen mit teils hohen, zweistelligen Preisnachlässen auf den Markt. Dies wirkte sich auch auf den unmittelbar im Wettbewerb mit dem LKW stehenden Einzelwagenverkehr belastend aus.

Die Verkehrsleistung des DB-Konzerns ging mit knapp 21% deutlich stärker zurück als die der konzernexternen Güterbahnen. Dies ist im Wesentlichen auf folgende Sachverhalte zurückzuführen:

- Die konzernexternen Güterbahnen haben eine andere Güterstruktur. So machen zum Beispiel die für die konzerninternen Bahnen mit einem Anteil von über 30% sehr wichtigen Verkehre in den Bereichen Kohle/Koks, Erze, Eisen/Stahl lediglich rund 7% der Verkehrsleistung bei den konzernexternen Güterbahnen aus.
- Der Anteil der internationalen Verkehre liegt bei den konzernexternen Güterbahnen bei nur gut 30%. Bei den konzerninternen Bahnen hingegen machen diese Verkehre etwa 55% der Gesamtleistung aus.
- Die konzernexternen Güterbahnen sind fast ausschließlich im Ganzzugsegment tätig und daher von der Wettbewerbsverschärfung im Einzelwagenverkehr weniger betroffen.

Infolge des deutlich schwächeren Rückgangs konnten die konzernexternen Bahnen ihren Anteil am Schienengüterverkehr im Jahr 2009 um über 3 Prozentpunkte auf 24,5% steigern. Bei ausschließlicher Betrachtung des Binnenverkehrs fiel der Zugewinn sogar noch stärker aus. Insbesondere mit Blick auf den Ganzzugverkehr ist festzustellen, dass sich die intramodale Wettbewerbsintensität im Berichtsjahr spürbar erhöht hat. Der damit einhergehende stärkere Druck auf die Frachtraten ist auch auf die deutlich stärker gewordenen Aktivitäten ausländischer Staatsbahnen beziehungsweise ihrer Beteiligungen mit teils aggressiven Preismaßnahmen zurückzuführen.

Im Straßengüterverkehr (deutsche und ausländische LKW - inklusive Kabotageverkehren in Deutschland) haben die Auswirkungen der Wirtschaftskrise ebenfalls tiefe Spuren hinterlassen. Insgesamt entwickelte sich die Verkehrsleistung im Berichtsjahr aber erneut oberhalb des Gesamtmarkts. Während die Leistung der ausländischen LKW in den Vorjahren stärker wachsen konnte als die ihrer Wettbewerber aus Deutschland, kehrte sich die Situation im Jahr 2009 infolge der Einbrüche bei den Ex- und Importen um. Durch den so entstandenen hohen Laderaumüberhang erhöhte sich die Wettbewerbsintensität auf der Straße nochmals deutlich und der Preisdruck verschärfte sich. Dies hatte wiederum auch Auswirkungen auf den intermodalen Wettbewerb und führte zu preisbedingten Verkehrsverlagerungen von der Schiene auf die Straße. Verstärkt wurde dieser Effekt durch die im Berichtsjahr festzustellende Abnahme der Sendungsgrößen, die selbst klassische Schienenverkehre für den LKW interessant machte. Der gegenüber den Bahnen deutlich geringere Verkehrsleistungsrückgang ist aber vor allem auf die unterschiedliche Güterstruktur zurückzuführen. Eine vergleichsweise geringe Abhängigkeit von der Montanindustrie, die stabile Entwicklung im für den LKW bedeutenden Nahrungsmittelbereich und die positiven Effekte aus den Konjunkturprogrammen im Bausektor wirkten sich dabei dämpfend auf den Rückgang aus. Vor diesem Hintergrund konnte der Straßengüterverkehr seine Marktposition im Jahr 2009 deutlich verbessern.

Die Binnenschifffahrt verzeichnete im Jahr 2009 ein Minus von 16,2% und fiel mit einer Verkehrsleistung von rund 54 Mrd. tkm auf das Niveau von vor etwa 20 Jahren zurück. Der Marktanteil ging dementsprechend weiter zurück und lag im Jahr 2009 bei nur noch gut 9%. Verstärkt wurde der krisenbedingte Einbruch durch witterungsbedingte Einschränkungen zu Jahresbeginn infolge des strengen Winters und durch die Niedrigwassersituation im Herbst. Mit Blick auf das Gesamtergebnis gilt es jedoch auch zu berücksichtigen, dass seitens des Statistischen Bundesamtes ab dem Jahr 2009 die Berechnungsmethodik zur Ermittlung der Transportweiten in der Binnenschifffahrt angepasst wurde. Ohne diesen statistischen Sondereffekt wäre der Rückgang voraussichtlich etwas höher ausgefallen. Wie bei den anderen Verkehrsträgern war die Entwicklung auf den deutschen Wasserstraßen im Krisenjahr geprägt von einem hohen Laderaumüberhang, einer deutlich gestiegenen Wettbewerbsintensität und folglich einem starken Preisverfall. Auf einigen Relationen waren zeitweise Rückgänge der Grundfrachten im Vorjahresvergleich von teilweise über 50% zu verzeichnen.

Europäischer Schienengüterverkehr

Vergleichbar mit der Entwicklung auf dem deutschen Markt zeigten sich die negativen Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf die Verkehrsleistung im gesamten europäischen Schienengüterverkehr etwa doppelt so stark wie bei den Wettbewerbern auf der Straße. Der konjunkturbedingte Nachfrageeinbruch, aber auch die vor allem preisbedingten Verkehrsverlagerungen von der Schiene auf den LKW infolge eines spürbar schärfer gewordenen Wettbewerbs verursachten nach unseren Schätzungen einen Verkehrsleistungsrückgang der Güterbahnen in Europa um mehr als 20 %. Hierbei verzeichneten die Einzelwagenverkehre infolge des direkten Wettbewerbs mit dem LKW überdurchschnittliche Einbrüche. Auch die Containerverkehre, die sich in den letzten Jahren in vielen Ländern als Wachstumsmotor erwiesen hatten, blieben vor dem Hintergrund der äußerst schwachen Außenhandelsentwicklung deutlich hinter dem Vorjahresniveau zurück. Zudem machte sich die in nahezu allen Ländern bestehende starke Abhängigkeit der großen Bahnen von der Entwicklung in der Montanindustrie negativ bemerkbar. Die Wirtschaftskrise hat besonders die Stahlproduktion hart getroffen, nachdem wichtige Abnehmerbranchen wie beispielsweise die Automobilindustrie hohe Einbußen hinnehmen mussten. Mit dem Produktionseinbruch in der Stahlindustrie hat auch die Nachfrage nach Schienentransporten europaweit deutlich abgenommen.

Europäischer Landverkehr

Die negative Entwicklung im europäischen Landverkehr seit Ende des Vorjahres hat sich im Jahr 2009 verstärkt fortgesetzt und die Transportnachfrage entsprechend beeinträchtigt. Ausgelöst durch die Produktionsrückgänge in verschiedenen Industrien gingen die transportierten Gütermengen stark zurück, sodass der europäische Landverkehrsmarkt um fast 10 % schrumpfte. Die durch den Nachfragerückgang entstandenen Überkapazitäten führten bis zum Herbst 2009 zu einem deutlichen Frachtratenverfall, was den aggressiven Preiswettbewerb noch weiter erhöhte.

In den letzten Monaten des Jahres 2009 führte selbst ein leichter Nachfrageanstieg bereits vereinzelt zu Engpässen, da die auf dem Markt vorhandenen Laderaumkapazitäten infolge von Angebotsreduktionen und der Insolvenzen kleiner und mittelständischer Dienstleister geringer waren. Das hat auch entsprechende Auswirkungen auf die Einkaufspreise. Darüber hinaus stiegen die ohnehin hohen Einsatzkosten wie zum Beispiel Straßenbenutzungsentgelte in den meisten europäischen Ländern an und führten bei den gesunkenen Verkaufspreisen zu einem erhöhten Margendruck. Verstärkt hat sich dieser Effekt durch die in der zweiten Jahreshälfte 2009 wieder gestiegenen Dieselpreise.

Der Rückgang des Sendungsvolumens im Landverkehr von DB Schenker Logistics fiel dank des engmaschigen Netzwerks mit rund 7 % insgesamt weniger schwach aus, als es in der gesamten Branche festzustellen war.

Luftfracht

Bereits im Vorjahr war der Luftfrachtmarkt nach Jahren kräftigen Wachstums um 4% zurückgegangen, gemessen in Frachttonnenkilometern. Im Jahr 2009 zeigte sich bis zum Herbst ein noch stärkerer Einbruch. Laut der International Air Transport Association (IATA) betrug der Rückgang in den ersten elf Monaten 13% gegenüber dem ohnehin schwachen Vorjahr. Einzig die Region Middle East zeigte ein Wachstum in Höhe von 1,6%. Im gleichen Zeitraum wurden durch Fluggesellschaften auch massiv Kapazitäten aus dem Markt genommen und damit etwa 10% der globalen Frachtkapazitäten stillgelegt. Damit sollte ein weiteres Abrutschen der Raten verhindert werden.

Ab Mitte des Jahres 2009 zeichnete sich eine gewisse Stabilisierung bei den Transportmengen ab. Vor allem Asien zeigte positive Trends. Insgesamt sind die Volumina im Jahr 2009 um etwa 10 bis 12% gesunken. Mit einem Rückgang um 16% haben sich die Mengen von DB Schenker hierbei schwächer entwickelt als der Gesamtmarkt.

Seefracht

Der Abwärtstrend in der Containerschifffahrt, der im Herbst 2008 eingesetzt hatte, setzte sich bis weit in das Jahr 2009 hinein fort. Das rückläufige Marktvolumen und zusätzlich in die Märkte eingebrachter Schiffsraum führten im Vorjahresvergleich zu einer Erosion der Frachtraten. Dementsprechend stieg die Wettbewerbsintensität sowohl auf dem Spediteurmarkt als auch bei den Reedern und zwang diese zu stabilisierenden Maßnahmen. Folglich wurden seit Jahresmitte 2009 drastische Kapazitätsreduzierungen und massive Ratenerhöhungen durch die Reeder umgesetzt. Dies zeigte sich insbesondere auf der Route Asien – Europa, wo nach Umsetzung der Maßnahmen die Ladungsnachfrage größer als der verfügbare Schiffsraum war.

Beim globalen Containervolumen wurde bis zur Jahresmitte ein Rückgang von 15% verzeichnet. Die einsetzende Erholung in den beiden letzten Quartalen führte für das Jahr 2009 insgesamt zu einem Rückgang von etwa 9%. Auf den Schlüsselrelationen war dabei ein Gesamtjahresrückgang von 18% (Asien – Europa), 20% (Asien – Nordamerika) und 5% (Intra-Asien) zu verzeichnen. Der Volumenrückgang im DB Schenker-Netzwerk fiel mit rund 2% weniger stark aus als der des Gesamtmarkts.

Kontraktlogistik

Der Markt im Bereich Kontraktlogistik/Supply Chain Management (SCM) ist infolge der globalen Rezession im Jahr 2009 nach unseren Berechnungen um rund 8,5% zurückgegangen. Grund hierfür ist im Wesentlichen der Absatzeinbruch im Automobilsektor. Nachdem die ersten beiden Quartale 2009 von sinkenden Produktionsmengen bei den meisten Herstellern, zum Teil verbunden mit zeitweiligen Betriebsstilllegungen, geprägt waren, zeigte sich im weiteren Jahresverlauf für die Autoindustrie eine Bodenbildung. Hauptursache hierfür waren die weltweit in vielen Ländern eingeführten PKW-Abwrackprämien, die die Nachfrage spürbar stimulierten. Mit dem Jahreswechsel ließ dieser positive Sondereffekt jedoch nach. In der ebenfalls in hohem Maße mit Logistikdienstleistern zusammenarbeitenden High-techindustrie zeigten sich auch deutliche Volumentrübkänge. Bei den Konsumgütern war hingegen eine vergleichsweise stabile Entwicklung festzustellen. Insbesondere Logistikprojekte im Bereich der »Fast Moving Consumer Goods« (Konsumgüter des täglichen Bedarfs) erwiesen sich als vergleichsweise wenig von der konjunkturellen Entwicklung betroffen.

Zur Auslastung der eigenen Kapazitäten gingen krisenbedingt die extern vergebenen Aufträge und Dienstleistungen in einigen Bereichen deutlich zurück. Hierbei dürfte es sich jedoch nur um eine temporäre Gegensteuerungsmaßnahme handeln. Der Outsourcing-Trend wird sich mit zunehmender Stabilisierung der Märkte weiter fortsetzen. Die Wettbewerbsintensität ist aufgrund des erheblichen Margendruckes durch Auslastungsprobleme an Logistikstandorten weltweit weiter gestiegen. Darüber hinaus sind die Risiken durch Insolvenzen von Kunden gestiegen. Im letzten Quartal 2009 konnte wieder eine leichte Erholung besonders im asiatischen Raum verzeichnet werden.

Der Umsatzrückgang im DB Schenker-Netzwerk lag mit 10 % auf dem Marktniveau.

Schieneinfrastruktur in Deutschland

Ausgewählte Kennzahlen	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
DB-Schieneinfrastruktur in Deutschland				
Eisenbahnverkehrsunternehmen	353	340	+13	+3,8
DB-Konzern	30	28	+2	+7,1
Konzernexterne Bahnen	323	312	+11	+3,5
Trassennachfrage Mio. Trkm	1.002,6	1.043,3	-40,7	-3,9
DB-Konzern	832,2	881,8	-49,6	-5,6
Konzernexterne Bahnen	170,4	161,5	+8,9	+5,5
Stationshalte Mio. Stopps	143,3	143,1	+0,2	+0,1
DB-Konzern	123,3	125,2	-1,9	-1,5
Konzernexterne Bahnen	20,0	17,9	+2,1	+11,7

Vor dem Hintergrund des seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugangs nutzt eine Vielzahl von EVU die Schieneinfrastruktur des DB-Konzerns in Deutschland. Im Vergleich zum Vorjahr ist insbesondere die Zahl der konzernexternen EVU im Jahr 2009 weiter angestiegen. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

Im Jahr 2009 sank die Trassennachfrage im Wesentlichen aufgrund der konjunkturbedingt gesunkenen Nachfrage im Schienengüterverkehr gegenüber dem Vorjahr. Im Schienenpersonenverkehr nahm die Trassennachfrage noch leicht zu. Die Zahl der Stationshalte lag auf dem Vorjahresniveau. Insgesamt haben dabei, wie in den Vorjahren, die konzernexternen Bahnen weiter zugelegt.

Aufgrund der Wettbewerbssituation der Waren- und Dienstleistungsangebote in den Stationen mit den Angeboten im Gesamtmarkt des Einzelhandels ist für die Bahnhöfe des DB-Konzerns zusätzlich die Entwicklung des Einzelhandels- und Gastronomieumsatzes von besonderer Bedeutung, da sowohl die Vermietungsmöglichkeiten als auch die daraus erzielten Umsätze von der Ertragssituation der gewerblichen Mieter abhängen. Die realen Einzelhandelsumsätze in Deutschland sind im Jahr 2009 insgesamt leicht zurückgegangen. Trotzdem sind die Vermietungserlöse in den Bahnhöfen im Berichtsjahr gestiegen.

ERTRAGSLAGE

UMSATZENTWICKLUNG

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

ERGEBNISENTWICKLUNG

Die Entwicklung der einzelnen Aufwands- und Ertragspositionen ist aufgrund von Sondereffekten und des Übergangs der Konzernfunktion DB Training auf die DB ML AG per 1. Januar 2009 gegenüber dem Vorjahr nur eingeschränkt vergleichbar.

Die sonstigen betrieblichen Erträge sind im Berichtsjahr trotz des Wegfalls des Sondereffekts im Vorjahr aus dem Verkauf der Beteiligung an der Arcor AG&CO. KG in Höhe von 243 Mio. € deutlich auf 1.813 Mio. € gestiegen (im Vorjahr: 1.316 Mio. €). Wesentlicher Grund für den Anstieg sind Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 924 Mio. € (im Vorjahr: 77 Mio. €), die im Wesentlichen aus der Neubewertung von ökologischen Altlasten resultierten. Ebenfalls ergebniserhöhend wirkten sich Konzernumlagen und übrige Verrechnungen aus, die sich von 379 Mio. € auf 298 Mio. € im Berichtsjahr aufgrund des Übergangs der Konzernfunktion DB Training auf die DB ML AG per 1. Januar 2009 reduzierten.

Der Materialaufwand lag mit 62 Mio. € unterhalb des Vorjahreswerts (im Vorjahr: 72 Mio. €). Dies resultierte überwiegend aus gesunkenen Aufwendungen für bezogene Leistungen.

Der Personalaufwand ist im Berichtsjahr leicht auf 312 Mio. € zurückgegangen (im Vorjahr: 324 Mio. €). Entlastend wirkte die im Jahresdurchschnitt geringere Zahl der Mitarbeiter infolge des Übergangs von Mitarbeitern auf die DB ML AG zum 1. Januar 2009. Gegenläufig wirkten im Berichtsjahr Tarifsteigerungen sowie Abfindungszahlungen für Mitglieder des Vorstands und leitende Angestellte.

Die Abschreibungen lagen mit 7 Mio. € unter dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 10 Mio. €). Dies resultierte insbesondere aus den geringeren Abschreibungen für andere Anlagen sowie die Betriebs- und Geschäftsausstattung.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen gingen leicht auf 1.060 Mio. € zurück (im Vorjahr: 1.140 Mio. €). Wesentliche Gründe für den Rückgang liegen in den reduzierten Konzernverrechnungen und der im Berichtsjahr vorgenommenen Ausgabensteuerung, die zu geringeren Beratungsaufwendungen und sonstigen Leistungen Dritter führte.

Die Verschlechterung im Beteiligungsergebnis auf 1.168 Mio. € (im Vorjahr: 1.698 Mio. €) wurde maßgeblich durch die gegenüber dem Vorjahr schwächere Ergebnisentwicklung von Tochtergesellschaften in den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics, DB Bahn Fernverkehr und DB Bahn Stadtverkehr geprägt, die zu geringeren Erträgen aus Ergebnisabführungen führte. Gegenläufig wirkten höhere Erträge bei der DB Netz AG.

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB-Konzern entsprechend den Finanzierungsbedürfnissen der Konzerngesellschaften und reicht ihnen die aufgenommenen Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen weiter. Das Zinsergebnis betrug im Berichtsjahr 54 Mio. € (im Vorjahr: 74 Mio. €). Ursächlich für den Rückgang sind hauptsächlich geringere Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens.

Insgesamt ergab sich daraus eine leichte Verbesserung im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 1.593 Mio. € (im Vorjahr: 1.545 Mio. €). Unter Berücksichtigung einer Steuerposition von 48 Mio. € (im Vorjahr: -35 Mio. €) ergab sich hieraus ein Jahresüberschuss von 1.641 Mio. € (im Vorjahr: 1.510 Mio. €). Unter Hinzuziehung des Gewinnvortrags aus dem Vorjahr in Höhe von 1.510 Mio. € (im Vorjahr: 1.564 Mio. €) führte dies zu einem Bilanzgewinn in Höhe von 3.151 Mio. € (im Vorjahr: 3.074 Mio. €).

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

FINANZMANAGEMENT

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

Das für den langfristigen Bereich ausgelegte Debt-Issuance-Programm haben wir im Berichtsjahr von 10 Mrd. € auf 15 Mrd. € aufgestockt. Per 31. Dezember 2009 war das Programm in Höhe von 9,3 Mrd. € in Anspruch genommen (per 31. Dezember 2008: 7,2 Mrd. €).

Im kurzfristigen Bereich stand per 31. Dezember 2009 wie im Vorjahr ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses wurde per 31. Dezember 2009 nicht in Anspruch genommen. Zudem verfügen wir per 31. Dezember 2009 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 1,8 Mrd. € (per 31. Dezember 2008: 1,7 Mrd. €). Das Commercial-Paper-Programm wird über die Kreditlinien zusätzlich abgesichert. Darüber hinaus konnten wir zum Bilanzstichtag auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 1,3 Mrd. € zurückgreifen (per 31. Dezember 2008: 1,0 Mrd. €). Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Im Berichtsjahr wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen.

Rating-Einstufungen erneut bestätigt

Ratings DB AG	Ersterteilung	Letzte Änderung	Letzte Bestätigung	Aktuelle Einstufungen		
				Kurzfristig	Langfristig	Ausblick
Moody's	16.05.2000	-	10.11.2009	P-1	Aa1	stabil
		Credit Watch negativ von April bis				
Standard & Poor's	16.05.2000	Dezember 2008	04.02.2010	A-1+	AA	stabil
Fitch	17.02.2009	-	20.11.2009	F1+	AA	stabil

Stand: 4. Februar 2010

Die Kreditwürdigkeit der DB AG wird von den Rating-Agenturen Standard&Poor's (S&P) und Moody's sowie seit dem Berichtsjahr auch von Fitch regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben S&P und Moody's im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die sehr guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG erneut bestätigt. Diese Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert.

Fitch hat im Berichtsjahr erstmals Rating-Einstufungen der DB AG veröffentlicht. Die Rating-Einstufungen der DB AG von Fitch mit einem langfristigen Emittentenausfall-Rating (Long-term Issuer Default Rating) von »AA« und einem kurzfristigen Emittentenausfall-Rating (Short-term Issuer Default Rating) von »F1+« entsprechen einer sehr guten Bonitätseinschätzung. Der Ausblick ist »stabil«. Das langfristige Rating der DB AG liegt damit nur zwei Stufen unterhalb der höchstmöglichen Bewertung (AAA). Das kurzfristige Rating entspricht der höchstmöglichen Einstufung.

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen der DB AG in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände lagen wie im Vorjahr mit 11 Mio. € auf niedrigem Niveau (im Vorjahr: 14 Mio. €). Ein besonderer Investitionsschwerpunkt lag nicht vor.

BILANZ

Bilanzstruktur IN %	31.12.2009	31.12.2008
STRUKTUR DER AKTIVSEITE		
Anlagevermögen	82,9	83,4
Umlaufvermögen	17,1	16,6
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0
STRUKTUR DER PASSIVSEITE		
Eigenkapital	50,7	45,8
Rückstellungen	15,7	19,0
Verbindlichkeiten	33,5	35,1
davon: Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(31,4)	(32,4)
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	26.973	26.162

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2009 gegenüber dem Vorjahresendwert leicht angestiegen (+3,1% beziehungsweise +811 Mio. €). Diese Veränderung ist maßgeblich auf die Erhöhung des Eigenkapitals aufgrund des Jahresüberschusses zurückzuführen.

Das Anlagevermögen bestand per 31. Dezember 2009 wie zum Vorjahresende fast ausschließlich aus den Finanzanlagen. Die leichte Erhöhung in den Finanzanlagen auf 22.327 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 21.774 Mio. €) ist auf die Erhöhung der Ausleihungen an verbundene Unternehmen auf 9.263 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 8.737 Mio. €) zurückzuführen. Das Umlaufvermögen ist infolge eines um 643 Mio. € höheren Bestands an flüssigen Mitteln von 4.338 Mio. € per 31. Dezember 2008 auf 4.612 Mio. € gestiegen.

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

Auf der Passivseite stieg das Eigenkapital durch den im Berichtsjahr erzielten Jahresüberschuss von 12.005 Mio. € auf 13.646 Mio. €. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich infolgedessen weiter auf 50,7% (per 31. Dezember 2008: 45,8%).

Die Rückstellungen lagen mit 4.230 Mio. € unter dem Vorjahreswert (per 31. Dezember 2008: 4.974 Mio. €). Hier wirkte sich insbesondere die Auflösung von Rückstellungen für ökologische Altlasten (per 31. Dezember 2009: 1.606 Mio. € nach 2.259 Mio. € per 31. Dezember 2008) aus. Der Anteil der Rückstellungen an der Bilanzsumme ist infolge des signifikanten Rückgangs der Rückstellungen von 19,0% per 31. Dezember 2008 auf 15,7% per 31. Dezember 2009 sowie des Anstiegs der Bilanzsumme deutlich gesunken.

Die Verbindlichkeiten reduzierten sich per 31. Dezember 2009 leicht um 84 Mio. € auf 9.079 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 9.163 Mio. €). Ursächlich hierfür war im Wesentlichen der Rückgang der Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, auf 963 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 1.631 Mio. €). Gegenläufig wirkten Erhöhungen der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen auf 7.868 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 7.181 Mio. €). Diese betreffen insbesondere die lang- und kurzfristige Konzernfinanzierung und hier insbesondere Mittel, die die DB Finance an die DB AG in Form von Krediten ausgereicht hat. Die DB Finance begibt zur Refinanzierung dieser Kredite Anleihen unter der Garantie der DB AG. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme ist infolge des Rückgangs deutlich zurückgegangen.

STRATEGIE

STRATEGISCHE LANGFRISTPRÄMISSEN INTAKT

Der DB-Konzern ist mit seinem Geschäftsportfolio als integrierter Konzern aufgestellt und sieht in der Verknüpfung der einzelnen Geschäftsfelder einen wesentlichen Erfolgsfaktor für die weitere Entwicklung des Unternehmens. Diese Verzahnung spiegelt sich auch im integrierten Ansatz bei Strategie, Organisation und Führung wider und ermöglicht die Nutzung von Synergien.

Nach Jahren des Ergebniswachstums konnte sich der DB-Konzern den Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise nicht entziehen und musste einen deutlichen Rückgang im Konzernergebnis hinnehmen. Die Strategie des DB-Konzerns hat sich jedoch auch in der Krise als vergleichsweise solide erwiesen.

Basis der strategischen Arbeit des DB-Konzerns ist der Strategische Management Prozess (SMP), der eng mit der Mittelfristplanung verknüpft ist. Dabei werden jährlich die strategischen Leitlinien, Ziele und Programme auf den Prüfstand gestellt und die wesentlichen planerischen Prämissen mit langfristigen Trends, konjunkturellen, gesellschaftlichen sowie markt- und wettbewerbsbezogenen Entwicklungen abgeglichen.

Die aktuellen Analysen zeigen, dass die langfristigen Megatrends in den Märkten des DB-Konzerns Globalisierung, Klimawandel und Ressourcenverknappung sowie Deregulierung als Grundlage der DB-Konzernstrategie weiterhin intakt sind.

Globalisierung

Die Globalisierung mit weitreichenden weltweiten Standortverlagerungen hat zu einem im Vergleich zur BIP-Entwicklung überproportionalen Wachstum des Transport- und Logistiksektors geführt. Mit der Finanz- und Wirtschaftskrise wurde dieser Trend unterbrochen und es kam zu einem deutlichen Rückgang der weltweiten Transportströme. Wir erwarten jedoch, dass die globale Arbeitsteilung sowie das starke Wachstum der Schwellenländer erhalten bleiben und gehen daher weiterhin langfristig von einem starken Anstieg der Nachfrage nach weltweiten Transport- und Logistiklösungen aus. Wir wollen an diesem Wachstum maßgeblich partizipieren.

Klimawandel und Ressourcenverknappung

Klimawandel und Ressourcenverknappung bleiben die wesentlichen Herausforderungen für die Märkte, die für den DB-Konzern relevant sind. Einer der größten Verursacher des klimaschädlichen Kohlendioxids (CO₂) und damit der globalen Erderwärmung ist der Verkehr. Aus diesem Grund erwarten wir, dass Regierungen und Kunden im In- und Ausland in Zukunft ihre Anstrengungen zur CO₂-Minderung im Bereich Transport und Mobilität deutlich erhöhen werden. Wir wollen von diesem Trend profitieren und aktiv den Markt für klimafreundliche Mobilitäts- und Transportangebote gestalten. Dazu werden wir unsere Kunden mit umweltfreundlichen Verkehrsdienstleistungen bei der Erreichung ihrer Umweltziele unterstützen und selbst unseren CO₂-Ausstoß weiter senken.

Deregulierung

Deregulierung und Öffnung der Verkehrsmärkte wurden – trotz einzelner Befürchtungen hinsichtlich einer stärkeren Abschottung – auch in der Krise nicht zurückgenommen, sondern werden sowohl auf europäischer wie nationaler Ebene weiter vorangetrieben.

Während der europäische Schienengüterverkehrsmarkt bereits seit dem Jahr 2007 vollständig liberalisiert wurde, steht die Marktöffnung für grenzüberschreitende Verkehre im Schienenpersonenverkehr im Jahr 2010 bevor. In der Folge ergeben sich für den DB-Konzern in Europa ähnliche Möglichkeiten, wie sie internationale Verkehrsunternehmen in Deutschland bereits wahrnehmen. Allerdings erwarten wir auch zusätzliche Herausforderungen im Heimatmarkt.

Grundsätzlich führt Wettbewerb zu wichtigen Wachstumsimpulsen, an denen wir nachhaltig partizipieren möchten. Es ist deshalb das Ziel des DB-Konzerns, Schienenverkehrsnetzwerke in Europa maßgeblich mitzugestalten sowie seine zentrale Position im Herzen Europas zu nutzen und weiter auszubauen.

DB-KONZERN WILL DAS WELTWEIT FÜHRENDE MOBILITÄTS- UND LOGISTIKUNTERNEHMEN WERDEN

Der DB-Konzern hat sich das strategische Ziel gesetzt, das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu werden. Nach vielen erfolgreichen Jahren des starken Wachstums haben wir in vielen Märkten führende Positionen erreicht. Vor dem Hintergrund unserer Einschätzungen zu den Megatrends behält dieses Ziel für den DB-Konzern in vollem Umfang Gültigkeit.

Die strategischen Leitlinien zur Zielerreichung sind Optimierung, Erweiterung und Integration. Das heißt für den DB-Konzern Optimierung des bestehenden Geschäfts, Erweiterung der Verkehrsnetzwerke und Realisierung von Synergien durch Integration. Auf diesem Weg soll die Leistung kontinuierlich gesteigert werden, um damit die schon heute sehr guten Marktpositionen des DB-Konzerns weiter auszubauen.

Optimierung des bestehenden Geschäfts

Die Entwicklung der Weltwirtschaft ist weiterhin hohen Risiken ausgesetzt. Eine vollständige Erholung international wie in Deutschland wird noch einige Jahre in Anspruch nehmen.

Vor diesem Hintergrund wird das langfristige Ziel des DB-Konzerns nur dann konsequent weiterzuverfolgen und erreichbar sein, wenn kurz- bis mittelfristig durch Konsolidierung des bestehenden Geschäfts die Voraussetzungen für nachhaltiges Wachstum geschaffen werden. Zur Erreichung dieses Ziels hat der DB-Konzern seine Optimierungsaktivitäten übergreifend in dem Konzernprogramm reACT gebündelt.



REACT

Im Rahmen des DB-konzernweiten Programms reACT soll von 2009 bis zum Jahr 2013 in 13 Projekten eine nachhaltige EBIT-Verbesserung in Höhe von 2 Mrd. € erreicht werden. reACT ist eine entschlossene Antwort auf die Wirtschaftskrise und auf strukturelle Veränderungen in den für den DB-Konzern relevanten Märkten. Die wichtigsten Ziele des Programms sind die kurzfristige Liquiditätssicherung und mittelfristig das Herstellen wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen in Verwaltung und Produktion. Ergänzend sollen im Rahmen von reACT auch die in den letzten Jahren akquirierten Unternehmen konsequent in die Strukturen des DB-Konzerns integriert werden, um sowohl Synergien auf der Kostenseite zu heben als auch Marktchancen besser wahrnehmen zu können.

Erweiterung des Verkehrsnetzwerke

Eine kontinuierliche Erweiterung der Verkehrsnetzwerke des DB-Konzerns an sich wandelnde Kundenbedürfnisse und Rahmenbedingungen im Wettbewerb ist entscheidend, um die führenden Marktpositionen des DB-Konzerns zu erhalten und auszubauen. Nachdem in den vergangenen Jahren die Erweiterung von Verkehrsnetzwerken durch Akquisitionen im Mittelpunkt stand, werden hier kurzfristig weniger starke Impulse gesetzt.

Eine stärkere Bedeutung wird in Zukunft im Export der Erfahrungen bei der Planung sowie dem Aufbau, Management und Betrieb von Verkehrssystemen liegen. Neben direkten Beratungs-, Planungs-, Schulungs- und Managementleistungen sollen auf diesem Wege auch Folgeaufträge für den Betrieb erschlossen werden. Die Beteiligung an der Qatar Railways Development Company (QRDC) ist ein erster Schritt in diese Richtung.

Realisierung von Synergien durch Integration

Wir beabsichtigen, die einzelnen Aktivitäten im Konzernverbund noch stärker aufeinander abzustimmen, um den Kunden des DB-Konzerns bessere Angebote unterbreiten, Cross-Selling-Möglichkeiten nutzen und Einspareffekte realisieren zu können. Im Bereich Personenverkehr sollen beispielsweise einzelne Angebote auf einer Mobilitätsplattform zusammengeführt und mit Zusatzdiensten ergänzt werden, um Mobilität »von Haustür zu Haustür« deutschlandweit zu ermöglichen und eine attraktive Alternative zum Auto zu schaffen. Im Bereich Transport und Logistik sollen Cross-Selling-Potenziale stärker genutzt und integrierte Produkte angeboten werden. Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen zielen wir durch weitere Bündelung von Leistungen und Mengen sowie Prozessoptimierungen auf weitere Einspareffekte.

Ein ganz wesentlicher strategischer Aspekt der zukunftsgerechten Aufstellung der Verkehrsnetzwerke des DB-Konzerns wird die Einstellung auf die ökologischen Herausforderungen darstellen. Der DB-Konzern hat sich vorgenommen, bis zum Jahr 2020 bei den Verkehren auf der Schiene, der Straße, in der Luft und auf dem Wasser den CO₂-Ausstoß im Vergleich zum Jahr 2006 um 20 % zu senken. Um dieses ehrgeizige Ziel zu erreichen, wurden im Berichtsjahr die wichtigsten Aktivitäten des DB-Konzerns im DB Eco Program gebündelt.

INTEGRIERTE MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND UND POSITIONIERUNG IN EUROPA

Im Personenverkehr werden wir in Deutschland auch in Zukunft die Marktstellung des DB-Konzerns in den einzelnen Geschäftsfeldern verteidigen. Dafür werden wir sowohl die Geschäftsfelder weiterentwickeln als auch zusätzliche Maßnahmen zur Kundenbindung vornehmen.

Darüber hinaus ist es das Ziel des DB-Konzerns, durch Integration bestehender sowie neuer Angebote und Zusatzdienste umfassende Mobilitätsleistungen und durchgängige Reiseketten »von Haustür zu Haustür« zu ermöglichen, die eine konkurrenzfähige, ökologisch vorteilhafte Alternative zum Individualverkehr darstellen. Entsprechend forcieren wir die Weiterentwicklung der Internetseite www.bahn.de zu einer umfassenden Mobilitätsbuchungsplattform mit europaweiten Zugverbindungen, nahezu allen Verbindungen im öffentlichen Nahverkehr sowie ergänzenden Angeboten für Anschlussmobilität und Übernachtung. Ein besonderer Fokus wird dabei auf innovativen Lösungen in den Bereichen Information, Ticketing und Abrechnung liegen.

Das starke deutsche Verkehrsnetzwerk des DB-Konzerns wollen wir durch Allianzen und Kooperationen erweitern und die internationale Position stärken.

Die Vertriebsaktivitäten im Personenverkehr sind in einem Servicecenter gebündelt. Dabei stehen die Weiterentwicklung der selbstbedienten Vertriebskanäle im Vordergrund. Hier wird mit dem Projekt »Touch&Travel« ein neuer, einfacher und kundenfreundlicher Vertriebskanal pilotiert. Daneben steht im Rahmen des reACT-Projekts »Vertrieb der Zukunft« die Weiterentwicklung der personenbedienten Vertriebskanäle in Deutschland im Fokus. Top-Reisezentren und DB-Agenturen sollen eine bessere Ausstattung erhalten und so in den nächsten Jahren zur Neukundengewinnung und Intensivierung der Kundenbindung beitragen.



TOUCH & TRAVEL

Mit dem Mobiltelefon werden die Anmeldung zum Fahrtantritt und die Abmeldung zum Ende der Fahrt durchgeführt und im Hintergrund automatisch Ticketing und Abrechnung vollzogen. Am Ende eines Monats erhält der Kunde dann eine Abrechnung über seine in Anspruch genommenen Leistungen. Im Jahr 2010 wird Touch & Travel im Ruhrgebiet anlässlich der Feierlichkeiten zur Kulturhauptstadt Europas (Essen) auf vielen Nah- und einigen Fernverkehrsstrecken im beziehungsweise ins Ruhrgebiet sowie als Eintrittskarte für Veranstaltungen und ergänzend als Informationsmedium eingesetzt.

Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr ist es das Ziel, ein wettbewerbsstarkes Angebot von schnellen, stark frequentierten Verbindungen zwischen deutschen Ballungsräumen und ins europäische Ausland zu gewährleisten. Wir setzen dabei auf die klassischen Systemvorteile der Bahn: zügiges und entspanntes Reisen, komfortabel von Innenstadt zu Innenstadt bei einem hohen Anteil nutzbarer Zeit.

Mit Priorität verfolgen wir weitere Verbesserungen der Qualitäts-, Service- und Preiskonzepte wie auch der Kundenbindungsinstrumente, um den intermodalen Marktanteil auszubauen und die durchschnittliche Auslastung der Züge zu steigern.

Mit Blick auf die Wettbewerbssituation hat die Verteidigung der starken Stellung im Heimatmarkt erste strategische Priorität.

Darüber hinaus wird das europäische Verkehrsnetzwerk weiter ausgebaut. Im grenzüberschreitenden Verkehr treiben wir die Kooperation Railteam weiter voran, um die Attraktivität des europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs auf der Schiene gegenüber Flugzeug und PKW durch Verbesserungen bei Angebot, Qualität und Services zu steigern. Ob wir die Aktivitäten im Ausland im Wege der Kooperation oder über Konkurrenzangebote ausdehnen, entscheiden wir im Rahmen der kartellrechtlichen Vorgaben von Fall zu Fall.

Um die Nachhaltigkeitsziele zu erfüllen, sollen zusätzlich zu dem erfolgreichen Angebot CO₂-freier Reisen für Geschäftskunden in Zukunft auch CO₂-freie Reisen für Privatkunden angeboten werden.

Geschäftsfeld DB Bahn Regio

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio gilt es, kostengünstige Angebote für reibungslose Mobilität in der Fläche bereitzustellen. In den nächsten Jahren werden wesentliche Anteile des Marktvolumens im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland, aber auch in anderen europäischen Staaten wettbewerblich ausgeschrieben.

Vorrangiges Ziel ist es, die starke Marktstellung in Deutschland langfristig aufrechtzuerhalten. Dies erfordert kontinuierliche Produktivitäts-, Qualitäts- und Leistungssteigerungen, die unter anderem mit dem Programm reACT umgesetzt werden. Ein weiterer Hebel ist die Stärkung der unternehmerischen Verantwortung vor Ort sowie die Erhöhung der lokalen Flexibilität.

Gleichzeitig richten wir den Blick auf weitere Wachstumschancen in den europäischen Nahverkehrsmärkten. Neben dem Ausbau grenzüberschreitender Verkehre liegt der Fokus auf der Teilnahme an internationalen Ausschreibungen.

Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr

Der deutsche Stadtverkehrsmarkt ist derzeit noch stark fragmentiert und durch kommunale Anbieter geprägt. Die allmähliche Öffnung dieses Marktes lässt eine sukzessive Konsolidierung in den nächsten Jahren erwarten. Aufgrund der derzeitigen kartellrechtlichen Auffassungen sind die Kooperationsmöglichkeiten in Deutschland begrenzt. In Deutschland ist das vornehmliche Ziel, durch wettbewerbsfähige Angebote den Marktanteil nachhaltig abzusichern.

Ein wesentlicher strategischer Fokus liegt auf dem Ausbau der internationalen Aktivitäten. Hier steht die Teilnahme an internationalen Ausschreibungen im Vordergrund.

Die Senkung des spezifischen Energieverbrauchs und der CO₂-Emissionen steht im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr ebenfalls im Fokus.

Wichtiges Ziel im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr ist auch die kurzfristige Stabilisierung des Betriebs der S-Bahn Berlin.

LEISTUNGSFÄHIGE, GLOBALE NETZWERKE UND LOGISTIKKOMPETENZ

Unter der Marke DB Schenker hat sich der DB-Konzern als einer der weltweit führenden Transport- und Logistikdienstleister positioniert. Wir sind heute in der Lage, die zunehmende Erwartung von Kunden hinsichtlich der Abdeckung globaler Transportströme, verkehrsträgerübergreifender Angebote und logistischer Zusatzleistungen zu erfüllen.

Die Strategie von DB Schenker umfasst drei Schwerpunkte:

- die stetige Optimierung des Kerngeschäfts,
- die Weiterentwicklung der Transportnetzwerke und
- den Ausbau geschäftsfeldübergreifender Leistungen und Angebote.

In Anbetracht der zunehmenden Bedeutung des Klimawandels kommt dem Transportsektor eine Schlüsselrolle zu. DB Schenker hat das Ziel, zum führenden grünen Logistikdienstleister zu werden und das Transportwachstum vom CO₂-Ausstoß zu entkoppeln.

Geschäftsfeld DB Schenker Logistics

Das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics verfügt in allen Marktsegmenten (europäischer Landverkehr, See- und Luftfracht sowie Kontraktlogistik) über führende Marktpositionen. Diese Positionen gilt es in den nächsten Jahren weiter auszubauen. Wichtige Voraussetzungen hierfür sind die Verbesserung der Profitabilität durch die Standardisierung von Prozessen und Tarifstrukturen, die Automatisierung von Geschäftsprozessen und die Modernisierung der IT-Landschaft.

DB Schenker Logistics ist Marktführer im europäischen Landverkehr und plant im Rahmen des Programms »Market Leadership« den weiteren Ausbau des europäischen Netzwerks insbesondere in Süd- und Südosteuropa sowie in Großbritannien. Darüber hinaus treiben wir die Entwicklung paneuropäischer Direktverkehre voran und bauen somit das Produktportfolio weiter aus.

Der Fokus in der Luft-/Seefracht liegt auf zwei Zielen. Zum einen wird angestrebt, die Wettbewerbspositionen auszubauen. Nach den deutlichen Volumentrüben im Berichtsjahr wird in den kommenden Jahren wieder ein Wachstum erwartet, an dem DB Schenker Logistics überproportional partizipieren möchte. Das zweite wesentliche Ziel ist die Steigerung der Profitabilität. Dies soll im Wesentlichen durch die Standardisierung und Vereinfachung von Prozessen und die Einführung eines neuen, vereinheitlichten operativen IT-Systems erreicht werden, die im Berichtsjahr begonnen hat.

Im Bereich Contract Logistics/SCM wurde das weltweite Wachstumsprogramm »Go for Growth« gestartet. Ziel ist es, stärker als der Markt zu wachsen und dabei die Profitabilität zu erhöhen. Der Fokus von »Go for Growth« liegt auf den vier Kernindustrien (Industrial, Consumer, Electronics, Automotive), für die jeweils standardisierte Produkte angeboten werden.

Geschäftsfeld DB Schenker Rail

Die Strategie des Geschäftsfelds DB Schenker Rail ist auf die Modernisierung des nationalen Netzwerks und den Ausbau des europäischen Angebots ausgerichtet. Zentrale Projekte zur Umsetzung dieser Stoßrichtungen werden im Rahmen des reACT-Programms vorangetrieben.

Mit der negativen konjunkturellen Entwicklung hat sich die Wettbewerbssituation weiter verschärft. Um in diesem Umfeld bestehen zu können, sind die Schaffung wettbewerbsfähiger Produktions- und Kostenstrukturen und die weitere Verbesserung der Qualität erforderlich. Ein wesentlicher Hebel hierzu ist die Modernisierung des Produktionssystems und die intelligente Verzahnung von Einzelwagen- und Ganzzugverkehren.

Wir verfolgen das Ziel, ein europäisches Angebot für die Kunden aufzubauen. Als Teil dieser Strategie erfolgte der Erwerb von Beteiligungen unter anderem in England, Spanien und Italien sowie im Berichtsjahr in Polen. Damit ist DB Schenker Rail in der Lage, sowohl auf der Nord-Süd-Achse als auch auf der Ost-West-Achse eine durchgängige Transportleistung anzubieten, und verfügt über ein einzigartiges Schienengüterverkehrsnetzwerk in Europa.

Die Zugänglichkeit und Nutzung des Schienengüterverkehrs soll durch die Weiterentwicklung von Knoten- und Zugangspunkten (zum Beispiel Railports und Terminals) verbessert werden. Durch den Ausbau logistischer Zusatzleistungen können den Kunden zukünftig verstärkt integrierte Haus-zu-Haus-Lösungen angeboten werden. Durch die zunehmende Vernetzung des Schienengüterverkehrs mit den Landverkehrsaktivitäten von DB Schenker Logistics werden die Schiene weiter gestärkt und attraktive Angebote ermöglicht.

HOCHWERTIGE DIENSTLEISTUNGEN AUS EINER HAND

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

Mit den reACT-Projekten »Fitness Werke« und »Prozessorientierte Materialwirtschaft« reagiert das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen in der Fahrzeuginstandhaltung auf die Herausforderungen der Krise und schafft eine für die Zukunft tragfähige Werklandschaft sowie konzernweit optimierte Fahrzeugersatzteilbeschaffungs- und Materialbewirtschaftungsprozesse.

GEWÄHRLEISTUNG ZUVERLÄSSIGER, ATTRAKTIVER UND BEZAHLBARER INFRASTRUKTUR

Die Infrastrukturgeschäftsfelder haben die zentrale Aufgabe, einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb zu ermöglichen und die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene langfristig zu steigern. Hierbei orientieren sie sich an den Erfordernissen der EVU und gestalten die Leistungsangebote und die dazugehörigen Preissysteme zur Nutzung der Infrastruktur diskriminierungsfrei.

Die von der Bundesregierung beschlossenen Konjunkturpakete für den Ausbau der Infrastruktur stellen eine zusätzliche Chance dar, die Bahnhöfe, Strecken und Anlagen des DB-Konzerns zu modernisieren und die Leistungsfähigkeit an das mittelfristig prognostizierte Wachstum der Verkehrsströme anzupassen. Das reACT-Projekt »Konjunkturprogramme und Infrastrukturausbau« koordiniert dabei sowohl die Mittelverwendung als auch den Mittelabruf.

Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

Die Strategie »Netz 21« bildet die langfristige Grundlage für ein qualitativ hochwertiges, zuverlässiges und sicheres Verkehrsangebot auf der Schiene. So werden mittels Aus- und Neubaumaßnahmen gezielt Engpässe beseitigt und ausreichende Kapazitäten für zukünftige Verkehrsentwicklungen bereitgestellt. Einen weiteren Schwerpunkt bildet die kostenoptimierte und bedarfsgerechte Modernisierung und Instandhaltung des bestehenden Schienennetzes. Durch eine integrierte Investitions- und Instandhaltungsplanung, die Bündelung von Baustellen in Korridoren und deren Einarbeitung in den Jahresfahrplan werden ein effizienter Mitteleinsatz sichergestellt und die Auswirkungen einer hohen Bautätigkeit für die Kunden im Personen- und Güterverkehr minimiert. Wesentliche Konzepte werden dazu im strategischen Programm ProNetz entwickelt.

Für die nachhaltige Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität und Verfügbarkeit des Schienennetzes in Deutschland haben wir mit dem Bund eine langfristige tragfähige, moderne Infrastrukturpartnerschaft abgeschlossen.

Ergänzend wird mit Mitteln aus den Konjunkturprogrammen des Bundes im Rahmen des reACT-Projekts »Konjunkturprogramme und Infrastrukturausbau« eine Reihe bereits begonnener Bedarfsplanprojekte verstärkt, darunter die Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt und die Ausbaustrecke Berlin – Cottbus. Zusätzlich werden Konjunkturmittel zur Verbesserung der Infrastrukturqualität auf Regionalverkehrsstrecken eingesetzt.

Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe wird in enger Zusammenarbeit mit Bund und Gebietskörperschaften der kunden- und bedarfsorientierte Modernisierungskurs fortgesetzt. Einen Fokus bildet dabei das Programm »Station 11, 11 Pluspunkte für die Bahnhöfe«, mit dem wir mit differenzierten Entwicklungskonzepten die systematische Weiterentwicklung und Attraktivitätssteigerung der Bahnhöfe auf Basis einer klar fokussierten Portfoliostrategie weiter vorantreiben.

Im Rahmen des reACT-Projekts »Konjunkturprogramme und Infrastrukturausbau« sollen zusätzlich zu den geplanten Investitionen an den Verkehrsstationen fast 3.000 Einzelmaßnahmen an über 2.000 vorwiegend kleinen und mittleren Verkehrsstationen umgesetzt werden.

Geschäftsfeld DB Netze Energie

Ziel des Geschäftsfelds DB Netze Energie ist die langfristige Gewährleistung einer sehr hohen Versorgungssicherheit bei Bahnstrom und Diesel. Der Ersatz von Umformerwerken durch moderne Umrichter sowie die Erneuerung von Bahnstromleitungen mit Mitteln aus den Konjunkturpaketen im reACT-Projekt »Konjunkturprogramme und Infrastrukturausbau« unterstützen dieses Ziel nachhaltig. Zusätzlich bewirkt die moderne Technik durch höhere Effizienz die Einsparung von CO₂.

Mit langfristig gesicherten Beschaffungsvorteilen sowie durch strukturierte Beschaffung und intelligente Netznutzung sichern wir die EVU gegen negative Effekte aus volatilen Rohstoffpreisen ab. Unter Berücksichtigung der Versorgungssicherheit und Wirtschaftlichkeit wird der Ausbau der regenerativen Energie im Energiebeschaffungsportfolio nachhaltig vorangetrieben, um die Vision des DB-Konzerns zu verwirklichen, bis zum Jahr 2050 einen CO₂-freien Schienenverkehr zu erreichen. Hierzu wurde ein langfristiger Liefervertrag für Strom aus dem Windpark Märkisch Linden des Bremer Energieversorgers swb abgeschlossen. Der Vertrag sieht über eine Laufzeit von 19 Jahren einen jährlichen Strombezug von rund 59 Gigawattstunden (GWh) vor. Weiterhin nutzen wir das Know-how aus der strukturierten Energiebeschaffung, um Energiedienstleistungen am Markt erfolgreich anzubieten.

NACHHALTIGKEIT

Mit Nachhaltigkeit lässt sich Zukunft sichern. Dies gilt nicht nur für die Gesellschaft, sondern auch für Unternehmen und für den DB-Konzern im Besonderen, denn gerade im Verkehrssektor ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Wettbewerbsvorteil. Das Klimaschutzziel schließt daher den gesamten DB-Konzern und alle Verkehrsmittel auf der Schiene, der Straße, zur See und in der Luft ein. Wir haben Dienstleistungsangebote entwickelt, mit denen sich der kontinuierlich wachsende Bedarf an Mobilität und Transport umweltfreundlich und ressourcenschonend decken lässt – in Deutschland, Europa und weltweit. Mit seinem Personalmanagement gestaltet der DB-Konzern attraktive und familienfreundliche Arbeitsplätze, fördert die Vielfalt der Belegschaft und stellt die Weichen, damit wir trotz demografischen Wandels immer hervorragend motivierte und qualifizierte Mitarbeiter haben. Mit seinem Nachhaltigkeitsmanagement bekennt sich der DB-Konzern zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens in allen wesentlichen Themen der Nachhaltigkeit. Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit dokumentiert der DB-Konzern in seinem Nachhaltigkeitsbericht, der zuletzt im Jahr 2009 erschienen ist und zum Herunterladen unter www.deutschebahn.com/nachhaltigkeitsbericht bereitsteht.

MITARBEITER

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

Zum Ende des Berichtsjahres lag die Zahl der Mitarbeiter bei 3.549 Mitarbeitern (per 31. Dezember 2008: 4.467 Mitarbeiter). Darin enthalten sind acht Auszubildende (im Vorjahr: 180 Auszubildende). Im Jahresdurchschnitt waren 3.589 Mitarbeiter bei der DB AG beschäftigt (im Vorjahr: 4.471 Mitarbeiter). Der deutliche Rückgang in der Zahl der Mitarbeiter resultierte aus dem Übergang von Mitarbeitern auf die DB ML AG.

UMWELT

Umwelt- und Klimaschutz sind fester Bestandteil der Unternehmenspolitik des DB-Konzerns. Im Berichtsjahr haben wir die neue Klima- und Energiestrategie verabschiedet. Drei strategische Stoßrichtungen werden zukünftig die Klimaschutzaktivitäten des DB-Konzerns bestimmen:

- die Entlastung der Umwelt mit grünen Produkten,
- Klimaschutz durch hohe Energieeffizienz in Betrieb und Produktion,
- die Verringerung der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen und die Erhöhung des Anteils regenerativer Energien im Bahnstrommix.

Der umweltfreundliche Schienenverkehr ist dabei das Rückgrat für nachhaltige Mobilität sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr. Die Kunden verlassen sich außer auf technische Sicherheit, Leistung und Service auf diesen Faktor. Der DB-Konzern arbeitet daran, dass die Umweltfreundlichkeit der Reise- und Transportwege immer weiter ausgebaut wird.

Dazu gehört neben der Minderung des CO₂-Ausstoßes auch die Minderung gesundheitsgefährdender Luftschadstoffe bei Dieselfahrzeugen. Während neue Busse und LKW grundsätzlich entsprechend der Schadstoffnormen Euro V (oder gemäß EEV-Standard) beschafft werden, streben wir an, auch bei der Beschaffung von 130 neuen Rangierlokomotiven die erst ab dem Jahr 2012 geltenden Grenzwerte nicht nur für Partikel, sondern auch für Stickoxide zugrunde zu legen.

Der DB-Konzern sieht sich als Vorreiter eines umweltfreundlich und klimafreundlich organisierten Verkehrs. Auf dieser Basis haben wir im Berichtsjahr die Vision eines CO₂-freien Schienenverkehrs im Jahr 2050 formuliert.

Auf dem Weg dahin hat sich der DB-Konzern das Ziel gesetzt, den spezifischen Energieverbrauch und CO₂-Ausstoß immer weiter zu senken. Wir sehen eine ökonomisch, ökologisch und sozial ausgerichtete Unternehmenspolitik nicht nur als gesellschaftliche Aufgabe. Sie ist zugleich der Schlüssel zu unternehmerischem Erfolg. Das vom DB Umweltzentrum koordinierte Nachhaltigkeitsmanagement setzt dabei die Maßstäbe für anspruchsvolle Umweltziele im Unternehmen. Weitere Informationen zur Umwelt stehen unter www.deutschebahn.com/umwelt zum Herunterladen bereit.

GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

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

In der Gesellschaft unterstützen wir zahlreiche kulturelle, soziale und sportliche Einrichtungen, Initiativen und Aktivitäten. Der Schwerpunkt liegt dabei ebenfalls im Kinder- und Jugendbereich. In der Wissensgesellschaft von heute und morgen ist Bildung das größte Kapital. Sie zu vermitteln ist eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, bei deren Bewältigung sich der DB-Konzern aktiv einbringt. Seit dem Jahr 1996 engagiert sich der DB-Konzern als Partner und Mitglied der Stiftung Lesen für die Stärkung der Lese- und Vorlesekultur in Deutschland.

Die soziale Integration von in Not geratenen Kindern und Jugendlichen ist das Ziel der überregional tätigen Stiftung Off Road Kids. Seit dem Jahr 1994 fördern wir die Stiftung und ermöglichen den Streetworkern Mobilität in ganz Deutschland. Darüber hinaus führen wir gemeinsam seit drei Jahren jährlich einwöchiges Feriencamp für bisher rund 250 Kinder und Jugendliche aus Kinderheimen durch.

Die Sportförderung genießt im DB-Konzern ebenfalls einen hohen Stellenwert, vermittelt sie doch gleichermaßen Freude an der Bewegung und Werte wie Leistungsbereitschaft und Teamgeist, Fair Play und soziale Integration, zeigt aber auch Leitbilder mit der damit verbundenen Vorbildfunktion auf. Dies gilt besonders für »Jugend trainiert für Olympia«. Als langjähriger offizieller Mobilitätspartner dieser größten Schulsportveranstaltung der Welt sorgen wir für die kostengünstige An- und Abreise der Teilnehmer sowie die Organisation ihrer Unterbringung. Ein Zeichen für die Werte des Sports setzen wir auch mit der seit dem Jahr 2002 bestehenden engen Partnerschaft mit dem Deutschen Behindertensportverband. Dazu gehören gleichermaßen das neue Engagement des DB-Konzerns im Rahmen von »Jugend trainiert für Paralympics« sowie der Transport der Sportgeräte für die Paralympics in Peking 2008 und in Vancouver 2010 durch DB Schenker.

Das Engagement des DB-Konzerns setzt auch an der Basis und damit der Zukunft der jungen Generation an. Mit der Verleihung des DB Nachwuchs-Förderpreises würdigen wir das Engagement vieler Menschen für Kinder und Jugendliche an der Basis des Fußballs. Diese gelebte Integration ist für die Zukunft der Gesellschaft ebenso wichtig wie die Vermittlung von Einsatzfreude und der Gemeinschaftsinn, den junge Menschen in den DB Fußball Camps erleben. Die Förderung von Toleranz, Teamfähigkeit, Kulturtechniken und Bildungsperspektiven und damit einen Beitrag zur Gestaltung unserer Gesellschaft zu leisten, ist für die DB AG ein wichtiges Anliegen. Nachhaltiges Engagement bedeutet für das Unternehmen eine Investition in die Jugend.

TECHNIK UND EINKAUF

Das neue Vorstandsressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen gewährleistet die Effizienz des Rad-Schiene-Systems und damit den wirtschaftlichen, umweltfreundlichen und zuverlässigen Bahnbetrieb der Zukunft. Die technische Kompetenz für das Gesamtsystem Eisenbahn und die Beschaffung sind im Systemverbund gebündelt. Die betriebliche Sicherheit steht dabei im Vordergrund.

TECHNIK

Die technische Kompetenz des DB-Konzerns zielt auf die bestmögliche Nutzung des Gesamtsystems Schiene. Zur Aufrechterhaltung eines qualitativ hochwertigen Betriebs von Infrastruktur und Fahrzeugen werden bestimmte technische Kapazitäten vorgehalten.

Technische Leistungen und Know-how werden auch Kunden außerhalb des DB-Konzerns angeboten. Aus diesem Grund hat die DB Systemtechnik bereits in den letzten Jahren begonnen, mit Prüfstellen und anderen Anbietern Rahmenverträge abzuschließen und Partnerschaften einzugehen. Durch Kooperationen mit der DEKRA sowie weiteren Prüfstellen im Ausland haben wir die Voraussetzung dafür geschaffen, Untersuchungen für Dritte auch im Ausland durchführen zu können.

EINKAUF

Der DB-Konzern verfolgt eine konzernweit einheitliche Beschaffungspolitik und verbessert damit seine Wettbewerbsfähigkeit. Die Konzernfunktion »Beschaffung« der DB AG verantwortet die Definition der Standards für die Einkaufsprozesse, die Beschaffung von baulichen und technischen Anlagen, Fahrzeugen und Fahrzeugersatzteilen sowie Instandhaltungsleistungen. Im Berichtsjahr konnten durch konzernübergreifende Einkaufs- und Optimierungsprojekte wieder signifikante Einsparungen erzielt werden. Dabei stand die verstärkte Nutzung strategischer und technischer Beschaffungshebel in frühen Beschaffungsphasen im Mittelpunkt. Gemischte Teams aus Technikern, Einkäufern, Bedarfsträgern und weiteren Beteiligten gewährleisteten dabei eine ganzheitliche Betrachtung. Zunächst fokussierten die entsprechenden Programme 2009 auf die Nachverhandlung bestehender Rahmenverträge und großer Bestellungen. Als systematischer Hebel kam dabei die Wertanalyse, insbesondere die methodische Zielpreiskalkulation, zum Einsatz. In einem weiteren Schritt wurden abstimmungsintensive Themen adressiert und sämtliche Warengruppen einer Potenzialanalyse unterzogen.

Wesentlich für die Beschaffungspolitik ist die Suche nach dem weltweit besten Lieferanten. Für Produkte mit internationalem Beschaffungspotenzial wurden im Berichtsjahr konzernweite Standards definiert, auch um mittelfristig über eine Weiterentwicklung des Lieferantenportfolios und alternative Bezugsquellen Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Vor allem über die Standardisierung von Produkten sowie die Bündelung der weltweiten Bedarfe sollen die prognostizierten Potenziale auf den internationalen Beschaffungsmärkten realisiert werden. Im Berichtsjahr wurde mit der konzernweiten Vereinheitlichung des Lieferantenmanagements begonnen. Die nachhaltige Entwicklung des Portfolios läuft zukünftig über eine systemgestützte Qualifizierung, Bewertung und Entwicklung der Lieferanten. Diese Vorgehensweise stellt sicher, dass eventuelle Schwachstellen bei den erbrachten Leistungen erkannt und anschließend beseitigt werden.

Das Auftragsvolumen lag im Berichtsjahr mit insgesamt 19,2 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 23,3 Mrd. €). Neben den bei Frachtführern eingekauften Fracht- und Speditionsleistungen in Höhe von 7,3 Mrd. € (im Vorjahr: 10,2 Mrd. €) lagen die Schwerpunkte erneut in den Bereichen industrielle Produkte mit einem Auftragsvolumen in Höhe von 3,5 Mrd. € (im Vorjahr: 4,2 Mrd. €) sowie Bau- und Ingenieurleistungen mit einem Auftragsvolumen auf Vorjahresniveau von 4,0 Mrd. €. Der Bezug von Dienstleistungen Dritter lag mit einem Auftragsvolumen in Höhe von 2,3 Mrd. € etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Im Bereich der leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe war das Auftragsvolumen mit 2,1 Mrd. € leicht rückläufig (im Vorjahr: 2,5 Mrd. €).

Mehr als die Hälfte des Auftragsvolumens (ohne die Fracht- und Speditionsleistungen) wurde an kleine und mittelständische Unternehmen vergeben. Entsprechend den Investitionsschwerpunkten des DB-Konzerns haben auch im Berichtsjahr große Vergaben im Infrastrukturbereich und zur weiteren Modernisierung unseres Fahrzeugparks stattgefunden.

WEITERE INFORMATIONEN

ZUSÄTZLICHE BUNDESMITTEL FÜR DIE INFRASTRUKTUR AUS KONJUNKTURPROGRAMMEN

Um den Folgen der Wirtschaftskrise entgegenzuwirken und Arbeitsplätze in Deutschland zu sichern, hat der Bund mit einem zeitlichen Horizont bis zum Jahr 2011 ein Konjunkturprogramm entwickelt. In diesem Konjunkturprogramm sind 620 Mio. € (Konjunkturpaket I) und 700 Mio. € (Konjunkturpaket II) als Investitionsvolumen für die Schiene für die Jahre 2009 und 2010 vorgesehen. Zudem sind 50 Mio. € zur Förderung von Umschlaganlagen des Kombinierten Verkehrs vorgesehen.

Für Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienennetz stehen insgesamt 520 Mio. € zur Verfügung. Zusätzlich sind 100 Mio. € ausschließlich für bestehende Strecken des Regionalverkehrs vorgesehen. Für Modernisierungsmaßnahmen an Bahnhöfen werden insgesamt 300 Mio. € und für Lärmschutzmaßnahmen weitere 100 Mio. € bereitgestellt. Darüber hinaus sind 100 Mio. € für neue Energieanlagen sowie 200 Mio. € für das europäische Zugsicherungssystem ETCS geplant.

INFRASTRUKTURPROJEKTE STUTTGART 21 UND NBS WENDLINGEN-ULM WERDEN UMGESETZT

Am 2. April 2009 wurden die Finanzierungsvereinbarungen für das Projekt Stuttgart 21 unterzeichnet. Mit Stuttgart 21 wird der Schienenverkehr in Stuttgart komplett neu geordnet. Insgesamt knapp 60 km neue Bahnstrecken sowie drei neue Bahnhöfe gewährleisten, dass der gesamte Bahnknoten leistungsfähiger wird. Das prominenteste Projekt des Vorhabens ist dabei die Umwandlung des Stuttgarter Hauptbahnhofs von einem Kopfbahnhof in einen unterirdischen Durchgangsbahnhof. Mit vier Bahnsteigen und acht durchgehenden Gleisen entsteht ein zukunftsfähiger Bahnhof mit ausreichender Kapazität und Reserven für zukünftige Mehrverkehre. Die meisten Nahverkehrszüge beginnen oder enden künftig nicht mehr in Stuttgart, sondern werden zu sogenannten Durchmesserlinien verknüpft, deren Schnittpunkt der Stuttgarter Hauptbahnhof ist. So entstehen viele umsteigefreie Verbindungen.

Eng verknüpft mit Stuttgart 21 ist der Bau der rund 60 km langen Neubaustrecke Wendlingen – Ulm. Die Trasse wird zu einer Halbierung der Fahrzeit zwischen Stuttgart und Ulm führen.

RISIKOBERICHT

Mit den Geschäftsaktivitäten des DB-Konzerns sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt die Geschäftspolitik des DB-Konzerns sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen des Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt im integrierten Risikomanagementsystem, das an den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt. Im Berichtsjahr wurde unter anderem die konzernweit gültige Risikorichtlinie überarbeitet und in Kraft gesetzt. Die Ziele dieser Überarbeitung lagen in der Anpassung an die aktuellen gesetzlichen Anforderungen. Auf Basis der bislang gesammelten Erfahrungen erfolgte zudem eine inhaltliche Weiterentwicklung der Richtlinieninhalte.

INTEGRIERTES RISIKOMANAGEMENT

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

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

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

Das Risikomanagementsystem wird durch ein unternehmensweit eingerichtetes internes Kontrollsystem ergänzt, das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt.

Das interne Kontrollsystem orientiert sich an den Kriterien des vom Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO) herausgegebenen »Internal Control-Integrated Framework«. Das COSO-Modell ist in diesem Zusammenhang ein allgemein anerkannter theoretischer Rahmen, der ein internes Kontrollsystem in fünf Ebenen unterteilt und diese einzeln bewertet. Ausgehend hiervon stützt sich das rechnungslegungsbezogene interne Kontrollsystem auf grundlegende Kontrollmechanismen wie zum Beispiel systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen und die Einhaltung von konzernweit anzuwendenden Richtlinien und speziellen Arbeitsanweisungen.

Zu den im DB-Konzern eingesetzten rechnungslegungsbezogenen Kontrollmechanismen zählen über die zuvor dargestellten Instrumente hinaus eine konzernweit einheitliche Berichterstattung auf Basis der Standardsoftware Hyperion Financial Management (HFM) aller konsolidierten Gesellschaften, die im Firmenstamminformationssystem (FIS) dokumentiert werden, die systematische Verfolgung von Änderungen der Rechnungslegungsvorschriften nach IFRS beziehungsweise HGB, die regelmäßige und umfassende Aktualisierung der entsprechenden Bilanzierungsrichtlinien und der rechnungslegungsbezogenen Systeme, der einheitliche Positionsnummernplan sowie die entsprechende Unterrichtung von mit der Berichterstattung betrauten Mitarbeitern. Darüber hinaus ergänzen als prozessabhängiges Instrument die Tätigkeiten der Konzernrevision im Rahmen der Sachanlagen- und Vorratsinventur, des Prüfungsausschusses beziehungsweise Aufsichtsrats und des Abschlussprüfers in Wahrnehmung seines gesetzlichen Prüfungsauftrags die Kontrollmechanismen.

Einem verbindlichen Terminplan für den Abschluss folgend wird in den dezentralen Buchhaltungen, die im Wesentlichen unter Verwendung der SAP-Standardsoftware geführt werden, der Buchungsstoff nach IFRS-Grundsätzen unter Beachtung der konzerneinheitlich geltenden Vorgaben aufbereitet und in das zentral betreute HFM gemeldet.

Über einen quartalsweise durchgeführten internen Meldeprozess bestätigt das Management der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und der einzelnen Geschäftsfelder unter anderem die Korrektheit der abschlussrelevanten Berichtsdaten. Es erfolgt insbesondere die Bestätigung, dass die Finanzdaten in allen wesentlichen Belangen ein den tatsächlichen Gegebenheiten entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der berichtenden Einheit vermitteln. Zusätzlich wird bestätigt, dass das verantwortliche Management die zentral vorgegebenen internen Kontrollsysteme der Berichterstattung eingerichtet hat und diese, wenn erforderlich, um eigene Kontrollsysteme ergänzt hat.

Zwischen den Zeitpunkten der Bilanzerstellung und der Lageberichterstellung wurden keine Änderungen am internen Kontrollsystem des DB-Konzerns vorgenommen.

AKTIVES RISIKOMANAGEMENT

Das unternehmerische Handeln des DB-Konzerns ist auf ein aktives Risikomanagement ausgerichtet. Dabei zählen zu den Risiken für den DB-Konzern insbesondere:

Gesamtwirtschaftliche Risiken

Die Nachfrage nach den Mobilitäts- und insbesondere nach den Transport- und Logistikdienstleistungen des DB-Konzerns ist auch abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wirtschaftliches Wachstum fördert die der DB-Konzernstrategie zugrunde liegenden Megatrends in den für uns relevanten Märkten. Gesamtwirtschaftliche Schocks wie zum Beispiel Wirtschafts- und Finanzkrisen können sich insofern negativ auf das Geschäft auswirken.

Für den Personenverkehr ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren, wie des verfügbaren Einkommens oder der Zahl der Erwerbstätigen, von Bedeutung.

Im Schienengüterverkehr sind die wichtigsten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemieerzeugnissen und Baumaterialien. Diese unterliegen zum einen konjunkturellen Schwankungen. Zum anderen sind strukturelle Veränderungen der Produktionsstrukturen der Kunden zu berücksichtigen, die sich häufig in einem globalen Wettbewerb befinden.

Im Bereich von Spedition und Logistik bestimmt die wirtschaftliche Entwicklung der Kunden den Bedarf an Lagerungs- und Transportdienstleistungen.

Marktrisiken

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

Im Regional- und Stadtverkehr gibt es einen intensiven intramodalen Wettbewerb um langfristige Bestellerverträge. Maßgeblich für die Entwicklung in diesem Markt ist die Höhe der mittelfristig den Ländern vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel. Diese sind Grundlage für die Bestellungen von Verkehren bei Verkehrsunternehmen durch die einzelnen Länder. Absenkungen können hier Auswirkungen auf die Aktivitäten des DB-Konzerns haben. Dem versuchen wir unter anderem durch die Steigerung der Fahrgeldeinnahmen entgegenzuwirken. In der Struktur der Marktteilnehmer beobachten wir das zunehmende Gewicht der Tochtergesellschaften international agierender Konzerne. Ein Risiko von Ausschreibungsverlusten resultiert hierbei insbesondere aus Anbietern, die bereit sind, Markteintrittsprämien zu bezahlen, oder die ihren Angeboten teilweise ambitionierte Annahmen zugrunde legen. Wir können aber eine zunehmende Sensibilisierung bei den Bestellerorganisationen für die negativen Folgen daraus erkennen. Zudem optimieren wir fortlaufend das Ausschreibungsmanagement und die Kostenstrukturen, um attraktive Angebote zu wirtschaftlich sinnvollen Konditionen abgeben zu können. Zusätzliche Belastungen im Bereich der Personalaufwendungen, die nur unsere Tochtergesellschaften treffen, erschweren hier die Position des DB-Konzerns im Wettbewerb.

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

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

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

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

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

Betriebsrisiken

Der DB-Konzern betreibt im Schienenverkehr ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem.

Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für die Schienenaktivitäten. Im Fernverkehr verschlechtert eine deutliche Beeinträchtigung der Pünktlichkeit die wahrgenommene Qualität der Dienstleistung und kann damit zu Kundenverlusten führen. Im Regionalverkehr besteht zusätzlich das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder einer nicht ausreichend hohen Pünktlichkeit. Kritisch ist zudem die Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte. Signifikante Einschränkungen können den fahrplangemäßen Betrieb gefährden. Der DB-Konzern versucht diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen vorzubeugen und die Folgen bei Eintreten zum Beispiel durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

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

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

Technikrisiken

Das Angebot und die Qualität der Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Hierzu führen wir einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern.

Die technischen Produktionsmittel im Schienenverkehr müssen zudem den sich möglicherweise ändernden geltenden Normen und Anforderungen entsprechen, sodass es zur technischen Beanstandung von Fahrzeugen kommen kann. Hier besteht das Risiko, dass einzelne Baureihen oder Wagentypen gar nicht oder nur unter Auflagen – zum Beispiel geringere Geschwindigkeiten, kürzere Wartungsintervalle oder geringere Radsatzlasten – eingesetzt werden dürfen. Daraus resultieren dann sowohl Störungen im Betriebsablauf als auch höhere Aufwendungen.

Wichtige Rahmenbedingungen für den Betrieb sind zudem die sich möglicherweise ändernden Normen und Anforderungen im Bereich der Schieneninfrastruktur. Auch hier kann der Betrieb bei Abweichungen eingeschränkt oder untersagt werden. Um diesen Risiken zu begegnen, haben wir die entsprechenden Aktivitäten im DB-Konzern gebündelt und führen einen aktiven Dialog mit den zuständigen Behörden.

Projektrisiken

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

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

Infrastrukturfinanzierung

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

Finanzwirtschaftliche Risiken

Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese Instrumente werden im Anhang erläutert.

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

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

Rechtliche und vertragliche Risiken

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

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

Regulatorische und politische Risiken

Der DB-Konzern erbringt im Schienenverkehr Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Der Zugang zum deutschen Schienennetz ist seit dem Jahr 1994 diskriminierungsfrei möglich. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen des DB-Konzerns verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs.

Auch die Struktur des DB-Konzerns ist potenziell von regulatorischen Risiken betroffen. Diese könnten sowohl auf der nationalen als auch der europäischen Ebene entstehen.

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.

Personalrisiken

Die Mitarbeiter des DB-Konzerns und ihre Fähigkeiten sind für den zukünftigen Erfolg des DB-Konzerns von zentraler Bedeutung. Die Vergütungssysteme und Personalentwicklungsprogramme und -maßnahmen zielen darauf ab, Mitarbeiter zu binden und zu gemeinsamen Höchstleistungen zu motivieren. Die unerwünschten Mitarbeiterabgänge liegen im DB-Konzern auf einem anhaltend niedrigen Niveau. Darin drücken sich zum einen die Anstrengungen aus, Engagement und Identifikation der Beschäftigten mit dem Konzern zu erhöhen. Zum anderen zeigt sich hierin die Attraktivität des DB-Konzerns als Arbeitgeber. Wir stehen zudem in einem immer stärker werdenden Wettbewerb um hoch qualifizierte Fach- und Führungskräfte. Dieser Herausforderung begegnen wir unter anderem durch enge Kontakte zu Universitäten und durch Rekrutierungsmaßnahmen. Bei der Integration neu akquirierter Gesellschaften zielen die Bemühungen zudem auf die Bindung von Mitarbeitern in Schlüsselpositionen.

Damit sich der DB-Konzern im Wettbewerb behaupten kann, ist die Personalkostenstruktur in Relation zu der der Wettbewerber von entscheidender Bedeutung. Zusätzliche einseitige Belastungen zum Beispiel in Form von höheren Tarifabschlüssen als bei unseren Wettbewerbern verschlechtern hier unsere Wettbewerbsposition.

IT-Risiken

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

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

RISIKOPORTFOLIO OHNE BESTANDSGEFÄHRDENDE RISIKEN

Die Risikoschwerpunkte lagen im Berichtsjahr infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise und der zunehmenden Wettbewerbsintensität bei den gesamtwirtschaftlichen und marktbezogenen Risiken. Hierzu finden regelmäßig umfassende Analysen statt.

Zu den operativen Gegensteuerungsmaßnahmen zählen umfangreiche geschäftsfeldspezifische und konzernübergreifende Effizienz- und Rationalisierungsprogramme. Hierzu zählt insbesondere das DB-Konzernprogramm reACT. Zudem entwickeln wir unsere Angebote in den Geschäftsfeldern systematisch marktorientiert weiter.

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

Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken für die DB AG vorhanden.

BERICHT DES VORSTANDS ÜBER BEZIEHUNGEN ZU VERBUNDENEN UNTERNEHMEN

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

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

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

NACHTRAGSBERICHT

VERÄNDERUNGEN IM VORSTAND DER DB AG

Diethelm Sack wird zum 31. März 2010 als Mitglied des Vorstands der DB AG und der DB ML AG, zuständig für das Ressort Finanzen und Controlling, ausscheiden. Als Nachfolger wurde Dr. Richard Lutz, bisher Leiter des Konzerncontrollings, für die Dauer von drei Jahren durch den Aufsichtsrat bestellt. Er übernimmt seine neue Aufgabe im Vorstand der DB AG und der DB ML AG am 1. April 2010.

Dr. Volker Kefer hat mit Wirkung zum 1. Januar 2010 bis auf Weiteres kommissarisch auch die Leitung des Vorstandsressorts Infrastruktur übernommen. Der bisherige Infrastruktur-Vorstand Stefan Garber ist seit diesem Zeitpunkt von seinen Aufgaben freigestellt und scheidet zum 31. März 2010 aus dem Vorstand der DB AG aus.

PROGNOSEBERICHT

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen infolge der Erholung der Weltwirtschaft im Jahr 2010 wieder etwas besser darstellen. Die Wachstumsprognosen für die Industrieländer zeigen eine Fortsetzung der konjunkturellen Erholung. Daher erwarten wir für das Geschäftsjahr 2010 insgesamt wieder leicht positive Impulse aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland und im Euro-Raum sowie aus einer weiteren Erholung der Weltwirtschaft und Belebung des Welthandels.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die nachfolgenden Einschätzungen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2010 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Die Erfahrungen aus früheren wirtschaftlichen Schwächephasen zeigen, dass Rezessionen, die mit Banken- und Immobilienkrisen einhergingen, zumeist nur langsam überwunden wurden. Insgesamt dürfte die konjunkturelle Dynamik daher eher mäßig ausfallen. Die Korrektur der gesamtwirtschaftlichen Ungleichgewichte – der Abbau hoher Leistungsbilanzdefizite und die Anpassung an geschrumpfte Vermögensbestände infolge der Immobilienkrise – werden die Konjunktur wohl noch eine geraume Zeit belasten. Auch sind die Probleme im internationalen Finanzsystem noch nicht überwunden und wirken neben einer hohen Verschuldung der privaten Haushalte in wichtigen Staaten einem kräftigeren Aufschwung entgegen. Zudem kehren sich die günstigen Einflüsse der Energiepreisentwicklung auf Konsum und Unternehmensgewinne in den Industrieländern infolge steigender Rohölpreise im Jahr 2010 voraussichtlich um. Die finanzpolitischen Stimulierungen werden im Jahr 2010 nachlassen. Zudem hat sich teilweise die Beschäftigung noch nicht an die deutlich verringerte Produktion angepasst. Dementsprechend wird die Arbeitslosigkeit selbst bei einer spürbaren Expansion der Produktion wohl noch geraume Zeit steigen, was die Zunahme der verfügbaren Einkommen und der Binnennachfrage dämpfen dürfte. Unwägbarkeiten bestehen bezüglich der Auswirkungen dieser den Aufschwung belastenden Faktoren für die Wirtschaft. Sollten diese gravierender ausfallen als gegenwärtig angenommen, wären auch ein deutlich langsames Wachstum oder ein Rückfall in eine Rezession möglich.

Die im Jahr 2009 einsetzende Erholung der Weltwirtschaft dürfte sich im Jahr 2010 fortsetzen. Nachdem in den USA die Gesamtwirtschaft zurückging, wird sie im Jahr 2010 wieder zulegen. Nach der scharfen Rezession im Jahr 2009 ist auch für Japan im Jahr 2010 von einem Wachstum der gesamtwirtschaftlichen Produktion auszugehen. In China wird das hohe Expansionstempo als Folge der wachstumsorientierten Wirtschaftspolitik anhalten.

Für den Euro-Raum geht die Mehrzahl der aktuellen Prognosen von einer konjunkturellen Erholung auf niedrigem Niveau aus. Zum einen wird sie getragen von der Wiederbelebung des Welthandels. Zum anderen gibt es in einer Reihe von Ländern des Euro-Raums (unter anderem Spanien, Irland und Griechenland) strukturelle Anpassungsprozesse, mit denen makroökonomische Ungleichgewichte wie eine überdurchschnittliche Bautätigkeit, eine zu hohe Verschuldung der privaten oder der öffentlichen Haushalte oder ein durch hohe Lohnsteigerungen bedingter Verlust an preislicher Wettbewerbsfähigkeit reduziert werden. Diese behindern die Erholung der Nachfrage und dämpfen den Anstieg der Produktion. Der Aufschwung bei den Exporten des Euro-Raums dürfte eher moderat verlaufen, da die Nachfrage wichtiger Handelspartnerländer infolge von Bemühungen um den Abbau einer übermäßigen Verschuldung im privaten Sektor belastet wird. Die Fiskalpolitik wirkt zu Jahresanfang 2010 expansiv, da die konjunkturpolitischen Maßnahmen noch ihre Wirkung entfalten. In der zweiten Hälfte des Jahres 2010 dürfte es jedoch zu einer Abschwächung kommen. Insbesondere ist denkbar, dass es nach Auslaufen der in vielen Ländern Europas eingesetzten Abwrackprämie für Autos und dem anschließenden Auffüllen der Lagerbestände zu einem neuerlichen Einbruch der Produktion in der Automobilindustrie kommt. Die Arbeitslosigkeit wird bis weit in das kommende Jahr hinein weiter zunehmen. Insgesamt dürfte das reale Bruttoinlandsprodukt im Euro-Raum im kommenden Jahr nur schwach zulegen. In den meisten Ländern Mittel- und Osteuropas werden sich ab dem Jahr 2010 Außenhandel und Industrieproduktion weiter stabilisieren. In den Ländern mit makroökonomischen Ungleichgewichten besteht aber noch ein latentes Risiko von Währungskrisen. Das BIP dürfte in der Region im nächsten Jahr weiterhin über dem EU-Durchschnitt liegen.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2010 vorliegenden Prognosen eine ähnliche Entwicklung erwarten wie im gesamten Euro-Raum. Für die deutsche Wirtschaft gehen wir von einem leichten Anstieg aus. Infolge der Belebung des Welthandels dürften die Impulse aus dem Ausland für die deutsche Wirtschaft stärker ausfallen und den Außenhandel beleben. Die Investitionen dürften in den nächsten Jahren durch die wachsende Nachfrage insbesondere aus dem Ausland wieder ausgeweitet werden. Im Zuge der Krise ist die Eigenkapitalbasis der Banken deutlich geschrumpft und wird sich wohl aufgrund noch zu erwartender Unternehmensinsolvenzen nicht wesentlich verbessern. Dies wird die Kreditvergabe der Banken an die Unternehmen beeinträchtigen. Das Wachstumstempo der Investitionen wird moderat ausfallen. Besonders ein schwächerer Staatskonsum und ein infolge höherer Beschäftigungsrückgänge und einer schwächeren Einkommensentwicklung nur wenig wachsender privater Konsum beeinflussen die Inlandsnachfrage negativ.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Die für das Jahr 2010 erwarteten volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland lassen bei einer sich verschlechternden Arbeitsmarktsituation und sinkenden Realeinkommen für den Personenverkehrsmarkt keine positiven Nachfrageeffekte erkennen. Wir gehen daher von einer insgesamt rückläufigen Nachfrage im Gesamtmarkt aus. Der Schienenverkehr dürfte jedoch unter anderem wegen der zu erwartenden positiven Basiseffekte wieder etwas zulegen.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt ist für das Jahr 2010 nach dem starken Leistungsrückgang im Vorjahr von einem kräftigen Wachstum auszugehen. Auch wenn die Auswirkungen der Krise noch weiterhin zu spüren sein werden und von einer eher moderaten Erholung der Wirtschaft auszugehen ist, werden die Konjunkturreffekte wieder positiv ausfallen und für eine entsprechende Transportnachfrage sorgen. Hiervon werden alle Verkehrsträger profitieren können. Aufgrund der schwachen Vorjahresentwicklung wird auch ein positiver Basiseffekt das Wachstum stützen. Dies gilt insbesondere für den Schienengüterverkehr, der im Jahr 2009 den stärksten Rückgang verzeichnen musste. Die Wettbewerbsintensität und der Preisdruck auf dem Markt werden weiter hoch bleiben.

Auch beim europäischen Landverkehr werden die Auswirkungen der Konjunkturkrise noch lange zu spüren sein. Sowohl der westeuropäische als auch der osteuropäische Markt werden das Niveau der Vorjahre im Jahr 2010 nicht wieder erreichen. Infolge des zu erwartenden Nachfrageanstiegs im Laufe des Jahres werden Kapazitätsengpässe bei allen Verkehrsträgern zur erhöhten Nachfrage nach Einsatzmitteln führen, sodass beispielsweise die Preise auf dem Subunternehmermarkt ansteigen werden. Es ist davon auszugehen, dass eine Anpassung der stark reduzierten Kapazitäten nur zeitversetzt durchgeführt werden wird.

Für die globale Luft- und Seefracht ist es für das Jahr 2010 schwer, Aussagen zu treffen. Experten rechnen jedoch nach dem Einbruch im Jahr 2009 wieder mit moderaten Wachstumsraten.

Im Bereich der Kontraktlogistik wird von einer Fortsetzung des leichten Aufschwungs, der sich noch im Jahr 2009 gezeigt hat, bis einschließlich erstes Quartal 2010 ausgegangen. Für den weiteren Jahresverlauf bestehen hohe Unsicherheiten. Insbesondere in der für die Kontraktlogistik wichtigen Automobilindustrie sind erhebliche Nachfrageeinbrüche möglich.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER BESCHAFFUNGS- UND KAPITALMÄRKTE

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

Lage an den Energiemärkten weiter von hoher Unsicherheit geprägt

Im Berichtsjahr schlug sich in den Rohstoffpreisen auch die Erwartung eines durch die Schwellenländer getragenen Aufschwungs und einer Liquiditätsschwemme nieder. Der weitere Ausblick ist von hoher Unsicherheit geprägt. Zwar zeigen die OECD-Länder nach einer Stabilisierung erste Wachstumssignale und die Indikatoren aus den Schwellenländern einen kräftigen Aufschwung an, allerdings gibt es unter den führenden Wirtschaftsinstituten unterschiedliche Ansichten über die Nachhaltigkeit der Signale. Unklar ist auch, wie die Weltwirtschaft reagieren wird, sollten die Zentralbanken die Liquidität wieder zurückfahren.

Die internationale Nachfrage nach Rohöl und Raffinerieprodukten wird im Jahr 2010 zulegen, aber voraussichtlich erneut unterhalb der Nachfrage aus den Jahren 2007 und 2008 bleiben. Nachhaltiges und kontinuierliches Wachstum der Schwellenländer wird mittelfristig allerdings das Risiko von Engpässen wieder erhöhen.

Die Terminpreise an der deutschen Strombörse European Energy Exchange (EEX) folgten nicht dem Anstieg an den Primärenergiemärkten. Bei einer weiteren wirtschaftlichen Erholung im Jahr 2010 dürften die Terminpreise allerdings wieder steigen. Für die nächsten fünf Jahre liegen die Terminpreise trotz des Preisrückgangs in der Finanzkrise weiterhin auf einem hohen Niveau. Dabei hat sich der Spread zwischen den einzelnen Lieferjahren weiter erhöht; die späteren Jahre werden wesentlich teurer gehandelt. Gründe hierfür sind die CO₂-Zuteilungsverfahren, die anstehenden Investitionen beziehungsweise die Umstrukturierungen im Kraftwerksbereich sowie die Unsicherheit über die Primärenergiepreise in der nächsten Dekade. Daher ist auch weiterhin mit einer starken Preisvolatilität zu rechnen.

Weiterhin rege Emissionstätigkeit am Kapitalmarkt

Wir erwarten zwar auch im Jahr 2010 eine weiterhin rege Emissionstätigkeit, die jedoch voraussichtlich nicht an das Rekordniveau des Berichtsjahres anknüpfen kann. Die Neuemissionstätigkeit im Bereich Corporate Bonds wird im Jahr 2010 nach unseren Schätzungen zwar immer noch über dem Durchschnitt der vergangenen Jahre liegen, das Volumen der Emissionen dürfte jedoch gegenüber dem Jahr 2009 deutlich zurückgehen. Unternehmensanleihen bieten voraussichtlich auch noch im Jahr 2010 gewisse Risikoaufschläge gegenüber Staatsanleihen. Die starke Nachfrage nach Unternehmensanleihen dürfte sich fortsetzen, solange die Europäische Zentralbank (EZB) die Wende in ihrer überaus expansiven Geldpolitik noch nicht eingeleitet hat. Wir gehen davon aus, dass die EZB ihre Exit-Maßnahmen zunächst durch eine sukzessive Rücknahme der quantitativen Lockerung einleitet und erst im vierten Quartal an der Leitzinsschraube drehen wird.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Mit dem dritten Eisenbahnpaket öffnet der europäische Gesetzgeber den internationalen Schienenpersonenverkehr einschließlich der Beförderung auf rein nationalen Teilabschnitten ab dem 1. Januar 2010. So sollen keine Zugangsrechte für das Erbringen von Eisenbahnverkehrsdienstleistungen im gesamten inländischen Personenverkehr gewährt werden, sondern lediglich für den grenzüberschreitenden Personenverkehr einschließlich des Rechts, Fahrgäste an Zwischenhalten aufzunehmen oder abzusetzen. Wir erwarten hieraus kurzfristig keine wesentlichen Effekte. Es ist allerdings zu befürchten, dass andere EU-Staaten von den Möglichkeiten zur Einschränkung zum Schutz gemeinwirtschaftlicher Verkehre Gebrauch machen und sie möglicherweise als Instrument zur Marktabstottung einsetzen werden. Damit würden bestehende Asymmetrien weiter verschärft, da schon heute Länder wie Deutschland oder Italien ihre Schienenpersonenverkehrsmärkte für Wettbewerber geöffnet haben, während andere Länder wie Frankreich diesen Markt noch geschlossen halten.

ERWARTETE GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Die aus der Wirtschafts- und Finanzkrise resultierenden Unsicherheiten sind noch nicht beseitigt. Prognosen stehen immer noch unter dem starken Vorbehalt der Einschränkungen in Form von hohen Unsicherheiten und reduzierter Vorausschaubarkeit. Die Ausführungen im Folgenden stehen unter besonderen Vorbehalten, insbesondere was die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung betrifft.

Die Geschäftsentwicklung der DB AG wird auch im Geschäftsjahr 2010 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt sein. Ein übergreifendes Ziel im DB-Konzern ist die nachhaltige weitere Verbesserung der Ertragskraft. Angesichts positiverer Erwartungen an die Entwicklung der Konzerngesellschaften rechnen wir für das Geschäftsjahr 2010 mit einem Anstieg des Beteiligungsergebnisses. Wir erwarten, dass das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sowie der Jahresüberschuss den Wert des Berichtsjahres erreichen oder sogar übertreffen werden. Gemäß unseren Erwartungen wird der DB-Konzern auch im Geschäftsjahr 2010 in der Lage sein, seinen operativen Finanzbedarf vollständig über die Innenfinanzierung abzudecken, sodass aus dem operativen Geschäft des DB-Konzerns heraus auch keine Erhöhung der Verschuldung erwartet wird. Wir erwarten daher einen weiteren Rückgang der Netto-Finanzschulden.

CHANCENBERICHT

Unser Chancenmanagement leiten wir im Wesentlichen aus den Zielen und Strategien der Geschäftsfelder ab. Die direkte Verantwortung für das frühzeitige und regelmäßige Identifizieren, Analysieren und Managen von Chancen liegt primär bei dem operativen Management in den Geschäftsfeldern und ist ein integraler Bestandteil der konzernweiten Planungs- und Steuerungssysteme. Wir beschäftigen uns dazu intensiv mit detaillierten Markt- und Konkurrenzanalysen, Marktszenarien, den relevanten Kostentreibern und kritischen Erfolgsfaktoren auch in unserem politischen und regulatorischen Umfeld. Daraus werden konkrete geschäftsbereichsspezifische Chancenpotenziale abgeleitet und analysiert.

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

Das Bewusstsein für den Klimawandel und die Verantwortung für die Umwelt und damit die Nachfrage nach umweltfreundlichen Produkten nehmen zu. Als der größte Anbieter von Schienenverkehrsleistungen in Europa und eines der führenden Speditions- und Logistikunternehmen weltweit entwickeln wir hierfür entsprechende Angebote und in verschiedenen Bereichen klimaneutrale Produkte.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln als bisher erwartet. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken. Dies gilt insbesondere für den erwarteten konjunkturellen Erholungsprozess in den nächsten Jahren. Als Reaktion auf die Wirtschafts- und Finanzkrise setzen wir mit reACT ein umfangreiches Programm mit kurz- und mittelfristigen Gegensteuerungsmaßnahmen um. Wir sehen hierin Chancen, nicht nur auf die aktuelle Situation zu reagieren und deren Auswirkungen abzuschwächen, sondern auch unsere langfristige Wettbewerbsposition weiter zu verbessern.

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

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

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

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DBAG, 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 DBAG übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

Jahresabschluss

BILANZ

AKTIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Sachanlagen	(2)	34	40
Finanzanlagen	(2)	22.327	21.774
		22.361	21.814
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	5	5
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	3.348	3.717
Wertpapiere		-	0
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		1.259	616
		4.612	4.338
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
	(5)	0	10
		26.973	26.162

PASSIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
Kapitalrücklage	(7)	5.310	5.310
Gewinnrücklagen	(8)	3.035	1.471
Bilanzgewinn		3.151	3.074
		13.646	12.005
B. RÜCKSTELLUNGEN			
	(9)	4.230	4.974
C. VERBINDLICHKEITEN			
	(10)	9.079	9.163
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
	(11)	18	20
		26.973	26.162

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
Bestandsveränderungen		-1	2
Andere aktivierte Eigenleistungen		0	1
Gesamtleistung		-1	3
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	1.813	1.316
Materialaufwand	(16)	-62	-72
Personalaufwand	(17)	-312	-324
Abschreibungen		-7	-10
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	-1.060	-1.140
		371	-227
Beteiligungsergebnis	(19)	1.168	1.698
Zinsergebnis	(20)	54	74
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		1.593	1.545
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		48	-35
Jahresüberschuss		1.641	1.510
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		1.510	1.564
Bilanzgewinn		3.151	3.074

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
Ergebnis vor Steuern		1.593	1.545
Abschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		7	10
Veränderungen der Pensionsrückstellungen		10	7
Cashflow vor Steuern		1.610	1.562
Veränderung der übrigen Rückstellungen		-755	-25
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		0	-1
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	-243
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		694	-419
Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-110	-669
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		48	-35
Mittelfluss auf laufender Geschäftstätigkeit		1.487	170
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		10	7
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		-11	-14
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	314
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-27	-22
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-28	285
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-354	-123
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		-410	-1.033
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen, (Finanz-)Krediten und Commercial Paper		-52	-208
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-816	-1.364
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands		643	-909
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(21)	616	1.525
Finanzmittelbestand am Jahresende	(21)	1.259	616

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

IN MIO. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					
	Vortrag zum 01.01.2009	Übertragungen von/an Konzern- gesellschaften	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2009
SACHANLAGEN						
1. Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken						
a) Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte	3	0	0	0	0	3
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	1	0	0	0	0	1
	4	0	0	0	0	4
2. Gleisanlagen, Streckenaus- rüstung und Sicherungsanlagen	1	0	0	0	-1	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1	1	0	0	0	2
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	23	-2	1	1	0	23
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	81	-35	3	0	-2	47
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	6	0	7	-1	0	12
	116	-36	11	0	-3	88
FINANZANLAGEN						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	12.992	0	55	0	-28	13.019
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	8.737	0	3.154	0	-2.628	9.263
3. Beteiligungen	42	0	0	0	0	42
4. Sonstige Ausleihungen	3	0	0	0	0	3
	21.774	0	3.209	0	-2.656	22.327
Anlagevermögen insgesamt	21.890	-36	3.220	0	-2.659	22.415

	Vortrag zum 01.01.2009	Übertragungen von/an Konzern- gesellschaften	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Abschreibungen		Buchwert	
						Stand am 31.12.2009	Stand am 31.12.2009	Stand am 31.12.2008	
	0	0	0	0	0	0	3	3	
	-1	0	0	0	0	-1	0	0	
	-1	0	0	0	0	-1	3	3	
	0	0	0	0	0	0	0	1	
	0	-1	-1	0	0	-2	0	1	
	-17	1	-1	0	0	-17	6	6	
	-58	26	-5	0	3	-34	13	23	
	0	0	0	0	0	0	12	6	
	-76	26	-7	0	3	-54	34	40	
	0	0	0	0	0	0	13.019	12.992	
	0	0	0	0	0	0	9.263	8.737	
	0	0	0	0	0	0	42	42	
	0	0	0	0	0	0	3	3	
	0	0	0	0	0	0	22.327	21.774	
	-76	26	-7	0	3	-54	22.361	21.814	

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2009

Der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG (DBAG) ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der Fassung des vom Bundesrat verabschiedeten Gesetzes vom 3. April 2009 (BilMoG) sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Bei den Gesellschaften des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) wurde von der Möglichkeit der freiwilligen vorzeitigen Anwendung der erstmals ab dem 1. Januar 2010 beziehungsweise auf Abschlüsse für das nach dem 31. Dezember 2009 beginnende Geschäftsjahr verpflichtend anzuwendenden Vorschriften in der Fassung des BilMoG kein Gebrauch gemacht.

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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

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

	Jahre
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5 - 50
Gleisanlagen	20 - 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 - 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 - 20
Schienefahrzeuge	10 - 30
Maschinen und maschinelle Anlagen	8 - 15
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 - 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 - 20

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

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

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

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

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

Kassenbestände und Bankguthaben sowie Wertpapiere des Umlaufvermögens sind zu Anschaffungskosten bewertet, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Fremdwährungsforderungen beziehungsweise Fremdwährungsverbindlichkeiten sowie Kassenbestände, Bankguthaben und -verbindlichkeiten in Fremdwährung werden mit dem Euro-Referenzkurs beziehungsweise dem Devisenkurs am Buchungstag oder dem jeweils niedrigeren beziehungsweise höheren Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

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

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

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

(2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist im Anlagengitter auf den Seiten 52 – 53 dargestellt.

Im Geschäftsjahr wurden keine außerplanmäßigen Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen (im Vorjahr: 1 Mio. €).

(3) Vorräte

IN MIO. €	2009	2008
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	0	0
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	5	5
Insgesamt	5	5

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

IN MIO. €	2009	davon Rest- laufzeit mehr als 1 Jahr	2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14	(0)	17
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.161	(-)	3.448
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	(-)	0
Sonstige Vermögensgegenstände	173	(27)	252
Insgesamt	3.348	(27)	3.717

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 2 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen Forderungen aus dem Cashpooling in Höhe von 1.429 Mio. € (im Vorjahr: 1.112 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, kurzfristige Darlehen und Zinsen) in Höhe von insgesamt 1.347 Mio. € (im Vorjahr: 1.969 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft in Höhe von 246 Mio. € (im Vorjahr: 161 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 139 Mio. € (im Vorjahr: 206 Mio. €).

Die sonstigen Vermögensgegenstände umfassen im Wesentlichen Forderungen an die Finanzverwaltung und den Anspruch aus den Rückdeckungsversicherungen sowie Zinsabgrenzungen; dabei sind im Gegensatz zum Vorjahr die Zinsforderungen mit den Zinsverbindlichkeiten aus den Swap-Geschäften saldiert.

(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten enthalten im Wesentlichen die Vorauszahlung des Beitrags zur Eisenbahnunfallkasse. Eine im Vorjahr ausgewiesene Zahlung von Versicherungsprämien vor dem Bilanzstichtag erfolgte in diesem Geschäftsjahr nicht, da die Abrechnungsmodalitäten durch die DVA umgestellt wurden.

(6) Gezeichnetes Kapital

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

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beläuft sich auf unverändert 5.310 Mio. €.

(8) Gewinnrücklagen

Die anderen Gewinnrücklagen gemäß § 266 Abs 3 HGB belaufen sich auf 3.035 Mio. € (im Vorjahr: 1.471 Mio. €). Auf Beschluss der Hauptversammlung vom 27. März 2009 wurde aus dem Bilanzgewinn des Vorjahres ein Betrag in Höhe von 1.564 Mio. € in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

(9) Rückstellungen

IN MIO. €	2009	2008
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	143	133
Steuerrückstellungen	231	375
Sonstige Rückstellungen	3.856	4.466
Insgesamt	4.230	4.974

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 16 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €) zugeführt. Darunter werden arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) ausgewiesen.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

IN MIO. €	2009	2008
Verpflichtungen im Personalbereich	71	73
Restrukturierungsmaßnahmen	860	564
Ökologische Altlasten	1.606	2.259
Rückgabeverpflichtungen	157	266
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	344	399
Übrige Risiken	818	905
Insgesamt	3.856	4.466

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

Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen entfallen im Wesentlichen auf eine Verlustausgleichsverpflichtung gegenüber der DB JobService GmbH.

Die Rückstellungen für ökologische Altlasten beziehen sich in erster Linie auf die Beseitigung von vor dem 1. Juli 1990 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Hierfür wurde bereits in der Eröffnungsbilanz der Deutschen Reichsbahn ein entsprechender Betrag in Höhe von 2,9 Mrd. € zurückgestellt und unverändert in die Eröffnungsbilanz der DB AG übernommen. Die Rückstellung wurde im Geschäftsjahr aufgrund der Analyse der Entwicklung der einzelnen Risikogruppen durch das Sanierungsmanagement in Höhe von 600 Mio. € aufgelöst.

Rückstellungen für mögliche Rückgabeverpflichtungen wurden für Risiken aus Restitutionsansprüchen für Grundstücke im Bereich der ehemaligen Deutsche Reichsbahn gebildet.

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

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

(10) Verbindlichkeiten

IN MIO. €	2009	davon mit Restlaufzeit			2008
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahr	über 1 Jahr	
Anleihen	67	-	67	-	67
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	-	-	-	52
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	-	-	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20	20	0	0	35
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	7.868	1.944	2.870	3.054	7.181
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	963	10	953	-	1.631
Sonstige Verbindlichkeiten	161	160	1	-	197
davon aus Steuern	(58)	(58)	(-)	(-)	(9)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(-)	(-)	(0)
Insgesamt	9.079	2.134	3.891	3.054	9.163
davon zinspflichtig	(8.494)				(8.469)

Die Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen betreffen Darlehen gegenüber der Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande (DB Finance) in Höhe von 6.880 Mio. € (im Vorjahr: 6.075 Mio. €), Verbindlichkeiten aus dem Cashpooling in Höhe von 540 Mio. € (im Vorjahr: 636 Mio. €), aus Finanzierung (Ergebnisabführungen, weitere Darlehen und Zinsen) insgesamt 236 Mio. € (im Vorjahr: 296 Mio. €), aus umsatzsteuerlicher Organschaft 147 Mio. € (im Vorjahr: 107 Mio. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 65 Mio. € (im Vorjahr: 66 Mio. €).

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, enthalten unter anderem langfristige verzinsliche Darlehen der Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz, in Höhe von 953 Mio. € (im Vorjahr: 1.609 Mio. €). Diese Darlehen müssen aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeugen) gesichert werden. Dies erfolgte durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen der Tochtergesellschaften DB Fernverkehr AG, DB Regio AG und DB Schenker Rail Deutschland AG.

Weitere Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

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

(11) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen und Baukostenzuschüssen.

(12) Haftungsverhältnisse

IN MIO. €	2009	2008
Bürgschafts- und Gewährleistungsverpflichtungen	4.458	4.464

Die DB AG hat zugunsten der DB Finance für ein mit dieser im Umfang von maximal 2 Mrd. € aufgelegtes Multi-Currency-Commercial-Paper-Programm eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie abgegeben, die zum 31. Dezember 2009 wie im Vorjahr mit 0 Mio. € valutierte. Darüber hinaus bürgt die DB AG für die DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) gegenüber der DB Finance für die Rückzahlung von Darlehen in Höhe von 3.000 Mio. €.

(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

IN MIO. €	2009	2008
Bestellobligo für Investitionen	1	2
Ausstehende Einlagen	317	317
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.665	1.570
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(-)	(-)
Insgesamt	1.983	1.889

Die ausstehenden Einlagen betreffen die EUROFIMA.

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die beiden nachfolgenden Tabellen zeigen zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von Nominal- und Barwerten (Stand 31. Dezember 2009), untergliedert nach Fristigkeiten:

IN MIO. €	Nominalwert	Barwert
Leasingraten		
fällig bis 1 Jahr	60	58
fällig 1 bis 5 Jahre	166	146
fällig über 5 Jahre	54	42
Insgesamt	280	246

Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2009 Leasingraten in Höhe von 60 Mio. € (im Vorjahr: 64 Mio. €) gezahlt.

IN MIO. €	Nominalwert	Barwert
Miet- und andere Drittschuldverhältnisse		
fällig bis 1 Jahr	190	186
fällig 1 bis 5 Jahre	533	473
fällig über 5 Jahre	662	446
Insgesamt	1.385	1.105

(14) Finanzinstrumente

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

A. Originäre Finanzinstrumente

Die DB Finance hat per 31. Dezember 2009 Kredite über insgesamt 6.880 Mio. € an die DB AG ausgereicht. Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DB AG.

Im Jahr 2009 wurden eine fällig werdende Anleihe der DB Finance über 1.350 Mio. € sowie das entsprechende Darlehen der DB Finance an die DB AG getilgt.

Im Berichtsjahr wurden durch die DB Finance drei neue börsennotierte Anleihen über 1.000 Mio. €, 600 Mio. € und 500 Mio. € sowie eine nicht börsennotierte Anleihe über 7.500 Mio. JPY (54 Mio. €) emittiert. Die aufgenommenen Mittel wurden als Darlehen an die DB AG weitergeleitet.

Weiterhin bestehen langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA in Höhe von 953 Mio. € (im Vorjahr: 1.609 Mio. €).

Der DB AG standen per 31. Dezember 2009 garantierte Kreditfazilitäten als Back-up-Linien für das 2-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG und der DB Finance in einem Gesamtvolumen von 1.800 Mio. € (im Vorjahr: 1.650 Mio. €) zur Verfügung. Keine der Back-up-Linien wurde per 31. Dezember 2009 in Anspruch genommen.

B. Derivative Finanzinstrumente

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

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

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken wurden Zinsswaps und Zins-Währungs-Swaps abgeschlossen. Die daraus resultierende Zinsdifferenz wurde periodengerecht abgegrenzt. Zukünftige Zinsdifferenzen wurden als schwebendes Geschäft nicht bilanziert. Da die Refinanzierung der Bahn auch in Währungen außerhalb des Euro-Raums erfolgte, wurden diese Positionen mithilfe von Zins-Währungs-Swaps unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu eliminieren. Die in diesem Zusammenhang getätigten Transaktionen wurden aufgrund ihres Zinnsicherungscharakters (Festschreibung von Euro-Zinsen) der Rubrik Zinsänderungsrisiken zugeordnet. Im Jahr 2009 liefen sämtliche Zinsswaps aus, bei den Zins-Währungs-Swaps hielten sich Neuabschlüsse und ausgelaufene Geschäfte die Waage.

Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisentermingeschäfte abgeschlossen, unter anderem auch für den Dieselbezug. Der Bestand an Devisenswaps hat sich aufgrund ausgelaufener Forward-Start-Geschäfte reduziert. Die Absicherung der geplanten Kapitalerhöhung einer ausländischen Tochtergesellschaft führte zu einem Anstieg des Volumens an Devisenforwards.

Energiepreisrisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieselmotorkraftstoff und aus Strombezugsverträgen mit Kohle- und Heizölpreisbindung. Das Volumen der Energiederivate blieb im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert, auslaufende Transaktionen wurden durch Neugeschäfte ersetzt.

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

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

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

Nominal- und Marktwert der Zinsderivate:

IN MIO. €	2009	2008
Nominalvolumen mit Externen	2.060	4.045
Marktwert der Derivate (Externe)	-111	-31
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	202	181
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	-11	-21

Am 31. Dezember 2009 bestand das Portfolio aus Zinsderivaten im Wesentlichen aus Zins-Währungs-Swaps mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Abnahme des negativen Marktwerts der Derivate und die Wertänderung der Grundgeschäfte basierten überwiegend auf Währungseffekten, insbesondere der Aufwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar und dem Japanischen Yen. Eine Drohverlustrückstellung war nicht zu bilden, da den unrealisierten Verlusten im Rahmen der gebildeten Bewertungseinheiten entsprechende unrealisierte Gewinne aus den Grundgeschäften gegenüberstehen.

Nominal- und Marktwert der Währungsderivate:

IN MIO. €	2009	2008
Nominalvolumen mit Externen	1.257	1.614
Marktwert der Derivate (Externe)	7	28
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	1.183	1.614 ¹⁾
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	-9	-28

¹⁾ Davon DB ML AG 1.489 Mio. €

Die per 31. Dezember 2009 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr. Nahezu alle Geschäfte mit externen Kontrahenten wurden an die DB ML AG durchgeleitet. Die Wertentwicklung war auf die leichte Abwertung des Euro gegen das Britische Pfund, den Polnischen Zloty und die Schwedische Krone zurückzuführen.

Nominal- und Marktwert der Energiederivate:

Diesekraftstoff IN t	2009	2008
Nominalvolumen mit Externen	525.000	552.00
Marktwert der Derivate (Externe)	-25	-116
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	525.000	552.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	25	116

Gas, Heizöl IN t	2009	2008
Nominalvolumen mit Externen	162.000	120.000
Marktwert der Derivate (Externe)	5	-8
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	162.000	120.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	-5	8

Kohle, BAFA IN t SKE	2009	2008
Nominalvolumen mit Externen	1.603.000	1.702.000
Marktwert der Derivate (Externe)	-62	-39
Nominalvolumen Spiegelgeschäfte	1.603.000	1.702.000
Marktwert der Derivate (Spiegelgeschäfte)	62	39

Das Portfolio der Energiepreissicherungen bestand am 31. Dezember 2009 sowohl aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr als auch aus Geschäften mit längeren Laufzeiten. Die Transaktionen wurden ganz überwiegend an die DB Energie GmbH durchgeleitet, ein unwesentlicher Teil der Dieselsicherungen wurde direkt an Tochtergesellschaften der DB ML AG weitergereicht. Die Wertentwicklung der externen Energiederivate basiert überwiegend auf dem Wegfall von Altgeschäften mit hohen Sicherungspreisen und auf den Preisrückgang am Kohlemarkt.

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

IN MIO. €	2009	2008
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Energiederivate	62	160

Der Rückgang der Kreditrisiken im Vergleich zum Vorjahr ist durch die Wertentwicklung des Derivateportfolios begründet. Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 14 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von A1. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von A1 auf.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(15) Sonstige betriebliche Erträge

IN MIO. €	2009	2008
Konzernumlagen und übrige -verrechnungen	287	379
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	167	170
Mieten und Pachten	260	250
Übrige betriebliche Erträge	174	194
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0	245
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	924	77
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	1
Insgesamt	1.813	1.316
davon periodenfremd	(925)	(323)

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen betreffen in Höhe von 600 Mio. € die Rückstellung für ökologische Altlasten.

Die periodenfremden Erträge umfassen im Wesentlichen die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen.

Im Vorjahr war in den sonstigen betrieblichen Erträgen der Verkauf der Beteiligung Arcor AG & Co. KG (243 Mio. €) enthalten.

(16) Materialaufwand

IN MIO. €	2009	2008
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	5	4
Aufwendungen für bezogene Leistungen	30	36
Aufwendungen für Instandhaltungen	27	32
Insgesamt	62	72

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

(17) Personalaufwand

IN MIO. €	2009	2008
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	234	235
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	20	27
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	1
	255	263
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung²⁾		
für Arbeitnehmer	53	55
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	4	6
	57	61
davon für Altersversorgung	(23)	(22)
Insgesamt	312	324

²⁾ Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener

(18) Sonstige betriebliche Aufwendungen

IN MIO. €	2009	2008
Konzernverrechnungen	181	243
Mieten und Pachten	269	272
Gebühren und Beiträge	6	5
Beratung und sonstige Leistungen Dritter	163	228
Werbung und Öffentlichkeitsarbeit	5	37
Versicherungsbeiträge	49	49
Übrige betriebliche Aufwendungen	386	303
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	0	2
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	1	1
Insgesamt	1.060	1.140
davon periodenfremd	(1)	(2)

Von den übrigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 2 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) sonstige Steuern.

(19) Beteiligungsergebnis

IN MIO. €	2009	2008
Erträge aus Beteiligungen	3	1
davon aus verbundenen Unternehmen	(2)	(-)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	3	3
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	1.185	1.821
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-23	-127
Insgesamt	1.168	1.698

(20) Zinsergebnis

IN MIO. €	2009	2008
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	433	452
davon aus verbundenen Unternehmen	(433)	(452)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	66	210
davon aus verbundenen Unternehmen	(33)	(86)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-445	-588
davon an verbundene Unternehmen	(-345)	(-406)
Insgesamt	54	74

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

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

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

(21) Finanzmittelbestand

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

SONSTIGE ANGABEN

(22) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz (§ 285 Nr. 11 HGB) wird gemäß § 287 HGB durch Einreichung beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemacht.

Grundlage für die in der Aufstellung des Anteilsbesitzes enthaltenen Angaben zu Eigenkapital und Jahresergebnis sind zum 31. Dezember 2009 erstmals die nach den einheitlichen IFRS-Bilanzierungsgrundsätzen des DB-Konzerns aufgestellten Jahresabschlüsse der Beteiligungsunternehmen.

(23) Beschäftigte

IN VZP	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
	2009	2008	2009	2008
Arbeitnehmer	3.063	3.627	3.101	3.712
Beamte	478	660	482	616
Mitarbeiter	3.541	4.287	3.583	4.328
Auszubildende	8	180	6	143
Beschäftigte	3.549	4.467	3.589	4.471

Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des DB-Konzerns zur besseren Vergleichbarkeit in Vollzeitpersonen ausgewiesen. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden demnach entsprechend ihrem Anteil an der tariflichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitpersonen umgerechnet.

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

(24) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

IN T€	2009	2008
Gesamtbezüge des Vorstands	6.908	7.456
davon fixer Anteil	(3.170)	(3.100)
davon erfolgsabhängiger Anteil	(3.738)	(4.356)
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	12.566	2.116
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	28.820	18.298
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	586	831

Vorstand



Dr. Rüdiger Grube

Vorsitzender des Vorstands,
 Vorsitzender des Vorstands der
 DB Mobility Logistics AG,
 Gechingen

– seit 1. Mai 2009 –

- a) DB Netz AG (Vorsitz)¹⁾
 DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
 Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche
 Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach-
 und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche
 Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b) Deutsche Bank AG
 (Beirat Geschäftsregion Stuttgart)



Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Vorstands,
 Vorsitzender des Vorstands der
 DB Mobility Logistics AG,
 Berlin

– bis 30. April 2009 –

- a) DB Netz AG (Vorsitz)¹⁾
 DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
 Lebensversicherungsverein a.G.
 Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach-
 und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche
 Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
 Dresdner Bank AG
 SAP AG
- b) Allianz Deutschland AG (Beirat)



Gerd Becht

Ressort Compliance, Datenschutz und Recht,
 Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
 Bad Homburg

– seit 16. Oktober 2009 –

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
 DB International GmbH¹⁾
 DB Sicherheit GmbH¹⁾
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach-
 und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche
 Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)



Stefan Garber

Ressort Infrastruktur,
 Bad Homburg

– bis 31. März 2010 –

- a) DB Station&Service AG (Vorsitz)¹⁾
 DB Energie GmbH (Vorsitz)¹⁾
 DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)¹⁾
 Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- b) IDUNA Lebensversicherung a.G.
 Signal Iduna Gruppe (Beirat)



Norbert Hansen

Ressort Personal,
 Hamburg

– bis 31. Mai 2009 –

- a) DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)¹⁾
 DB JobService GmbH (Vorsitz)¹⁾
- b) DB Zeitarbeit GmbH (Beirat, Vorsitz)¹⁾



Dr. Volker Kefer

Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Erlangen

– seit 9. September 2009 –

- a) DB International GmbH (Vorsitz)¹⁾
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat, Vorsitz)¹⁾
DEKRA e.V. (Beirat)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
Betriebliche Sozialeinrichtung
der Deutschen Bahn (Beirat)



Diethelm Sack

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

– bis 31. März 2010 –

- a) DB Services Immobilien GmbH (Vorsitz)¹⁾
- b) DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)¹⁾



Ulrich Weber

Ressort Personal,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Krefeld

– seit 1. Juli 2009 –

- a) DB Regio AG¹⁾
DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
Schenker AG¹⁾
DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB JobService GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach-
und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
HDI-Gerling Industrie Versicherung AG
HDI-Gerling Sach Serviceholding AG
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾
DB Zeitarbeit GmbH (Beirat, Vorsitz)¹⁾
RAG BILDUNG GmbH (Beirat, Vorsitz)



Dr. Otto Wiesheu

Ressort Wirtschaft und Politik,
Zolling

– bis 31. Mai 2009 –

- a) DB International GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB Sicherheit GmbH¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b) INA-Holding Schaeffler KG (Beirat)
Märker Holding GmbH (Beirat)



- ¹⁾ Konzerninternes Mandat
- a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu
bildenden Aufsichtsräten
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in-
und ausländischen Kontrollgremien von
Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den
31. Dezember 2009 beziehungsweise auf den Zeit-
punkt des Ausscheidens im Jahr 2009. Bei einem
Eintritt nach dem 31. Dezember 2009 wird auf den
Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

Aufsichtsrat



Dr. Günther Saßmannshausen

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats,
Hannover



Dr. Werner Müller

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mülheim an der Ruhr

- a) DB Mobility Logistics AG (Vorsitz)
- b) Stadler Rail AG, Bussnang/Schweiz
(Verwaltungsrat)



Alexander Kirchner*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
(seit 18. Februar 2009)

Vorsitzender der TRANSNET Gewerkschaft,
Runkel

– seit 9. Februar 2009 –

- a) DB Mobility Logistics AG
DB JobService GmbH
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach-
und HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
DEVK Rückversicherungs- und
Beteiligungs-Aktiengesellschaft (Vorsitz)



Lothar Krauß*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Geschäftsführer Bildungs- und Förderungswerk
der TRANSNET Gewerkschaft,

Rodenbach

– bis 31. Januar 2009 –

- a) DB Mobility Logistics AG
DBV-Winterthur Holding AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Vorsitz)
Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
(Vorsitz)



Jörg Asmussen

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

– vom 1. April bis 30. November 2009 –

- a) DB Mobility Logistics AG
Deutsche Gesellschaft für Technische
Zusammenarbeit (GTZ) GmbH
Deutsche Telekom AG



Georg Brunnhuber

Mitglied des Deutschen Bundestags a.D.,
Oberkochen



Niels Lund Chrestensen

Geschäftsführer der N.L. Chrestensen
Samenzucht und Produktion GmbH,
Erfurt

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



Christoph Dänzer-Vanotti

Mitglied des Vorstands der E.ON AG,
Essen

– seit 1. Februar 2009 –

- a) E.ON Energie AG¹⁾
E.ON Energy Trading SE¹⁾
- b) E.ON Nordic AB, Malmö/Schweden¹⁾
E.ON Sverige AB, Malmö/Schweden¹⁾



Achim Großmann

Parlamentarischer Staatssekretär a.D. im Bundes-
ministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Würselen

– bis 11. November 2009 –

- a) DB Mobility Logistics AG



Dr. Ing. Dr. E.h. Jürgen Großmann

Vorsitzender des Vorstands
der RWE AG,

Hamburg

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

**Horst Hartkorn***

Vorsitzender des Betriebsrats
der S-Bahn Hamburg GmbH,
Hamburg

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

**Dr. Bernhard Heitzer**

Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie,
Alfter

– seit 2. Dezember 2009 –

- a) DB Mobility Logistics AG

**Jörg Hensel***

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

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

**Klaus-Dieter Hommel***

Bundesvorsitzender der Verkehrsgewerkschaft GDBA,
Frankfurt am Main

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

**Günter Kirchheim***

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

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

**Helmut Kleindienst***

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

- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

**Dr. Jürgen Krumnow**

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

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

**Vitus Miller***

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

- a) DB Regio AG
 - DB Vertrieb GmbH
- b) DB GesundheitsService GmbH (Beirat)



Heike Moll*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats
der DB Station&Service AG,
München

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



Dr. Axel Nawrath

Staatssekretär a. D. im Bundesministerium
der Finanzen,
Berlin

– bis 31. März 2009 –

- a) DB Mobility Logistics AG



Dr. Walther Otremba

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,
St. Augustin

- a) DB Mobility Logistics AG



Ute Plambeck*

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

- a) Autokraft GmbH
S-Bahn Hamburg GmbH
Sparda-Bank Hamburg eG



Regina Rusch-Ziemba*

Stellv. Vorsitzende der TRANSNET Gewerkschaft,
Hamburg

- a) DB Station&Service AG
DB Fahrwegdienste GmbH
DB ProjektBau GmbH
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
(Vorsitz)
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
DEVK Pensionsfonds-AG
- b) DGB Rechtsschutz GmbH



Prof. Klaus-Dieter Scheurle

Staatssekretär im Bundesministerium für
Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Bonn

– seit 12. November 2009 –

- a) DB Mobility Logistics AG



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

Vorsitzender der Geschäftsführung der SMS GmbH,
Hilchenbach-Dahlbruch

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



* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ Konzerninternes Mandat

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den
31. Dezember 2009 beziehungsweise auf den Zeit-
punkt des Ausscheidens im Jahr 2009. Bei einem
Eintritt nach dem 31. Dezember 2009 wird auf den
Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

Aufsichtsratsausschüsse

Mitglieder des Präsidialausschusses

Dr. Werner Müller (Vorsitz)
 Alexander Kirchner (seit 18. Februar 2009)
 Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle
 (seit 16. November 2009)
 Günter Kirchheim
 PSts Achim Großmann
 (bis 11. November 2009)
 Lothar Krauß (bis 31. Januar 2009)

Mitglieder des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses

Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)
 Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle
 (seit 16. November 2009)
 Regina Rusch-Ziemba
 Helmut Kleindienst
 PSts Achim Großmann
 (bis 11. November 2009)

Mitglieder des Personalausschusses

Dr. Werner Müller (Vorsitz)
 Alexander Kirchner (seit 18. Februar 2009)
 Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle
 (seit 16. November 2009)
 Günter Kirchheim
 PSts Achim Großmann
 (bis 11. November 2009)
 Lothar Krauß (bis 31. Januar 2009)

Mitglieder des Vermittlungsausschusses nach § 27 Abs. 3 MitbestG

Dr. Werner Müller (Vorsitz)
 Alexander Kirchner (seit 18. Februar 2009)
 Sts Prof. Klaus-Dieter Scheurle
 (seit 16. November 2009)
 Günter Kirchheim
 PSts Achim Großmann
 (bis 11. November 2009)
 Lothar Krauß (bis 31. Januar 2009)

(25) Honorare des Abschlussprüfers

Auf die Angaben zu den Honoraren des Abschlussprüfers der Gesellschaft wurde verzichtet, da diese Angaben im Konzernabschluss der DB AG enthalten sind.

(26) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

(27) Ergebnisverwendungsvorschlag

Es wird vorgeschlagen, den zum 31. Dezember 2009 ausgewiesenen Bilanzgewinn in Höhe von 3.150.738.779,71 € auf neue Rechnung vorzutragen.

Frankfurt am Main, den 23. Februar 2010

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
 Der Vorstand

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Berlin, den 25. Februar 2010

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Gerd Eggemann
Wirtschaftsprüfer

Thomas Kieper
Wirtschaftsprüfer

**DR. WERNER MÜLLER**

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Deutschen Bahn AG

Bericht des Aufsichtsrats

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

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und vier außerordentlichen Sitzungen zusammen. In zwei Fällen wurden Beschlüsse auf der Grundlage schriftlicher Verfahren gefasst. Die Sitzungen des Aufsichtsrats wurden durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses, des Compliance-Ausschusses und des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses (vormals Prüfungsausschuss) vorbereitet.

Schwerpunkte der Beratungen im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Unternehmens sowie die wesentlichen Investitions-, Beteiligungs- und Desinvestitionsprojekte. Der Aufsichtsrat befasste sich im Berichtsjahr außerdem intensiv mit den Vorwürfen im Zusammenhang mit dem Abgleich von Mitarbeiterdaten und den Ermittlungen im Rahmen der Korruptionsbekämpfung. Der Aufsichtsrat ließ sich im Berichtsjahr zudem umfassend über die aufgetretenen

Fahrzeugmängel bei der ICE-Flotte sowie bei den Fahrzeugen der S-Bahn Berlin, die daraus resultierenden betrieblichen und finanziellen Auswirkungen sowie den Verhandlungsstand hinsichtlich etwaiger Regressansprüche gegenüber den Herstellern unterrichten. Ferner beschäftigte sich der Aufsichtsrat in mehreren Sitzungen mit der Besetzung des Vorstands sowie den damit einhergehenden Änderungen der Geschäftsverteilung. Der Aufsichtsrat befasste sich zudem ausführlich mit dem neu eingeführten Public Corporate Governance Kodex des Bundes und den daraus resultierenden Anpassungen der internen Regularien der DB AG.

In seiner außerordentlichen Sitzung am 18. Februar 2009 befasste sich der Aufsichtsrat mit den Vorwürfen im Zusammenhang mit dem Abgleich von Mitarbeiterdaten und den Ermittlungen im Rahmen der Korruptionsbekämpfung sowie den daraus möglicherweise resultierenden Rechtsverstößen. Der Aufsichtsrat beauftragte die KPMG AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (KPMG) mit der umfassenden und unabhängigen Untersuchung der von der DB AG seit Mitte der 1990er-Jahre durchgeführten Maßnahmen bei der Korruptionsbekämpfung und dem Abgleich von Mitarbeiterdaten. Ferner wurden die Rechtsanwälte Frau Prof. Dr. Herta Däubler-Gmelin und Herr Gerhart Baum mit der Begleitung der Untersuchung und der rechtlichen Bewertung ihrer Ergebnisse beauftragt. Für die Dauer der laufenden Untersuchung im Zusammenhang mit der Korruptionsbekämpfung und dem Abgleich von Mitarbeiterdaten wurde ein temporärer Compliance-Ausschuss eingerichtet und für diesen eine entsprechende Geschäftsordnung verabschiedet.

Der Aufsichtsrat befasste sich zudem mit dem Erwerb der PCC Logistics-Gruppe in Polen und dem Rahmenprogramm Refinanzierung DB-Konzern 2009. Der Aufsichtsrat stimmte der Aufstockung des Debt-Issuance-Programms von 10 Mrd. € auf 15 Mrd. € zu.

In seiner Sitzung am 27. März 2009 prüfte der Aufsichtsrat den Jahresabschluss 2008 nebst Lagebericht der DB AG sowie den Konzernabschluss 2008 nebst Konzernlagebericht der DB AG. Er billigte den Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2008. Daneben berichtete die vom Aufsichtsrat im Februar beauftragte KPMG über die vorläufigen Ergebnisse der unabhängigen Sonderuntersuchung im Zusammenhang mit der Korruptionsbekämpfung und dem Abgleich von Mitarbeiterdaten.

In der außerordentlichen Sitzung am 25. April 2009 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Niederlegung des Vorstandsmandats durch Herrn Hartmut Mehdorn und stimmte der vorzeitigen Beendigung der Bestellung als Vorstandsmitglied und Vorstandsvorsitzender der DB AG mit Ablauf des 30. April 2009 zu. Als Nachfolger wurde Herr Dr. Rüdiger Grube mit Wirkung zum 1. Mai 2009 für die Dauer von fünf Jahren zum Mitglied des Vorstands der DB AG bestellt und mit Beginn seiner Tätigkeit zum Vorstandsvorsitzenden der DB AG ernannt. Ferner willigte der Aufsichtsrat ein, dass Herr Dr. Rüdiger Grube zusätzlich zum Mitglied und Vorsitzenden des Vorstands der DB ML AG bestellt wurde.

Nachdem auch die Herren Norbert Hansen und Dr. Otto Wiesheu die vorzeitige Niederlegung ihrer Vorstandsmandate angeboten hatten, stimmte der Aufsichtsrat in seiner außerordentlichen Sitzung am 13. Mai 2009 der vorzeitigen Mandatsbeendigung der Herren Norbert Hansen und Dr. Otto Wiesheu zu. Als Nachfolger von Herrn Norbert Hansen wurde in der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 25. Mai 2009 Herr Ulrich Weber mit Wirkung zum 1. Juli 2009 für die Dauer von fünf Jahren zum Mitglied des Vorstands und Arbeitsdirektor der DB AG bestellt. Der Aufsichtsrat stimmte zudem der Übernahme des entsprechenden Mandats durch Herrn Ulrich Weber als Vorstand der DB ML AG zu.

Nachdem sich der Aufsichtsrat in der Dezembersitzung 2008 darauf verständigt hatte, dass die endgültige Unternehmensplanung für die Jahre 2009 bis 2013 aufgrund der Unsicherheiten bei den gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen erst nach Vorliegen der Ergebnisse für das erste Quartal 2009 vorgelegt werden sollte, stimmte der Aufsichtsrat in seiner außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 13. Mai 2009 dem Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2009 zu und nahm die Mittel-

fristplanung 2010 bis 2013 sowie die langfristigen strategischen Ziele zur Kenntnis. Ferner nahm der Aufsichtsrat den von der KPMG erstellten Abschlussbericht bezüglich der Untersuchung der Maßnahmen der DB AG bei der Korruptionsbekämpfung sowie die diesbezüglichen Stellungnahmen von Frau Prof. Dr. Herta Däubler-Gmelin und Herrn Gerhart Baum zur Kenntnis und beschloss, die Berichte der Sonderermittler unverzüglich der Staatsanwaltschaft sowie dem Landesdatenschutzbeauftragten von Berlin und dem Bundesdatenschutzbeauftragten zu übergeben. Der Aufsichtsrat beschloss weiterhin die Durchführung einer externen Prüfung zur möglichen aktienrechtlichen Verantwortung des Vorstands wegen Vernachlässigung der Pflicht zur Gewährleistung der Rechtskonformität gemäß § 93 AktG durch die PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC). Der Vorstand wurde ferner beauftragt, kurzfristig die organisatorischen und personellen Konsequenzen aus den getroffenen Feststellungen zu ziehen und dem Aufsichtsrat zur Kenntnis zu geben oder, soweit notwendig, zur Beschlussfassung vorzulegen.

Als eine der Konsequenzen aus dem Abschlussbericht der als Sonderermittler eingesetzten KPMG sowie dem Abschlussbericht der Rechtsanwälte Frau Prof. Dr. Herta Däubler-Gmelin und Herrn Gerhart Baum stimmte der Aufsichtsrat in der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 25. Mai 2009 der Einrichtung eines Vorstandsressorts Compliance, Datenschutz und Recht zu. Die Geschäftsordnung für den Vorstand wurde entsprechend angepasst. Der Aufsichtsrat bestellte in diesem Zusammenhang Herrn Gerd Becht mit Wirkung zum 16. Oktober 2009 für die Dauer von fünf Jahren zum Vorstand der DB AG, zuständig für das Ressort Compliance, Datenschutz und Recht, und stimmte zudem einer entsprechenden Mandatsübernahme von Herrn Gerd Becht im Vorstand der DB ML AG zu.

In seiner Sitzung am 24. Juni 2009 nahm der Aufsichtsrat den mündlichen Bericht der PwC zur Überprüfung der Rechtskonformität nach § 93 AktG zur Kenntnis. Ferner ließ sich der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns und die Gegensteuerungsmaßnahmen als Reaktion auf die Wirtschafts- und Finanzkrise berichten. Zudem ließ sich der Aufsichtsrat vom Vorstand über den Umsetzungsstand des Integrierten Compliance Managements im DB-Konzern berichten. Ferner befasste sich der Aufsichtsrat mit der Vergabeentscheidung zur europaweiten Ausschreibung der Abschlussprüferleistung für die Jahresabschlussprüfung 2009 - 2014. Nach eingehendem Bericht des Vorsitzenden des die Vergabe vorbereitenden Prüfungsausschusses beschloss der Aufsichtsrat, der Hauptversammlung der DB AG vorzuschlagen, die PwC zum Abschlussprüfer für das Jahr 2009 zu wählen.

Nach Verabschiedung des Public Corporate Governance Kodex des Bundes am 1. Juli 2009 befasste sich der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 9. September 2009 eingehend mit diesem Themenkomplex. Der Aufsichtsrat stimmte den nach den Vorgaben des Public Corporate Governance Kodex erforderlichen Anpassungen der Satzung sowie der Geschäftsordnungen für den Aufsichtsrat und den Vorstand der DB AG zu. Der zur Aufklärung der Datenschutzhematik temporär eingerichtete Compliance-Ausschuss wurde aufgelöst und dessen Aufgaben wurden auf den Prüfungsausschuss übertragen, der in diesem Zusammenhang in »Prüfungs- und Compliance-Ausschuss« umbenannt wurde.

Der Aufsichtsrat beschloss weiterhin aufgrund der hohen Komplexität des Systems Bahn und der daraus folgenden umfangreichen technischen Herausforderungen die Einrichtung eines Vorstandsressorts Technik, Systemverbund und Dienstleistungen. Herr Dr. Volker Kefer wurde mit Wirkung zum 9. September 2009 für die Dauer von drei Jahren zum Mitglied des Vorstands der DB AG, zuständig für das Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen, bestellt. Der Aufsichtsrat stimmte zudem der entsprechenden Mandatsübernahme von Herrn Dr. Volker Kefer als Vorstand der DB ML AG zu.

Der Aufsichtsrat nahm des Weiteren die Ausführungen des Vorstands zu den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und den Bericht zum Gegensteuerungsprogramm reACT zur Kenntnis. Darüber hinaus nahm der Aufsichtsrat die Ausführungen des Vorstands zur Ausgestaltung des Ressorts Compliance,

Datenschutz und Recht sowie des Ressorts Technik, Systemverbund und Dienstleistungen zur Kenntnis. Im Zusammenhang mit der Prüfung einer möglichen aktienrechtlichen Verantwortlichkeit der heutigen und ehemaligen Mitglieder des Vorstands der DB AG wegen einer Vernachlässigung der Pflicht zur Gewährleistung der Rechtskonformität im Zeitraum vom 1. Januar 1995 bis 9. Februar 2009 nahm der Aufsichtsrat das Ergebnis des Schlussberichts der PwC zur Kenntnis und stellte abschließend fest, dass keine rechtlichen Schritte in dieser Angelegenheit gegenüber heutigen oder ehemaligen Mitgliedern des Vorstands auf Basis des Schlussberichts zu ergreifen seien. Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat mit den im Rahmen der Konjunkturprogramme geplanten sowie mit neuen, nicht in der verabschiedeten Investitionsplanung enthaltenen Investitionsvorhaben.

In seiner Sitzung am 9. Dezember 2009 ließ sich der Aufsichtsrat über die Ergebnisse der durchgeführten Effizienzprüfung zur Arbeit des Aufsichtsrats der DB AG und seiner Ausschüsse informieren. Der Aufsichtsrat stimmte auf Wunsch von Herrn Diethelm Sack der vorzeitigen Beendigung seines Vorstandsmandats zum 31. März 2010 und der damit verbundenen Ausscheidensvereinbarung zu. Als Nachfolger wurde mit Wirkung zum 1. April 2010 für die Dauer von drei Jahren Herr Dr. Richard Lutz bestellt. Ferner willigte der Aufsichtsrat ein, dass Herr Dr. Richard Lutz zusätzlich zum Mitglied des Vorstands der DB ML AG bestellt wurde.

Der Aufsichtsrat beschloss weiterhin, Herrn Stefan Garber mit Wirkung vom 9. Dezember 2009 von seinen Aufgaben freizustellen.

Der Aufsichtsrat folgte den Empfehlungen des Personalausschusses und stimmte den Zielvereinbarungen der Vorstände für das Geschäftsjahr 2010, der Zielerreichung der Vorstände für das Geschäftsjahr 2009, der Einführung eines Long-term Incentive und den damit verbundenen Änderungen der Vorstandsverträge zu.

Der Aufsichtsrat befasste sich weiterhin ausführlich mit der Mittelfristplanung 2010 bis 2014 für den DB-Konzern und stimmte dem Budget des DB-Konzerns für das Geschäftsjahr 2010 sowie den neuen und angepassten Investitionsprojekten zu. Der Aufsichtsrat ließ sich weiterhin über die Ergebnisse der Entwurfsplanung des Projekts Stuttgart 21 informieren und stimmte der Aufnahme des Projekts in die Investitionsplanung zu. Der Aufsichtsrat nahm weiterhin das vom Vorstand vorgeschlagene Vorgehen zur Anwendung der Grundsätze des Public Corporate Governance Kodex im DB-Konzern zur Kenntnis.

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

SITZUNGEN DER AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

Um seine Aufgaben effizient wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat vier ständige Ausschüsse gebildet. Im Zusammenhang mit den Ermittlungen zum Abgleich von Mitarbeiterdaten und den im Rahmen der Korruptionsbekämpfung erhobenen Vorwürfen von möglichen Rechtsverstößen richtete der Aufsichtsrat für die laufenden Untersuchungen einen Compliance-Ausschuss ein. Nach Abschluss der Ermittlungen wurden diese Aufgaben dem Prüfungs- und Compliance-Ausschuss übertragen.

Das Präsidium des Aufsichtsrats trat im Berichtsjahr zu insgesamt acht Sitzungen zusammen und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet.

Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss, der im Berichtsjahr sechs Sitzungen und zwei Telefonkonferenzen abgehalten hat, befasste sich insbesondere mit den Quartalsabschlüssen, dem Halbjahresabschluss und den diesbezüglichen Review-Ergebnissen sowie dem halbjährlichen Review großer Investitionsprojekte. Weitere Schwerpunkte bildeten die Vorschau 2009 und die Mittelfristplanung 2010 bis 2013 für den DB Konzern. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss setzte sich daneben mit Fragen der

Rechnungslegung und des Risikomanagements, der Weiterentwicklung der Corporate Governance durch die Verabschiedung des Public Corporate Governance Kodex und des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes und den daraus folgenden Änderungen der Geschäftsordnung für den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss auseinander. Er befasste sich ferner mit den Datenschutzverstößen im Zusammenhang mit dem Abgleich von Mitarbeiterdaten. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss ließ sich zudem über die wirtschaftliche Entwicklung von Akquisitionen, die Fortentwicklung der Bilanzierungsgrundsätze, die Erteilung des Prüfauftrags an den Abschlussprüfer sowie über die Ergebnisse der internen Revision und Untersuchungen im Bereich Compliance unterrichten.

Der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses stand in regelmäßigem Austausch mit dem Finanzvorstand und dem Abschlussprüfer und berichtete dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit des Ausschusses.

Der temporär eingerichtete Compliance-Ausschuss kam im Berichtsjahr zu vier Sitzungen und drei Telefonkonferenzen zusammen und befasste sich ausgiebig mit den Untersuchungen zur Aufklärung der gegen die DB AG erhobenen Vorwürfe im Zusammenhang mit dem Abgleich von Mitarbeiterdaten.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in acht Sitzungen die Personalentscheidungen des Aufsichtsrats vorbereitet und die Vertragsangelegenheiten des Vorstands – insbesondere die Änderung der Vorstandsverträge zur Einführung eines Long-term Incentive – im Auftrag des Aufsichtsrats erarbeitet.

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

CORPORATE GOVERNANCE

Vorstand und Aufsichtsrat haben sich auch im Berichtsjahr mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance befasst. Mit Kabinettsbeschluss vom 1. Juli 2009 hat die Bundesregierung den Public Corporate Governance Kodex des Bundes verabschiedet. Der Public Corporate Governance Kodex des Bundes enthält wesentliche Bestimmungen geltenden Rechts zur Leitung und Überwachung von nicht börsennotierten Unternehmen, an denen die Bundesrepublik Deutschland mehrheitlich beteiligt ist, sowie international und national anerkannte Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung. Vor diesem Hintergrund hat der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 9. September 2009 der Anpassung der internen Regularien der DB AG an den Public Corporate Governance Kodex zugestimmt.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2009 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 22. März 2010 Gegenstand der Sitzung des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 24. März 2010 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht für das Berichtsjahr sowie den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2009 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

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

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

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Christoph Dänzer-Vanotti wurde mit Wirkung zum 1. Februar 2009 als Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Er folgte Herrn Dr. Eggert Voscherau nach, der sein Mandat mit Wirkung zum 31. Dezember 2008 niedergelegt hat. Herr Lothar Krauß legte sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 31. Januar 2009 nieder. Ihm folgte Herr Alexander Kirchner, der mit Wirkung zum 9. Februar 2009 als Aufsichtsratsmitglied gerichtlich bestellt und am 18. Februar 2009 zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt wurde. Als Nachfolger von Herrn Staatssekretär Dr. Axel Nawrath, der sein Aufsichtsratsmandat zum 31. März 2009 niedergelegt hat, wurde Herr Staatssekretär Jörg Asmussen mit Wirkung zum 1. April 2009 in den Aufsichtsrat entsandt. Herr Parlamentarischer Staatssekretär Achim Großmann schied mit Wirkung zum 11. November 2009 aus dem Aufsichtsrat aus. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 12. November 2009 Herr Staatssekretär Professor Klaus-Dieter Scheurle in den Aufsichtsrat entsandt. Mit Wirkung zum 30. November 2009 legte Herr Staatssekretär Jörg Asmussen sein Mandat nieder. Diesem folgte Herr Staatssekretär Dr. Bernhard Heitzer nach, der mit Wirkung zum 2. Dezember 2009 in den Aufsichtsrat entsandt wurde. Mit Wirkung zum 8. März 2010 hat Herr Staatssekretär Dr. Walther Otremba sein Mandat niedergelegt.

Herr Dr. Rüdiger Grube wurde mit Wirkung zum 1. Mai 2009 zum Mitglied des Vorstands und neuen Vorstandsvorsitzenden gewählt. Er folgte Herrn Hartmut Mehdorn nach, der sein Mandat als Vorstandsvorsitzender zum 30. April 2009 niedergelegt hat.

Herr Norbert Hansen legte mit Wirkung zum 31. Mai 2009 sein Mandat als Vorstandsmitglied nieder. Als Nachfolger wurde Herr Ulrich Weber als Vorstand Personal und Arbeitsdirektor mit Wirkung zum 1. Juli 2009 bestellt.

Mit Wirkung zum 31. Mai 2009 legte Herr Dr. Otto Wiesheu sein Mandat als Vorstandsmitglied, zuständig für das Ressort Wirtschaft und Politik, nieder. Dieses Ressort wurde nicht neu besetzt und zum 9. Dezember 2009 aufgelöst.

Mit Wirkung zum 9. September 2009 wurde Herr Dr. Volker Kefer zum Mitglied des Vorstands der DB AG, zuständig für das neu geschaffene Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen, bestellt.

Herr Gerd Becht wurde mit Wirkung zum 16. Oktober 2009 zum Mitglied des Vorstands, zuständig für das neu geschaffene Vorstandsressort Compliance, Datenschutz und Recht, bestellt.

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

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

Berlin, im März 2010
Für den Aufsichtsrat

Dr. Werner Müller
Vorsitzender

Kontaktinformationen

INVESTOR RELATIONS

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin

Telefon: 030.2 97-6 40 31
Telefax: 030.2 97-6 40 36
E-Mail: ir@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/ir

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

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

KONZERNKOMMUNIKATION

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

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefax: 030.2 97-6 19 19
E-Mail: presse@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

Unsere Servicenummer 0180 5 99 66 33 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden.

Dabei gelten folgende Gebühren: für Anrufe aus dem deutschen Festnetz 14 ct/Min., Tarif bei Mobilfunk maximal 42 ct/Min.

IMPRESSUM

REDAKTION DEUTSCHE BAHN AG, INVESTOR RELATIONS

BERATUNG UND PRODUKTIONSKOORDINATION MENTOR WERBEBERATUNG, KELKHEIM

GESTALTUNG UND DTP STUDIO DELHI, MAINZ

LITHOGRAFIE KOCH LICHTSATZ UND SCAN, WIESBADEN

DRUCK COLORDRUCK LEIMEN, LEIMEN

LEKTORAT ADVERTTEXT, DÜSSELDORF

BILDNACHWEIS MAX LAUTENSCHLÄGER (TITEL), MICHAEL DANNENMANN/GETTYIMAGES (S.74)



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com