

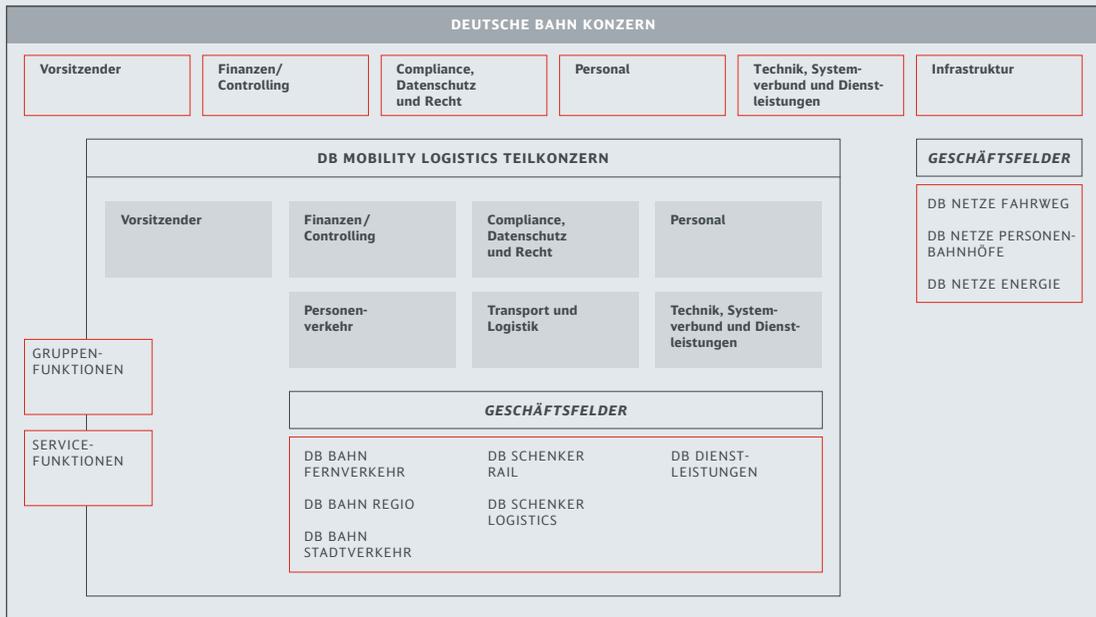


Deutsche Bahn **Geschäftsbericht 2009**

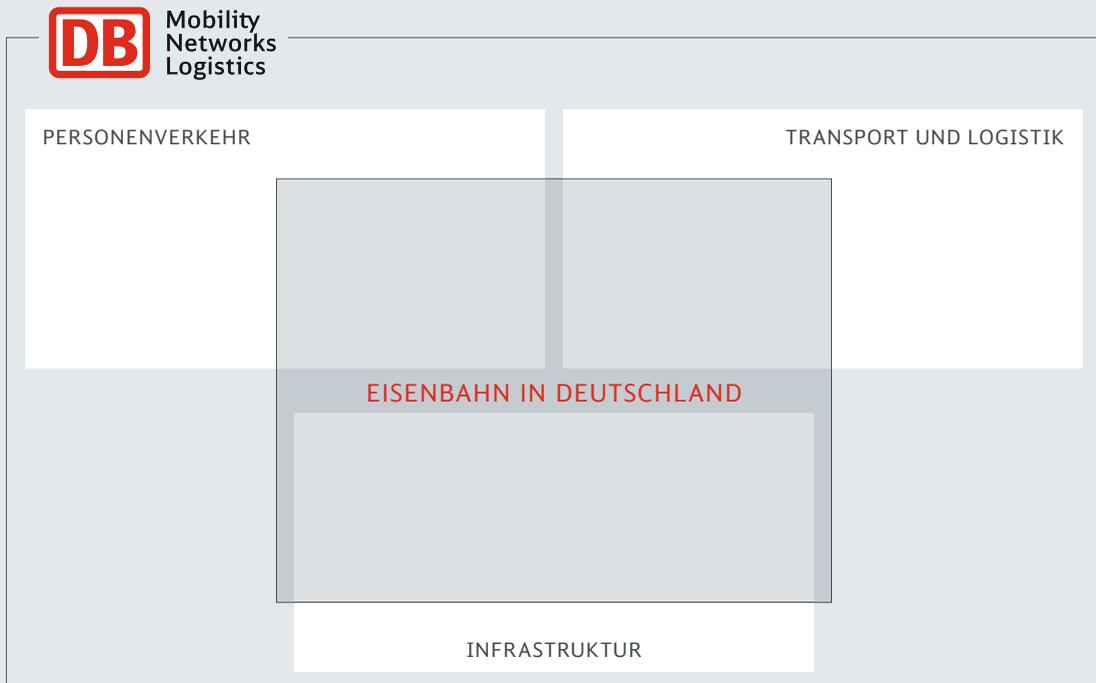
Auf einen Blick

Ausgewählte Kennzahlen	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	29.335	33.452	-4.117	-12,3
Umsatz vergleichbar	29.182	33.452	-4.270	-12,8
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.387	1.807	-420	-23,2
Jahresergebnis	830	1.321	-491	-37,2
EBITDA bereinigt	4.402	5.206	-804	-15,4
EBIT bereinigt	1.685	2.483	-798	-32,1
Langfristige Vermögenswerte per 31. 12.	41.308	42.353	-1.045	-2,5
Kurzfristige Vermögenswerte per 31. 12.	5.995	5.840	+155	+2,7
Eigenkapital per 31. 12.	13.066	12.155	+911	+7,5
Netto-Finanzschulden per 31. 12.	15.011	15.943	-932	-5,8
Bilanzsumme per 31. 12.	47.303	48.193	-890	-1,8
Capital Employed	28.596	27.961	+635	+2,3
ROCE	5,9%	8,9%	-	-
Tilgungsdeckung	19,4%	22,5%	-	-
Gearing	115%	131%	-	-
Brutto-Investitionen	6.462	6.765	-303	-4,5
Netto-Investitionen	1.813	2.599	-786	-30,2
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.133	3.539	-406	-11,5
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
SCHIENENPERSONENVERKEHR				
Reisende in Mio.	1.908	1.920	-12	-0,6
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	76.772	77.812	-1.040	-1,3
Betriebsleistung in Mio. Trkm	675,9	687,2	-11,3	-1,6
SCHIENENGÜTERVERKEHR				
Beförderte Güter in Mio. t	341,0	378,7	-37,7	-10,0
Verkehrsleistung in Mio. tkm	93.948	113.634	-19.686	-17,3
Auslastung in t pro Zug	484,0	488,3	-4,3	-0,9
SCHIENENINFRASTRUKTUR				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.003	1.043	-40	-3,8
davon konzernexterne Bahnen	(170,4)	(161,5)	(+8,9)	(+5,5)
Stationshalte in Mio.	143,3	143,1	+0,2	+0,1
davon konzernexterne Bahnen	(20,0)	(17,9)	(+2,1)	(+11,7)
BUSVERKEHR				
Reisende in Mio.	800,2	773,2	+27,0	+3,5
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	9.261	9.192	+69	+0,8
SPEDITION UND LOGISTIK				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	70.052	72.805	-2.753	-3,8
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.032	1.229	-197	-16,0
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.424	1.454	-30	-2,1
WEITERE KENNZAHLEN				
Betriebslänge Schienennetz in km	33.721	33.862	-141	-0,4
Bahnhöfe	5.707	5.718	-11	-0,2
Mitarbeiter per 31. 12.	239.382	240.242	-860	-0,4
Rating Moody's/Standard & Poor's/Fitch	Aa1/AA/AA	Aa1/AA/-	-	-

Organisationsstruktur



Selbstverständnis des DB-Konzerns



Das Leitbild des DB-Konzerns – Zukunft bewegen

WER SIND WIR?

Wir sind ein führendes Mobilitäts- und Logistikunternehmen.

◊
WIR HABEN unser Unternehmen gemeinsam erfolgreich modernisiert und zukunftsfähig ausgerichtet.

◊
WIR BEWEGEN Menschen und Güter in durchgängigen Mobilitäts- und Logistikketten.

◊
WIR TREIBEN als integrierter Konzern mit unserer starken Eisenbahn als Herzstück die Weiterentwicklung von Mobilität und Logistik ständig voran – lokal, national, weltweit.

◊
WIR GESTALTEN und betreiben die Verkehrsnetzwerke der Zukunft – zu Lande, zu Wasser und in der Luft.

WAS IST UNSER ZIEL?

Wir werden das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen.

◊
WIR WERDEN unseren Kunden innovative und individuelle Mobilitäts- und Logistikkösungen aus einer Hand anbieten.

◊
WIR WERDEN die verschiedenen Verkehrsträger ökonomisch und ökologisch intelligent miteinander vernetzen.

◊
WIR WERDEN bei Qualität und Kundenzufriedenheit Maßstäbe in unseren Märkten setzen.

◊
WIR WERDEN dadurch unsere führenden Positionen weiter ausbauen.

WIE MACHEN WIR DAS?

Wir überzeugen Kunden, Mitarbeiter und Eigentümer.

◊
KUNDENORIENTIERT: Wir setzen für jeden einzelnen unserer Kunden alles in Bewegung, damit er seine eigenen Ziele einfach, zuverlässig und sicher erreicht.

◊
WIRTSCHAFTLICH: Wir stellen die dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts in den Mittelpunkt unseres Handelns – so sichern wir unsere Zukunft.

◊
FORTSCHRITTLICH: Wir fördern Flexibilität, Lernbereitschaft und den Mut, Bestehendes zu hinterfragen und kontinuierlich zu verbessern, durch ein motivierendes Arbeitsumfeld mit Perspektive und Teilnahme am Unternehmenserfolg.

◊
PARTNERSCHAFTLICH: Wir denken, gestalten und handeln gemeinsam über Funktionen und Bereiche hinweg, um unser ganzes Potenzial auszuschöpfen.

◊
VERANTWORTUNGSVOLL: Wir engagieren uns aus Überzeugung für eine soziale Gesellschaft und verstehen uns als Vorreiter eines klimafreundlich und umweltfreundlich organisierten Verkehrs.

»DIE DB BLICKT ZURÜCK AUF EINE 175-JÄHRIGE TRADITION. UNSERE GESCHICHTE IST UNS VERPFLICHTUNG, VERANTWORTUNG FÜR KÜNFTIGE GENERATIONEN ZU ÜBERNEHMEN. DEN STRESSTEST DER WIRTSCHAFTSKRISE HABEN WIR ÜBERSTANDEN. AUCH IN ZUKUNFT WERDEN WETTBEWERBSFÄHIGKEIT, KUNDEN- UND MITARBEITERORIENTIERUNG DIE ECKPFEILER UNSERES GESCHÄFTLICHEN ERFOLGS SEIN. TRAGFÄHIG WIRD DIESER ERFOLG ABER NUR SEIN, WENN WIR RESSOURCEN UND UMWELT SCHONEN, WENN WIR EIN VORAUSSCHAUENDER ARBEITGEBER SIND UND WENN WIR KONSEQUENT VERANTWORTUNG FÜR UNSERE MITARBEITER, UNSERE AUSZUBILDENDEN UND DIE GESELLSCHAFT ÜBERNEHMEN – MIT ANDEREN WORTEN: WENN WIR IN ALLEN BEREICHEN NACHHALTIG HANDELN.«

DR. RÜDIGER GRUBE, *VORSTANDSVORSITZENDER DER DEUTSCHEN BAHN AG*

LEISTUNGEN FÜR UNSERE KUNDEN

Mit unserem vielseitigen Dienstleistungsangebot sprechen wir ganz unterschiedliche Kundengruppen an: von Privat- und Geschäftsreisenden sowie Bestellerorganisationen bis hin zu Unternehmen und staatlichen Organisationen. Eines ist allen gemeinsam: Wir müssen sie durch Leistung überzeugen.



➔ Seite 16

MEHR LEISTUNGEN FÜR REISENDE

Über 4 Millionen BahnCard-Nutzer und über 2,7 Millionen Teilnehmer an unserem BahnBonus-Programm konnten wir Ende 2009 verzeichnen. Mit weiteren Verbesserungen unserer Service- und Produktqualität sowie unserer Preiswahrnehmung und Kundenbindungsinstrumente wollen wir unsere Reisendenzahlen weiter steigern.

ÜBERZEUGENDE ANGEBOTE FÜR FAHRGÄSTE UND BESTELLER

Im Regionalverkehr stehen für uns Fahrgäste und Bestellerorganisationen im Mittelpunkt. Mit zahlreichen Preisangeboten und Investitionen in moderne Fahrzeuge gewinnen wir mehr und mehr Fahrgäste. Wir wollen unsere Marktposition in Deutschland verteidigen und in Europa weiter ausbauen.



➔ Seite 46



➔ Seite 144

GREEN LOGISTICS FÜR DAS KLIMA UND UNSERE KUNDEN

Die Lösungen von DB Schenker erfüllen neben den wirtschaftlichen Zielen unserer Kunden auch ökologische Zielsetzungen. Dafür kombiniert DB Schenker die Stärken der einzelnen Verkehrsträger Schiene, LKW, Schiff und Flugzeug miteinander und bietet unter anderem CO₂-freie Transporte auf der Schiene an.

EINE MODERNE INFRASTRUKTUR FÜR DIE SCHIENE

Eine leistungsfähige Infrastruktur ist elementar für die Zukunftsfähigkeit der Schiene und damit für die über 350 Eisenbahnen, die unsere Infrastruktur nutzen. Dafür sorgen unsere Infrastruktur-Gesellschaften, indem sie ihre Leistungsangebote an den Kunden ausrichten und für einen diskriminierungsfreien Zugang zur Infrastruktur sorgen.



➔ Seite 274

INHALT

004	VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN
008	VORSTAND
010	BERICHT DES AUFSICHTSRATS
017	KONZERNTHEMEN
	018 JAHRESCHRONIK
	022 FINANZKOMMUNIKATION
	025 CORPORATE GOVERNANCE BERICHT
	035 COMPLIANCE BERICHT
	037 KONZERNPROFIL
047	KONZERNLAGEBERICHT
	048 ÜBERBLICK
	050 GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN
	068 ERTRAGSLAGE
	080 ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER
	093 FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE
	100 STRATEGIE
	108 NACHHALTIGKEIT
	118 TECHNIK UND EINKAUF
	121 WEITERE INFORMATIONEN
	126 RISIKOBERICHT
	133 NACHTRAGSBERICHT
	135 PROGNOSEBERICHT
145	KONZERNABSCHLUSS
	146 BERICHT DER UNTERNEHMENSLEITUNG
	147 KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
	148 KONZERN-BILANZ
	150 KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG
	151 KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL
	152 KONZERN-ANHANG
	273 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS
275	WEITERE INFORMATIONEN
	276 WESENTLICHE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN
	277 ENTWICKLUNG DER INVESTITIONSZUSCHÜSSE
	280 BAHNBEIRAT
	281 GLOSSAR
	283 ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS
	284 KONTAKTINFORMATIONEN/IMPRESSUM
	FINANZTERMINE
	10-JAHRES-ÜBERSICHT



DR. RÜDIGER GRUBE

Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn AG

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Stresstest ist bestanden! So lautet für die DB AG das Fazit des Jahres 2009, in dem viele unserer Transport- und Logistikmärkte von der schwersten Weltwirtschaftskrise der Nachkriegszeit erschüttert wurden.

Trotz des teilweise drastischen Rückgangs bei der Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr infolge der Produktionseinbrüche in der Montan-, Automobil- und Chemieindustrie kann der DB-Konzern auch für 2009 ein sehr positives Ergebnis in Höhe von 1,7 Milliarden Euro ausweisen. Außerdem ist es parallel gelungen, die Netto-Verschuldung um 932 Millionen Euro auf jetzt 15 Milliarden Euro weiter zu reduzieren.

Die Umsatzentwicklung lag insbesondere im Schienengüterverkehr und in der Logistik deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Im Personenverkehr ist es gelungen, den Umsatz nahezu stabil zu halten. Die Umsatzrückgänge im Personenfernverkehr, die auf Einschränkungen in der Verfügbarkeit der ICE-Flotte zurückzuführen sind, konnten vom Geschäftsfeld DB Bahn Regio kompensiert werden. Für den Gesamtkonzern beträgt der Rückgang 12 Prozent. Der Umsatz liegt nun bei 29,3 Milliarden Euro. Der integrierte DB-Konzern hat auch in diesen Krisenzeiten wieder seine Stärke im Verbund bewiesen.

Dass wir die Auswirkungen der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise vergleichsweise gut abfedern konnten, liegt auch daran, dass wir frühzeitig effektive Gegenmaßnahmen eingeleitet haben. Schon im Jahr 2009 konnten wir durch eine konsequente Liquiditätssteuerung und Kostenoptimierung im Rahmen unseres konzernweiten Programms »reACT« einen signifikanten Beitrag zur Ergebnisverbesserung erzielen. Bis 2013 streben wir im Rahmen von »reACT« eine nachhaltige EBIT-Verbesserung von insgesamt 2 Milliarden Euro an.

Der Beschäftigungssicherungspakt mit den Tarifpartnern hatte auch im Jahr 2009 Bestand. Überkapazitäten insbesondere im Schienengüterverkehr konnten durch Kurzarbeit, Vorruhestandsregelungen und vor allem im Rahmen des konzernweiten Arbeitsmarkts abgebaut werden. Dies ist eine beachtliche Leistung des integrierten DB-Konzerns.

Außer von der Wirtschaftskrise war das Jahr 2009 geprägt von den technischen Herausforderungen bei der S-Bahn Berlin und den Zügen der ICE-3-Flotte. Da sich herausgestellt hatte, dass bestimmte Komponenten nicht dauerhaft sind, können wir den stabilen und störungsfreien Betrieb nur gewährleisten, indem wir das Rollmaterial deutlich häufiger in der Werkstatt mit Ultraschalluntersuchungen überprüfen. Die ICE-3-Flotte, die normalerweise nach jeweils 240.000 Kilometer Laufleistung überprüft wird, muss heute zehn- bis zwölfmal häufiger zur Untersuchung in die Werkstatt. Leider hat dies eine spürbare Verknappung der verfügbaren Fahrzeuge zur Folge, was insbesondere in den Wintermonaten immer wieder zu beträchtlichen Betriebsstörungen führte.

Trotz einiger Rückschläge haben wir auch Fortschritte erzielt: Mit Siemens und Bombardier haben wir uns auf eine gemeinsame Lösung zum Tausch von 1.200 ICE-3-Treibradsatzwellen geeinigt. Auch für die ICE-T-Radsatzwellen haben wir mit Alstom eine Einigung erzielt. Die Industrie wird völlig neue dauerhafteste Radsatzwellen und Radscheiben entwickeln, die Zulassung betreiben und den Austausch übernehmen. Das Ermittlungsverfahren wegen des Radsatzwellenbruchs des ICE 3 am 9. Juli 2008 wurde eingestellt. Für die S-Bahn Berlin wurde ein Zeitplan für die Rückkehr zum Normalfahrplan entwickelt und für die Kunden ein umfangreiches Kompensationsprogramm aufgelegt. Hier steht die Einigung mit dem Hersteller Bombardier noch aus. Intern sind wir derzeit dabei, unser Technik-Ressort grundlegend umzugestalten und einen Masterplan Technik zu erarbeiten.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben die wirtschaftlichen und betrieblichen Herausforderungen des Jahres 2009 mit Höchstleistungen und größtem persönlichen Engagement gemeistert. Dafür gebühren ihnen ein ganz besonderer Dank und die Anerkennung des gesamten Vorstands.

Die Datenaffäre, die das Unternehmen in den ersten Monaten 2009 bewegt hat, wurde von den Sonderermittlern KPMG, Däubler-Gmelin und Kollegen und Baum, Reiter & Kollegen detailliert aufgearbeitet. Auf der Grundlage ihrer Empfehlungen haben wir seither weitreichende Maßnahmen ergriffen, um bei der DB den Datenschutz auf höchstem Niveau sicherzustellen. Zu den Maßnahmen gehören sowohl die Schaffung eines neuen Vorstandsressorts Compliance, Datenschutz und Recht als auch die Implementierung eines ganzheitlichen Compliance-Managements, das sich nicht nur auf die Bekämpfung von Korruption und Wirtschaftskriminalität beschränkt. Daneben gab es personelle Veränderungen im Konzernvorstand und auf den obersten Führungsebenen des Konzerns.

Das neue Vorstandsressort Compliance, Datenschutz und Recht wird seit Oktober 2009 von Gerd Becht verantwortet. Neu wurde auch das Vorstandsressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen geschaffen, das von Dr. Volker Kefer geführt wird. In beiden Ressorts herrscht Personenidentität mit den entsprechenden Ressorts der DB Mobility Logistics AG. Auch das Vorstandsressort Personal wird in der Deutschen Bahn AG und der DB Mobility Logistics AG wieder aus einer Hand durch Ulrich Weber geführt. Das Vorstandsressort Wirtschaft und Politik wurde aufgelöst.

Die grundlegende Ausrichtung der DB als ein internationales Mobilitäts- und Logistikunternehmen hat sich auch im Krisenjahr 2009 bewährt. Parallel zu unseren Konsolidierungsbemühungen haben wir im In- und Ausland konsequent die Grundlagen für die künftige Geschäftsentwicklung gelegt. DB Bahn Regio konnte nicht nur drei wichtige Verkehrsverträge in Deutschland für sich gewinnen, sondern erhielt auch bei Ausschreibungen in Großbritannien und Schweden den Zuschlag. Im Schienengüterverkehr haben wir mit der PCC Logistics-Gruppe das größte private Eisenbahnunternehmen in Polen übernommen und damit unsere europäische Güterbahn um einen wichtigen Markt erweitert. Diese Akquisition konnten wir ohne Ausweitung der Verschuldung finanzieren. DB Schenker Logistics hat den Auftrag für die Transporte für das australische Großprojekt Gorgon erhalten. Der über vier Jahre laufende Vertrag über integrierte Logistikleistungen hat ein Gesamtvolumen von rund 350 Millionen Euro.

Für unsere erfolgreichen Logistikkonzepte zur Versorgung des VW/Skoda-Werks in Kaluga (Russland) hat uns der Automobilhersteller im vergangenen Jahr mit dem »Volkswagen Group Award 2009« ausgezeichnet.

Schließlich sind wir exklusiver Partner der Qatar Railways Company geworden, um bei der Entwicklung des Schienenverkehrssystems in Katar mitzuwirken. In einem ersten Schritt sind Investitionen in Höhe von 17,3 Milliarden Euro durch das Emirat geplant, mit denen eines der weltweit modernsten Metro- und Bahnsysteme geschaffen werden soll. Insgesamt sind auf der arabischen Halbinsel für die kommenden zwei Jahrzehnte Investitionen zum Auf- und Ausbau der Schieneninfrastruktur im dreistelligen Milliardenbereich vorgesehen. Unserem Engagement in Katar kommt damit eine wichtige strategische Bedeutung zu.

Bei der Entwicklung der Schieneninfrastruktur in Deutschland haben wir einen wichtigen Meilenstein gesetzt: Im April 2009 haben wir die Finanzierungsvereinbarung für das Projekt Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen – Ulm unterzeichnet. Stuttgart erhält dabei eine transeuropäische Schienenanbindung. Die Projekte werden die Leistungsfähigkeit des Bahnknotens Stuttgart signifikant erhöhen und gleichzeitig die Reisezeiten etwa von Stuttgart nach München deutlich verkürzen. Die Bauphase dieses Jahrhundertprojekts hat inzwischen begonnen.

Dank der Konjunkturprogramme der Bundesregierung können wir an insgesamt etwa 2.050 Bahnhöfen bundesweit Modernisierungsarbeiten durchführen. Über 3.000 Maßnahmen an kleineren und mittleren Bahnhöfen wurden umgesetzt, vom Bau neuer Wetterschutzhäuser über die Sanierung von Rolltreppen und Aufzügen bis zur Installation von 1.700 neuen Anlagen für verbesserte Fahrgastinformationen.

Auch das ist eine wichtige Botschaft im Rückblick auf das Krisenjahr 2009: Wir haben wieder Investitionen in Höhe von 6,5 Milliarden Euro getätigt und sind damit nahezu auf Vorjahresniveau geblieben. Außerdem haben wir das Ausschreibungsverfahren für 300 neue Züge der Nachfolgeneration der IC- und EC-Flotte forciert. Es geht dabei um einen Auftrag in Höhe von mehreren Milliarden Euro, über den wir vor dem Sommer 2010 entscheiden wollen.

Zukunft sichern erfordert jedoch nicht nur Investitionen in neue Züge. Mein Ziel ist es, unser Unternehmen weiter nachhaltig erfolgreich zu machen: wirtschaftlich, ökologisch und sozial.

Wir müssen wirtschaftlich erfolgreich bleiben, um im immer intensiveren Wettbewerb zu bestehen. Bedingung dafür ist, dass wir wettbewerbsfähig sind und uns strikt an den Bedürfnissen unserer Kunden orientieren. Wir müssen aber auch die ökologische Herausforderung annehmen, deren Bedeutung für die Gesellschaft immer größer wird. Und schließlich werden wir langfristig nur bestehen, wenn wir gegenüber unseren Mitarbeitern und in der Gesellschaft Verantwortung übernehmen.

Wir werden unsere bereits heute sehr gute Umweltleistung weiter ausbauen und in technische Innovationen genauso wie in neue Produkte investieren. Dafür stehen auch unsere neuen CO₂-freien Angebote für den Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr. Der Strom, der für diese Produkte verwendet wird, stammt ausschließlich aus regenerativen Energiequellen in Deutschland. Völlig CO₂-frei fährt bereits heute die Hamburger S-Bahn, deren gesamter Energiebedarf ausschließlich aus deutschen Wasserkraftwerken gedeckt wird. Hierdurch helfen wir der Stadt Hamburg, ihre Klimabilanz um rund 60.000 Tonnen CO₂ pro Jahr zu verbessern. Mit unserem Engagement im Bereich E-Mobility wollen wir Schiene und Straße klimafreundlich verknüpfen.

Ein weiterer Schwerpunkt beim Thema Nachhaltigkeit liegt auf dem Bereich Ausbildung und Nachwuchssicherung. Im September haben wir trotz Wirtschaftskrise wieder 2.700 neue Auszubildende im DB-Konzern begrüßt und gleichzeitig eine neue Ausbildungswerkstatt in Hamburg-Ohlsdorf eröffnet. Wir werden auch künftig über Bedarf ausbilden und insbesondere auch jenen eine Chance geben, die keinen Zugang zum regulären Ausbildungsmarkt haben. Für dieses Jahr ist es unser Ziel, trotz des weiterhin unklaren konjunkturellen Ausblicks das Beschäftigungsbündnis auch über 2010 hinaus weiterzuentwickeln. Gut qualifizierte und motivierte Mitarbeiter sind die Voraussetzung dafür, dass wir den Ansprüchen unserer Kunden gerecht werden können.

Wir feiern in diesem Jahr »175 Jahre Eisenbahn in Deutschland«. Die lange Tradition unseres Unternehmens ist uns Verpflichtung und Auftrag, seine Nachhaltigkeit in allen Bereichen sicherzustellen. Dieser Verantwortung stellen wir uns sehr gerne.

Ihr



Dr. Rüdiger Grube
Vorstandsvorsitzender
der Deutschen Bahn AG





Der Vorstand

VON LINKS NACH RECHTS

DIETHELM SACK

Vorstand Finanzen/
Controlling
Bestellt bis 2010

ULRICH WEBER

Vorstand Personal
Bestellt bis 2014

DR. VOLKER KEFER

Vorstand Technik,
Systemverbund und
Dienstleistungen,
Vorstand Infrastruktur
Bestellt bis 2012

DR. RÜDIGER GRUBE

Vorsitzender des Vorstands
Bestellt bis 2014

GERD BECHT

Vorstand Compliance,
Datenschutz und Recht
Bestellt bis 2014



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 Datenschutzthematik temporär eingerichtete Compliance-Ausschuss wurde aufgelöst und dessen Aufgaben 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 und 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.

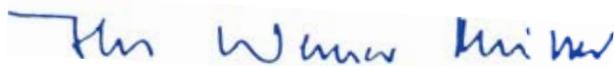
Mit Wirkung zum 9. September 2009 wurde Herr Dr. Volker Kefer zum Mitglied des Vorstands der DB AG, zuständig für das neu geschaffene Ressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen, bestellt.

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



FERNVERKEHR

Mehr Leistungen für Reisende

Viele kleine Schritte für mehr Leistung: Unser Online-Angebot haben wir unter anderem mit einer Applikation für das iPhone und einer flexibleren Buchung von Online-Tickets erweitert. Zudem bekommen unsere Kunden nun online Informationen zur aktuellen Pünktlichkeit. Beim Ticketkauf in großen Reisezentren haben wir den Komfort erhöht und wieder mit zahlreichen Preisangeboten und Aktionen neue Kunden gewonnen. Während der Reise bieten wir unseren Kunden wechselnde Spezialitäten im Bordrestaurant und einen verbesserten Handy-Empfang. Auch einige Reisezeiten konnten wir verkürzen, so zum Beispiel zwischen Frankfurt am Main und Brüssel. Geschäftskunden können seit dem Jahr 2009 auf Wunsch CO₂-frei reisen.

123

MILLIONEN REISENDE
IM JAHR 2009

Jahreschronik 2009

JANUAR

In der Tarifrunde 2009 erreichen wir eine zügige Einigung mit den Gewerkschaften. [↻](#) Siehe Seite 111

In Berlin begrüßen wir das 15.000. Kind, das im Rahmen unseres Serviceangebots »Kids on Tour« auf Reisen geht. Alleinreisende Kinder im Alter von sechs bis einschließlich 14 Jahren betreuen wir auf Wunsch auf ihrer Reise im ICE oder im IC.



Das 15.000. Kind geht im Rahmen von »Kids on Tour« auf Reisen

Mit dem Erwerb des größten privaten Eisenbahnunternehmens in Polen, PCC Logistics, bauen wir unsere führende Rolle im europäischen Schienengüterverkehr weiter aus. [↻](#) Siehe Seite 52

In mehr als 30 DB Reisezentren mit hoher Frequenz werden Aufrufsysteme installiert, um die Wartezeit für unsere Kunden angenehmer zu machen.

FEBRUAR

DB Bahn Stadtverkehr gewinnt mit seinem dänischen Tochterunternehmen Pan Bus eine Ausschreibung im dänischen Esbjerg. Ab Sommer 2009 wird Pan Bus die Verkehre in Dänemarks fünftgrößter Stadt für acht Jahre betreiben. [↻](#) Siehe Seite 83

Spatenstich zum Ausbau des Ingolstädter Hauptbahnhofs. Das 15-Mio.-€-Projekt soll bis Ende des Jahres 2011 abgeschlossen werden.



Touch & Travel – die Fahrkarte per Handy

Das Pilotprojekt »Touch & Travel« zur elektronischen Abrechnung von Fahrten wird in Berlin und Potsdam erstmals von 2.000 Personen getestet.

Für den Ausbau des Schwarzkopftunnels auf der viel befahrenen Strecke Aschaffenburg – Würzburg beginnt das Planfeststellungsverfahren. Gemeinsam mit dem Bund investieren wir hier rund 322 Mio. €.

Mit einem Investitionsvolumen von rund 13 Mio. € erweitert DB Schenker sein Logistikterminal in Wien-Albern. Der für Osteuropaverkehre perfekte Standort dient vor allem als Drehscheibe für LKW-Verkehre, Luft- und Seefracht sowie Lagerlogistik.

MÄRZ

DB Bahn Regio erhält den Zuschlag für den Betrieb der S-Bahn Stuttgart ab Juli 2013 für 15 Jahre.



Deutsche Bahn ist Hauptsponsor der RUHR.2010

DB International unterzeichnet einen Vertrag für die Gesamtprojektplanung für eine neue Güterbahn in der Mongolei. Mit dem Bau der Bahnstrecke nach China soll noch in diesem Jahr begonnen werden, die ersten Züge sollen dort im Jahr 2011 fahren.

Wir werden offizieller Logistikpartner und Hauptsponsor der Kulturhauptstadt Europas RUHR.2010. In diesem Rahmen bieten wir günstige Ticketangebote an und DB Schenker wird sämtliche Logistikaktivitäten koordinieren.

Als offizieller Logistikpartner der diesjährigen Bundesgartenschau in Schwerin beliefern wir die BUGA insgesamt mit rund 6.000 Bäumen, 30.000 Rosen und 55.000 weiteren Pflanzen.

APRIL

Der Bund stellt aus seinen Konjunkturprogrammen insgesamt 300 Mio. € allein für die Bahnhöfe zur Verfügung. Davon profitieren in den nächsten drei Jahren rund 2.050 kleinere und mittlere Bahnhöfe. [☞ Siehe Seite 121](#)



DB Schenker ist offizieller Logistikpartner der BUGA

MAI

Dr. Rüdiger Grube tritt am 1. Mai sein Amt als neuer DB-Chef an und folgt damit auf Hartmut Mehdorn, der den Posten fast zehn Jahre innehatte.

Bayerns erster Solarbahnhof geht in Betrieb. Auf 650 qm Dachfläche des Landshuter Bahnhofs wurden 405 Fotovoltaikmodule installiert, die im Durchschnitt 75.000 kWh Strom erzeugen.



Dr. Rüdiger Grube ist der neue Vorstandsvorsitzende

Mit dem Land Baden-Württemberg schließen wir eine Rahmenvereinbarung über die Modernisierung von 66 Bahnhöfen für rund 117 Mio. € ab.

JUNI

An weiteren 65 Standorten wird der Service für mobilitätseingeschränkte Reisende angeboten. Damit können Reisende mit Handicap nun an 309 Bahnhöfen Hilfe beim Ein-, Aus- oder Umsteigen anfordern.



Zwei Jahre deutsch-französischer Hochgeschwindigkeitsverkehr

In einer bundesweiten Umweltoffensive finanzieren wir die Pflanzung von 4.000 Bäumen im Thüringer Wald auf Flächen, die vom Orkan Kyrill geschädigt worden waren.

Am Tag der Logistik der Bundesvereinigung Logistik öffnet DB Schenker an 19 Standorten seine Türen für die Öffentlichkeit. Schüler und Studenten informieren sich über die Einstiegsmöglichkeiten und die Arbeit bei DB Schenker.

Im Güterverkehr führen wir CO₂-freie Transporte auf der Schiene ein. Auf Wunsch transportiert DB Schenker Rail auf allen europäischen Relationen CO₂-frei. Dabei stammt der Strom vollständig aus regenerativen Energien.

Für die S-Bahn Stuttgart beschaffen wir 83 neue Triebzüge im Wert von rund 450 Mio. €. Die Triebzüge sollen ab dem Jahr 2012 den Betrieb aufnehmen und sind im Vergleich zum Vorgängermodell um etwa 40 % energieeffizienter.

Mit der Inbetriebnahme des neuen Hochgeschwindigkeitsstreckenabschnitts zwischen Aachen und Lüttich reduziert sich die Fahrzeit von Frankfurt am Main nach Brüssel um eine halbe Stunde.

Zusammen mit der SNCF ziehen wir eine erfolgreiche Bilanz aus zwei Jahren deutsch-französischem Hochgeschwindigkeitsverkehr. In dieser Zeit haben rund 2,2 Millionen Fahrgäste die Verbindungen genutzt.

DB Schenker wird als Premium-Lieferant des Volkswagen-Konzerns mit dem »Volkswagen Group Award« ausgezeichnet.

Nach nur drei Monaten zählt DB Rent den 2.000. Kunden des neuen Car-sharing-Angebots »Flinkster« in Köln und Stuttgart.

Am Flughafen Frankfurt übergibt DB Schenker das neue Luftfracht-Europa-Drehkreuz seiner Bestimmung.

☞ Siehe Seite 86

Mit der Russischen Bahn gründen wir ein Center für Internationale Logistik und Supply Chain Management an der Graduate School of Management der St. Petersburg State University.

Nahe Seoul nimmt DB Schenker ein globales Verteilerzentrum in Betrieb. Es ist das erste seiner Art in Korea.

Ergänzend zu den bestehenden Schienenverkehrsverbindungen bieten wir in Kooperation mit der Tschechischen Bahn einen schnellen Expressbus-Verkehr zwischen Nürnberg und Prag an.

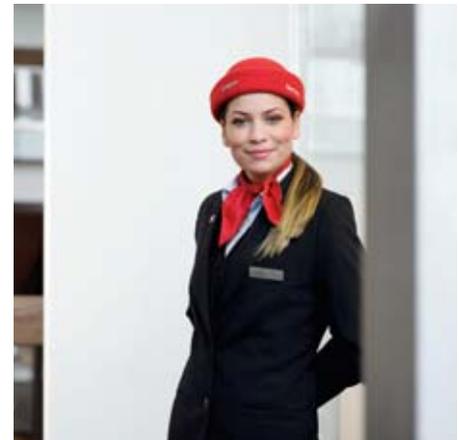
DB Schenker übernimmt den Transport eines Originalelements der Berliner Mauer, das Berlins Regierender Bürgermeister Klaus Wowereit im Rahmen der 12. IAAF Leichtathletik-Weltmeisterschaft dem Sprintweltmeister Usain Bolt aus Jamaika schenkt.



DB Bahn Regio gewinnt Ausschreibung in Berlin



Neuer Luftfracht-Hub in Frankfurt



2.700 Azubis beginnen ihre Ausbildung

JULI

Für 100 Mio. € bestellen wir 22 energieeffiziente Triebzüge für den Einsatz im E-Netz Franken.

DB Bahn Regio gewinnt zwei Teillose der Ausschreibung des Netzes Stadtbahn Berlin/Brandenburg. ☞ Siehe Seite 82

Start unserer Umweltoffensive »DB Eco Program«, in deren Mittelpunkt das neue Klimaschutzziel des DB-Konzerns steht.

☞ Siehe Seite 113 f.

AUGUST

Dr. Rüdiger Grube stellt Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel die Azubi-Programme des DB-Konzerns vor und begrüßt mit ihr gemeinsam 1.300 Azubis im ICE-Werk Rummelsburg.

Mit der Commerzbank führen wir die BahnCard Kreditkarte ein. BahnCard-Inhaber können diese jetzt auf Wunsch mit einer MasterCard-Kreditkartenfunktion kombinieren.

SEPTEMBER

Auf neun Großveranstaltungen werden die 2.700 neuen Azubis im DB-Konzern begrüßt, darunter 400 in Hamburg bei der Eröffnung der neuen, 2.000 qm großen Ausbildungswerkstatt in Ohlsdorf.

Der Erfurter Hauptbahnhof wird von der »Allianz pro Schiene« als kundenfreundlichster Großstadtbahnhof 2009 mit dem Titel »Bahnhof des Jahres« ausgezeichnet. Als Kleinstadtbahnhof gewinnt der Hundertwasserbahnhof Uelzen.

Beginn der Bahnhofsmmodernisierungen in Nordrhein-Westfalen. Insgesamt werden rund 450 Mio. € in die Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen investiert.

Für das Event Kulturhauptstadt Europa RUHR.2010 probt DB Schenker, wie 25.000 Biertischgarnituren für mehr als 1,5 Millionen Besucher schnellstens auf der Bundesautobahn A 40 aufgestellt werden können.

Die neue Internetseite für Kinder von acht bis zwölf Jahren startet und erklärt kindgerecht die Welt der Bahn auf www.olis-bahnwelt.de.

Der Ausbau der bislang zweigleisigen Strecke zwischen Stelle und Lüneburg in Niedersachsen beginnt.

NOVEMBER

Von unserem Mauerfall-Spezial-Ticket, das am Abend des 20-jährigen Jubiläums des Mauerfalls in DB Reisezentren und

DEZEMBER

Das neue ICE-Werk in Leipzig wird in Betrieb genommen. Insgesamt werden hier langfristig etwa 120 Arbeitsplätze geschaffen.

Chevron, ExxonMobil und Shell beauftragen DB Schenker mit den Transporten für die Gasförderung im Gorgon-Feld in Australien ab Frühjahr 2010. Mit einem Investitionsvolumen von 25 Mrd. € ist dies das größte Gasfördervorhaben Australiens. [☞ Siehe Seite 87](#)



Service im wiedereröffneten 1.-Klasse-Bereich der DB Lounge



Das Mauerfall-Spezial-Ticket: Reisen zum Einheitspreis



Technische Wartung der Züge im neuen ICE-Werk Leipzig

OKTOBER

Die DB Lounge im Frankfurter Hauptbahnhof wird nach zehnwöchiger Bauzeit mit mehr Sitzplätzen und einem separaten 1.-Klasse-Bereich wiedereröffnet.

Für die Saxonia-Linie in Sachsen beschaffen wir acht Talent-2-Züge im Wert von rund 35 Mio. €. Die neuen Züge werden zum Sommerfahrplan 2011 zum Einsatz kommen.

im Internet für 20 € angeboten wird, verkaufen wir in wenigen Stunden 150.000 Stück.

Die Qatar Railways Company wählt uns als exklusiven Partner beim Aufbau eines schienengebundenen Verkehrssystems im Emirat Katar. [☞ Siehe Seite 121](#)

Unsere Nahverkehrstochter DB Regio UK geht als Sieger aus dem Bieterverfahren für den Betrieb der Tyne and Wear Metro in Newcastle in Großbritannien hervor.

[☞ Siehe Seite 82](#)

Das Projekt »BeMobility« erhält grünes Licht: In der Region Berlin-Potsdam soll der öffentliche Nahverkehr erstmals mit Elektrofahrzeugen ergänzt werden.

Das neue DB-Lidl-Ticket ist mit 1,5 Millionen verkauften Fahrten in drei Verkaufstagen so erfolgreich gestartet, dass wir das Fahrkartenkontingent um weitere 500.000 Fahrten erhöhen.

Der Umschlagbahnhof am Nürnberger Hafen wird nach rund zweijähriger Bauzeit und einem Investitionsvolumen von 32 Mio. € in Betrieb genommen.

Finanzkommunikation

INVESTOR RELATIONS

Ein wesentliches Ziel unserer Investor-Relations-Arbeit ist die zielgerichtete und nachhaltige Kommunikation mit Investoren, Analysten und Rating-Agenturen. Wir informieren deshalb regelmäßig, umfassend und zeitnah über unsere Finanzaktivitäten und die Entwicklung des DB-Konzerns. Im Berichtsjahr haben wir auch auf die Veränderungen an den internationalen Kapitalmärkten infolge der Finanzkrise reagiert und unsere Investor-Relations-Aktivitäten weiter ausgebaut. So haben wir zum Beispiel unseren IR-Internetauftritt  im Berichtsjahr deutlich erweitert und um einige Inhalte sowie Servicefunktionen ergänzt. Mit dem Rating von Fitch wird die DB AG zudem seit Februar 2009 von insgesamt drei unabhängigen internationalen Rating-Agenturen beurteilt.

 www.deutschebahn.com/ir

Nachdem wir im Vorjahr keine Anleiheemission vorgenommen hatten, haben wir im Berichtsjahr erfolgreich die Emission von drei Euro-Anleihen und einer Anleihe in japanischen Yen begleitet.

Alle Anleihen stießen auf großes Interesse bei internationalen Investoren.

Wenn Sie Kontakt mit uns aufnehmen wollen, finden Sie alle Informationen im hinteren Umschlag dieses Berichts oder auf unserer IR-Internetseite.

RATING

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

Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen Moody's und Standard & Poor's (S&P) im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die sehr guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG erneut bestätigt. Die Rating-Einstufungen beider Agenturen sind seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert.

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

ANLEIHEEMISSIONEN

ISIN	Emittent	Währung	Volumen in Mio.	Kupon	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
	Deutsche Bahn					
DE000A0T7J03	Finance B.V.	EUR	1.000	4,875	März 2019	10
	Deutsche Bahn					
XS0452868788	Finance B.V.	EUR	600	4,375	Sep. 2021	12
	Deutsche Bahn					
XS0457145430	Finance B.V.	EUR	500	3,625	Okt. 2017	8
	Deutsche Bahn					
XS0462825232	Finance B.V.	JPY	7.500	1,680	Nov. 2019	10

Über unsere Finanzierungstochter Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, haben wir im Berichtsjahr den Kapitalmarkt mit drei Euro-Benchmark-Anleihen in Höhe von insgesamt 2.100 Mio. € und einer Yen-Privatplatzierung in Höhe von 7.500 Mio. JPY in Anspruch genommen. Die Anleihen dienten vor allem der Refinanzierung von zwei auslaufenden Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 1.367 Mio. € und von zwei fällig werdenden Darlehen der Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA), Basel/Schweiz, im Gesamtwert von 656 Mio. €. Zudem haben wir im Berichtsjahr unser Debt Issuance Programme auf 15 Mrd. € erhöht und dabei auch die Mindeststückelung von Schuldverschreibungen auf 1.000 € herabgesetzt. Damit war es uns möglich, bei den letzten beiden Benchmark-Anleihen eine deutlich höhere Nachfrage im Retail-Sektor zu generieren.

Nachdem sich die Finanzmärkte zu Jahresbeginn 2009 langsam stabilisiert hatten, haben wir im März 2009 eine zehnjährige Euro-Anleihe über 1.000 Mio. € begeben. Bei einem sehr großen Investoreninteresse wurde fast die Hälfte des Emissionsvolumens in Frankreich platziert. Bei unserer zweiten Benchmark-Anleihe im September 2009 verlängerten wir die Laufzeit, da sich der Markt weiter gefestigt hatte, auf zwölf Jahre. Bei dieser langlaufenden Transaktion in Höhe von 600 Mio. € kam die größte Investoren nachfrage aus Deutschland. Bei der dritten Benchmark-Anleihe mit einem Volumen von 500 Mio. € und einer Laufzeit von acht Jahren im Oktober 2009 war der Anteil der deutschen Platzierung mit rund 55% noch höher als bei der vorhergehenden Transaktion. Abgerundet wurden unsere Kapitalmarkttransaktionen mit einer Privatplatzierung in Höhe von 7.500 Mio. JPY und mit einer Laufzeit von zehn Jahren.

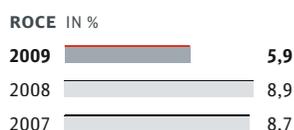
Analog zur Marktentwicklung konnten wir unseren Credit Spread im Laufe des Jahres deutlich reduzieren.

WERTMANAGEMENT

☞ Siehe Seite 75 ff.

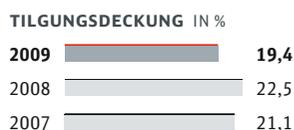
Unsere finanzwirtschaftliche Steuerung zielt auf eine nachhaltige Steigerung des Unternehmenswerts. Vertiefende Informationen zum Thema Wertmanagement ☞ finden Sie im Konzernlagebericht.

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



ROCE IN MIO. € BZW. %	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
EBIT bereinigt	1.685	2.483	-798	-32,1
÷ Capital Employed	28.596	27.961	+635	+2,3
ROCE	5,9 %	8,9 %	-	-

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



Tilgungsdeckung/Gearing IN MIO. € BZW. %	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
EBIT bereinigt	1.685	2.483	-798	-32,1
+ Operativer Zinssaldo ^{1),2)}	-689	-747	+58	-7,8
+ Abschreibungen ²⁾	2.717	2.723	-6	-0,2
Operativer Cashflow	3.713	4.459	-746	-16,7
Netto-Finanzschulden	15.011	15.943	-932	-5,8
+ Barwert Operate Leases	4.105	3.853	+252	+6,5
÷ Adjustierte Netto-Finanzschulden	19.116	19.796	-680	-3,4
Tilgungsdeckung	19,4 %	22,5 %	-	-
Netto-Finanzschulden	15.011	15.943	-932	-5,8
÷ Eigenkapital	13.066	12.155	+911	+7,5
Gearing	115 %	131 %	-	-

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

²⁾ Bereinigt um Sondereffekte

Corporate Governance Bericht

Corporate-Governance-Regelungen sollen eine gute, verantwortungsvolle und wertorientierte Unternehmensführung sicherstellen. Die Bundesregierung hat am 1. Juli 2009 den Public Corporate Governance Kodex des Bundes  zu Grundsätzen guter Unternehmens- und Beteiligungsführung beschlossen. Der Public Corporate Governance Kodex 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. Ziel des Kodex ist es, die Unternehmensführung und -überwachung transparenter und nachvollziehbarer zu machen und die Rolle des Bundes als Anteilseigner klarer zu fassen. Zugleich soll das Bewusstsein für eine gute Corporate Governance erhöht werden.

 www.deutschebahn.com/cg

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

Der Aufsichtsrat der DB AG hat daher in seiner Sitzung am 9. September 2009 die Geschäftsordnungen für den Vorstand und den Aufsichtsrat der DB AG an die Anforderungen des Public Corporate Governance Kodex angepasst. Auf die Konzernunternehmen der DB AG kommt der Public Corporate Governance Kodex in dem Umfang zur Anwendung, in dem dies angesichts der Besonderheiten einer Konzernstruktur rechtlich möglich und zulässig ist.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Der Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG haben sich im Berichtsjahr mehrfach mit den Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex beschäftigt und beschlossen, zukünftig im Rahmen des Corporate Governance Berichts jährlich eine Erklärung nach Ziffer 1.4 und Ziffer 6.1 des Public Corporate Governance Kodex abzugeben, die beinhaltet, in welchem Umfang den Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex entsprochen wurde oder werde.

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG erklären gemeinsam: »Den von der Bundesregierung am 1. Juli 2009 verabschiedeten Empfehlungen zum Public Corporate Governance Kodex des Bundes wird entsprochen.«

ZUSAMMENWIRKEN VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

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

Im Interesse einer bestmöglichen Unternehmensleitung legen wir großen Wert darauf, dass Vorstand und Aufsichtsrat in einem kontinuierlichen Dialog miteinander stehen und zum Wohl des Unternehmens vertrauensvoll und effizient zusammenarbeiten. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle für das Unternehmen relevanten Fragen, insbesondere der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements.

Eine Übersicht über die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat einschließlich der von ihnen wahrgenommenen Mandate ist im Konzern-Anhang enthalten .

 Siehe Seite 267 ff.

VORSTAND

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

➡ Siehe Seite 51
Siehe Seite 10 ff.

Einzelheiten zu den personellen Veränderungen im Vorstand finden Sie im Konzernlagebericht ➡ und im Bericht des Aufsichtsrats ➡.

Der Vorstand des Unternehmens besteht aus sechs Ressorts. Neben dem Ressort des Vorsitzenden umfasst der Vorstand die Ressorts Finanzen/Controlling, Personal und Infrastruktur sowie die im Berichtsjahr zusätzlich eingeführten Vorstandsressorts Compliance, Datenschutz und Recht sowie Technik, Systemverbund und Dienstleistungen. Das Vorstandsressort Wirtschaft und Politik wurde zum 9. Dezember 2009 aufgelöst.

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

Integrationsausschuss des DB-Konzerns

Im Hinblick auf eine mögliche Teilprivatisierung der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) wurde ein Integrationsausschuss gebildet, dem sowohl der Vorstand der DB AG als auch der Vorstand der DB ML AG angehören. Um ein kooperatives Zusammenwirken sicherzustellen und im Hinblick auf die Erzielung möglichst großer Synergieeffekte zwischen den beiden Gesellschaften, soll der Integrationsausschuss als gemeinsames Beratungs- und Koordinationsgremium fungieren; Beschlüsse werden dort nicht gefasst.

Zur Sicherung einer integrierten Konzernführung werden die Sitzungen des Vorstands der DB AG in der Regel gemeinsam mit den Sitzungen des Vorstands der DB ML AG durchgeführt.

AUFSICHTSRAT

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

➡ Siehe Seite 260 ff.

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

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

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

Zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und der Gesellschaft bestanden auch im Geschäftsjahr 2009 keine Beraterverträge und sonstigen vergleichbaren Dienstleistungs- und Werkverträge.

Gemeinsame Aufsichtsratssitzungen

Zur Steigerung der Beratungseffizienz tagen der Aufsichtsrat der DB AG und der Aufsichtsrat der DB ML AG insoweit regelmäßig gemeinsam, als die Diskussion zu Sachverhalten mit konzernweiter Bedeutung gemeinsam stattfindet. Die Beschlussfassung des jeweiligen Aufsichtsrats sowie die Beratung von sensiblen Themen erfolgen ausschließlich durch seine Mitglieder in getrennten Aufsichtsratssitzungen. Die Möglichkeit von separaten Aufsichtsratssitzungen bleibt grundsätzlich bestehen.

Aufsichtsratsausschüsse

Um seine Überwachungstätigkeit bestmöglich wahrnehmen zu können, hat der Aufsichtsrat von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, Ausschüsse zu bilden, und einen Präsidialausschuss, einen Prüfungs- und Compliance-Ausschuss (ehemals Prüfungsausschuss), einen Personalausschuss und einen Vermittlungsausschuss gebildet. Eine Übersicht über die Mitglieder der Ausschüsse finden Sie im Konzern-Anhang [☞](#). Über die Arbeit der Ausschüsse im Berichtsjahr informiert der Aufsichtsrat in seinem Bericht [☞](#). Eine Funktionsbeschreibung der jeweiligen Ausschüsse finden Sie auf unserer Internetseite [☞](#).

[☞](#) Siehe Seite 272
[☞](#) Siehe Seite 10 ff.
www.deutschebahn.com/cg

TRANSPARENZ

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

[☞](#) www.deutschebahn.com/ir

RISIKOMANAGEMENT

Gute Unternehmensführung beinhaltet auch den verantwortungsbewussten Umgang mit Chancen und Risiken, die im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit entstehen. Für Vorstand und Aufsichtsrat ist deshalb die frühzeitige Identifizierung und Begrenzung von geschäftlichen Risiken von hoher Bedeutung. Es ist Aufgabe des Vorstands, ein angemessenes Risikomanagement und dessen Überwachung im Unternehmen sicherzustellen und beides kontinuierlich weiterzuentwickeln. Um den durch das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz konkretisierten Überwachungspflichten hinsichtlich der Rechnungslegung sowie der Wirksamkeit des internen Kontrollsystems zu genügen, hat der Vorstand das konzernweite Projekt »Berichterstattung zum internen Kontrollsystem« aufgesetzt. Der Vorstand informiert den Prüfungs- und Compliance-Ausschuss über Risiken von wesentlicher Bedeutung für die DB AG und deren Behandlung durch den Vorstand. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss wird regelmäßig über den Aufbau der Berichterstattung zum internen Kontrollsystem unterrichtet. Er kontrolliert auch, ob das Risikofrüherkennungssystem den Anforderungen des § 91 Abs. 2 AktG entspricht.

COMPLIANCE

Compliance, das heißt die Regelüberwachung in Unternehmen, ist ein wesentlicher Baustein der Unternehmenskultur der DB AG. Die Aktivitäten der DB AG unterliegen nationalen und internationalen rechtlichen Vorgaben und selbst gesetzten Verhaltensstandards. Die Unternehmenswerte des DB-Konzerns wurden in einem konzernweit gültigen Verhaltenskodex zusammengefasst. Ziel des Verhaltenskodex ist es, die Organe und Mitarbeiter des DB-Konzerns bei der Einhaltung und Umsetzung der Verhaltensregeln gegenüber der Gesellschaft, den Wettbewerbern, Amtsträgern und Geschäftspartnern, gegenüber den Eigentümern sowie im Umgang untereinander zu unterstützen. Alle Mitarbeiter werden hinsichtlich des Inhalts des Verhaltenskodex im Rahmen des Compliance-E-Learning-Programms geschult. Die Führungskräfte der Ressorts und zuständigen Organisationseinheiten tragen Sorge dafür, dass die in dem Verhaltenskodex niedergelegten Unternehmenswerte von allen Mitarbeitern und den Geschäftspartnern beachtet werden. Zur Sicherstellung einer rechtssicheren Unternehmensorganisation wurde im Geschäftsjahr 2009 zudem ein integriertes Compliance-Management-System eingeführt.

Weitere Informationen zum Thema Compliance finden Sie im Compliance Bericht .

 Siehe Seite 35 f.

RECHNUNGSLEGUNG UND ABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Hauptversammlung hat am 15. Juli 2009 die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, zum Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2009 bestellt. Der Prüfungs- und Compliance-Ausschuss hat den Vorschlag des Aufsichtsrats zur Wahl des Abschlussprüfers vorbereitet und nach dessen Wahl durch die Hauptversammlung mit dem Abschlussprüfer die Prüfungsschwerpunkte festgelegt. Mit dem Abschlussprüfer wurde auch in diesem Geschäftsjahr vereinbart, dass der Vorsitzende des Prüfungs- und Compliance-Ausschusses über während der Prüfung auftretende mögliche Ausschluss- oder Befangenheitsgründe unverzüglich unterrichtet wird, soweit diese nicht unverzüglich beseitigt werden. Es wurde zudem vereinbart, dass der Ausschussvorsitzende vom Abschlussprüfer über gesonderte Feststellungen und etwaige Unrichtigkeiten der Entsprechenserklärung unverzüglich informiert wird.

EFFIZIENZPRÜFUNG AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat überprüft regelmäßig die Effizienz seiner Tätigkeit. Im Berichtsjahr wurde beim Aufsichtsrat der DB AG ein schriftliches Verfahren zur Effizienzprüfung durchgeführt, an dem sich alle Aufsichtsratsmitglieder beteiligt haben. Die Prüfung hat ergeben, dass die Mitglieder des Aufsichtsrats der DB AG mit der Vorbereitung, dem Inhalt und Ablauf der Sitzungen sowie der Zusammenarbeit mit dem Vorstand überwiegend zufrieden sind.

VERGÜTUNGSBERICHT

Der Vergütungsbericht beschreibt die Vergütungssystematik und stellt die individuellen Vergütungen für den Aufsichtsrat und den Vorstand dar. Der nachfolgende Vergütungsbericht ist Bestandteil des Konzernlageberichts.

DAS VERGÜTUNGSSYSTEM DES VORSTANDS

Das Vergütungssystem für den Vorstand der DB AG zielt darauf ab, die Vorstandsmitglieder entsprechend ihren Aufgaben- und Verantwortungsbereichen angemessen zu vergüten und die Leistung eines jeden Vorstandsmitglieds sowie den Erfolg des Unternehmens unmittelbar zu berücksichtigen.

Die Angemessenheit der Vergütung wird regelmäßig in einem Vergütungsvergleich überprüft. Im Rahmen dieser Überprüfung wird die Höhe der Vorstandsvergütung sowohl im Vergleich zum externen Markt (horizontale Angemessenheit) als auch zu den sonstigen Vergütungen im Unternehmen (vertikale Angemessenheit) gewürdigt. Sollte sich hieraus die Notwendigkeit einer Veränderung des Vergütungssystems oder der Vergütungshöhe ergeben, macht der Personalausschuss des Aufsichtsrats dem Aufsichtsrat entsprechende Vorschläge zur Beschlussfassung. Die letzte Gehaltsüberprüfung erfolgte im Dezember 2009.

Vergütungsbestandteile

Der Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder liegt ein Zieleinkommen zugrunde, das sich aus einer fixen Grundvergütung und einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme zusammensetzt. Die Gesamtvergütung umfasst daneben auch die Versorgungszusagen, die sonstigen Zusagen sowie die Nebenleistungen.

Die fixe Grundvergütung ist eine auf das Geschäftsjahr bezogene Barvergütung, die sich an dem Verantwortungsumfang und der Erfahrung des jeweiligen Vorstandsmitglieds orientiert. Das individuell festgelegte Fixeinkommen wird in zwölf gleichen Teilen ausgezahlt.

Die erfolgsabhängige Jahrestantieme errechnet sich aus dem Erreichen kennzahlenbezogener betriebswirtschaftlicher Ziele (Tantiemefaktor) und der Erfüllung individueller Ziele (Leistungsfaktor). Zwischen Tantiemefaktor und Leistungsfaktor besteht eine multiplikative Verknüpfung. Die Höhe des Tantiemefaktors ist abhängig vom Grad des Erreichens der aus der Unternehmensplanung abgeleiteten wirtschaftlichen Ziele. Die Bezugsparameter sind zu gleichen Teilen der operative Erfolg (EBIT) und die erzielte Kapitalrendite (ROCE).

Der Leistungsfaktor würdigt die Erfüllung der persönlichen Ziele. Die Zieltantieme entspricht der Jahrestantieme, die das Vorstandsmitglied in einem »normalen Geschäftsjahr« (Einhaltung der Planziele) bei 100-prozentiger Erfüllung der Leistungsziele erhält. Unterschreitet das Unternehmensergebnis die vorgegebenen Planwerte, kann sich der Tantiemefaktor – unabhängig von der persönlichen Zielerreichung – im Extremfall auf null reduzieren. Somit ist ein vollständiger Ausfall der Jahrestantieme möglich. Bei einer deutlichen Überschreitung der Planwerte kann die Jahrestantieme unter der Voraussetzung, dass ebenfalls ein maximaler Leistungsfaktor erreicht wird, das 2,6-Fache der Zieltantieme betragen.

Die wirtschaftlichen und persönlichen Ziele der Vorstandsmitglieder werden jährlich auf Empfehlung des Personalausschusses vom Aufsichtsrat mit den Vorstandsmitgliedern schriftlich vereinbart.

Gemeinsam mit der vom Aufsichtsrat verabschiedeten Planung bilden die persönlichen Ziele die Bemessungsgrundlage für die Jahrestantieme. Damit stehen zu Beginn des Geschäftsjahres alle wesentlichen Parameter für die Gesamtvergütung fest.

Nach Abschluss eines Geschäftsjahres werden auf Basis der Konzernergebnisse für jedes Vorstandsmitglied der Tantiemefaktor und der persönliche Leistungsfaktor ermittelt. Das Zieleinkommen wird erreicht, wenn sowohl die Unternehmensziele als auch die individuellen Ziele zu 100 % erfüllt sind. Die abschließende Festlegung dazu erfolgt durch den Aufsichtsrat und wird vom Personalausschuss vorbereitet.

Die Mitglieder des Vorstands erhalten für Mandate in Kontrollgremien von Konzern- und Beteiligungsgesellschaften keine zusätzliche Vergütung.

Die Vorstandsvergütung umfasste für das Geschäftsjahr 2009 keine mittel- und langfristigen Vergütungselemente (Mid-term Incentives/Long-term Incentives).

Der Aufsichtsrat hat im Dezember 2009 beschlossen, ab dem Geschäftsjahr 2010 einen langfristigen Vergütungsbestandteil (Long-term Incentive Plan) für die Vorstände einzuführen.

Die Planlaufzeit beträgt vier Jahre und soll jährlich rollierend neu aufgesetzt werden.

Der Zielwert des Plans beträgt rund 50 % der bisherigen Jahrestantieme und wird jeweils hälftig durch eine Reduzierung dieser Tantieme und einen zusätzlichen Vergütungsbestandteil finanziert.

Bemessungsgrundlage für das langfristige Vergütungselement ist die nachhaltige Steigerung des Werts des Unternehmens. Diese Bemessungsgrundlage honoriert das Erreichen beziehungsweise Übertreffen der in der Mittelfristplanung gesetzten operativen Ergebnisziele und deren Auswirkung auf den Unternehmenswert. Nach Ende der jeweiligen Planlaufzeit werden die im Vergleich zur Unternehmensplanung erzielte Wertsteigerung und der Auszahlungsgrad ermittelt.

Der Auszahlungsgrad des Long-term Incentive Plan ist nach oben begrenzt und kann zwischen 0 und 300 % liegen.

Entsprechend der Empfehlungen des Public Corporate Governance Kodex des Bundes hat die DB AG bei den im Jahr 2009 erfolgten Neubestellungen einen Abfindungs-Cap in die Vorstandsverträge aufgenommen. Danach dürfen Zahlungen an ein Vorstandsmitglied aufgrund vorzeitiger Beendigung der Vorstandstätigkeit ohne wichtigen Grund i. S. d. § 626 BGB den Wert von zwei Jahresgehältern einschließlich variabler Gehaltsbestandteile nicht überschreiten und nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergüten.

Ruhegeldansprüche

Die Mitglieder des Vorstands haben nach dem Ausscheiden aus dem Unternehmen einen Anspruch auf Ruhegeldzahlungen. Ein Vorstandsmitglied hat Anspruch auf ein lebenslanges Ruhegeld, wenn das Dienstverhältnis wegen dauernder Dienstunfähigkeit endet oder der Vertrag vor dem vereinbarten Beendigungstermin endet oder nicht verlängert wird, ohne dass ein wichtiger Grund vorliegt.

Die betrieblichen Versorgungszusagen belaufen sich auf einen Prozentsatz des Grundgehalts, der sich nach der Dauer der Zugehörigkeit des Vorstandsmitglieds zum Unternehmen richtet. Die Versorgungszusagen sehen lebenslange Alters- beziehungsweise Hinterbliebenenrenten vor.

Außerdem hat die DB AG für vor dem 1. Januar 2009 abgeschlossene Vorstandsverträge eine Rückdeckungsversicherung für die betriebliche Altersvorsorge abgeschlossen.

Vertragliche Nebenleistungen

Als vertragliche Nebenleistungen haben die Vorstandsmitglieder unter anderem Anspruch auf einen Dienstwagen mit Fahrer zur dienstlichen und privaten Nutzung, eine persönliche Fahrkarte für die 1. Klasse auf allen Eisenbahnstrecken und Buslinien der Gesellschaft sowie den üblichen Versicherungsschutz. Für dienstlich veranlasste Zweitwohnungen wird ein Mietzuschuss gewährt. Diese Sachbezüge unterliegen, soweit sie nicht steuerfrei gewährt werden können, als geldwerter Vorteil der Versteuerung durch die Vorstandsmitglieder.

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

Für die Mitglieder des Vorstands besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D & O-Versicherung). Die Versicherung war im Geschäftsjahr 2009 als Gruppenversicherung ohne Selbstbehalt ausgestaltet und diente dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Vorstände entstehen können. Spätestens zum 1. Juli 2010 wird die Versicherung an die geänderten gesetzlichen Bestimmungen angepasst und enthält dann für die Vorstände der DB AG einen angemessenen Selbstbehalt.

Vergütung des Vorstands im Geschäftsjahr 2009

Vorbehaltlich der Beschlussfassung der Hauptversammlung am 24. März 2010 über die Entlastung des Vorstands erhalten die Mitglieder des Vorstands der DB AG für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Vorstands IN T €	Jahreseinkommen 2009				
	Feste Vergütung	Variable Vergütung ¹⁾	Bezüge im Zusammenhang mit der vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit ²⁾	Sonstiges ³⁾	Insgesamt
AM 31. DEZEMBER 2009 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER					
Dr. Rüdiger Grube (seit 1. Mai 2009)	600	900	-	10	1.510
Gerd Becht (seit 16. Oktober 2009)	137	178	-	4	319
Stefan Garber	550	803	-	30	1.383
Dr. Volker Kefer (seit 9. September 2009)	124	187	-	10	321
Diethelm Sack	650	960	-	20	1.630
Ulrich Weber (seit 1. Juli 2009)	325	425	-	3	753
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER					
Hartmut Mehdorn (bis 30. April 2009) ⁴⁾	300	179	4.985	1.136	6.600
Norbert Hansen (bis 31. Mai 2009)	167	31	2.256	6	2.460
Dr. Otto Wiesheu (bis 31. Mai 2009)	229	75	2.388	2	2.694
Insgesamt	3.082	3.738	9.629	1.221	17.670

¹⁾ Davon Jahresabschlussvergütungen für das Geschäftsjahr 2009 von 3.290 T € sowie im Vorjahr noch nicht erfasste zahlungswirksame Vorgänge für das Jahr 2008 von 448 T €

²⁾ Abfindungen einschließlich geldwerter Vorteile aus Fahrvergünstigungen und aus der Benutzung von Dienstwagen

³⁾ Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen und aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen und Mieten

⁴⁾ Von den sonstigen Bezügen betreffen 1.133 T € Auszahlungen aus Deferred Compensation.

Den im Laufe des Jahres 2009 ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern wurde grundsätzlich die für die Restlaufzeit der jeweiligen Verträge zustehende Vergütung, maximal jedoch zwei Jahresgehälter ausgezahlt. Bezüglich des variablen Anteils wurde von der vereinbarten Zieltantieme ausgegangen. Hinsichtlich der betrieblichen Ruhegeldzusagen für die ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder wurden ausschließlich die im Vorstandsvertrag vereinbarten Leistungen gewährt.

Der Versicherungsschutz der bestehenden D&O-Versicherung gilt für einen Zeitraum von fünf Jahren nach Beendigung der Vorstandstätigkeit weiter. Den ausgeschiedenen Vorstandsmitgliedern Norbert Hansen und Dr. Otto Wiesheu wurde eine BahnCard 100 First auf Lebenszeit gewährt.

Kein Mitglied des Vorstands hat im Berichtsjahr Leistungen oder entsprechende Zusagen von einem Dritten im Hinblick auf seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied erhalten.

Versorgungsansprüche des Vorstands im Geschäftsjahr 2009

Im Berichtsjahr wurde den Pensionsrückstellungen ein Betrag in Höhe von 2.537 T € zugeführt.

Zuführung zu den Pensionsrückstellungen (Dienstzeitaufwand) ¹⁾ IN T €	2009
AM 31. DEZEMBER 2009 AMTIERENDE VORSTANDSMITGLIEDER	
Dr. Rüdiger Grube (seit 1. Mai 2009)	613
Gerd Becht (seit 16. Oktober 2009)	152
Stefan Garber ²⁾	781
Dr. Volker Kefer ³⁾ (seit 9. September 2009)	61
Diethelm Sack ⁴⁾	-
Ulrich Weber (seit 1. Juli 2009)	432
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE VORSTANDSMITGLIEDER	
Hartmut Mehdorn ⁴⁾ (bis 30. April 2009)	-
Norbert Hansen (bis 31. Mai 2009)	99
Dr. Otto Wiesheu (bis 31. Mai 2009)	399
Insgesamt	2.537

¹⁾ Der Dienstzeitaufwand der im Berichtsjahr bestellten Vorstandsmitglieder beruht auf Schätzwerten, bei zeitweise dem Vorstand angehörigen Personen erfolgt die Angabe zeitanteilig.

²⁾ Davon 656 T € aus Deferred Compensation

³⁾ Bei Neueintritten in den Vorstand von intern ist der Dienstzeitaufwand für vorherige Zusagen nicht berücksichtigt.

⁴⁾ Bereits ausfinanziert

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

VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS

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

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

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

Die Aufsichtsratsmitglieder, die dem Aufsichtsrat nur während eines Teils des jeweiligen Geschäftsjahres angehören, erhalten für jeden angefangenen Monat ihrer Mitgliedschaft ein Zwölftel der Vergütung. Entsprechendes gilt für die Erhöhung der Vergütung für den Aufsichtsratsvorsitzenden und seinen Stellvertreter sowie für die Erhöhung der Vergütung für Mitgliedschaft und Vorsitz in einem Aufsichtsratsausschuss.

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

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

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

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

Vorbehaltlich der Beschlussfassung der Hauptversammlung am 24. März 2010 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats für ihre Tätigkeit im Berichtsjahr folgende Vergütung:

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats IN T €	Jahreseinkommen 2009				
	Feste Vergütung	Variable Vergütung	Sitzungs-geld	Neben-leistungen	Insgesamt
AM 31. DEZEMBER 2009 AMTIERENDE					
AUFSICHTSRATSMITGLIEDER					
Dr. Werner Müller	60	0	4	0	64
Georg Brunnhuber	20	0	2	1	23
Niels Lund Chrestensen	20	0	2	1	23
Christoph Dänzer-Vanotti	18	0	2	0	20
Dr. Jürgen Großmann	20	0	2	5	27
Horst Hartkorn	20	0	2	1	23
Dr. Bernhard Heitzer	2	0	1	0	3
Jörg Hensel	20	0	2	1	23
Klaus-Dieter Hommel	20	0	2	5	27
Günter Kirchheim	30	0	4	1	35
Alexander Kirchner	37	0	4	1	42
Helmut Kleindienst	25	0	3	1	29
Dr. Jürgen Krumnow	30	0	3	1	34
Vitus Miller	20	0	2	1	23
Heike Moll	20	0	2	1	23
Dr. Walther Otremba	20	0	3	0	23
Ute Plambeck	20	0	2	0	22
Regine Rusch-Ziemba	25	0	4	0	29
Prof. Klaus-Dieter Scheurle	6	0	1	0	7
Dr. Heinrich Weiss	20	0	2	5	27
IM BERICHTSJAHR AUSGESCHIEDENE					
MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS					
Jörg Asmussen	13	0	1	0	14
Achim Großmann	32	0	4	0	36
Lothar Krauß	3	0	0	0	3
Dr. Axel Nawrath	5	0	1	0	6
Insgesamt	506	0	55	25	586¹⁾

¹⁾ Inklusive Vergütung für Aufsichtsrats- und Beiratstätigkeit bei Tochtergesellschaften: 877 T €

Pensionsverpflichtungen für Mitglieder des Aufsichtsrats bestehen nicht.

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

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

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats besteht im Hinblick auf die mit der Geschäftstätigkeit der DB AG verbundenen Risiken eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung (sogenannte D&O-Versicherung). Die Versicherung ist als Gruppenversicherung ohne Selbstbehalt ausgestaltet und dient dem Schutz vor Vermögensschäden, die bei der Ausübung der Tätigkeit der Aufsichtsräte entstehen können.

Compliance Bericht

Als Konsequenz aus der Datenaffäre hat der Aufsichtsrat im Berichtsjahr ein neues Vorstandsressort für Compliance, Datenschutz, Konzernsicherheit und Recht geschaffen. Mit dieser organisatorischen Maßnahme soll der Bedeutung dieser Themen auf höchster Managementebene Nachdruck verschafft und damit Vorsorge getroffen werden, dass sich Vorfälle wie die Datenaffäre nicht wiederholen. Gerd Becht wurde zum Vorstand dieses Ressorts berufen. Im Mittelpunkt der Tätigkeiten des neuen Ressorts stehen die präventive Risikoabwehr für den DB-Konzern und eine nachhaltige Sicherung des Unternehmenserfolgs durch die Etablierung einer wertebasierten Unternehmenskultur.

Im Berichtsjahr wurde das Bußgeldverfahren des Berliner Beauftragten für Informationsfreiheit und Datenschutz gegen die DB abgeschlossen und damit die datenschutzrechtlichen Vergehen abschließend geahndet. Nach einer von der DB gegen unbekannt gestellten Anzeige werden bei der Staatsanwaltschaft Berlin etwaige strafrechtlich relevante Vergehen ermittelt, sofern ein hinreichender Anfangsverdacht vorliegt.

COMPLIANCE NEU DEFINIERT

Im dritten Quartal 2009 wurde das »Integrierte Compliance Management« (ICM) im DB-Konzern eingeführt. Ziel des ICM ist es, regelkonformes Verhalten in allen Bereichen des Konzerns zu gewährleisten und die Zusammenarbeit zwischen den Funktionen Compliance, Datenschutz, Recht und Sicherheit sowie benachbarten Funktionen wie Revision, Personal und Finanzen transparent, einwandfrei und effizient zu gestalten. Zugleich wurden die inhaltlichen Themenfelder von Compliance über den bisherigen Fokus – Bekämpfung von Korruption und sonstiger Wirtschaftskriminalität – hinaus auf das gesamte für den DB-Konzern geltende Recht und alle internen Verhaltensregeln ausgeweitet. In Zukunft stehen hier die geschäftsorientierte Risikoanalyse und die zielgenaue Prävention im Mittelpunkt. Mit dieser Neuausrichtung sind eine verstärkte Beratung und Betreuung sowie eine intensive Schulung insbesondere der operativen Einheiten des DB-Konzerns verbunden. Darüber hinaus ist eine Vereinfachung des internen Regelwerks im Hinblick auf Verständlichkeit und Praktikabilität angestrebt. Der Compliance-Bereich wurde bedarfsgerecht personell verstärkt und dezentrale Ansprechpartner etabliert. Somit sind die Weichen für ein globales Compliance-Risikomanagement gestellt. Die bisher bei Compliance geführte Organisationseinheit für Ermittlungen bei Verdacht von Wirtschaftskriminalität ist jetzt zur Vermeidung von Interessenkonflikten im Bereich der Konzernsicherheit angesiedelt. Ein im Berichtsjahr gegründetes, interdisziplinär besetztes Compliance-Board sorgt für geschäftsfeldbezogene Compliance-Programme im DB-Konzern. Als weiteres neues Gremium wurde ein Compliance-Komitee etabliert. Dieses befasst sich mit Fällen von möglichen Regelverstößen und spricht Empfehlungen gegenüber den zuständigen Organisationseinheiten für die weitere Behandlung aus. Neben dem Chief Compliance Officer sind hier die Konzernsicherheit, Revision und das Personalressort vertreten.

AUSBAU DES DATENSCHUTZES

Neben dem Compliance-Bereich wurde auch der Datenschutz im DB-Konzern deutlich aufgewertet. Zunächst wurden die Grundlagen für eine bedarfsgerechte Personal- und Ressourcenausstattung geschaffen, um den Datenschutz im DB-Konzern als kunden- und mitarbeiterorientiertes Qualitätsmerkmal zu positionieren. Die personelle Aufstockung im Bereich Datenschutz geht mit einer Ausweitung der Aufgaben einher. Neben der Einrichtung speziell ausgerichteter Abteilungen zum Kunden- und Mitarbeiterdatenschutz steht die Sensibilisierung aller Unternehmensbereiche und Mitarbeiter im Umgang mit Mitarbeiterdaten im Mittelpunkt der Aufgaben der neuen Organisation. Als deutliches Zeichen des Wandels in der Unternehmenskultur des DB-Konzerns wurde zwischen der Arbeitnehmer- und der Arbeitgeberseite ein Eckpunktepapier zum Arbeitnehmerdatenschutz vereinbart. Auf dieser Basis ist geplant, im Jahr 2010 eine detaillierte Konzernbetriebsvereinbarung abzuschließen, die den Umgang mit den schützenswerten Daten der Mitarbeiter regelt. Darüber hinaus werden der dezentrale Datenschutz und das Datenschutz-Audit deutlich gestärkt.

KONZERNSICHERHEIT SETZT VERSTÄRKT AUF PRÄVENTION

Die Konzernsicherheit hat ebenfalls eine grundlegende Neustrukturierung erfahren. Es wurden Maßnahmen getroffen, die die Einhaltung von rechtlich gebotenen Grenzen bei der Sachverhaltsaufklärung sicherstellen. Die Konzernsicherheit verantwortet die Sicherheitsstrategie (Security), deren Hauptaufgabe es ist, die Kunden, Mitarbeiter sowie das dem DB-Konzern anvertraute Eigentum zu schützen. Die Sicherheitsstrategie basiert auf den Säulen: Präsenz durch Sicherheitsmitarbeiter, technische Lösungen wie Videoüberwachung, starke Ordnungspartnerschaft mit der Bundespolizei sowie Präventionsarbeit. Die DB betreibt rund 6.500 Videokameras und beschäftigt rund 3.000 Sicherheitskräfte. Ein besonderes Augenmerk der Konzernsicherheit liegt auf der Vermeidung von Schäden durch Vandalismus und Graffiti, die den DB-Konzern jährlich mit einem hohen zweistelligen Millionenbetrag belasten. Auch hier setzt die DB vermehrt auf Vorbeugung. Der Präventionszug, der im Berichtsjahr in Deutschland unterwegs war, und die rund 30 Präventionsmitarbeiter von DB Sicherheit, die über 70.000 Schüler im vergangenen Jahr besucht haben, sind nur zwei Beispiele für die vielfältigen Aktivitäten zur Vermeidung von Schäden durch Vandalismus und Graffiti im DB-Konzern. Da es sich bei Gewalt und Vandalismus im öffentlichen Raum um ein gesellschaftliches Phänomen handelt, kann diesem Problem auch nur durch eine gesamtgesellschaftliche Kraftanstrengung begegnet werden.

RECHTSABTEILUNG UNTERSTÜTZT UND BERÄT

Neben ihren klassischen Aufgaben unterstützt die Rechtsabteilung als Bestandteil des ICM die Geschäftsbereiche durch lösungsorientierte Bearbeitung bei der Einhaltung der Prinzipien ordnungsgemäßer Geschäftsführung. Sie leistet im Bereich Kartellrecht auch einen eigenen Compliance-Ansatz.

Konzernprofil

STEUERUNG DES DB-KONZERNS

Das Geschäftsportfolio des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) ist im Wesentlichen in neun Geschäftsfelder strukturiert. Nach der im Jahr 2008 erfolgten Umstrukturierung führt die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie direkt. Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind unter der Führung unserer 100-prozentigen Tochtergesellschaft DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) gebündelt. Die DB AG und die DB ML AG haben im DB-Konzern beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding. Eine sehr enge Abstimmung zwischen den Vorständen der DB AG und der DB ML AG wird durch eine weitgehende Personenidentität und gemeinsame Vorstandssitzungen sichergestellt. So können auch weiterhin Synergien zwischen den einzelnen Gesellschaften realisiert werden. Die operativen Geschäftsaufgaben werden von den Geschäftsfeldern wahrgenommen. Vervollständigt wird unsere Struktur durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen, die teilweise von der DB AG und teilweise von der DB ML AG erbracht werden .

Die DB AG ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht und hat entsprechend eine duale Führungs- und Kontrollstruktur. Eine Übersicht der wesentlichen Beteiligungen  finden Sie im Konzern-Anhang.

 Die Organisationsstruktur finden Sie im Umschlag

 Siehe Seite 264 ff.

UNSERE MÄRKTE

Der DB-Konzern erbringt nationale und internationale Dienstleistungen, deren Zielmärkte sich in unserem Konzernmarkenauftritt unter »Mobility – Networks – Logistics« widerspiegeln. Wir agieren weltweit und sind in über 130 Ländern vertreten. Unser Ziel in allen relevanten Märkten ist es, mit der Qualität unserer Leistungen Kunden zu überzeugen und unsere Ertrags- und Finanzkraft weiter zu verbessern.

Im Personenverkehr ist es unser vorrangiges Ziel, unsere starke Marktstellung in Deutschland langfristig aufrechtzuerhalten. Aber auch die europäischen Märkte gewinnen hier zunehmend an Bedeutung für uns.

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

 Siehe Seite 58

Die Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte ist allerdings europaweit unterschiedlich weit fortgeschritten. Im Schienenpersonenfernverkehr übernimmt Deutschland hinsichtlich des offenen Marktzugangs eine Vorreiterrolle. Nationale Fernverkehrsmärkte in anderen Ländern sind zum Teil nicht liberalisiert. Im Regional- und Stadtverkehr werden in ganz Europa vermehrt Verkehre ausgeschrieben. Mit der Übernahme der DB Regio UK und den im Berichtsjahr erzielten Ausschreibungserfolgen in Dänemark, Großbritannien und Schweden konnten wir auch davon profitieren und uns zunehmend in Europa positionieren.

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

Genauso wie im Personenverkehr haben wir uns auch im Bereich Transport und Logistik auf die aktuellen und zukünftigen Marktanforderungen strategisch eingestellt: So steht DB Schenker für unsere internationale logistische Leistungsfähigkeit in klar definierten Marktsegmenten. Durch ein umfassendes, international ausgerichtetes Angebotsportfolio in der weltweiten Luft-/Seefracht und der Kontraktlogistik sowie ein dichtes Netzwerk im europäischen Landverkehr nutzen wir die Chancen auf wachstumsstarken Märkten. Damit sorgen wir auch für die Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs in Deutschland. Indem wir ihn in leistungsstarke und internationale Logistiknetzwerke einbinden, sichern wir den Kundenkontakt und eröffnen neue Wachstumschancen.

Infolge zunehmender Internationalisierung und der grenzüberschreitenden Ausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen steigt die Nachfrage nach internationalen Logistikangeboten. Diesen Herausforderungen stellen wir uns mit multimodalen Transportketten und integrierten Angebots- und Branchenlösungen. Der europäische Markt im Schienengüterverkehr ist seit dem Jahr 2007 vollständig geöffnet. Hier bedienen wir alle relevanten Achsen und sind mit eigenen Tochtergesellschaften oder Partnerschaften in allen wesentlichen Ländern aktiv.

Das Know-how des DB-Konzerns ist zunehmend auch bei der Realisierung von Schienenprojekten weltweit gefragt. So werden wir beispielsweise den Aufbau eines schienengestützten Verkehrssystems im Emirat Katar als exklusiver Partner begleiten.

↻ Siehe Seite 121



RELEVANTE MÄRKTE



WELT

- Seefracht
- Luftfracht
- Kontraktlogistik
- Bahnprojekte weltweit

EUROPA

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

DEUTSCHLAND

- Fernverkehr
- Schieneninfrastruktur

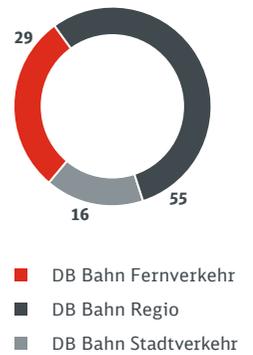
UNSERE GESCHÄFTSFELDER

PERSONENVERKEHR

Mobilitätsangebote gehören zu den Kernkompetenzen des DB-Konzerns. In den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio und DB Bahn Stadtverkehr kümmern wir uns um komfortable, kundengerechte Mobilitätsleistungen. Unter der Marke »DB Bahn« bieten wir Schienen- und Busverkehre sowie mit wachsender Bedeutung auch andere intermodale Mobilitätsprodukte an. Mit Blick auf die Kundenanforderungen entwickeln wir unsere Verkehrsleistungen zu übergreifenden Mobilitätsangeboten weiter. Dies gilt sowohl hinsichtlich internationaler Mobilität als auch für die verkehrsträgerübergreifenden Angebote oder optimierte Schnittstellen an den Übergängen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern. Unser Anspruch ist eine intelligente Verknüpfung der Angebote auf der Schiene mit einem reibungslosen Übergang zu anderen Verkehrsträgern. Die City-Ticket-Funktion der BahnCard und die Zubuchungsmöglichkeit von City mobil beim Fahrscheinkauf machen eine Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln am Zielort schon heute leicht. Mit dem E-Ticketing-Projekt Touch & Travel  verwirklichen wir zusammen mit Partnerunternehmen den Anspruch, unseren Kunden jederzeit eine unkomplizierte Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu ermöglichen.

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

UMSATZ DB BAHN IN %



 Siehe Seite 103



MARKTPositionen PERSONENVERKEHR 2008

NR. 2 IM SCHIENENPERSONENVERKEHR IN EUROPA AUF UMSATZBASIS	NR. 2 IM ÖFFENTLICHEN PERSONENNAHVERKEHR IN EUROPA AUF UMSATZBASIS	NR. 2 ALS ANBIETER VON PERSONENVERKEHRSLEISTUNGEN IN EUROPA AUF UMSATZBASIS
1. SNCF/Keolis	1. SNCF/Keolis	1. SNCF/Keolis
2. DB Bahn	2. DB Bahn	2. DB Bahn
3. First Group	3. RATP	3. Lufthansa
4. Trenitalia	4. Transport for London	4. Air France-KLM
5. NS	5. First Group	5. Trenitalia

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

KENNZAHLEN 2009

- ◊ 3.565 Mio. € Umsatz
- ◊ 141 Mio. € EBIT bereinigt
- ◊ 15.043 Mitarbeiter

☞ www.railteam.de

☞ www.thalys.com

Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr erbringt nationale und grenzüberschreitende Fernverkehrsleistungen auf der Schiene. Der Tageslinienverkehr ist das Kerngeschäft im Fernverkehr. Mit dem Versprechen, schnelle und komfortable Verbindungen direkt in die Städte hinein zu attraktiven Preisen anzubieten, wollen wir Kunden von unseren Angeboten überzeugen und unseren Marktanteil ausbauen. Daneben bietet DB AutoZug Autoreise- und Nachtzugverkehre an. Neben unserem Angebot in Deutschland bauen wir sukzessive unser internationales Angebot weiter aus. Dafür stehen auch Railteam ☞ – eine Kooperation zwischen DB, SNCF, Eurostar, NS Hispeed, ÖBB, SBB und SNCB – und unser Engagement bei Thalys ☞. Durch Angebotsoptimierungen werden unsere Angebote hier immer attraktiver. So gewinnen Reisende mit der Inbetriebnahme des neuen Hochgeschwindigkeitsabschnitts zwischen Aachen und Lüttich im Berichtsjahr auf der ICE-Verbindung von Frankfurt am Main nach Brüssel fast eine halbe Stunde Fahrzeit.

Geschäftsfeld DB Bahn Regio

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

Die Wettbewerbsintensität im deutschen Schienenpersonennahverkehrsmarkt liegt seit Jahren auf einem sehr hohen Niveau. Mit abgestimmten Verkehrskonzepten, einem zeitgemäßen Fahrzeugpark sowie überzeugender Qualität und gutem Service wollen wir unsere Marktposition als größter Nahverkehrsdienstleister in Deutschland verteidigen. Unser breites Kompetenzprofil möchten wir für internationales Wachstum nutzen und uns so zu einem führenden internationalen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) in Europa entwickeln. Nach dem erfolgreichen Markteintritt in Großbritannien im Jahr 2008 durch den Erwerb der DB Regio UK konnten wir im Berichtsjahr die Ausschreibung für den Betrieb der Tyne and Wear Metro in Newcastle in Großbritannien gewinnen. DB Regio Sverige hat die ausgeschriebenen S-Bahn-Verkehre in der schwedischen Provinz Östergötland gewonnen. Darüber hinaus haben wir die grenzüberschreitenden Verkehre ausgebaut, so ist zum 1. März 2009 die Direktverbindung Dresden-Breslau in Kooperation mit der polnischen PKP PR erfolgreich gestartet.

Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr

Das Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr verantwortet die 22 Busgesellschaften in Deutschland. Zudem waren dem Geschäftsfeld im Berichtsjahr auch die S-Bahnen in Berlin und Hamburg zugeordnet, die ab dem Jahr 2010 dem Geschäftsfeld DB Bahn Regio zugeordnet werden. Im Busverkehr bieten wir eigenwirtschaftlich oder im Auftrag von Städten und Landkreisen Verkehrsleistungen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr an. Mit dem Geschäftsfeld haben wir uns so aufgestellt, dass wir Chancen bei der Öffnung und Weiterentwicklung des heute noch stark fragmentierten Marktes wahrnehmen können. Die allmähliche Öffnung dieses Marktes lässt eine Konsolidierung in den nächsten Jahren erwarten. Zudem richten wir unseren Blick auf Wachstumschancen in attraktiven europäischen Märkten.

KENNZAHLEN 2009

- ◊ 1.985 Mio. € Umsatz
- ◊ 100 Mio. € EBIT bereinigt
- ◊ 12.636 Mitarbeiter

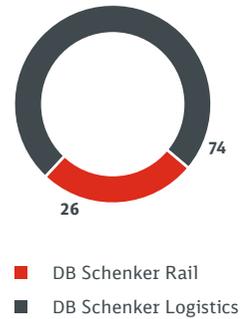
TRANSPORT UND LOGISTIK

Unter der Marke »DB Schenker« positionieren wir uns mit einem einheitlichen Marktauftritt als starker Partner von Transport- und Logistikkunden weltweit. DB Schenker ist einer der führenden global integrierten Logistikdienstleister und verfügt über die führende Güterverkehrsbahn in Europa. Ein dichtes Netzwerk von Standorten in den wesentlichen Wirtschaftsregionen der Welt, in der Luft- und Seefracht, im europäischen Landverkehr, in der Kontraktlogistik sowie im Supply Chain Management zeichnet DB Schenker aus. Mit dieser ganz besonderen Kombination können wir für die unterschiedlichen Anforderungen von Kunden aus Industrie und Handel schnelle und effiziente Lösungen bieten.

Wir bieten unseren Kunden vom Massengut bis zum Paket weltweite Lösungen über alle Verkehrsträger entlang der gesamten Logistikkette. Dabei verknüpfen wir unsere Stellung im europäischen Schienengüterverkehr und im europäischen Landverkehr mit unseren starken Positionen im weltweiten Luft- und Seefrachtgeschäft sowie in der Kontraktlogistik und im Supply Chain Management.

Internationale Märkte wachsen zusammen und das Outsourcing kompletter Leistungspakete schreitet voran. Diese Trends werden sich in den nächsten Jahren fortsetzen. Dadurch steigt nicht nur der Transportbedarf, sondern auch die Anforderungen an alle Partner. Mit Blick auf die heutigen und zukünftigen Kundenanforderungen ist es zudem notwendig, den Schienengüterverkehr in übergreifende Logistikangebote einzubinden. Hierauf haben wir uns frühzeitig ausgerichtet.

UMSATZ DB SCHENKER IN %



MARKTPPOSITIONEN TRANSPORT UND LOGISTIK 2008

NR. 1 IM EUROPÄISCHEN SCHIENENGÜTERVERKEHR AUF BASIS TKM	NR. 1 IM EUROPÄISCHEN LANDVERKEHR AUF UMSATZBASIS	NR. 2 IN DER WELTWEITEN LUFTFRACHT AUF BASIS T
1. DB Schenker	1. DB Schenker	1. DHL
2. PKP	2. DHL	2. DB Schenker
3. SNCF	3. DSV	3. Panalpina
4. Trenitalia	4. Dachser	4. Kühne + Nagel
5. RCA	5. Geodis	
NR. 3 IN DER WELTWEITEN SEEFRACHT AUF BASIS TEU	NR. 5 IN DER GLOBALEN KONTRAKTLOGISTIK AUF UMSATZBASIS	
1. DHL	1. DHL	
2. Kühne + Nagel	2. CEVA Logistics	
3. DB Schenker	3. Wincanton	
4. Panalpina	4. Kühne + Nagel	
	5. DB Schenker	

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

KENNZAHLEN 2009

- ◉ 4.055 Mio. € Umsatz
- ◉ -189 Mio. € EBIT bereinigt
- ◉ 34.145 Mitarbeiter

Geschäftsfeld DB Schenker Rail

Im Schienengüterverkehr sind wir bereits heute Europas größter und leistungsstärkster Anbieter. Die europäischen Märkte bieten uns große Wachstumspotenziale. Bei weiten Distanzen und großen, bündelungsfähigen Warenströmen ist der Schienentransport besonders vorteilhaft für Kunden. Wir haben uns dafür mit eigenen Unternehmen außerhalb Deutschlands sowie mit internationalen Kooperationspartnern aufgestellt. Heute betreiben wir ein offenes Netzwerksystem zum Transport von Einzelwagen oder Wagengruppen, erbringen Ganzzugverkehre als Punkt-zu-Punkt-Transporte und ausgewählte logistische Zusatzleistungen (zum Beispiel den Umschlag Straße/Schiene von Massengütern in Railports oder Instandhaltungsleistungen).

Unsere langjährige Internationalisierungsstrategie findet ab dem Jahr 2010 in einer neuen Organisationsstruktur ihre Entsprechung. DB Schenker Rail umfasst zukünftig drei Geschäftseinheiten, die unter einem Dach ergebnisverantwortlich wirtschaften: die drei Regionen West, Central und East. Flankiert wird die regionale Organisationsstruktur von einem starken Europavertrieb und einem europäischen Netzwerkmanagement.

Auch im Berichtsjahr haben wir unser europäisches Netzwerk weiter ausgebaut. Dafür haben wir unter anderem in der Region East die DB Schenker Rail Polska übernommen. Für Verbesserungen im deutsch-belgischen Schienengüterverkehr haben wir mit der SNCB im Dezember 2009 die Gründung einer gemeinsamen Produktionsgesellschaft vereinbart. In Italien haben wir unsere Marktposition durch die Aufstockung der Beteiligung an der Nordcargo S.r.l. gestärkt.

Der Kombinierte Verkehr (KV) ist ein Wachstumsmarkt. Unser Angebot umfasst hier Schienentraktion, Terminalumschlag, Bereitstellung von Wagenmaterial und Erbringung von Zusatzleistungen an Wiederverkäufer wie Operateure, Speditionen und Reedereien. Wir haben sowohl Zugang zu allen wichtigen Terminals in Deutschland wie auch zu Seehafenterminals an Nord- und Ostsee und zu Terminals im Ausland. Unser KV-Netzwerk zusammen mit unseren Partneroperatoren reicht von den europäischen Überseehäfen bis ins Hinterland. Es ermöglicht Reedereikunden, Spediteuren und Transporteuren schnelle Verbindungen in ganz Deutschland im maritimen und kontinentalen KV sowie optimale Anbindungen an das europäische Ganzzugnetz.

Geschäftsfeld DB Schenker Logistics

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

Unsere Netzwerke haben wir in den vergangenen Jahren sowohl durch umfangreiche Investitionen in Logistikcenter und unsere IT-Infrastruktur als auch durch Akquisitionen systematisch weiter ausgebaut. Insgesamt ist es uns dadurch gelungen, sowohl Lücken in unseren Netzwerken zu schließen als auch unsere führenden Marktpositionen zu behaupten.

Unser Angebot umfasst integrierte Logistikleistungen für weltweite Warenströme im Landverkehr und in der Luft- und Seefracht sowie sämtliche damit verbundenen logistischen Dienstleistungen. Unsere Kunden erwarten von einem Logistikdienstleister eine modulare Angebotspalette sowie jederzeit bedarfsgerechte Kapazitäten – für Einzelprojekte ebenso wie für globale Beschaffungs- und Distributionskonzepte. Unsere Mitarbeiter erarbeiten daher durchgängige Lösungen für die Anforderungen unserer Kunden, indem sie die Module unseres gesamten Dienstleistungsangebots zu komplexen Wertschöpfungsketten verknüpfen. So wird ein zuverlässiger Waren- und Informationsfluss gewährleistet.

☞ Siehe Seite 52

☞ Siehe Seite 122

KENNZAHLEN 2009

- ◉ 11.292 Mio. € Umsatz
- ◉ 199 Mio. € EBIT bereinigt
- ◉ 57.134 Mitarbeiter

Damit verfügen wir heute über eine gewachsene Kompetenz für alle Verkehrsträger:

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

DIENSTLEISTUNGEN

Geschäftsfeld DB Dienstleistungen

Die Verfügbarkeit von zuverlässigen und bezahlbaren Dienstleistungen ist eine zentrale Voraussetzung für das reibungslose Erbringen von Mobilitäts- und Logistikleistungen und damit für die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene. Dafür haben wir unsere Dienstleistungsaktivitäten in einem Geschäftsfeld gebündelt. Das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen umfasst sechs verschiedene Bereiche: DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Systel, DB Services, DB Fuhrpark, DB Kommunikationstechnik und DB Sicherheit. Konzerninterne Kunden sind der Hauptabnehmer der überwiegend verkehrsbezogenen Infrastrukturmanagement- und infrastrukturnahen Dienstleistungen. Das konzernexterne Geschäft dient vor allem der Auslastungsoptimierung, dem Benchmarking von Qualität und Preis sowie der Zukunftspositionierung des Angebots von infrastrukturnahen unterstützenden Dienstleistungen.

Das flächendeckende Leistungsportfolio ist daher konsequent auf die Bedürfnisse der konzerninternen Kunden ausgerichtet, mit kundenspezifischem Leistungszuschnitt sowie Qualitäts- und Leistungsniveau bei grundsätzlich am Markt ausgerichteter Preisgestaltung.

- DB Fahrzeuginstandhaltung bietet umfassende Inspektions- und Instandhaltungsarbeiten sowie Umbau, Modernisierung, Revision von Zügen und die Aufarbeitung von Komponenten wie Radsätzen, Drehgestellen oder Bremsen an 15 Standorten in Deutschland. Die DB Waggonbau Niesky ist zudem in der Fertigung von Güterwagen und Komponenten aktiv.
- DB Systel, der Informatik- und Telekommunikations-Dienstleister des DB-Konzerns, entwickelt und betreibt als Full-Service-Provider wegweisende Informatik- und Telekommunikationslösungen für den Reise- und Logistikmarkt. Das Portfolio deckt die gesamte IT-Wertschöpfungskette ab: von der Beratung und Konzeption über die Entwicklung bis hin zur Betriebsführung und zum Support. Neben konzerninternen Kunden nutzen auch Mobilfunk- und Festnetz-Carrier, DSL-Provider und Kabelnetzbetreiber die Lösungen von DB Systel. Zum Leistungsspektrum gehören auch hochsicherheitsrelevante digitale Funknetze wie das GSM-R-Netz.
- DB Services ist der bundesweit führende Systemdienstleister für professionelles Facility-Management und industrielle Dienstleistungen. Die Leistungspalette umfasst das professionelle technische und infrastrukturelle Facility-Management bei Gewerbe-, Verwaltungs-, Verkehrs- und Industrieimmobilien. Darüber hinaus werden täglich für die im Betrieb befindlichen Reisezugwagen Innen- und bedarfsweise Außenreinigungen durchgeführt. Zu den konzernexternen Kunden der DB Services zählen Schifffahrtsunternehmen, Flughäfen und Fluggesellschaften.
- DB Fuhrpark ist der Mobilitäts- und Flottenmanager im DB-Konzern und mit deutschlandweit rund 26.000 Fahrzeugen einer der führenden Anbieter. DB Fuhrpark erbringt darüber hinaus Mobilitäts- und Flottenmanagementleistungen für andere Unternehmen und die Bundeswehr. Mit DB Car-sharing bieten wir ein umfassendes Mobilitätsnetz an 120 Standorten mit rund 2.800 Fahrzeugen an.

KENNZAHLEN 2009

•	2.864 Mio. € Segmenterlöse
•	1.237 Mio. € Umsatz
•	125 Mio. € EBIT bereinigt
•	24.460 Mitarbeiter

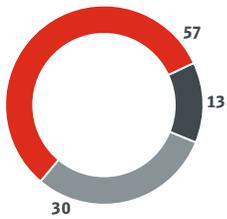
Mit dem innovativen Carsharing-Modell Flinkster tragen wir urbanen Mobilitätsbedürfnissen Rechnung. Das Fahrradmietsystem Call a Bike rundet unser Angebot ab.

- DB Kommunikationstechnik ist der Spezialist für Flächenservices im technischen Bereich. Das Leistungsspektrum umfasst die Instandhaltung und Wartung von IT- und Netzwerktechnik, Sicherheitstechnik und multimedialen Fahrgastinformationssystemen. Dazu gehören auch Automatentechnik sowie Mediendienstleistungen. Durch eine enge Zusammenarbeit mit verschiedenen führenden Systempartnern ist DB Kommunikationstechnik auch auf dem konzernexternen Markt ein erfolgreicher Dienstleister.
- DB Sicherheit bündelt Sicherheitsfunktionen im DB-Konzern und bietet umfassende und professionelle Sicherheits- und Ordnungsdienstleistungen für Reisende, Mitarbeiter, Güter, Bahnanlagen und Immobilien an. DB Sicherheit ist der führende Anbieter im öffentlichen Verkehrsraum in Deutschland.

INFRASTRUKTUR

Eine qualitativ hochwertige und zuverlässige Infrastruktur ist die zentrale Voraussetzung für einen reibungslosen Schienenverkehr und damit für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene. Zur Optimierung unseres Angebots haben wir unsere Infrastrukturkompetenz unter der Marke »DB Netze« gebündelt. Freier und einfacher Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in Deutschland, individuelle Leistungen und hohe Zuverlässigkeit – dafür stehen unsere Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg,

UMSATZ DB NETZE IN %



- DB Netze Fahrweg
- DB Netze Personenbahnhöfe
- DB Netze Energie

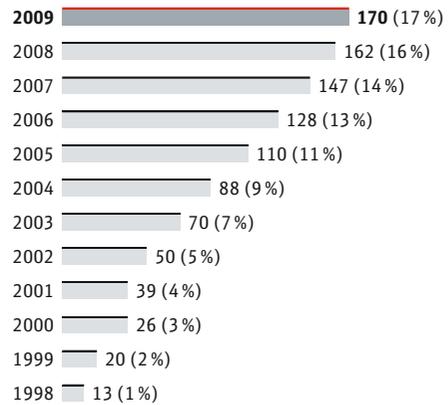


INFRASTRUKTURZUGANG IN DEUTSCHLAND

- Mit dem Start der Bahnreform 1994 wurde in Deutschland ein diskriminierungsfreier Zugang (Open Access) zur Eisenbahninfrastruktur in Deutschland etabliert.
- Die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs unterliegt der Aufsicht durch die Bundesnetzagentur. Im Berichtsjahr haben über 320 konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen die Infrastruktur genutzt.
- Der unabhängige Liberalisierungsindex Bahn 2007 bestätigt den durchgehend hohen Grad der Marktöffnung in Deutschland im europäischen Vergleich.
- Im Rahmen der Erstellung des Netzfahrplans 2010 hat die DB Netz AG über 54.900 Trassenangebote erstellt. Dabei konnten alle Trassenkonflikte im Koordinierungsverfahren gelöst werden.

LEISTUNGEN KONZERNEXTERNER BAHNEN

AUF DEM NETZ DER DB IN MIO. TRKM



(Anteil an der Gesamtleistung)

DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie. Durch professionelles und integriertes Infrastrukturmanagement schaffen wir die Voraussetzung für sichere, verlässliche, effiziente und umweltschonende Mobilität von Personen und Gütern im Schienenverkehr.

Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg

Das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg ist Dienstleister für die über 350 – darunter 323 konzernexterne – EVU. Sie alle nutzen das rund 34.000 km umfassende deutsche Schienennetz, das das längste in ganz Europa ist. Aufgrund seiner zentralen Lage hat es eine hohe Bedeutung für die gesamte Transportwirtschaft in Europa. Das deutsche Schienennetz steht seit dem Jahr 1994 allen in Deutschland zugelassenen EVU diskriminierungsfrei zur Nutzung offen. In eigener Verantwortung stellt die DB Netz AG den diskriminierungsfreien Zugang zu unserer Infrastruktur sicher. Die Leistungen der konzernexternen Bahnen auf dem Netz nehmen dabei seit Jahren stark zu.

Mit einem qualitativ hochwertigen und auf die Bedürfnisse der EVU abgestimmten Schienennetz schaffen wir die Grundlage für leistungsfähige und zuverlässige Eisenbahnverkehre. Wir gewährleisten den sicheren Betrieb unserer Schieneninfrastruktur (Fern-/Ballungsnetz, Regionalnetz, Zugbildungs- und -behandlungsanlagen), die Vermarktung kundenorientierter Trassenangebote sowie die Erstellung konfliktfreier Fahrpläne in enger Zusammenarbeit mit den EVU. Hinzu kommen die Instandhaltung und Instandsetzung sowie die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur durch Investitionen in das bestehende Netz, in moderne Leit- und Sicherungstechnik sowie in Neu- und Ausbaustrecken. Dabei nimmt die Finanzierung der Infrastruktur durch den Bund und die Länder eine zentrale Rolle ein.

Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe

Unsere Bahnhöfe sind nicht nur das Zugangstor zum System Bahn, sondern auch Drehscheibe für die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, Marktplatz sowie Visitenkarten für Städte und Regionen. Die Aktivitäten des Geschäftsfelds umfassen den Betrieb der Personenbahnhöfe als Verkehrsstation sowie die Entwicklung und Vermarktung der Bahnhofsfächen. In eigener Verantwortung stellen wir den diskriminierungsfreien Zugang zu unserer Infrastruktur sicher. Die Zahl der Stationshalte konzernexterner Bahnen nimmt dabei seit Jahren zu. Neben baulichen Maßnahmen stehen die umfassende Servicekompetenz, hohe Sicherheit, eine gute Kundeninformation und die funktionale Wegeleitung im Vordergrund. Hinzu kommt die Stärkung der Ertragskraft aus dem Vermietungsgeschäft, insbesondere bei Bahnhöfen mit hoher Kundenfrequenz.

Geschäftsfeld DB Netze Energie

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

KENNZAHLEN 2009

- 4.369 Mio. € Umsatz
- 558 Mio. € EBIT bereinigt
- 40.354 Mitarbeiter

KENNZAHLEN 2009

- 1.025 Mio. € Umsatz
- 217 Mio. € EBIT bereinigt
- 4.601 Mitarbeiter

KENNZAHLEN 2009

- 2.308 Mio. € Umsatz
- 103 Mio. € EBIT bereinigt
- 1.574 Mitarbeiter



REGIONAL- UND STADTVERKEHR

Überzeugende Angebote für Fahrgäste und Besteller

77%

GEWINNQUOTE
IM JAHR 2009

Die Allianz pro Schiene hat – gemessen an den prozentualen Fahrgastzahlensteigerungen – die erfolgreichsten Bahnen im Regionalverkehr vorgestellt, darunter zahlreiche von uns. Auch im Wettbewerb um Bestellerverträge haben wir uns mit attraktiven Angeboten im Jahr 2009 gut behauptet: 77% aller ausgeschriebenen Zugkilometer im Regionalverkehr in Deutschland konnten wir für uns entscheiden. Mit dem Gewinn von Ausschreibungen in Dänemark, Schweden und Großbritannien haben wir auch im europäischen Markt Fuß gefasst.

KONZERNLAGEBERICHT

048	.....	ÜBERBLICK
050	.....	GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN
068	.....	ERTRAGSLAGE
080	.....	ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER
093	.....	FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE
100	.....	STRATEGIE
108	.....	NACHHALTIGKEIT
118	.....	TECHNIK UND EINKAUF
121	.....	WEITERE INFORMATIONEN
126	.....	RISIKOBERICHT
133	.....	NACHTRAGSBERICHT
135	.....	PROGNOSEBERICHT

Überblick

- ◆ WELTWEITER KONJUNKTURELLER ABSCHWUNG BELASTET AUCH DEN DB-KONZERN
- ◆ GEGENSTEUERUNGSMASSNAHMEN IM PROJEKT REACT GEBÜNDELT

WELTWEITE WIRTSCHAFTSKRISE BELASTET DEN DB-KONZERN

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Umsatz	29.335	33.452	-4.117	-12,3
Umsatz - vergleichbar	29.182	33.452	-4.270	-12,8
EBIT bereinigt	1.685	2.483	-798	-32,1
EBITDA bereinigt	4.402	5.206	-804	-15,4
Jahresergebnis	830	1.321	-491	-37,2
ROCE	5,9%	8,9%	-	-
Netto-Finanzschulden	15.011	15.943	-932	-5,8
Brutto-Investitionen	6.462	6.765	-303	-4,5

Die Entwicklung des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) 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 unseren Kunden im Bereich Transport und Logistik. Wir haben auf diese Situation reagiert und zu Jahresbeginn 2009 eine Ausgabensteuerung und Investitionspriorisierung eingeführt.

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

Insgesamt beurteilen wir die wirtschaftliche Lage des DB-Konzerns, gemessen an den Ergebnissen des Berichtsjahres, trotz der erheblichen Belastungen aus der Wirtschafts- und Finanzkrise als stabil, auch wenn sich der DB-Konzern nach Jahren des starken Ergebniswachstums den Auswirkungen der Finanz- und Wirtschaftskrise insgesamt nicht entziehen konnte und der Wachstumstrend der vergangenen Jahre nicht mehr fortgesetzt werden konnte. Unsere strategische Aufstellung hat sich in der Krise als vergleichsweise solide erwiesen. Unsere aktuellen Analysen zeigen zudem, dass die langfristigen Megatrends in unseren Märkten (Globalisierung, Klimawandel und Ressourcenverknappung sowie Deregulierung) als Grundlage unserer Strategie weiterhin gelten. Die strategische Zielsetzung  des DB-Konzerns ist damit weiter gültig.

 Siehe Seite 102

 Siehe Seite 100 ff.

Während unsere Geschäftsfelder im Personenverkehr von den negativen Umfeldbedingungen nur in begrenztem Umfang betroffen waren, ist die Entwicklung unserer Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik stark von den weltweiten Nachfragerückgängen und damit einhergehenden niedrigeren Transportvolumina beeinflusst worden. Im Schienengüterverkehr wirkten sich dabei vor allem die starken Rückgänge in Schlüsselbranchen wie der Montan-, Automobil- und Chemiebranche aus. Die geringere Trassennachfrage insbesondere im Schienengüterverkehr machte sich auch im Bereich der Infrastruktur negativ bemerkbar. Im Personenverkehr resultierten im Berichtsjahr erhebliche Belastungen aus der fehlenden Einsetzbarkeit von Fahrzeugen infolge von technischen Problemen und daraus resultierenden Einschränkungen im Betriebsprogramm sowie zusätzlichen Kosten. Infolge dieser Entwicklung hatte der DB-Konzern im Berichtsjahr spürbare Rückgänge in Umsatz, operativem Ergebnis und ROCE zu verzeichnen. Eine Beschreibung der wirtschaftlichen Lage des DB-Konzerns nach seinen Geschäftsfeldern finden Sie im Kapitel »Geschäftsfelder« .

 Siehe Seite 80 ff.

Die Entwicklung des DB-Konzerns war im Berichtsjahr wie auch schon im Vorjahr durch Sondereffekte  beeinflusst. Im Berichtsjahr stammten diese im Wesentlichen aus der Realisierung von Erträgen aus Grundstücksverkäufen im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 und der Neueinschätzung der Risiken für ökologische Altlasten. Gegenläufig wirkten Aufwendungen im Zusammenhang mit Restrukturierungs- und Personalmaßnahmen sowie Vorsorgen für die Behebung der eingetretenen technischen Probleme an Fahrzeugen. In den bereinigten Ergebnisgrößen sind die Sondereffekte nicht enthalten.

 Siehe Seite 72

Die Effekte aus konsolidierungskreisbedingten Veränderungen  auf die Umsatzentwicklung waren im Berichtsjahr nur sehr gering.

 Siehe Seite 68

Die Investitionstätigkeit  blieb auch im Berichtsjahr auf einem hohen Niveau, auch wenn die Bruttoinvestitionen im Berichtsjahr leicht zurückgegangen sind. Im Bereich der Schieneninfrastruktur machten sich hier auch die Auswirkungen aus der Umsetzung der Konjunkturpakete  bemerkbar.

 Siehe Seite 96 f.

Die Netto-Finanzschulden  lagen per 31. Dezember 2009 trotz der Akquisition der PCC Logistics (heute: DB Schenker Rail Polska)  und der deutlich eingetrübten wirtschaftlichen Entwicklung unter dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitpunkts. Der DB-Konzern verfügte dabei auch in schwierigen Zeiten über einen gut funktionierenden Kapitalmarktzugang und konnte sich so auch im Berichtsjahr zu vergleichsweise guten Konditionen Fremdkapital zur Refinanzierung auslaufender Finanzschulden beschaffen.

 Siehe Seite 121

Siehe Seite 95

Siehe Seite 52

Geschäfts- und Rahmenbedingungen

- ◆ **NEUES VORSTANDSRESSORT TECHNIK, SYSTEMVERBUND UND DIENSTLEISTUNGEN**
- ◆ **M & A-AKTIVITÄTEN STRENG FOKUSSIERT – AKQUISITION DER PCC LOGISTICS**
- ◆ **STARKER KONJUNKTURELLER ABSCHWUNG IM JAHR 2009**
- ◆ **SCHWIERIGE UMFELDBEDINGUNGEN BELASTEN SCHIENENGÜTERVERKEHR**

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 Deutsche Bahn AG (DB AG) und die DB Mobility Logistics AG (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 [☞](#).

[☞](#) Siehe Seite 25 ff.

LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG FÜR DAS BESTANDSNETZ IN KRAFT GETRETEN

Im Januar 2009 ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) in Kraft getreten. Danach verpflichtet sich der Bund, uns im Zeitraum 2009 bis 2013 pro Jahr 2,5 Mrd. € für Ersatzinvestitionen in das Schienennetz, die Bahnhöfe und Energieanlagen zur Verfügung zu stellen. Mit der verbindlichen Mittelzusage gewinnen wir eine deutlich verbesserte Planungssicherheit. Ersatzinvestitionen und die Instandhaltung können dadurch langfristig geplant werden. Das reduziert nicht nur unseren administrativen Aufwand, sondern ermöglicht auch Effizienzsteigerungen bei gleichem Mitteleinsatz.

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

Zusätzlich zu den vom Bund bereitgestellten Mitteln haben sich die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) im Rahmen der LuFV verpflichtet, jährlich 500 Mio. € an Eigenmitteln für Ersatzinvestitionen zur Verfügung zu stellen. Verbunden mit den ebenfalls in der LuFV vereinbarten 1 Mrd. € beziehungsweise 1,25 Mrd. € DB-Mitteln für die Instandhaltung sollen damit jährlich insgesamt bis zu rund 4,25 Mrd. € in die bestehende Schieneninfrastruktur fließen.

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 .

 Siehe Seite 133

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 unser Schienengüterverkehrsnetzwerk wollen wir DB Schenker Rail Polska zu unserem zentralen Standbein in Osteuropa weiterentwickeln.

VERGÜTUNGSBERICHT

➔ Siehe Seite 29 ff.

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

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Infolge der Auswirkungen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise dämpfte das makroökonomische Umfeld im Jahr 2009 die wirtschaftliche Entwicklung spürbar. Unsere global ausgerichteten Speditions- und Logistikaktivitäten wurden insbesondere durch deutliche Rückgänge der Investitionen und der Industrieproduktion sowie des Welthandels um rund 12% in Mitleidenschaft gezogen. Der überwiegende Anteil unseres Geschäfts im Personen- und Schienengüterverkehr ist in hohem Maße abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Im Personenverkehr belebten der hohe Zuwachs bei PKW-Neuzulassungen aufgrund 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 Welt-handel 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 Binnennachfrage 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 bis 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 berichten wir auch in unserem jährlichen Wettbewerbsbericht .

 www.deutschebahn.com/wettbewerbsbericht

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, den 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 Schienenkorridore 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 berichten wir auch ausführlich im Rahmen unseres jährlichen Wettbewerbsberichts .

 www.deutschebahn.com/wettbewerbsbericht

PERSONENVERKEHR*Deutscher Personenverkehrsmarkt*

Personenverkehrsmarkt in Deutschland IN % AUF BASIS DER VERKEHRSLAISTUNG	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 unsere eigenen Aktivitäten machten sich dabei neben den überwiegend negativen Konjunktoreffekten 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.

⚙ Siehe Seite 125

Siehe Seite 124

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 VERKEHRSLEISTUNG	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.

Unsere Verkehrsleistung 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 uns 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 uns 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 die Niedrigwassersituation im Herbst. Mit Blick auf das Gesamtergebnis gilt es jedoch auch zu berücksichtigen, dass seitens des Statistischen Bundesamts 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.

Großbritannien

Einen hohen Verlust bei den Stahltransporten verzeichnete auch der britische Schienengüterverkehrsmarkt. Nachdem in der ersten Jahreshälfte ein Einbruch um etwa 40 % zu verzeichnen war, hat sich die Entwicklung in den Folgemonaten spürbar verbessert. Trotz Zuwächsen in den letzten Monaten war im Gesamtjahr aber weiterhin ein starkes Minus zu verzeichnen. Die den Schienenverkehr mit gut einem Drittel dominierenden Kohletransporte wiesen eine gegenläufige Entwicklung auf. Neben einem im Vorjahresvergleich kälteren Winter zu Beginn des Jahres 2009 wurde anstelle von Gas mehr Kohle für die Stromerzeugung eingesetzt. Dies führte in der ersten Jahreshälfte zu einem Nachfrageanstieg. Vor allem aufgrund hoher Lagerbestände ließen die Volumina im Jahresverlauf jedoch deutlich nach, sodass bis zum Jahresende ein leichter Rückgang zu verzeichnen war. Im zweitstärksten Bereich, »Domestic Intermodal«, der gut ein Viertel der Gesamtschienenleistung ausmacht, blieb die Verkehrsleistung im Jahr 2009 nur leicht unter dem Vorjahresniveau. Ähnlich zeigte sich das Ergebnis im Bereich »Oil & Petroleum«. Bei den Baustofftransporten hingegen war ein zweistelliges Minus zu verzeichnen. Insgesamt wies der Schienengüterverkehrsmarkt in Großbritannien im Jahr 2009 mit einem Rückgang um etwa 10 % im europäischen Vergleich eine überdurchschnittliche Entwicklung auf.

Polen

Der stark vom Massengut dominierte Schienengüterverkehr in Polen verzeichnete im Jahr 2009 mit knapp 20 % einen mit Deutschland vergleichbaren Nachfrageeinbruch. Die Entwicklung auf dem zweitgrößten europäischen Schienengüterverkehrsmarkt wird maßgeblich von der Hüttenindustrie, dem Bergbau und der Bauindustrie beeinflusst. Nachdem infolge von Bergwerkschließungen bereits in den Vorjahren ein Volumenrückgang bei den Kohleverkehren zu verzeichnen war, setzte sich diese Entwicklung im Jahr 2009 zunächst beschleunigt fort. Im Jahresverlauf entspannte sich die Situation jedoch und führte im letzten Quartal 2009 wieder zu einem Anstieg, sodass der Rückgang im Gesamtjahr im Branchenvergleich mit zu den geringsten zählte. Die Stahlproduktion ging um knapp 26 % zurück und dämpfte entsprechend auch die Transportnachfrage. Die polnische Bauwirtschaft war ebenfalls spürbar von der Krise betroffen, konnte jedoch aufgrund der vor allem dem Straßengüterverkehr zugutekommenden Entwicklung im Tiefbau noch leicht zulegen. Die Verkehrsleistung auf der Schiene verzeichnete hier einen deutlichen Rückgang. Trotz des insgesamt kräftigen Leistungseinbruchs auf dem polnischen Schienengüterverkehrsmarkt gab es erhebliche Entwicklungsunterschiede zwischen der PKP Cargo und den anderen EVU. Während nach ersten Schätzungen die PKP Cargo einen Rückgang um über 20 % zu verzeichnen hatte, konnten die anderen Bahnen in Summe ihre Verkehrsleistung weiter steigern und ihren Anteil am Schienenmarkt entsprechend ausbauen. Die DB Schenker Rail Polska konnte das Vorjahresniveau zwar nicht erreichen, sich trotz der Krise jedoch gut behaupten und ihren Marktanteil voraussichtlich weiter ausbauen.

Frankreich

In Frankreich, dem drittgrößten Schienengüterverkehrsmarkt in Europa, blieb die Verkehrsleistung nach ersten Schätzungen um rund ein Viertel unter dem Vorjahresniveau. Der seit vielen Jahren zu verzeichnende Marktanteilsverlust der Schiene in Frankreich hat sich durch den im Verkehrsträgervergleich überdurchschnittlichen Rückgang im Jahr 2009 weiter fortgesetzt. Der Leistungsrückgang im Schienengüterverkehr ist vor allem auf konjunkturbedingte Nachfrageausfälle in wichtigen Wirtschaftszweigen

wie der Metall-, Automobil- oder Chemieindustrie zurückzuführen. Mit Blick auf die Gesamtmarktentwicklung des französischen Schienengüterverkehrs gilt es jedoch auch, die im europäischen Vergleich nur sehr langsam fortschreitende Liberalisierung zu berücksichtigen. Während es in anderen Ländern inzwischen eine Vielzahl von Wettbewerbern auf der Schiene gibt, die sich insgesamt positiver entwickeln als die Staatsbahnen und im Jahr 2009 den Rückgang des Schienenverkehrs in den einzelnen Ländern dämpfen konnten, bleibt dieser positive Effekt in Frankreich nahezu aus. Der Anteil der Wettbewerber der Fret SNCF ist aufgrund nach wie vor bestehender Marktbarrieren vergleichsweise gering. Entsprechend machte sich auch die positive Entwicklung der DB-Beteiligung Euro Cargo Rail (ECR) für den französischen Schienengüterverkehr kaum bemerkbar, die in diesem schwierigen Umfeld ihre Verkehrsleistung deutlich steigern und ihren Marktanteil entsprechend weiter ausbauen konnte.

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 unseres 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 Volumentrückgang 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 Volumentrückgänge. 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 sich in den letzten Jahren gezeigte Outsourcing-Trend wird sich mit zunehmender Stabilisierung der Märkte weiter fortsetzen. Die Wettbewerbsintensität ist aufgrund des erheblichen Margendrucks 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.

SCHIENENINFRASTRUKTUR IN DEUTSCHLAND

Ausgewählte Kennzahlen DB-Schieleninfrastruktur in Deutschland	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
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 Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) unsere Schieneninfrastruktur 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 unsere Bahnhöfe 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

- ◆ **UMSATZRÜCKGANG UM RUND 12 % AUF 29,3 MRD. €**
- ◆ **BEREINIGTES EBIT UM RUND 32 % AUF 1,7 MRD. € RÜCKLÄUFIG**
- ◆ **ROCE SINKT AUF 5,9 %**

WESENTLICHE ÄNDERUNGEN IM VORJAHRESVERGLEICH

Die Aufwands- und Ertragsentwicklung wurde im Berichtsjahr nur unwesentlich durch Veränderungen im Konsolidierungskreis beeinflusst. Folgende Veränderungen sind für die Vergleichbarkeit auf der Ebene der Geschäftsfelder relevant und werden nachfolgend, sofern erforderlich, erläutert:

- ◆ Die britische DB Regio UK wird seit dem 1. April 2008 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Bahn Regio geführt.
- ◆ Die spanische Transfesa wird seit dem 1. April 2008 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Rail geführt.
- ◆ Die DB Waggonbau Niesky wird seit dem 1. August 2008 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen geführt.
- ◆ Die rumänische Schenker Romtrans wird seit dem 31. Dezember 2008 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt.
- ◆ Die polnische DB Schenker Rail Polska wird seit dem 1. August 2009 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Rail geführt.

☞ Siehe Seite 52

UMSATZENTWICKLUNG

UMSATZ	IN MRD. €
2009	29,3
2008	33,5
2007	31,3

Umsatzerlöse IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
DB-Konzern	29.335	33.452	-4.117	-12,3
- Effekte aus wesentlichen Akquisitionen	153	0	+153	-
DB-Konzern - vergleichbar	29.182	33.452	-4.270	-12,8

Der Konzernumsatz ist im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr spürbar zurückgegangen. Dies resultierte insbesondere aus signifikanten Volumenrückgängen in den für uns relevanten Transport- und Logistikmärkten infolge des weltweiten konjunkturellen Abschwungs. Daneben machten sich auch Angebotseinschränkungen im Personenverkehr und eine geringere Nachfrage im Bereich der Schieneninfrastruktur dämpfend bemerkbar.

Bezogen auf den Umsatz hatten wir zudem negative Währungseffekte in einer Größenordnung von 225 Mio. € zu verzeichnen.

Aus den wesentlichen Akquisitionen resultierten nur geringe Umsatzbeiträge (Schenker Romtrans: 49 Mio. € und DB Schenker Rail Polska: 104 Mio. €).

Gesamtumsatz nach Geschäftsfeldern IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
DB Bahn Fernverkehr	3.565	3.652	-87	-2,4
DB Bahn Regio	6.856	6.769	+87	+1,3
DB Bahn Stadtverkehr	1.985	1.986	-1	-0,1
DB Schenker Rail	4.055	4.951	-896	-18,1
DB Schenker Logistics	11.292	14.732	-3.440	-23,4
DB Dienstleistungen	1.237	1.297	-60	-4,6
DB Netze Fahrweg	4.369	4.375	-6	-0,1
DB Netze Personenbahnhöfe	1.025	992	+33	+3,3
DB Netze Energie	2.308	2.169	+139	+6,4
Sonstige	796	823	-27	-3,3
Konsolidierung	-8.153	-8.294	+141	-1,7
DB-Konzern	29.335	33.452	-4.117	-12,3

Die Entwicklung verlief in den meisten Geschäftsfeldern deutlich gedämpft. Zuwächse waren in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio, DB Netze Energie und DB Netze Personenbahnhöfe zu verzeichnen. In den übrigen Geschäftsfeldern lag der Umsatz unter dem Niveau des Vorjahres.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr hatte einen Rückgang im Gesamtumsatz insbesondere infolge von technisch bedingten Angebotseinschränkungen zu verzeichnen. Das Geschäftsfeld DB Bahn Regio profitierte von periodenfremden Erträgen, der vollständigen Einbeziehung der DB Regio UK und Preismaßnahmen. Im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr ging der Gesamtumsatz infolge der Angebots-einschränkungen bei der S-Bahn Berlin zurück. Gegenläufig wirkte die positive Entwicklung bei der S-Bahn Hamburg und den Busgesellschaften.

↻ Siehe Seite 124

Die deutlichsten Rückgänge des Gesamtumsatzes waren leistungsbedingt in den Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail zu verzeichnen. Hier zeigten sich insbesondere die Auswirkungen der Wirtschaftskrise auf die zu transportierenden Gütermengen.

Im Bereich der Infrastruktur war die Umsatzentwicklung in den Geschäftsfeldern DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie positiv. Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg konnten trotz einer gestiegenen Nachfrage durch konzernexterne Bahnen und Preismaßnahmen infolge geringerer interner Umsatzerlöse die Gesamtumsätze des Vorjahres nicht erreicht werden. Im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe war ebenfalls eine gestiegene Nachfrage durch konzernexterne Bahnen zu verzeichnen. Zudem stiegen auch die Umsätze aus der Vermietung. Das Geschäftsfeld DB Netze Energie realisierte Umsatzsteigerungen unter anderem aus dem weiteren Ausbau des Geschäfts mit Energiedienstleistungen.

In der Struktur der externen Umsatzerlöse konnten die Geschäftsfelder im Personenverkehr ihre Anteile insgesamt von 37 auf 42% ausbauen. Der Anteil des Geschäftsfelds DB Bahn Fernverkehr stieg dabei von 11 auf 12% an. Der Anteil des Geschäftsfelds DB Bahn Regio stieg von 20 auf 23% und der des Geschäftsfelds DB Bahn Stadtverkehr von 6 auf 7%. Dagegen gingen die Anteile der Geschäftsfelder DB Schenker Logistics von 44 auf 38% und von DB Schenker Rail von 14 auf 13% zurück. Hauptumsatz-träger bleibt das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics, gefolgt von dem Geschäftsfeld DB Bahn Regio.

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

↻ Siehe Seite 80 ff.

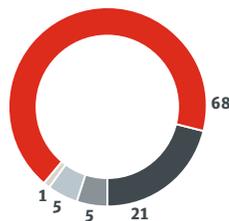
Außenumsatz nach Regionen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Deutschland	19.930	21.400	-1.470	-6,9
Übriges Europa	6.245	7.852	-1.607	-20,5
Asien/Pazifik	1.472	1.885	-413	-21,9
Nordamerika	1.371	1.884	-513	-27,2
Übrige Welt	317	431	-114	-26,5
DB-Konzern	29.335	33.452	-4.117	-12,3

Auch in der regionalen Umsatzverteilung spiegeln sich insbesondere die Effekte aus den konjunkturbedingten Umsatzrückgängen in den stärker international aufgestellten Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail mit teilweise deutlichen Rückgängen wider. In Deutschland zeigte sich die Umsatzentwicklung, gestützt durch die Entwicklung im Personenverkehr und in der Infrastruktur, mit einem Rückgang um rund 7% insgesamt stabiler als in den anderen Regionen. Der Anteil des außerhalb Deutschlands erzielten Umsatzes ging dementsprechend von 36% im Vorjahr auf 32% im Berichtsjahr zurück.

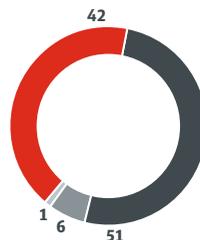


AUSSENUMSATZSTRUKTUR

NACH REGIONEN IN %



NACH BEREICHEN IN %



- Deutschland
- Übriges Europa
- Nordamerika
- Asien/Pazifik
- Übrige Welt
- DB Bahn
- DB Schenker
- DB Netze
- Sonstige

Nach Geschäftsfeldern IN %	2009	2008
DB Bahn Fernverkehr	12	11
DB Bahn Regio	23	20
DB Bahn Stadtverkehr	7	6
DB Schenker Rail	13	14
DB Schenker Logistics	38	44
DB Dienstleistungen	0	0
DB Netze Fahrweg	3	2
DB Netze Personenbahnhöfe	1	1
DB Netze Energie	2	2
Sonstige	1	0

ERGEBNISENTWICKLUNG

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Umsatz	29.335	33.452	-4.117	-12,3
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.936	1.872	+64	+3,4
Sonstige betriebliche Erträge	3.864	3.046	+818	+26,9
Summe Erträge	35.135	38.370	-3.235	-8,4
Materialaufwand	-15.627	-18.544	+2.917	-15,7
Personalaufwand	-11.115	-10.583	-532	+5,0
Abschreibungen	-2.825	-2.723	-102	+3,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.360	-3.927	+567	-14,4
Summe Aufwendungen	-32.927	-35.777	+2.850	-8,0
Operatives Ergebnis (EBIT)	2.208	2.593	-385	-14,8
Finanzergebnis	-821	-786	-35	+4,5
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.387	1.807	-420	-23,2
Ertragsteuern	-557	-486	-71	+14,6
Jahresergebnis	830	1.321	-491	-37,2

Aufgrund der negativen Umsatzentwicklung ist – trotz deutlich gestiegener sonstiger betrieblicher Erträge – auch die Summe der Erträge insgesamt deutlich um rund 8 % beziehungsweise 3.235 Mio. € zurückgegangen. In der Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge spiegeln sich die im Vergleich zum Vorjahr deutlich höheren positiven Sondereffekte wider.

Auch die Aufwendungen waren in Summe rückläufig, allerdings im Vergleich zu der bereinigten Ertragsentwicklung mit rund 8 % beziehungsweise 2.850 Mio. € nur unterproportional. Dabei ist der Materialaufwand stark gesunken. Dies resultierte insbesondere aus der rückläufigen Geschäftstätigkeit im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics. Entgegengesetzt wirkten der infolge von Tariferhöhungen gestiegene Personalaufwand sowie Restrukturierungs- und Personalanpassungsmaßnahmen.

Die Abschreibungen lagen im Berichtsjahr leicht oberhalb des entsprechenden Vorjahreswerts.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Berichtsjahr mit rund 14 % spürbar zurückgegangen. Hier machten sich unter anderem die konzernweit eingeleiteten Maßnahmen zur Ausgabensteuerung sowie der Wegfall von Belastungen aus Einmaleffekten im Vorjahr, wie unter anderem Wertberichtigungen von Forderungen bei DB Schenker Belgien, positiv bemerkbar.

Insbesondere infolge des deutlichen Umsatzrückgangs war auch das EBIT im Berichtsjahr um rund 15 % rückläufig. Die Entwicklung des EBIT wirkte sich auch auf die Entwicklung des Ergebnisses vor Ertragsteuern aus, das um rund 23 % auf 1.387 Mio. € rückläufig war.

Die Ertragsteuerposition hat sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der Verminderung der aktiven latenten Steuern um rund 15 % auf -557 Mio. € verschlechtert. Das Jahresergebnis sank um 491 Mio. € auf 830 Mio. €.

Das anderen Gesellschaftern zustehende Ergebnis lag bei 9 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €). Aus der beschriebenen Entwicklung resultierte daher insgesamt ein ebenfalls deutlich rückläufiges Jahresergebnis nach Abzug der Anteile anderer Gesellschafter in Höhe von 821 Mio. € (im Vorjahr: 1.307 Mio. €). Hieraus ergab sich auch ein Rückgang im Ergebnis je Aktie, das im Berichtsjahr bei 1,91 € lag (im Vorjahr: 3,04 €).

OPERATIVE ERGEBNISGRÖSSEN

Bereinigtes EBIT

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

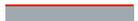
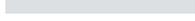
 Siehe Seite 77 f.

Sondereffekte IN MIO. €	2009		2008
Grundstücksverkäufe Stuttgart 21	639	Ergebnis aus dem Abgang von	
Neueinschätzung der Risiken für ökologische Altlasten	600	Finanzinstrumenten	258
Technikrisiken	- 331	Vergleich Flughafenfernbahnhof Frankfurt	52
Restrukturierungs- und Personalanpassungsmaßnahmen	- 450	Kosten Vorbereitung IPO DB ML AG	- 59
Sonstige	65	Sonstige	- 141
Insgesamt	523	Insgesamt	110

Wie im Vorjahr war die Entwicklung des EBIT auch im Berichtsjahr durch Sondereffekte beeinflusst. Diese lagen im Berichtsjahr oberhalb des Vorjahreswerts. Die Sondereffekte ergaben sich im Berichtsjahr im Wesentlichen aus dem Abschluss der Finanzierungsvereinbarung für das Projekt Stuttgart 21 und der dadurch möglichen Realisierung von Erträgen im Zusammenhang mit in Vorjahren erfolgten Grundstücksverkäufen sowie der Neueinschätzung der Risiken für ökologische Altlasten und Restitutionsansprüchen. Gegenläufig resultierten Belastungen aus Restrukturierungs- und Personalanpassungsmaßnahmen und aus Verpflichtungen zur Behebung von eingetretenen technischen Problemen im Bereich der Fahrzeuge und der Infrastruktur.

Im Vorjahr resultierten die Sondereffekte im Wesentlichen aus dem Verkauf unserer Anteile an Arcor (243 Mio. €) und einem Ertrag aus einem erzielten Vergleich im Zusammenhang mit der Abrechnung von Baumaßnahmen beim Flughafenfernbahnhof Frankfurt. Gegenläufig resultierte unter anderem ein negativer Sondereffekt aus den Kosten für die Vorbereitung des Börsengangs unserer Tochtergesellschaft DB ML AG.

Auszug bereinigte Gewinn- und Verlustrechnung IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Umsatz	29.335	33.452	-4.117	-12,3
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.936	1.903	+33	+1,7
Sonstige betriebliche Erträge	2.327	2.703	-376	-13,9
Summe Erträge	33.598	38.058	-4.460	-11,7
Materialaufwand	-15.295	-18.509	+3.214	-17,4
Personalaufwand	-10.648	-10.564	-84	+0,8
Abschreibungen	-2.717	-2.723	+6	-0,2
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.253	-3.779	+526	-13,9
Summe Aufwendungen	-31.913	-35.575	+3.662	-10,3
Bereinigtes EBIT	1.685	2.483	-798	-32,1
EBIT-Marge (bereinigt)	5,7%	7,4%	-	-

EBIT BEREINIGT IN MRD. €		
2009		1,7
2008		2,5
2007		2,4

Nach Bereinigung der Gewinn- und Verlustrechnung um Sondereffekte waren die sonstigen betrieblichen Erträge im Berichtsjahr rückläufig. Dies betrifft die Bereinigung der Effekte aus den Grundstücksverkäufen Stuttgart 21, der Neueinschätzung der Risiken für ökologische Altlasten und Restitutionsansprüchen im Berichtsjahr sowie der Effekte aus dem Verkauf der Anteile an Arcor und dem Vergleich Flughafenfernbahnhof Frankfurt im Vorjahr. Bereinigt ging die Summe der Erträge daher um 11,7% beziehungsweise 4.460 Mio. € zurück.

In der Aufwandsentwicklung zeigten sich Entlastungen durch die Bereinigung der Sondereffekte aus der Vorbereitung des Börsengangs (IPO) der DB ML AG im sonstigen betrieblichen Aufwand im Vorjahr und im Berichtsjahr bei den Rückstellungsbildungen für Technikrisiken im Materialaufwand und für Restrukturierungsmaßnahmen im Personalaufwand. Bereinigt ging die Summe der Aufwendungen daher um 10,3% beziehungsweise 3.662 Mio. € zurück.

Infolge des deutlichen Ertragsrückgangs, verbunden mit einer unterproportionalen Kostenreduktion, gingen das bereinigte EBIT und die bereinigte EBIT-Marge im Berichtsjahr spürbar zurück.

EBIT bereinigt nach Geschäftsfeldern IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
DB Bahn Fernverkehr	141	306	-165	-53,9
DB Bahn Regio	870	857	+13	+1,5
DB Bahn Stadtverkehr	100	205	-105	-51,2
DB Schenker Rail	-189	307	-496	-
DB Schenker Logistics	199	381	-182	-47,8
DB Dienstleistungen	125	131	-6	-4,6
DB Netze Fahrweg	558	670	-112	-16,7
DB Netze Personenbahnhöfe	217	210	+7	+3,3
DB Netze Energie	103	74	+29	+39,2
Sonstige/Konsolidierung	-439	-658	+219	-33,3
DB-Konzern	1.685	2.483	-798	-32,1

Auf Ebene der Geschäftsfelder waren mit Ausnahme der Geschäftsfelder DB Netze Energie, DB Bahn Regio und DB Netze Personenbahnhöfe in allen Geschäftsfeldern Rückgänge zu verzeichnen. Die deutlichsten Rückgänge traten in den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics, DB Bahn Fernverkehr und DB Netze Fahrweg auf.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr wies unter anderem infolge der Einschränkungen in der Verfügbarkeit der ICE-Flotte Umsatzrückgänge auf. Gleichzeitig erhöhten sich deutlich die Energie-, Instandhaltungs-, Infrastruktur- und Personalaufwendungen.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio wurden die Energie-, Infrastruktur- und Personalkostensteigerungen durch die Umsatzsteigerung kompensiert, sodass das bereinigte EBIT insgesamt leicht anstieg. Das Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr wurde belastet durch die Entwicklung bei der S-Bahn Berlin.

Das Geschäftsfeld DB Schenker Rail hatte einen starken Rückgang in der Nachfrage zu verzeichnen und konnte aufgrund der hohen Anlagenintensität des Geschäfts die Kosten nur unterproportional senken. Auch das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics hatte deutlich niedrigere Transportvolumina zu verzeichnen. Aufgrund eines geringeren Fixkostenanteils und der daraus resultierenden besseren Möglichkeiten zur Ergreifung von Gegensteuerungsmaßnahmen sind hier allerdings auch die Kosten stärker zurückgegangen als im Geschäftsfeld DB Schenker Rail.

Auch im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg wirkten sich unter anderem gestiegene Personalkosten negativ auf das EBIT aus. In den Geschäftsfeldern DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie resultierten positive Effekte aus gestiegenen Umsätzen.

Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen ging das bereinigte EBIT im Wesentlichen infolge von geringeren Segmenterlösen zurück.

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

Detaillierte Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel »Geschäftsfelder« [G](#).

[G](#) Siehe Seite 80 ff.

Bereinigtes EBITDA

EBITDA BEREINIGT IN MRD. €	EBITDA bereinigt IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
				ABSOLUT	PROZENTUAL
2009  4,4					
2008  5,2	EBIT	2.208	2.593	-385	-14,8
2007  5,1	+ Abschreibungen	-2.825	-2.723	-102	+3,7
	EBITDA	5.033	5.316	-283	-5,3
	- Sondereffekte des jeweiligen Geschäftsjahres	631	110	+521	-
	EBITDA bereinigt	4.402	5.206	-804	-15,4
	EBITDA-Marge (bereinigt)	15,0%	15,6%	-	-

Das bereinigte EBITDA ging im Berichtsjahr um 804 Mio. € auf 4.402 Mio. € zurück. Die Entwicklung des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Abschreibungen (EBITDA) zeigte damit dieselben Tendenzen wie die Entwicklung des EBIT. Die bereinigte EBITDA-Marge reduzierte sich auf 15,0% (im Vorjahr: 15,6%).

EBITDA bereinigt nach Geschäftsfeldern IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
DB Bahn Fernverkehr	504	678	-174	-25,7
DB Bahn Regio	1.292	1.282	+10	+0,8
DB Bahn Stadtverkehr	261	352	-91	-25,9
DB Schenker Rail	107	560	-453	-80,9
DB Schenker Logistics	371	551	-180	-32,7
DB Dienstleistungen	297	316	-19	-6,0
DB Netze Fahrweg	1.472	1.604	-132	-8,2
DB Netze Personenbahnhöfe	342	342	-	-
DB Netze Energie	182	167	+15	+9,0
Sonstige/Konsolidierung	-426	-646	+220	-34,1
DB-Konzern	4.402	5.206	-804	-15,4

Auch auf Ebene der Geschäftsfelder zeigt das bereinigte EBITDA in der Tendenz die gleiche Entwicklung wie das bereinigte EBIT. Die wesentlichen Gründe für die Veränderungen im Vorjahresvergleich sind identisch. Dementsprechend waren beim bereinigten EBITDA mit Ausnahme der Geschäftsfelder DB Bahn Regio, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie in allen Geschäftsfeldern Rückgänge zu verzeichnen.

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

 Siehe Seite 80 ff.

WERTMANAGEMENT

Die ökonomische Dimension des Wertmanagements orientiert sich an den Größen der Bilanz und der bereinigten Gewinn- und Verlustrechnung. Die Angemessenheit von Ergebnissen lässt sich dabei nur im Kontext des zu finanzierenden Vermögens und der Kapitalkosten beurteilen. Ziel ist dabei insbesondere, dass die Investitionen in das Kerngeschäft nachhaltig sichergestellt und finanziert werden können.

OPERATIVE WERTTREIBER UND UNTERNEHMENSPEZIFISCHE EINFLUSSFAKTOREN

Unser wertorientiertes Steuerungskonzept ist verankert in einem Kennzahlensystem operativer Werttreiber und unternehmensspezifischer Einflussfaktoren. Die operativen Werttreiber zielen dabei auf die Steuerung unserer Marktaktivitäten, gemessen anhand von erfolgskritischen Mengen- und Preiskennzahlen, und der Effizienz unseres Produktionsprozesses, gemessen anhand von Auslastungskennzahlen. Die Definition erfolgt geschäftsfeldspezifisch, der Umfang und Detaillierungsgrad der verwendeten Werttreiber orientiert sich an der Erforderlichkeit.

Mengen- und Preistreiber wirken maßgeblich auf das bereinigte EBIT als zentrale Ergebnisgröße unseres Wertmanagementkonzepts. Mit dem Ziel einer antizipativen und steuernden wertorientierten Unternehmensführung sind sie durch unternehmensspezifische Einflussfaktoren und -indikatoren hinterlegt. Die Auslastung dient der Optimierung der Kosten- und Kapitaleffizienz der Geschäftsfelder. Unser Ziel besteht hier in der bestmöglichen Nutzung des Capital Employed.

Menge, Preis und Auslastung als operative Werttreiber

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr steuern wir auf Basis der Verkehrsleistung und des spezifischen Erlössatzes, in den Geschäftsfeldern DB Bahn Regio und DB Bahn Stadtverkehr bilden zusätzlich die Betriebsleistung und die Bestellerentgelte wichtige Werttreiber. Die Kosten- und Kapitaleffizienz messen wir über die Auslastung. Wesentliche den Werttreibern zugrunde liegende Einflussfaktoren im Personenverkehr sind die Erwerbstätigenzahl und das verfügbare Einkommen.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail messen wir unsere Zielerreichung für Menge und Preis ebenfalls über die Verkehrsleistung und den spezifischen Erlössatz. Die Kosten- und Kapitaleffizienz steuern wir hier durch Auslastung (Tonnen pro Zug). Die maßgeblichen Einflussfaktoren des Geschäftsfelds DB Schenker Rail bilden die Produktion von Rohstahl und das verarbeitende Gewerbe sowie die Ein- und Ausfuhren.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics verwenden wir als Steuerungsgröße die Rohertragsmarge sowie als operative Werttreiber die Volumina im Luft- und Seefrachtbereich, gemessen in Tonnen beziehungsweise TEU. Als zusätzliche Berichtsgröße greifen wir auf die Sendungen im europäischen Landverkehr zurück. Die zugrunde liegenden Einflussfaktoren im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics sind das nach Regionen differenzierte BIP-Wachstum sowie der Welthandel.

Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe werden über die operativen Werttreiber Betriebsleistung und Stationshalte gesteuert. Die Entwicklung dieser Werttreiber unterliegt mittelbar den Einflussfaktoren der Geschäftsfelder des Personenverkehrs und des Geschäftsfelds DB Schenker Rail.

Auftragsentwicklung

Die vom DB-Konzern erbrachten Dienstleistungen werden im Regelfall mit einem Zeithorizont von wenigen Stunden/Tagen abgewickelt. Insofern ist in den meisten Geschäftsfeldern der Auftragseingang keine Steuerungsgröße. Ausnahmen bilden im Wesentlichen die Geschäftsfelder DB Bahn Regio und DB Bahn Stadtverkehr. Hier haben die langfristig abgeschlossenen Verkehrsverträge mit den Aufgabenträgern der Bundesländer für die Auftragsentwicklung eine hohe Bedeutung. Das Gesamtvolumen der langfristig gesicherten Bestellerentgelte betrug am Jahresende rund 28 Mrd. €. Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr führen die Verkäufe von Fahrkarten in der Regel unmittelbar zu Umsatz und werden zeitnah vereinnahmt.

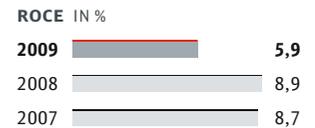
Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics werden häufig längerfristige Rahmenverträge mit Kunden abgeschlossen, die einen kontinuierlichen Bedarf an Transportleistungen beziehungsweise Transport- und Logistikdienstleistungen haben.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg betreffen Auftragseingänge in der Regel die an Transportgesellschaften vergebenen Trassen. Hier wird zwischen Dauerverkehren und Gelegenheitsverkehren unterschieden. Eine ähnliche Struktur weist das Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe auf. Dabei werden Verträge zwischen den Transportgesellschaften aus dem DB-Konzern und Dritten für Stationshalte abgeschlossen. Bei der Vermietung von Bahnflächen werden langfristige Verträge abgeschlossen. Im Geschäftsfeld DB Netze Energie betreffen die Auftragseingänge Energiebezug von Eisenbahntransportunternehmen. Wesentliche Aufträge wurden im Berichtsjahr mit den Transportunternehmen im DB-Konzern generiert.

Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen werden Aufträge überwiegend mit DB-Konzernunternehmen abgeschlossen.

ROCE ALS MARKTKONFORMES, WERTORIENTIERTES STEUERUNGSMITTEL

ROCE IN MIO. € BZW. %	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
EBIT bereinigt	1.685	2.483	-798	-32,1
÷ Capital Employed	28.596	27.961	+635	+2,3
ROCE	5,9 %	8,9 %	-	-



Für die Berechnung unserer Wertmanagementkennziffer ROCE verwenden wir zur besseren Vergleichbarkeit im Zeitablauf das um Sondereffekte des Geschäftsjahres bereinigte EBIT. Das Capital Employed stellt den betrieblichen, durch den DB-Konzern zu verzinsenden und nachhaltig zu erhaltenden Kapitaleinsatz dar. Der ROCE ist im Berichtsjahr gesunken. Die rückläufige Entwicklung ist hauptsächlich auf die Verschlechterung des bereinigten EBIT zurückzuführen. Der Anstieg des Capital Employed hat, insbesondere bedingt durch niedrigere sonstige Verbindlichkeiten, ebenfalls zum Rückgang des ROCE beigetragen.

Ableitung des Capital Employed aus der Bilanz IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
AKTIVISCHE ERMITTLUNG				
Sachanlagen / Immaterielle Vermögenswerte	39.509	39.976	-467	-1,2
+ Vorräte	814	830	-16	-1,9
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.030	3.373	-343	-10,2
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	689	741	-52	-7,0
- Forderungen aus Finanzierung	-29	-31	+2	-6,5
+ Forderungen aus Ertragsteuern	150	124	+26	+21,0
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-3.267	-3.608	+341	-9,5
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-3.183	-3.765	+582	-15,5
- Ertragsteuerschulden	-60	-183	+123	-67,2
- Sonstige Rückstellungen	-6.419	-6.541	+122	-1,9
- Passive Abgrenzungen	-2.638	-2.955	+317	-10,7
Capital Employed	28.596	27.961	+635	+2,3

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

KAPITALKOSTEN VOR STEUERN

Kapitalkosten IN %	Eigenkapital	Netto-Finanzschulden	Pensionsverpflichtungen
Zinssatz für risikofreie Anlagen ¹⁾	3,5	3,5	3,5
Marktrisikoprämie ²⁾	5,0	-	-
x Betafaktor ²⁾	0,94	-	-
+ Risikoaufschlag ³⁾	4,7	0,8	0,8
Kapitalkosten nach Steuern	8,2	4,3	4,3
x Steuerfaktor ⁴⁾	1,44	1,03	1,00
Kapitalkosten vor Steuern	11,8	4,4	4,3
Marktwertorientierte Gewichtung	60	36	4
Kapitalkosten vor Steuern (WACC)			8,9
Mindestrenditeziel			10,0

¹⁾ Auf Basis Renditetrend zehnjähriger Bundesanleihen unter Berücksichtigung der Langfristorientierung des Kapitalkostenkonzepts

²⁾ Auf Basis eigener Berechnungen

³⁾ Risikoaufschlag für Netto-Finanzschulden und Pensionsverpflichtungen auf Basis aktueller Emissionspreads für Benchmark-Anleihen des DB-Konzerns gegenüber laufzeitgleichen Bundesanleihen; Anpassung für Laufzeitübereinstimmung mit risikofreier Anlage auf Basis eigener Berechnungen

⁴⁾ Errechnet auf Basis eines Steuersatzes von insgesamt 30,5 %; der Steuerfaktor für Netto-Finanzschulden reflektiert die anfallende Gewerbesteuer auf hinzuzurechnende Finanzierungskosten, die verbleibenden Steuern werden den Eigenkapitalkosten zugeordnet.

Die Ableitung der Kapitalkosten erfolgt marktgerecht unter Berücksichtigung des nachhaltigen Charakters des Steuerungskonzepts. Als langfristig angenommene Kapitalkosten veranschlagen wir auf Basis einer mittelfristig angestrebten Zielkapitalstruktur für den DB-Konzern 8,9% vor Steuern. Das langfristige ROCE-Ziel für den DB-Konzern wurde auf 10,0% festgesetzt. Das ROCE-Konzept soll die Finanzierungsfähigkeit des Konzerns sicherstellen. Diese wird im Wesentlichen bestimmt durch die erforderlichen Investitionen und die Rückführung der aufgelaufenen Verschuldung. Das ROCE-Ziel in Höhe von 10,0% konnte im Berichtsjahr nicht erreicht werden. Die Abweichung vom Zielwert beträgt 4,1 Prozentpunkte.

TILGUNGSDECKUNG UND GEARING

Tilgungsdeckung/Gearing IN MIO. € BZW. %	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
EBIT bereinigt	1.685	2.483	-798	-32,1
+ Operativer Zinssaldo ^{1), 2)}	-689	-747	+58	-7,8
+ Abschreibungen ²⁾	2.717	2.723	-6	-0,2
Operativer Cashflow	3.713	4.459	-746	-16,7
Netto-Finanzschulden	15.011	15.943	-932	-5,8
+ Barwert Operate Leases	4.105	3.853	+252	+6,5
÷ Adjustierte Netto-Finanzschulden	19.116	19.796	-680	-3,4
Tilgungsdeckung	19,4 %	22,5 %	-	-
Finanzschulden	16.510	16.853	-343	-2,0
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	1.499	910	+589	+64,7
Netto-Finanzschulden	15.011	15.943	-932	-5,8
÷ Eigenkapital	13.066	12.155	+911	+7,5
Gearing	115 %	131 %	-	-

TILGUNGSDECKUNG IN %	
2009	19,4
2008	22,5
2007	21,1

GEARING IN %	
2009	115
2008	131
2007	151

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

²⁾ Bereinigt um Sondereffekte

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

Im Berichtsjahr lag die Tilgungsdeckung unter dem Vorjahreswert. Damit konnte das Ziel einer weiteren Erhöhung in Richtung Zielwert nicht erreicht werden. Die Verschlechterung ist durch einen deutlichen Rückgang des operativen Cashflows infolge der rückläufigen Geschäftsentwicklung getrieben. Die adjustierten Netto-Finanzschulden befinden sich unter dem Niveau des Vorjahres, konnten den Rückgang des operativen Cashflows jedoch nicht vollständig kompensieren. Das Gearing konnten wir im Berichtsjahr weiter verbessern und sind unserem Ziel einer ausgeglichenen Kapitalstruktur damit einen weiteren Schritt näher gekommen. Die Verbesserung geht sowohl auf den Anstieg des Eigenkapitals als auch auf die Reduzierung der Netto-Finanzschulden zurück.

Entwicklung der Geschäftsfelder

- ◆ ANGEBOTSEINSCHRÄNKUNGEN BREMSEN ENTWICKLUNG IM PERSONENVERKEHR
- ◆ GESCHÄFT INSBESONDERE IM BEREICH TRANSPORT UND LOGISTIK VON KONJUNKTURELLER ENTWICKLUNG BETROFFEN
- ◆ INFRASTRUKTUR-GESCHÄFTSFELDER MIT DEUTLICH STÄRKERER KONZERNEXTERNER NACHFRAGE

GESCHÄFTSFELD DB BAHN FERNVERKEHR

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Reisende Schiene in Mio.	122,7	123,2	-0,5	-0,4
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	34.708	35.457	-749	-2,1
Auslastung in %	45,1	44,2	-	-
Gesamtumsatz	3.565	3.652	-87	-2,4
davon Außenumsatz	(3.435)	(3.523)	(-88)	(-2,5)
EBIT bereinigt	141	306	-165	-53,9
EBITDA bereinigt	504	678	-174	-25,7
Brutto-Investitionen	47	80	-33	-41,3
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	15.043	14.603	+440	+3,0

WESENTLICHE EREIGNISSE

- ◆ Infolge von verkürzten Untersuchungsintervallen für verschiedene Radsatzwellen von Triebzügen der ICE-3- und ICE-T-Flotte war die Verfügbarkeit unserer ICE-3-Flotte im Berichtsjahr spürbar eingeschränkt. Zudem konnten unsere ICE-T-Züge im Berichtsjahr nur mit eingeschränkter Anwendung der Neigetechnik eingesetzt werden, was zu spürbaren Reisezeitverlängerungen führte.
- ◆ Im Dezember wurde ein neues ICE-Werk in Leipzig in Betrieb genommen, in das insgesamt rund 27,5 Mio. € investiert worden sind. Zu dem Werk gehört eine 220 m lange zweigleisige Werkstatthalle mit einem Gebäude für eine Unterflur-Radsatzdrehbank. Damit können wir die Verfügbarkeit unserer Fahrzeuge verbessern.
- ◆ Mit unseren zahlreichen Preisangeboten wie zum Beispiel dem Mauerfall-Spezial-Ticket, dem Dauer-Spezial Familie, dem Tchibo-Ticket und dem Lidl-Ticket konnten wir auch im Berichtsjahr erfolgreich Neukunden ansprechen.

☞ Siehe Seite 125

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr wurde im Berichtsjahr durch einige belastende Faktoren gebremst. Dazu gehörten Angebotseinschränkungen im Zusammenhang mit der geringeren Verfügbarkeit unserer ICE-Flotte infolge verkürzter Wartungsintervalle und Belastungen durch Großbaustellen im Netz (insbesondere auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Berlin und Hamburg). Hinzu kamen fehlende Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld. Rückgänge gab es angebotsbedingt auch im Bereich der Nachtzüge. Dementsprechend ging sowohl die Zahl der Reisenden (-0,4%) als auch die Verkehrsleistung (-2,1%) zurück. Positiv entwickelten sich dabei weiterhin unsere internationalen ICE-Angebote. Unsere Aktionsangebote und Marketingmaßnahmen haben wir erfolgreich fortgeführt.

☞ Siehe Seite 125

Die Auslastung konnten wir im Berichtsjahr weiter steigern. Der Anteil der ICE-Verkehre an der Verkehrsleistung reduzierte sich leicht auf 65% (im Vorjahr: 66%).

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die negativen Effekte aus der Leistungsentwicklung spiegeln sich auch in der Umsatzentwicklung wider. Zusätzliche Belastungen resultierten aus Ersatzverkehren mit IC-Zügen infolge der eingeschränkten Verfügbarkeit der ICE-Flotte. Sowohl der Gesamtumsatz als auch der Außenumsatz gingen dementsprechend im Berichtsjahr leicht zurück.

Aufwandsseitig waren deutliche Steigerungen des Personalaufwands infolge der Umsetzung des Tarifabschlusses und der gestiegenen Mitarbeiterzahl zu verzeichnen. Auch der Materialaufwand nahm deutlich zu. Dies resultierte aus gestiegenen Energiekosten, höheren Stations- und Trassennutzungsgebühren sowie höheren Instandhaltungsaufwendungen unter anderem für den Austausch von Achsen und für Fahrzeuge aus Ersatzverkehren. Dagegen waren die sonstigen betrieblichen Aufwendungen infolge unseres Kostenmanagements rückläufig.

In Summe führten der Rückgang der Erträge und die Aufwandssteigerungen zu spürbaren Belastungen für das bereinigte EBITDA, das dementsprechend deutlich um 25,7% auf 504 Mio. € zurückgegangen ist. Die Abschreibungen lagen unterhalb des Vorjahreswerts. Das bereinigte EBIT ging um 53,9% auf 141 Mio. € zurück.

Die Brutto-Investitionen lagen unterhalb des Vorjahreswerts. Dies resultierte im Wesentlichen aus der weitgehenden Fertigstellung des Redesigns der ICE-1-Züge und dem Abschluss der Modernisierung eines Instandhaltungswerks in Frankfurt am Main. Gegenläufig sind die Investitionen für die Ausrüstung von ICE-Zügen mit ETCS für den internationalen Verkehr angestiegen. Zudem wurde in zusätzliche Ultraschallprüfgeräte für die Untersuchung von Radsatzwellen investiert. Die Schwerpunkte der Investitionen im Berichtsjahr finden Sie im Kapitel »Investitionen« .

 Siehe Seite 96 f.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 31. Dezember 2008 leicht angestiegen. Der Grund dafür war die Einstellung von zusätzlichen Mitarbeitern im Bordservice und für zusätzliche Untersuchungen an unserer ICE-Flotte.

GESCHÄFTSFELD DB BAHN REGIO

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Reisende Schiene in Mio.	1.242,5	1.242,4	+0,1	-
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	36.711	36.866	-155	-0,4
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	484,4	490,7	-6,3	-1,3
Gesamtumsatz	6.856	6.769	+87	+1,3
davon Außenumsatz	(6.775)	(6.687)	(+88)	(+1,3)
davon Bestellerentgelte	(4.163)	(4.119)	(+44)	(+1,1)
EBIT bereinigt	870	857	+13	+1,5
EBITDA bereinigt	1.292	1.282	+10	+0,8
Brutto-Investitionen	402	466	-64	-13,7
Mitarbeiter in VZP per 31. 12.	25.004	25.084	-80	-0,3

☞ Siehe Seite 122

WESENTLICHE EREIGNISSE

- Im Berichtsjahr konnten wir in Deutschland den Verkehrsvertrag mit dem VRR ☞ bis zum Jahr 2023 und für die S-Bahn Stuttgart bis zum Jahr 2028 verlängern. Zudem konnten wir bei der Ausschreibung der Netz-Stadtbahn Berlin/Brandenburg die Lose 1 und 3 mit einem Volumen von 15,7 Mio. Zugkilometer (Zugkm) pro Jahr gewinnen.
- DB Regio Sverige hat für eine Laufzeit von zehn Jahren den Zuschlag für den Betrieb von S-Bahn-Verkehren in der schwedischen Provinz Östergötland mit einem Volumen von jährlich 3,3 Mio. Zugkm ab Dezember 2010 und später 3,8 Mio. Zugkm erhalten. DB Regio UK hat die Ausschreibung für den siebenjährigen Betrieb der Tyne and Wear Metro in Newcastle in Großbritannien mit einem jährlichen Volumen von 5,8 Mio. Zugkm gewonnen.
- Für die S-Bahn Stuttgart haben wir 83 neue Triebzüge im Wert von rund 450 Mio. € beschafft. Die vierteiligen elektrischen Triebzüge werden ab dem Jahr 2012 den Betrieb aufnehmen. Für den Einsatz im Regionalnetz Nord in Schleswig-Holstein haben wir 16 Dieseltriebzüge im Wert von rund 40 Mio. € bestellt. Die zweiteiligen Triebzüge vom Typ Lint 41 (Baureihe 648.4) werden ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2011 zum Einsatz kommen.

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Leistungsentwicklung im Geschäftsfeld DB Bahn Regio wurde im Berichtsjahr geprägt durch Rückgänge infolge von Ausschreibungsverlusten, die im Berichtsjahr zur Wirkung gekommen sind, und der schwachen konjunkturellen Entwicklung. In Summe positiv wirkte die erstmalig ganzjährige Einbeziehung der DB Regio UK. Die Zahl der Reisenden stieg leicht, während die Verkehrsleistung auf 36.711 Mio. Pkm zurückging (-0,4%).

Auch die Betriebsleistung war im Berichtsjahr rückläufig und lag bei 484,4 Mio. Trkm (-1,3%). Der positive Effekt aus der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung der DB Regio UK wurde hier überkompensiert durch die Rückgänge infolge von Ausschreibungsverlusten.

VERGABEENTSCHEIDUNGEN

Von den Bestellerorganisationen in Deutschland wurden im Berichtsjahr 21 Vergabeverfahren abgeschlossen (im Vorjahr: 24) und insgesamt 80 Mio. Zugkm vergeben (im Vorjahr: 38 Mio. Zugkm). Davon konnten wir 11 Verfahren (im Vorjahr: 10 Verfahren) beziehungsweise 77% der vergebenen Zugkilometer für uns entscheiden (im Vorjahr: 28%).

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Sowohl die Gesamtumsatz- als auch die Außenumsatzentwicklung waren im Berichtsjahr mit einem Anstieg von 1,3% leicht positiv. Dazu trugen periodenfremde Erträge, höhere Fahrgelderlöse und die erstmalig ganzjährige Einbeziehung der DB Regio UK bei.

Aufwandsseitig machten sich insbesondere die personalbezogenen Tariferhöhungen, ein höherer Energieaufwand, die gestiegenen Trassen- und Stationspreise und die Effekte aus der erstmalig ganzjährigen Einbeziehung der DB Regio UK bemerkbar. In der Folge stiegen der Personal- und der Materialaufwand an.

In der Ergebnisentwicklung lagen die Umsatzzuwächse oberhalb der Aufwandssteigerungen, sodass das bereinigte EBITDA im Berichtsjahr um 0,8% leicht anstieg. Die Abschreibungen lagen leicht unterhalb des Vorjahresniveaus. Das bereinigte EBIT stieg um 1,5% auf 870 Mio. €.

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

 Siehe Seite 96 f.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 31. Dezember 2009 insbesondere infolge von Leistungsverlusten von Strecken leicht unterhalb des Niveaus des entsprechenden Vorjahreszeitpunkts.

GESCHÄFTSFELD DB BAHN STADTVERKEHR

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Reisende Schiene in Mio.	568,9	583,6	-14,7	-2,5
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	5.260	5.468	-208	-3,8
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	40,6	44,5	-3,9	-8,8
Reisende Bus in Mio.	747,6	720,1	+27,5	+3,8
Verkehrsleistung Bus in Mio. Pkm	8.446	8.371	+75	+0,9
Betriebsleistung Bus in Mio. Buskm	599,6	591,5	+8,1	+1,4
Gesamtumsatz	1.985	1.986	-1	-0,1
davon Außenumsatz	(1.953)	(1.962)	(-9)	(-0,5)
davon Bestellerentgelte	(310)	(354)	(-44)	(-12,4)
EBIT bereinigt	100	205	-105	-51,2
EBITDA bereinigt	261	352	-91	-25,9
Brutto-Investitionen	62	132	-70	-53,0
Mitarbeiter in VZP per 31. 12.	12.636	12.259	+377	+3,1

WESENTLICHE EREIGNISSE

- Bei der S-Bahn Berlin ist es infolge der fehlenden Verfügbarkeit von Fahrzeugen von Mitte Juli 2009 bis über das Ende des Berichtsjahres hinaus zu deutlichen Angebotseinschränkungen gekommen .
- DB Bahn Stadtverkehr hat mit seinem dänischen Tochterunternehmen Pan Bus bei der Ausschreibung Sydtrafik 2 das Verkehrsgebiet Esbjerg gewonnen. Seit Sommer 2009 betreibt die Pan Bus A/S mit 30 Bussen die städtischen Verkehre in Dänemarks fünftgrößter Stadt. Der Auftrag hat eine Laufzeit von acht Jahren. Außerdem hat Pan Bus den Busverkehr zwischen Sønderborg und Kruså gewonnen.

 Siehe Seite 124

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die S-Bahnen des Geschäftsfelds DB Bahn Stadtverkehr haben sich sehr unterschiedlich entwickelt. Die positive Entwicklung bei der S-Bahn Hamburg insbesondere infolge der Aufnahme des Verkehrs zum Flughafen Hamburg im Dezember 2008 wurde dabei durch die Rückgänge bei der S-Bahn Berlin infolge der Angebotseinschränkungen überkompensiert. Insgesamt gingen folglich die Zahl der Reisenden (-2,5%) und die Verkehrsleistung (-3,8%) zurück. Infolge der Angebotseinschränkungen ging auch die Betriebsleistung deutlich zurück (-8,8%).

Im Bereich der Busverkehre war die Entwicklung positiv, denn sowohl die Zahl der Reisenden (+3,8%) als auch die Verkehrsleistung (+0,9%) stiegen an. Dies ist vor allem zurückzuführen auf die im Vorjahr gewonnene Ausschreibung für Verkehre der britischen Streitkräfte in Deutschland und die im Berichtsjahr erzielten Ausschreibungserfolge in Dänemark.

AUSSCHREIBUNGEN

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

Im Berichtsjahr wurden Leistungen mit einem Gesamtvolumen von rund 32 Mio. Nutzwagenkilometern (Nkm) vergeben (im Vorjahr: 43 Mio. Nkm). Die regionalen Schwerpunkte der Vergaben lagen im Berichtsjahr in Hessen, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein. Wir nehmen lediglich an Ausschreibungen teil, wenn diese für uns ausreichende wirtschaftliche beziehungsweise strategische Bedeutung haben. Bei den Vergabeverfahren, an denen wir teilgenommen haben, konnten wir eine Gewinnquote von 41% (im Vorjahr: 46%) erzielen.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

In der Umsatzentwicklung kompensieren die Rückgänge bei der S-Bahn Berlin die positive Entwicklung bei der S-Bahn Hamburg und bei den Busgesellschaften, sodass insgesamt ein leichter Rückgang um 1 Mio. € (Gesamtumsatz) beziehungsweise um 9 Mio. € (Außenumsatz) zu verzeichnen ist. Auch die Entwicklung der Bestellerentgelte ist durch die S-Bahn Berlin geprägt.

In der Aufwandsentwicklung resultierten dämpfende Effekte aus der geringeren Betriebsleistung. Gegenläufig nahmen aber die Instandhaltungsaufwendungen und die Energiekosten sowie die Subunternehmervergütungen im Busbereich zu. In Summe stieg der Materialaufwand daher leicht an. Der Personalaufwand stieg infolge von Tarifierhöhungen und einer höheren Mitarbeiterzahl noch etwas stärker an.

Insgesamt wirkten sich die zusätzlichen Kostenbelastungen und die negative Umsatzentwicklung deutlich auf die EBIT-Entwicklung aus. Das bereinigte EBIT ging um 51% auf 100 Mio. € zurück. Das bereinigte EBITDA sank um 26% auf 261 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich unterhalb des entsprechenden Vorjahresniveaus. Ursächlich hierfür waren zeitliche Verschiebungen von Fahrzeugbeschaffungen. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen« .

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 31. Dezember 2008 angestiegen. Zuwächse waren sowohl bei den S-Bahnen als auch vor allem bei den Busgesellschaften zu verzeichnen.

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER RAIL

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Beförderte Güter in Mio. t	341,0	378,7	-37,7	-10,0
Verkehrsleistung in Mio. tkm	93.948	113.634	-19.686	-17,3
Auslastung in t pro Zug	484,0	488,3	-4,3	-0,9
Gesamtumsatz	4.055	4.951	-896	-18,1
davon Außenumsatz	(3.791)	(4.654)	(-863)	(-18,5)
EBIT bereinigt	-189	307	-496	-
EBITDA bereinigt	107	560	-453	-80,9
Brutto-Investitionen	319	351	-32	-9,1
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	34.145	29.242	+4.903	+16,8

WESENTLICHE EREIGNISSE

- Im Juli 2009 haben wir das größte private Eisenbahnunternehmen in Polen, die DB Schenker Rail Polska (vorher: PCC Logistics-Gruppe), übernommen . Seit dem 1. August 2009 wird die DB Schenker Rail Polska in den Konzernabschluss einbezogen.  Siehe Seite 52
- Im Dezember 2009 haben wir mit der belgischen SNCB die Verträge zur Gründung einer gemeinsamen Produktionsgesellschaft unterzeichnet. Ziel der Gesellschaft ist es, den deutsch-belgischen Schienengüterverkehr effizienter und wettbewerbsfähiger zu machen .  Siehe Seite 122
- Mit Eco Plus bietet DB Schenker Rail seinen Kunden seit Mai 2009 ein Angebot für den CO₂-freien Gütertransport auf der Schiene an .  Siehe Seite 113 f.

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Konjunkturbedingt ging das Leistungsvolumen im Berichtsjahr deutlich zurück. Erst im vierten Quartal 2009 setzte wieder eine leichte Erholung ein. Die Verkehrsleistung im Geschäftsfeld DB Schenker Rail lag daher im Berichtsjahr mit 93,9 Mrd. tkm um 17,3% unterhalb des Vorjahreswerts. Maßgeblich hierfür ist die Entwicklung bei der DB Schenker Rail Deutschland AG in der Region Central mit deutlichen Nachfragerückgängen in den Bereichen Montan, Chemie, Fahrzeuge, forstwirtschaftliche Erzeugnisse, Bau sowie im Kombinierten Verkehr. Die Region West zeigt eine um 2,2 Mrd. tkm geringere Verkehrsleistung im Vergleich zum Vorjahr. Gegenläufige Effekte resultierten ebenso aus der positiven Leistungsentwicklung unserer Aktivitäten in Frankreich und der erstmaligen Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska (+1,8 Mrd. tkm).

Infolge der niedrigeren Leistungsentwicklung war auch die Betriebsleistung im Berichtsjahr deutlich rückläufig. Daher hat sich die Auslastung im Vorjahresvergleich nur leicht verschlechtert.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Der Umsatz des Geschäftsfelds DB Schenker Rail lag aufgrund des konjunkturellen Abschwungs und der daraus resultierenden Leistungsverluste um 896 Mio. € oder 18% (Gesamtumsatz) beziehungsweise um 863 Mio. € oder 19% (Außenumsatz) unter dem Vorjahreswert. Die Region Central verzeichnete dabei einen Rückgang des Außenumsatzes von 742 Mio. €, der maßgeblich durch die Entwicklung der DB Schenker Rail Deutschland AG bestimmt wird (-623 Mio. € oder -21%). In der Region West wirkten sich neben den

konjunkturbedingten Rückgängen auch negative Währungskurseffekte in einer Größenordnung von rund 50 Mio. € im Vorjahresvergleich belastend aus. Positive Effekte resultierten aus der erstmaligen Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska (+104 Mio. €).

Infolge der geringeren Betriebsleistung und damit einhergehender geringerer Aufwendungen für Energie, Trasse und Instandhaltung ging der Materialaufwand deutlich zurück. Der Personalaufwand lag aufgrund der erstmaligen Einbeziehung der DB Schenker Rail Polska oberhalb des Vorjahreswerts. Insgesamt sind die Aufwendungen im Vergleich zu den Umsätzen allerdings nur deutlich unterproportional gesunken.

Die negativen Folgen des Leistungsrückgangs konnten wegen der hohen Fixkostenanteile durch Kostensenkungsmaßnahmen nur teilweise kompensiert werden. Das bereinigte EBITDA ging daher deutlich auf 107 Mio. € zurück.

Infolge der hohen Investitionen in den vergangenen Jahren, insbesondere in den Fahrzeugpark, sind die Abschreibungen im Berichtsjahr angestiegen. Das bereinigte EBIT ging im Berichtsjahr deutlich zurück und lag mit -189 Mio. € um 496 Mio. € unterhalb des Vorjahreswerts.

Die Brutto-Investitionen lagen infolge von Investitionspriorisierungen unterhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen« .

 Siehe Seite 96 f.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2009 wegen des Zugangs der DB Schenker Rail Polska mit 5.979 Mitarbeitern deutlich angestiegen. Dabei wurden die Personalrestrukturierungsmaßnahmen infolge der verschlechterten Geschäftsentwicklung überkompensiert.

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER LOGISTICS

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Sendungen im europäischen				
Landverkehr in Tausend	70.052	72.805	-2.753	-3,8
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	1.032	1.229	-197	-16,0
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	1.424	1.454	-30	-2,1
Gesamtumsatz	11.292	14.732	-3.440	-23,4
davon Außenumsatz	(11.249)	(14.680)	(-3.431)	(-23,4)
EBIT bereinigt	199	381	-182	-47,8
EBITDA bereinigt	371	551	-180	-32,7
Brutto-Investitionen	196	231	-35	-15,2
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	57.134	62.074	-4.940	-8,0

WESENTLICHE EREIGNISSE

- Trotz der Wirtschaftskrise haben wir auch im Berichtsjahr weiter in den Ausbau unserer Netzwerke investiert und unter anderem in Deutschland, Österreich, Australien, Bulgarien, Korea und Vietnam neue Logistikcenter eröffnet.
- In dem neuen Luftfracht-Europa-Hub in Frankfurt am Main werden zukünftig Luftfrachtsendungen aus aller Welt gebündelt, zwischengelagert und für die Weiterbeförderung abgefertigt.

- Das Kellogg Joint Venture hat DB Schenker den Auftrag für die weltweiten und nationalen Transporte für das australische Großprojekt Gorgon erteilt. Kellogg ist ein Konsortium, das von Chevron, Exxon-Mobil und Shell beauftragt wird. Das Projekt ist mit einem Investitionsvolumen von 25 Mrd. € das größte Gasfördervorhaben Australiens und derzeit eines der größten weltweit. Der über vier Jahre laufende Vertrag über integrierten Logistikservice durch DB Schenker hat ein Gesamtvolumen von rund 350 Mio. €.

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics weist aufgrund der weltweiten Wirtschaftskrise in allen Sparten rückläufige Volumina im Vergleich zum Vorjahr aus.

Das Sendungsvolumen im Europäischen Landverkehr verzeichnete einen Rückgang um rund 7% gegenüber dem Vorjahreswert. Dies betraf sowohl den nationalen als auch den internationalen Landverkehr. Das Wettbewerbsumfeld war dabei gekennzeichnet durch das schwierige konjunkturelle Umfeld und daraus resultierende Überkapazitäten im Markt, die zu einem Kapazitätsabbau und Druck auf die Frachtraten führten. Unter Berücksichtigung des Paketgeschäfts, das sich positiv entwickelte, verringerte sich der Rückgang im Volumen auf 3,8%.

Der Luftfrachtmarkt war besonders betroffen von der weltweiten Wirtschaftskrise. Mit Ausnahme der Verkehre von Europa nach Nordamerika waren auf allen anderen wesentlichen Relationen teils deutliche Volumentrübkänge zu verzeichnen. Insgesamt ging unser Volumen gegenüber dem Vorjahr um 16,0% zurück.

Auch in der Seefracht war die Leistungsentwicklung dem Markttrend folgend negativ. Hier beträgt der Volumentrübkang im Vergleich zum Vorjahr 2,1%.

In der Kontraktlogistik waren wir insbesondere negativ vom weltweiten Absatzeinbruch im Automobilsektor betroffen.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Der Gesamtumsatz des Geschäftsfelds DB Schenker Logistics beträgt im Berichtsjahr 11.292 Mio. € und unterschreitet den Vorjahreswert um 23,4%. Aufgrund der weltweiten Wirtschaftskrise und des damit verbundenen Volumentrübkangs weisen alle Sparten Umsatzrückgänge im Vergleich zum Vorjahr aus. Im Europäischen Landverkehr ist ein Umsatzrückgang gegenüber dem Vorjahr um 20%, in der Luft-/Seefracht um 29% und in der Kontraktlogistik/SCM um 10% zu verzeichnen gewesen.

Trotz der negativen Umsatzentwicklung stieg die Rotertragsmarge im Berichtsjahr von 28,7% im Vorjahr auf 32,7% an. Aufgrund der geringen Fixkostenanteile des Geschäfts konnten sowohl der Personal- als auch der Materialaufwand deutlich reduziert werden. Auch die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten infolge des strikten Kostenmanagements und des Wegfalls des Einmaleffekts bei Schenker Belgien im Vorjahr gesenkt werden. Dadurch ist es gelungen, die Auswirkungen des Umsatzrückgangs auf die Ergebnisgrößen abzumildern. Das bereinigte EBITDA liegt mit 371 Mio. € um 33% unter dem Vorjahreswert.

Das bereinigte EBIT beläuft sich auf 199 Mio. € und unterschreitet damit den Wert des Vorjahres um 48%. Dieser Rückgang ist insbesondere auf die Entwicklung im Landverkehr und in der Luft-/Seefracht zurückzuführen. Im Europäischen Landverkehr war ein EBIT-Rückgang von 49% zu verzeichnen. Hier zeigten sowohl die nationalen als auch die grenzüberschreitenden Landverkehre Rückgänge. In der Luft-/Seefracht war ein EBIT-Rückgang gegenüber dem Vorjahr von 60% zu registrieren. Hier war insbesondere das inneramerikanische Geschäft schwach. Im Bereich Kontraktlogistik/SCM stieg das

EBIT gegen den Trend der anderen Bereiche und trotz der oben erwähnten negativen Auswirkungen im Automobilssektor. Hier verzeichnete insbesondere die Region Asia/Pacific eine verbesserte Geschäftsentwicklung.

Die Brutto-Investitionen lagen unterhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Dabei haben wir trotz der schwierigen Umstände den Ausbau unserer Netzwerke weiter fortgeführt. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen«.

➔ Siehe Seite 96 f.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Berichtsjahr zurückgegangen. Dies resultierte aus Anpassungen infolge des konjunkturbedingten Geschäftsrückgangs.

GESCHÄFTSFELD DB DIENSTLEISTUNGEN

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Segmenterlöse	2.864	3.015	- 151	- 5,0
davon Gesamtumsatz	(1.237)	(1.297)	(- 60)	(- 4,6)
davon Außenumsatz	(109)	(112)	(- 3)	(- 2,7)
EBIT bereinigt	125	131	- 6	- 4,6
EBITDA bereinigt	297	316	- 19	- 6,0
Brutto-Investitionen	138	289	- 151	- 52,2
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	24.460	24.911	- 451	- 1,8

WESENTLICHE EREIGNISSE

- DB Services hat Leistungen des infrastrukturellen und technischen Facility-Managements für die BMW AG an vier neuen Standorten in Südwestdeutschland übernommen. Die Anzahl der von DB Services bundesweit betreuten BMW-Standorte erhöhte sich damit auf zehn.
- Unser Carsharing-Angebot erfreut sich weiter wachsender Beliebtheit. Im Berichtsjahr konnte der 100.000. Kunde gewonnen werden.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen ist im Wesentlichen durch dessen Unterstützungscharakter für die konzerninternen Kunden geprägt. Den größten Teil der Segmenterlöse stellten daher unverändert die internen Segmenterlöse dar (2.524 Mio. €). Diese sind in Summe im Berichtsjahr zurückgegangen. Hier machten sich insbesondere konjunkturbedingte Nachfragerückgänge und die Maßnahmen zur Ausgabensteuerung der konzerninternen Kunden bemerkbar. Sowohl die Gesamtumsatzerlöse als auch die konzernexternen Umsatzerlöse sind im Berichtsjahr unter dem Niveau des Vorjahres geblieben. Die Segmenterlöse insgesamt sind im Berichtsjahr um 151 Mio. € auf 2.864 Mio. € zurückgegangen. Hier wirkten sich neben geringeren internen Umsatzerlösen (- 57 Mio. €) Rückgänge im Bereich der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen im Güterverkehr aus. Gegenläufig wirkte der Effekt aus der ganzjährigen Einbeziehung der DB Waggonbau Niesky.

Aufwandsseitig kam es beim Materialaufwand zu deutlichen Rückgängen insbesondere infolge der konjunkturbedingt geringeren Geschäftstätigkeit. Der Personalaufwand stieg infolge der Tariferhöhungen und der ganzjährigen Einbeziehung der DB Waggonbau Niesky an.

Durch Gegensteuerungsmaßnahmen im Aufwandsbereich konnten wegen hoher Fixkostenanteile die Erlösrückgänge nur teilweise ausgeglichen werden. Infolgedessen war das bereinigte EBIT rückläufig. Insgesamt ging das bereinigte EBIT um 6 Mio. € auf 125 Mio. € und das bereinigte EBITDA um 19 Mio. € auf 297 Mio. € zurück. Die Abschreibungen sind im Berichtsjahr infolge geringerer Investitionen gesunken.

Die Brutto-Investitionen lagen aufgrund der konzernweit durchgeführten Investitionspriorisierung zur Liquiditätssteuerung durch eine vorübergehende Umstellung der Finanzierung von neu beschafften Fahrzeugen der DB FuhrparkService auf Operate Leases deutlich unterhalb des Vorjahresniveaus. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen« [↪](#).

[↪](#) Siehe Seite 96 f.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2009 im Vergleich zum Vorjahresende leicht zurückgegangen.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE FAHRWEG

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.001	1.042	-41	-3,9
davon konzernexterne Bahnen	(170,4)	(161,5)	(+8,9)	(+5,5)
Gesamtumsatz	4.369	4.375	-6	-0,1
davon Außenumsatz	(764)	(725)	(+39)	(+5,4)
EBIT bereinigt	558	670	-112	-16,7
EBITDA bereinigt	1.472	1.604	-132	-8,2
Brutto-Investitionen	4.624	4.648	-24	-0,5
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	40.354	40.974	-620	-1,5

WESENTLICHE EREIGNISSE

- Im Januar 2009 trat die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) für das Bestandsnetz in Kraft. Daraus resultieren erhebliche Prozessvereinfachungen [↪](#).
- Im Rahmen des Konjunkturprogramms [↪](#) des Bundes fließen bis längstens zum Jahr 2011 zusätzlich knapp 520 Mio. € in Infrastrukturmaßnahmen des Bedarfsplans nach dem Schienenwegeausbaugesetz des Bundes. Damit können die bereits zur Verfügung stehenden Mittel für dringend benötigte Vorhaben des Neu- und Ausbaus von Strecken und Terminals des Kombinierten Verkehrs aufgestockt werden.
- Im April 2009 wurden die Finanzierungsverträge für die Verkehrsprojekte Stuttgart 21 und Neubau-strecke Wendlingen – Ulm unterzeichnet [↪](#).
- Im Rahmen unseres Programms »ProNetz« blieben im Berichtsjahr nach den deutlichen Reduzierungen des Vorjahres um 80% die mangelbedingten Langsamfahrstellen auf Vorjahresniveau. Die Pünktlichkeit im Personenverkehr blieb weiterhin deutlich über 90%. Gleichzeitig stieg die Realisierungstreue bei der Abwicklung der großen Bauprojekte. Im Berichtsjahr wurden alle zur Verfügung stehenden Bundesmittel zur Finanzierung von Infrastrukturinvestitionen abgerufen.
- Auf der Strecke Hamburg – Berlin wurden umfangreiche Arbeiten zum Austausch von Schwellen durchgeführt.

[↪](#) Siehe Seite 50

Siehe Seite 121

[↪](#) Siehe Seite 122 f.

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Entwicklung der Trassennachfrage ist maßgeblich abhängig von den Betriebsprogrammen der – in der Struktur der Trassennachfrage mit 83% dominierenden – konzerninternen Kunden. Hier war im Berichtsjahr konjunkturbedingt insbesondere im Schienengüterverkehr ein Rückgang zu verzeichnen. Demgegenüber haben die konzernexternen Bahnen ihren Anteil an der Trassennachfrage weiter leicht ausgebaut (+2 Prozentpunkte auf nun 17%). Insgesamt blieb die Nachfrage im Berichtsjahr leicht unter dem Vorjahresniveau.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Den größten Teil des Gesamtumsatzes stellten wegen des starken Gewichts der konzerninternen Kunden unverändert die internen Umsatzerlöse dar (3.605 Mio. €). Infolge der geringeren Trassennachfrage waren diese im Berichtsjahr leicht rückläufig. Dadurch wurden auch die Effekte aus Preismaßnahmen überkompensiert. Die externen Umsatzerlöse sind gegenläufig gestiegen. Diese Entwicklung wurde von der höheren Trassennachfrage durch konzernexterne Kunden und Preismaßnahmen getragen. Insgesamt lagen die Segmenterlöse oberhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Dies resultierte aus einem Sondereffekt im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21, von dem 619 Mio. € auf das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg entfallen.

Mit Blick auf eine hohe Qualität und Verfügbarkeit des Netzes lagen die Aufwendungen für Instandhaltungen auf einem weiterhin hohen Niveau. Gegenläufig wirkten trotz eines gesunkenen Personalbestands höhere Personalaufwendungen infolge der Tarifierhöhung.

Trotz der verbesserten Kostenposition war die um den Sondereffekt Stuttgart 21 bereinigte Ergebnisentwicklung im Berichtsjahr negativ. Hier wirkten sich vor allem geringere bereinigte Segmenterlöse aus, die außer aus der geringeren Betriebsleistung auch aus niedrigeren Erlösen aus Materialverkäufen resultierten. Insgesamt ging das bereinigte EBITDA um 132 Mio. € auf 1.472 Mio. € und das bereinigte EBIT um 112 Mio. € auf 558 Mio. € zurück.

Das Modernisierungsprogramm wurde mit den Schwerpunkten Oberbau, Brücken, Tunnel sowie Leit- und Sicherungstechnik fortgeführt. Die Brutto-Investitionen lagen dabei leicht unterhalb des Vorjahresniveaus. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen« .

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2009 leicht zurückgegangen.

 Siehe Seite 96 f.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Stationshalte in Mio.	140,5	140,3	+0,2	+0,1
davon konzernexterne Bahnen	(20,0)	(17,9)	(+2,1)	(+11,7)
Gesamtumsatz	1.025	992	+33	+3,3
davon Außenumsatz	(373)	(344)	(+29)	(+8,4)
EBIT bereinigt	217	210	+7	+3,3
EBITDA bereinigt	342	342	-	-
Brutto-Investitionen	488	456	+32	+7,0
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	4.601	4.509	+92	+2,0

WESENTLICHE EREIGNISSE

- ◆ Im Januar 2009 trat die LuFV für die bestehende Infrastruktur in Kraft. Daraus resultieren erhebliche Prozessvereinfachungen .
- ◆ Von den beiden Konjunkturprogrammen  der Bundesregierung profitierten bundesweit insgesamt etwa 2.050 Bahnhöfe. Über 3.000 Maßnahmen an kleineren und mittleren Bahnhöfen wurden dabei umgesetzt, vom Bau neuer Wetterschutzhäuser über die Sanierung von Rolltreppen und Aufzügen bis zur Installation von 1.700 neuen Anlagen für verbesserte Fahrgastinformationen.
- ◆ Im April 2009 wurden die Finanzierungsverträge für das Verkehrsprojekt Stuttgart 21 unterzeichnet .

 Siehe Seite 50

Siehe Seite 121

 Siehe Seite 122 f.

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Zahl der Stationshalte hat sich im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr nur unwesentlich erhöht (+0,1%). Hierbei konnte der vor allem durch die Betriebseinschränkungen bei der S-Bahn Berlin verursachte Rückgang bei den konzerninternen Kunden durch deutliche Zuwächse bei den konzernexternen Kunden – insbesondere infolge von Ausschreibungsgewinnen im Regionalverkehr in Vorjahren – kompensiert werden.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Den größten Teil des Gesamtumsatzes, der im Berichtsjahr um 33 Mio. € beziehungsweise 3,3% angestiegen ist, stellten wegen des großen Gewichts konzerninterner Kunden unverändert die Innenumsätze dar (652 Mio. €). Diese sind im Berichtsjahr leicht angestiegen. Ursächlich hierfür waren preisbedingt gestiegene Stationsentgelte. Die internen Vermietungserlöse gingen hingegen zurück. Die Außenumsätze haben zugelegt. Dazu beigetragen haben sowohl die gestiegenen konzernexternen Stationshalte und gestiegene Stationsentgelte als auch höhere Vermietungserlöse. Die Segmenterlöse waren insgesamt im Wesentlichen durch den Wegfall des Sondereffekts aus der Abrechnung von Baumaßnahmen des Flughafenfernbahnhofs aus dem Vorjahr rückläufig.

Aufwandsseitig stiegen sowohl der Personalaufwand – infolge der Tarifierhöhungen und eines höheren Personalbestands – als auch der Materialaufwand – infolge höherer Energiekosten.

In Summe überstiegen die Umsatzsteigerungen die zusätzlichen Aufwandsbelastungen, sodass das bereinigte EBIT leicht um 7 Mio. € auf 217 Mio. € verbessert werden konnte. Das bereinigte EBITDA blieb auf Vorjahresniveau. Die Abschreibungen lagen leicht unterhalb des Vorjahresniveaus.

Die Brutto-Investitionen lagen im Berichtsjahr deutlich über dem Wert des Vorjahres. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den Maßnahmen im Zusammenhang mit den Konjunkturpaketen . Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen« .

 Siehe Seite 121

Siehe Seite 96 f.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 31. Dezember 2009 über dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitpunkts. Ein höherer Personalbedarf resultierte aus der Umsetzung der Maßnahmen der Konjunkturpakete.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE ENERGIE

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Gesamtumsatz	2.308	2.169	+139	+6,4
davon Außenumsatz	(645)	(554)	(+91)	(+16,4)
EBIT bereinigt	103	74	+29	+39,2
EBITDA bereinigt	182	167	+15	+9,0
Brutto-Investitionen	164	147	+17	+11,6
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	1.574	1.556	+18	+1,2

WESENTLICHE EREIGNISSE

- Im Januar 2009 trat die LuFV für die bestehende Infrastruktur in Kraft. Daraus resultieren erhebliche Prozessvereinfachungen.

☞ Siehe Seite 50

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Den größten Teil des Gesamtumsatzes im Geschäftsfeld DB Netze Energie, der im Berichtsjahr um 139 Mio. € oder 6,4% auf 2.308 Mio. € anstieg, stellen wegen des großen Gewichts konzerninterner Kunden unverändert die Innenumsätze dar (1.663 Mio. €). Diese sind im Berichtsjahr leicht angestiegen. Dies resultierte im Wesentlichen aus der Weitergabe höherer Energiebezugspreise. Die kontrahierten Beschaffungspreise im Berichtsjahr lagen aufgrund von Sicherungsgeschäften, teilweise mengenbedingt, oberhalb der Marktpreise. Der Energieverkauf war bei allen Produkten konjunkturbedingt rückläufig. Auch den Außenumsatz konnten wir im Berichtsjahr steigern. Maßgeblichen Anteil an der positiven Entwicklung hatten die gestiegenen Energiepreise und das Produkt Energiedienstleistungen. Hier ist es erneut zu einem deutlichen Mengenwachstum gekommen.

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

Im Wesentlichen getrieben von der positiven Entwicklung des Außenumsatzes stiegen im Berichtsjahr auch das bereinigte EBIT (um 29 Mio. € auf 103 Mio. €) und das bereinigte EBITDA (um 15 Mio. € auf 182 Mio. €) an. Die Abschreibungen waren leicht rückläufig infolge geringerer Investitionen im Vorjahr.

Die Brutto-Investitionen lagen über dem Vorjahresniveau. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen«.

☞ Siehe Seite 96 f.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 31. Dezember 2009 leicht angestiegen. Der höhere Personalbedarf resultierte aus der Umsetzung der Maßnahmen der Konjunkturpakete.

Finanz- und Vermögenslage

- ◆ **RATING-EINSTUFUNGEN IM BERICHTSJAHR ERNEUT BESTÄTIGT**
- ◆ **NETTO-FINANZSCHULDEN UM FAST 1 MRD. € ZURÜCKGEGANGEN**
- ◆ **BRUTTO-INVESTITIONEN ERNEUT AUF HOHEM NIVEAU**
- ◆ **EIGENKAPITALQUOTE WEITER AUF 27,6 % VERBESSERT**

FINANZMANAGEMENT

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Hierdurch stellen wir sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vor. Bei Aufnahmen konzernexterner Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande. Diese Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DBMLAG 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				
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 des DB-Konzerns 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.

www.deutschebahn.com/ir

Weitere Informationen zum Thema Rating finden Sie in unserem Internetauftritt [☞](#).

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Kurzfassung IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.133	3.539	-406	-11,5
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	-1.935	-2.441	+506	-20,7
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	-615	-1.755	+1.140	-65,0
Veränderung des Finanzmittelbestands	591	-670	+1.261	-
Flüssige Mittel per 31. 12.	1.470	879	+591	+67,2

Infolge des Rückgangs des Ergebnisses vor Ertragsteuern um 420 Mio. € und der Veränderung der Verbindlichkeiten und der passiven Abgrenzungsposten (-826 Mio. €) ist im Berichtsjahr der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit deutlich um rund 12% beziehungsweise 406 Mio. € auf 3.133 Mio. € zurückgegangen.

Auch der Mittelabfluss für Investitionen war im Berichtsjahr um 506 Mio. € geringer und lag bei 1.935 Mio. €. Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit wurde dabei durch geringere Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte (+289 Mio. €), deutlich gestiegenen Investitionszuwendungen (+483 Mio. €) und einen Rückgang aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten (-85 Mio. €), der im Vorjahr im Wesentlichen aus dem Verkauf von Arcor resultierte, geprägt. Infrastrukturinvestitionen finanzieren wir aufgrund entsprechender gesetzlicher Regularien mit direkt im Anlagevermögen verrechneten Baukostenzuschüssen, mit Zinslosen Darlehen des Bundes, in geringerem Umfang mit Mitteln auf Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungs- und Eisenbahnkreuzungsgesetzes sowie darüber hinaus mit Eigenmitteln.

Im Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit zeigen sich unsere Aktivitäten zur Rückführung der Finanzschulden. Der Mittelabfluss ist dabei im Berichtsjahr allerdings deutlich um 1.140 Mio. € auf 615 Mio. € zurückgegangen, da im Berichtsjahr ein Mittelzufluss in Höhe von 2.140 Mio. € aus der Begebung von Anleihen erfolgt ist, während im Vorjahr keine Anleihe begeben wurde. Gegenläufig wirkten im Berichtsjahr ein höherer Mittelabfluss für die Tilgung von Anleihen (-202 Mio. €), die Rückführung von Finanzkrediten und Commercial Paper (-586 Mio. €) und die Rückzahlung von Darlehen des Bundes (-174 Mio. €).

Per 31. Dezember 2009 verfügte der DB-Konzern in Summe im Vergleich zum 31. Dezember 2008 über einen um 591 Mio. € gestiegenen Bestand an flüssigen Mitteln in Höhe von 1.470 Mio. €.

NETTO-FINANZSCHULDEN

IN MIO. €	2009	2008	Veränderung		NETTO-FINANZSCHULDEN IN MRD. €
			ABSOLUT	PROZENTUAL	
Langfristige Finanzschulden	14.730	14.083	+ 647	+ 4,6	2009 15,0
davon Darlehen des Bundes	(2.785)	(3.070)	(- 285)	(- 9,3)	2008 15,9
Kurzfristige Finanzschulden	1.780	2.770	- 990	- 35,7	2007 16,5
davon Darlehen des Bundes	(491)	(441)	(+ 50)	(+ 11,3)	
Finanzschulden	16.510	16.853	- 343	- 2,0	
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	1.499	910	+ 589	+ 64,7	
Netto-Finanzschulden	15.011	15.943	- 932	- 5,8	

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der Darlehen des Bundes zur Infrastrukturfinanzierung ausgewiesen.

Die Finanzschulden sind im Berichtsjahr um 343 Mio. € auf 16.510 Mio. € zurückgegangen. Dabei wurden unter anderem Anleihen in einer Höhe von 1.367 Mio. € und zwei EUROFIMA-Darlehen in Höhe von 656 Mio. € getilgt. Die unter IFRS zum Barwert angesetzten Zinslosen Darlehen des Bundes verringerten sich um 730 Mio. € auf 2.781 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 3.511 Mio. €). Im Berichtsjahr wurden Zinslose Darlehen in Höhe von 660 Mio. € in ein zinspflichtiges Darlehen des Bundes umgewandelt. Insgesamt reduzierten sich die Darlehen des Bundes um 235 Mio. € auf 3.276 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 3.511 Mio. €). Zudem wurden im Berichtsjahr vier Anleihen mit einem Volumen von 2.154 Mio. € emittiert.

Die Finanzschulden ohne die Darlehen des Bundes sind im Berichtsjahr leicht auf 13.234 Mio. € zurückgegangen (per 31. Dezember 2008: 13.342 Mio. €).

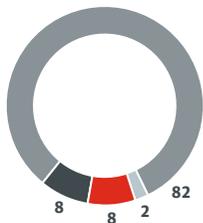
Da die vorgehaltene Liquidität per 31. Dezember 2009 um 589 Mio. € gestiegen ist, reduzierten sich die Netto-Finanzschulden per 31. Dezember 2009 auf 15.011 Mio. €.

Die Akquisition der PCC  konnte damit ohne eine Ausweitung der Verschuldung finanziert werden.

 Siehe Seite 52

In der Fälligkeitsstruktur gab es per 31. Dezember 2009 eine leichte Verschiebung hin zu den kurzfristigen Finanzschulden, deren Anteil an den Finanzschulden von 16 auf 11% gesunken ist. Die Zusammensetzung der Finanzschulden ist gegenüber dem 31. Dezember 2009 nahezu unverändert und besteht im Wesentlichen aus Anleihen (61%) und Darlehen des Bundes (20%).

BRUTTO-INVESTITIONEN IN %



- DB Bahn
- DB Schenker
- DB Netze
- DB Dienstleistungen

INVESTITIONEN

Brutto-Investitionen nach Geschäftsfeldern IN MIO. €	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
DB Bahn Fernverkehr	47	80	-33	-41,3
DB Bahn Regio	402	466	-64	-13,7
DB Bahn Stadtverkehr	62	132	-70	-53,0
DB Schenker Rail	319	351	-32	-9,1
DB Schenker Logistics	196	231	-35	-15,2
DB Dienstleistungen	138	289	-151	-52,2
DB Netze Fahrweg	4.624	4.648	-24	-0,5
DB Netze Personenbahnhöfe	488	456	+32	+7,0
DB Netze Energie	164	147	+17	+11,6
Sonstige/Konsolidierung	22	-35	+57	-
DB-Konzern	6.462	6.765	-303	-4,5
- erhaltene Investitionszuschüsse Dritter	4.649	4.166	+483	+11,6
Netto-Investitionen	1.813	2.599	-786	-30,2

Im Berichtsjahr haben wir unsere langfristige Ausrichtung mit Brutto-Investitionen in Höhe von 6.462 Mio. € unterlegt. Diese lagen im Berichtsjahr rund 5% unter dem Vorjahresniveau. Höhere Investitionen konnten wir in den Geschäftsfeldern DB Netze Energie und DB Netze Personenbahnhöfe infolge der Umsetzung der Konjunkturpakete verzeichnen. Dämpfend wirkten im Berichtsjahr die eingeleiteten Maßnahmen zur Investitionspriorisierung infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise.

Die Investitionsstruktur wurde weiterhin dominiert von den Geschäftsfeldern im Bereich Infrastruktur und hier unverändert vor allem vom Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg. Auf sie entfielen in Summe 82% (im Vorjahr: 78%) der Brutto-Investitionen und dabei auf das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg allein 72% (im Vorjahr: 69%). Die Geschäftsfelder im Bereich Personenverkehr hatten einen Anteil von 8% (im Vorjahr: 10%) und die Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik ebenfalls von 8% (im Vorjahr: 9%).

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

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr bildeten Investitionen in Fahrzeuge und Werkstätten den Schwerpunkt der Investitionstätigkeit. Sie betrafen bei den Fahrzeugen im Wesentlichen die Ausrüstung von Mehrsystemzügen (ICE 3 M und Thalys) mit ETCS für den Einsatz in Frankreich und in Belgien sowie die Entwicklung und Erprobung einer Fahrwerksüberwachung für Hochgeschwindigkeitszüge. Darüber hinaus erfolgten Investitionen in die Infrastruktur der Instandhaltungswerke, insbesondere durch Fortführung des Projekts Neubau Werk Leipzig, Planungen für den Neubau einer weiteren Instandhaltungshalle für neue Mehrsystemzüge im ICE-Werk Frankfurt-Griesheim sowie die Beschaffung von zusätzlichen Ultraschallprüfeinrichtungen für die Treibradsatzwellen der ICE-Züge.

Siehe Seite 121

Der Schwerpunkt der Investitionen im Geschäftsfeld DB Bahn Regio lag im Bereich der Fahrzeuge. Im Fokus standen dabei die abgeschlossenen Verkehrsverträge und gewonnenen Ausschreibungen. Hier ging es insbesondere um die Fahrzeugbeschaffungen für die Verkehrsverträge Rhein-Ruhr (NRW) und S-Bahn Nürnberg (Bayern) sowie für die Ausschreibungen E-Netz Würzburg, München-Passau, E-Netz Augsburg, Schleswig-Holstein Netz Ost sowie Cottbus-Leipzig. Weiterhin wurde in die Infrastruktur zur Fahrzeuginstandhaltung und -behandlung investiert. Schwerpunkte waren hier Werkstattneu- und -anbauten in Essen, Lübeck und Münster sowie die Erstellung von Fahrzeugreinigungsanlagen in Erfurt und Halle.

Die Investitionen im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr lagen unter dem Niveau der Vorjahre. Der Schwerpunkt lag weiterhin im Bereich Fahrzeugbeschaffungen für die Sparte Bus.

Die Investitionsschwerpunkte im Geschäftsfeld DB Schenker Rail lagen bei der Erneuerung unseres Güterwagenparks sowie bei Lokomotiven – sowohl für die Fortsetzung des mehrjährigen Modernisierungsprogramms als auch für den weiteren Ausbau unseres internationalen Geschäfts mittels mehrsystemfähiger Lokomotiven.

Im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics haben wir den überwiegenden Anteil unserer Investitionen in Europa getätigt. Die größten Einzelprojekte sind der Luftfracht-Hub am Flughafen Frankfurt, der Bau beziehungsweise die Erweiterungen von Speditiionsanlagen in Deutschland (München), Österreich (Salzburg, Wien), Frankreich (Montaigu) und der Schweiz (Pfungen) sowie die Projekte zur Implementierung neuer operativer IT-Systeme sowohl in der Luft-/Seefracht als auch im Landverkehr.

Innerhalb des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen tätigte DB Fuhrpark Ersatzinvestitionen für Straßenfahrzeuge und DB Systel Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen in Hard- und Software. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf die vorübergehende Umstellung der Finanzierung von neu beschafften Fahrzeugen der DB FuhrparkService auf Operate Leases zurückzuführen.

Im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg waren Maßnahmen zur Stärkung der Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes insbesondere durch die verschiedenen Programme für Oberbau, Tunnel, GSM-R und ESTW sowie das Lärmsanierungsprogramm wesentliche Schwerpunkte. Zusätzlich standen Großprojekte wie Nürnberg-Erfurt, Erfurt-Halle/Leipzig, die Flughafenanbindung Berlin-Schönefeld BBI, Augsburg-Olching, Karlsruhe-Basel, Leipzig-Dresden, City-Tunnel Leipzig, Umbau Berlin Ostkreuz und die Elektrifizierung der Elsenz- und Schwarzbachtalbahn im Vordergrund.

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

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

BILANZ

Bilanzstruktur IN MIO. € BZW. %	31.12.2009	31.12.2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Bilanzsumme	47.303	48.193	-890	-1,8
AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	41.308	42.353	-1.045	-2,5
Kurzfristige Vermögenswerte	5.995	5.840	+155	+2,7
PASSIVSEITE				
Eigenkapital	13.066	12.155	+911	+7,5
Langfristiges Fremdkapital	23.359	23.161	+198	+0,9
Kurzfristiges Fremdkapital	10.878	12.877	-1.999	-15,5
STRUKTUR DER AKTIVSEITE				
Langfristige Vermögenswerte	87,3 %	87,9 %	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	12,7 %	12,1 %	-	-
STRUKTUR DER PASSIVSEITE				
Eigenkapital	27,6 %	25,2 %	-	-
Langfristiges Fremdkapital	49,4 %	48,1 %	-	-
Kurzfristiges Fremdkapital	23,0 %	26,7 %	-	-

Der Konzernabschluss wird gemäß den International Financial Reporting Standards (IFRS) erstellt. Es gab keine wesentlichen Änderungen in den IFRS-Vorschriften und keine Änderungen der Konsolidierungs- und Rechnungslegungsgrundsätze des Konzerns. Somit wirkten sich im Berichtszeitraum diesbezüglich keine Veränderungen auf den Konzernabschluss aus.

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2009 um 890 Mio. € beziehungsweise 1,8% auf 47.303 Mio. € zurückgegangen (per 31. Dezember 2008: 48.193 Mio. €).

Die langfristigen Vermögenswerte lagen mit 41.308 Mio. € um 2,5% beziehungsweise 1.045 Mio. € unterhalb des Vorjahresendwerts (per 31. Dezember 2008: 42.353 Mio. €). Maßgeblich dafür war der Rückgang des Sachanlagevermögens von 38.066 Mio. € per 31. Dezember 2008 auf 37.439 Mio. € per 31. Dezember 2009. Die immateriellen Vermögenswerte stiegen um 160 Mio. € auf 2.070 Mio. €.

Gegenläufig stiegen die kurzfristigen Vermögenswerte per 31. Dezember 2009 um 2,7% beziehungsweise 155 Mio. € auf 5.995 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 5.840 Mio. €). Ursächlich hierfür war der Anstieg im Bestand an flüssigen Mitteln um 591 Mio. €. Gegenläufig reduzierten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (-343 Mio. €) infolge insbesondere eines Rückgangs im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics.

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

Auf der Passivseite betrafen die maßgeblichen Veränderungen im Berichtsjahr das Eigenkapital sowie die Finanzschulden. Das Eigenkapital stieg im Wesentlichen ergebnisbedingt um 7,5% beziehungsweise 911 Mio. € auf 13.066 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 12.155 Mio. €). Entsprechend erhöhte sich auch die Eigenkapitalquote weiter auf 27,6%. Die langfristigen Finanzschulden stiegen per 31. Dezember 2009 um 5% beziehungsweise 647 Mio. €. Gegenläufig reduzierten sich die kurzfristigen Finanzschulden um 36% beziehungsweise 990 Mio. €. Insgesamt waren die Finanzschulden rückläufig.

☞ Siehe Seite 154 ff.

☞ Siehe Seite 94 f.

☞ Siehe Seite 95

Das kurzfristige Fremdkapital ist per 31. Dezember 2009 im Vergleich zum Vorjahresende deutlich um 15,5% beziehungsweise 1.999 Mio. € zurückgegangen.

In der Struktur des Fremdkapitals – einschließlich der hier ausgewiesenen Darlehen des Bundes aus der Infrastrukturfinanzierung – ist der Anteil des langfristigen Fremdkapitals an der Bilanzsumme per 31. Dezember 2009 dementsprechend angestiegen. Gegenläufig ist der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals per 31. Dezember 2009 zurückgegangen.

AUSSERBILANZIELLE FINANZIERUNGSMITTEL UND NICHT BILANZIERTES VERMÖGEN

Neben dem in der Konzernbilanz ausgewiesenen Vermögen nutzt der DB-Konzern auch außerbilanzielle Finanzierungsmittel und nicht bilanzierungsfähige Vermögenswerte.

Bei den außerbilanziellen Finanzierungsmitteln handelt es sich ausschließlich um geleaste, gepachtete oder gemietete Güter (Operate Leases), für die im Rahmen des Wertmanagements ein finanzwirtschaftlicher Barwert ermittelt wird [↻](#). Bei der betrieblichen Altersversorgung für Arbeitnehmer werden bei den jeweiligen Versorgungsordnungen die Verpflichtungen mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt und saldiert. Informationen hierzu finden Sie im Anhang [↻](#). Insgesamt haben außerbilanzielle Finanzierungsmittel eine untergeordnete Bedeutung für die Vermögenslage des DB-Konzerns.

[↻](#) Siehe Seite 79

[↻](#) Siehe Seite 178 f.

INANSPRUCHNAHME BILANZIELLER WAHLRECHTE

Bezüglich der Inanspruchnahme bilanzieller Wahlrechte verweisen wir auf den Anhang [↻](#).

[↻](#) Siehe Seite 154 ff.

Strategie

- ◆ STRATEGISCHE LANGFRISTPRÄMISSEN INTAKT
- ◆ STRATEGISCHE ZIELSETZUNG DES DB-KONZERNS WEITER GÜLTIG
- ◆ KURZ- BIS MITTELFRISTIGES KONSEQUENTES GEGENSTEUERN DURCH REACT SCHAFFT GRUNDLAGE FÜR PROFITABLES WACHSTUM

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. Unsere Strategie hat sich jedoch auch in der Krise als vergleichsweise solide erwiesen.

Basis unserer strategischen Arbeit ist der Strategische Management Prozess (SMP), der eng mit der Mittelfristplanung verknüpft ist. Wir stellen dabei jährlich unsere strategischen Leitlinien, Ziele und Programme auf den Prüfstand und gleichen die wesentlichen planerischen Prämissen mit langfristigen Trends, konjunkturellen, gesellschaftlichen sowie markt- und wettbewerbsbezogenen Entwicklungen ab.

Unsere aktuellen Analysen zeigen, dass die langfristigen Megatrends in unseren Märkten Globalisierung, Klimawandel und Ressourcenverknappung sowie Deregulierung als Grundlage unserer Strategie 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 unsere Märkte. 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 uns 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 unser Ziel, Schienenverkehrsnetzwerke in Europa maßgeblich mitzugestalten sowie unsere zentrale Position im Herzen Europas zu nutzen und weiter auszubauen.

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

Wir haben uns 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 Positionierungen erreicht. Vor dem Hintergrund unserer Einschätzungen zu den Megatrends behält dieses Ziel für den DB-Konzern in vollem Umfang Gültigkeit.

Unsere strategischen Leitlinien zur Zielerreichung sind Optimierung, Erweiterung und Integration. Das heißt für uns Optimierung des bestehenden Geschäfts, Erweiterung der Verkehrsnetzwerke und Realisierung von Synergien durch Integration. Auf diesem Weg wollen wir unsere Leistung kontinuierlich steigern, um damit unsere schon heute sehr guten Marktpositionierungen 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 unser langfristiges Ziel nur dann konsequent weiterzuverfolgen und erreichbar sein, wenn wir kurz- bis mittelfristig durch Konsolidierung des bestehenden Geschäfts die Voraussetzungen für nachhaltiges Wachstum schaffen. Zur Erreichung dieses Ziels haben wir unsere Optimierungsaktivitäten übergreifend in dem Konzernprogramm reACT gebündelt.



REACT

Im Rahmen des 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 unseren 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 DER VERKEHRSNETZWERKE

Eine kontinuierliche Erweiterung unserer Verkehrsnetzwerke an sich wandelnde Kundenbedürfnisse und Rahmenbedingungen im Wettbewerb ist entscheidend, um unsere führenden Marktpositionen 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 unserer 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.

☞ Siehe Seite 121

REALISIERUNG VON SYNERGIEN DURCH INTEGRATION

Wir beabsichtigen, die einzelnen Aktivitäten im Konzernverbund noch stärker aufeinander abzustimmen, um unseren Kunden bessere Angebote unterbreiten, Cross-Selling-Möglichkeiten nutzen und Einspar-effekte 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 Einspar-effekte.

Ein ganz wesentlicher strategischer Aspekt der zukunftsgerechten Aufstellung unserer Verkehrsnetzwerke wird die Einstellung auf die ökologischen Herausforderungen darstellen. Wir haben uns 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.

☞ Siehe Seite 113 f.

INTEGRIERTE MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND UND POSITIONIERUNG IN EUROPA

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

Darüber hinaus ist es unser Ziel, 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.

Unser starkes deutsches Verkehrsnetzwerk wollen wir durch Allianzen und Kooperationen erweitern und unsere internationale Position stärken.

Die Vertriebsaktivitäten im Personenverkehr sind in einem Servicecenter gebündelt. Dabei steht für uns 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 personenbezogenen 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 unser Ziel, ein wettbewerbsstarkes Angebot von schnellen, stark frequentierten Verbindungen zwischen deutschen Ballungsräumen und ins europäische Ausland zu gewährleisten. Wir setzen dabei auf die klassischen Systemvorteile der Bahn: zügiges und entspanntes Reisen, komfortabel von Innenstadt zu Innenstadt bei einem hohen Anteil nutzbarer Zeit.

Mit Priorität verfolgen wir weitere Verbesserungen unserer Qualitäts-, Service- und Preiskonzepte wie auch unserer Kundenbindungsinstrumente, um den intermodalen Marktanteil auszubauen und die durchschnittliche Auslastung unserer 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 unsere 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, unsere starke Marktstellung in Deutschland langfristig aufrechtzuerhalten. Dies erfordert kontinuierliche Produktivitäts-, Qualitäts- und Leistungssteigerungen, die unter anderem mit dem reACT-Programm umgesetzt werden. Ein weiterer Hebel ist die Stärkung der unternehmerischen Verantwortung vor Ort sowie die Erhöhung der lokalen Flexibilität.

Gleichzeitig richten wir unseren 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 unsere 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 haben wir uns 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 unseres Kerngeschäfts,
- die Weiterentwicklung unserer 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 unser 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 unsere 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 DB 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 Werkelandschaft 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 Eisenbahnverkehrsunternehmen 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, unsere Bahnhöfe, Strecken und Anlagen zu modernisieren und unsere 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

Unsere 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 langfristig tragfähige, moderne Infrastrukturpartnerschaft abgeschlossen .

 Siehe Seite 50

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 unser kunden- und bedarfsorientierter 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, 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

- ◆ NACHHALTIGKEIT IM DB-KONZERN WEITER GESTÄRKT
- ◆ BESTER NACHHALTIGKEITSBERICHT 2009 IN DER BRANCHE
TRANSPORT/LOGISTIK/TOURISMUS

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. Unser 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 unserem Personalmanagement gestalten wir attraktive und familienfreundliche Arbeitsplätze, fördern die Vielfalt der Belegschaft und stellen die Weichen, damit wir trotz demografischen Wandels immer hervorragend motivierte und qualifizierte Mitarbeiter haben. Mit unserem Nachhaltigkeitsmanagement bekennen wir uns zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens in allen wesentlichen Themen der Nachhaltigkeit.

Wir schaffen damit heute bereits die Grundlagen, um auch in Zukunft erfolgreich im Markt bestehen und Arbeitsplätze sichern zu können. Und wir übernehmen Verantwortung für die Gesellschaft, in der wir – das heißt unsere Mitarbeiter, unsere Kunden und unsere Geschäftspartner – auch morgen leben wollen.

Auch im Rahmen unserer Internationalisierung nehmen wir diese Verantwortung aktiv wahr. Auf der Grundlage der Konzerngrundsätze Ethik (Verhaltenskodex), mit denen die grundlegenden ethischen Werte und Bekenntnisse des DB-Konzerns definiert wurden, beteiligen wir uns seit Anfang des Jahres 2009 am »UN Global Compact«, einer freiwilligen Wirtschaftsinitiative der Vereinten Nationen mit dem Ziel, die Globalisierung sozialer und ökologischer zu gestalten.

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit dokumentieren wir in unserem Nachhaltigkeitsbericht , der zuletzt im Jahr 2009 erschienen ist. Er fasst in ganzheitlicher Betrachtung Umwelt- sowie Personal- und Sozialthemen zusammen und stellt umfassend dar, welche Beiträge zu einer nachhaltigen Gesellschaft der DB-Konzern als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leistet. Im Ranking der Nachhaltigkeitsberichte 2009 der 150 größten deutschen Unternehmen hat der DB-Konzern den fünften Platz erreicht und konnte damit seine Platzierung trotz verschärfter Kriterien weiter verbessern (2007: Platz 12). Dabei haben wir erneut den besten Bericht in der Branche »Transport/Logistik/Tourismus« vorgelegt. Das Ranking wird alle zwei Jahre durch das Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW) und die Unternehmensinitiative future e.V. unter der Schirmherrschaft des Rates für Nachhaltige Entwicklung und des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales durchgeführt.

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

MITARBEITER

Auf dem Weg zum weltweit führenden Mobilitäts- und Logistikdienstleister nehmen die Mitarbeiter und Führungskräfte des DB-Konzerns eine Schlüsselrolle ein. Ein leistungsfähiges Personalmanagement stärkt sie bei der Erfüllung ihrer Aufgaben und setzt zugleich die richtigen strategischen Schwerpunkte für die Zukunft. Im Arbeitgeberranking »Top-Arbeitgeber 2009« in Deutschland belegte der DB-Konzern mit Verbesserungen in drei Einzelkategorien Platz 19 unter insgesamt mehr als 100 Firmen. Bewertet wurden dabei unter anderem Jobsicherheit, Vergütung, Work-Life-Balance, Entwicklungsmöglichkeiten, Unternehmenskultur und Unternehmensimage.

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern IN VZP PER 31.12.	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
DB Bahn Fernverkehr	15.043	14.603	+440	+3,0
DB Bahn Regio	25.004	25.084	-80	-0,3
DB Bahn Stadtverkehr	12.636	12.259	+377	+3,1
DB Schenker Rail	34.145	29.242	+4.903	+16,8
DB Schenker Logistics	57.134	62.074	-4.940	-8,0
DB Dienstleistungen	24.460	24.911	-451	-1,8
DB Netze Fahrweg	40.354	40.974	-620	-1,5
DB Netze Personenbahnhöfe	4.601	4.509	+92	+2,0
DB Netze Energie	1.574	1.556	+18	+1,2
Sonstige	24.431	25.030	-599	-2,4
DB-Konzern	239.382	240.242	-860	-0,4
- Effekte aus wesentlichen Akquisitionen	5.979	0	+5.979	-
DB-Konzern - vergleichbar	233.403	240.242	-6.839	-2,8

MITARBEITER VZP IN TAUSEND

2009	239,4
2008	240,2
2007	237,1

Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des DB-Konzerns auf Basis von Vollzeitpersonen (VZP) berechnet, um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet. Per 31. Dezember 2009 ist die Zahl der Mitarbeiter gegenüber dem Vorjahresende leicht zurückgegangen. Dies resultierte insbesondere aus einer konjunkturbedingt geringeren Geschäftstätigkeit in den Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail. Gegenläufig stieg in den Geschäftsfeldern im Personenverkehr die Zahl der Mitarbeiter leicht an.

Infolge der konjunkturellen Entwicklung und der daraus resultierenden signifikant geringeren Transportvolumina im Schienengüterverkehr und im Bereich Spedition und Logistik war im Berichtsjahr die Einführung von Kurzarbeit erforderlich. Insgesamt waren im Berichtsjahr 13.107 Mitarbeiter in unterschiedlichem Umfang in Kurzarbeit. Im Durchschnitt befanden sich im Berichtsjahr seit März 2009 rund 3.500 Mitarbeiter pro Monat mit sinkender Anzahl in Kurzarbeit. Der überwiegende Anteil entfiel auf Mitarbeiter im Geschäftsfeld DB Schenker Rail. Daraus resultierten keine Auswirkungen auf die dargestellten Mitarbeiterzahlen.

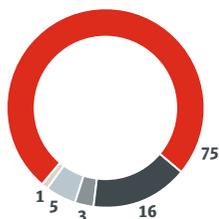
Aus der per 31. Dezember 2009 erstmalig mit einbezogenen DB Schenker Rail Polska resultierte ein Effekt in Höhe von 5.979 Mitarbeitern. Auf vergleichbarer Basis lag die Zahl der Mitarbeiter per 31. Dezember 2009 daher noch etwas deutlicher unterhalb des Niveaus des Vorjahresendes.

Der Anteil der Mitarbeiter außerhalb Deutschlands ist leicht angestiegen und liegt nun bei 25% (im Vorjahr: 24%).

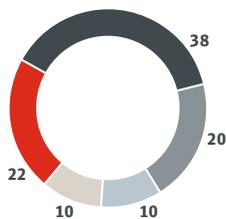


MITARBEITERSTRUKTUR (PER 31.12.2009)

NACH REGIONEN IN %



NACH BEREICHEN IN %



Nach Geschäftsfeldern IN %	2009	2008
DB Bahn Fernverkehr	6,3	6,1
DB Bahn Regio	10,4	10,4
DB Bahn Stadtverkehr	5,3	5,1
DB Schenker Rail	14,3	12,2
DB Schenker Logistics	23,9	25,8
DB Dienstleistungen	10,2	10,4
DB Netze Fahrweg	16,9	17,1
DB Netze Personenbahnhöfe	1,9	1,9
DB Netze Energie	0,7	0,6
Sonstige	10,1	10,4

PERSONALSTRATEGIE UNTERSTÜTZT UNTERNEHMENSSTRATEGIE

Im Mittelpunkt der Personalstrategie stehen leistungsstarke sowie engagierte Mitarbeiter und Führungskräfte in ausreichender Zahl, die dem DB-Konzern verbunden sind und seinen nachhaltigen Erfolg sichern. Im Einklang mit der Unternehmensstrategie und unter Berücksichtigung der Entwicklung in den Geschäftsfeldern verfolgen wir drei strategische Schwerpunkte:

- Personalressourcen mobilisieren
- Leistungsfähigkeit und -bereitschaft sichern
- Arbeits- und Unternehmenskultur weiterentwickeln

Personalressourcen mobilisieren

Nachwuchssicherung und Personalentwicklung

Der DB-Konzern ist nicht nur einer der größten Arbeitgeber, sondern auch einer der größten Ausbilder in Deutschland. Ausbildung und duales Studium sind das Fundament unserer Nachwuchssicherung, über die mehr als 90% der Fachkräfte rekrutiert werden. Auf die sinkenden Schülerzahlen in Deutschland haben wir mit dem Aufbau von inzwischen 269 Schulkooperationen reagiert, in denen die Berufsorientierung von Schülern gefördert wird und das Unternehmen sich frühzeitig als attraktiver Arbeitgeber positioniert. Mit dem Praktikantenprogramm »Chance plus« geben wir außerdem Jugendlichen, die nur bedingt ausbildungsfähig sind, die Möglichkeit zum Einstieg ins Berufsleben. Mit 2.700 Auszubildenden, 170 dual Studierenden und 400 »Chance plus«-Praktikanten konnte die Nachwuchssicherung im Berichtsjahr trotz Wirtschaftskrise fast Vorjahresniveau erreichen.

Die enge Zusammenarbeit mit ausgewählten Universitäten und Fachhochschulen im Rahmen des DB-Hochschulpatenprogramms sichert darüber hinaus die Gewinnung von akademischem Nachwuchs. Für den Managementnachwuchs haben wir auch im Berichtsjahr die Traineeprogramme TRAIN und speziell für Ingenieure TRAIN Tec angeboten.

Aber es geht nicht nur darum, neue Mitarbeiter zu gewinnen, sondern ihnen auch eine gute berufliche Perspektive im DB-Konzern zu bieten. Exzellente Personalentwicklung bleibt deshalb eine vordringliche Aufgabe. Unsere drei internen Bildungspartner DB Akademie für Führungskräfte, DB Training für Mitarbeiter und die virtuelle Akademie für internationale Mobilität (AiM), die Studiengänge und IHK-Lehrgänge anbietet, stellen mit vielfältigen Angeboten Entwicklungsmöglichkeiten für alle Mitarbeiter im Unternehmen zur Verfügung.

Wichtiges Ziel des DB-Konzerns ist es, die Nachfolge in Schlüsselfunktionen bis zum Jahr 2014 abzusichern. Dafür setzen wir auf die unternehmensinterne Entwicklung von Fach- und Führungskräften. Interne Personalentwicklung hat im DB-Konzern höchste Priorität. Wir entwickeln unsere Talente und besetzen rund 90% der Fach- und Führungspositionen intern. Zukünftig sollen Mitarbeiter noch systematischer durch Fach-, Projekt- und Führungskarrieren gefördert werden.

Internationalisierung personalseitig gestalten

Als weltweit führendes Mobilitäts- und Logistikunternehmen ist der DB-Konzern in über 130 Ländern aktiv. Jeder vierte unserer Mitarbeiter arbeitet inzwischen außerhalb Deutschlands. In Zukunft wird der Personalbedarf für internationale Einsätze steigen und die Entsendung von Mitarbeitern und Führungskräften ins Ausland zunehmen. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, haben wir das strategische Programm »Internationale Personalentwicklung« ins Leben gerufen, das zum Ziel hat, Mitarbeiter aus ausländischen Tochtergesellschaften systematisch in die Gesamtpersonalentwicklung des Konzerns zu integrieren und Beschäftigte aus Deutschland auf ihre Aufgaben im Ausland vorzubereiten.

Leistungsfähigkeit und -bereitschaft sichern

Beschäftigungsbedingungen

Wesentliche Ziele unserer Tarifpolitik bestehen darin, die Beschäftigungsbedingungen im DB-Konzern krisenfest zu gestalten und gleichzeitig attraktive Leistungen zu schaffen, um langfristig qualifizierte Mitarbeiter und Führungskräfte gewinnen und halten zu können. Mit dem Beschäftigungsbündnis in Deutschland sichern Management und Arbeitnehmervertreter gemeinsam den Erhalt von Arbeitsplätzen und die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns. Dies hat sich insbesondere im Krisenjahr 2009 bewährt.

Am 31. Januar 2009 haben wir mit allen drei Bahngewerkschaften einen Tarifvertrag abgeschlossen. Das Ergebnis der Tarifrunde 2009 sieht deutliche Verbesserungen bei Arbeitszeiten und Einkommen der Beschäftigten vor. Da vor allem Ausschreibungen im Regionalverkehr stark am Preis und damit an den Personalkosten orientiert sind, braucht der DB-Konzern langfristig wirkende Regelungen zur Sicherung seiner Wettbewerbsfähigkeit. Deshalb unterstützen wir die von den Bahngewerkschaften angestrebten Lösungen für einheitliche Tarif- und Sozialstandards.

Wir brauchen attraktive Beschäftigungsbedingungen, die Vertrauen bilden und Zukunftsperspektiven bieten, aber auch die Planungssicherheit und die Krisen- und Reaktionsfähigkeit des Unternehmens erhöhen. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist der integrierte Konzern als Verbund von Netz und Betrieb. Im Konzernverbund können nicht nur vielfältige Entwicklungsperspektiven angeboten, sondern auch die Folgen von Personalanpassungen für die betroffenen Beschäftigten gemildert werden, weil das erprobte Instrument des konzernweiten Arbeitsmarkts zur Verfügung steht.

Eckpunktevereinbarung zum Arbeitnehmerdatenschutz

Gemeinsam mit dem Konzernbetriebsrat haben wir uns im November 2009 auf Eckpunkte zu einem neuen Arbeitnehmerdatenschutz geeinigt. Hierbei finden Aspekte wie Transparenz, Vertraulichkeit, Prozesssicherheit und das vertrauensvolle Zusammenwirken mit den Interessenvertretungen in hohem Maße Berücksichtigung. Zudem wird der zentrale Datenschutz stark ausgebaut und zusätzlich um dezentrale Datenschutzverantwortliche ergänzt. Diese Mitarbeiter sollen die Einhaltung der Datenschutzbestimmungen in den Geschäftsfeldern und Tochtergesellschaften sicherstellen.

Beschäftigungsfähigkeit im demografischen Wandel

Die Auswirkungen des demografischen Wandels machen sich bereits heute für uns bemerkbar. Der Altersdurchschnitt liegt bereits heute bei über 45 Jahren und wird weiter ansteigen. Zugleich wird uns der steigende Fachkräftemangel in den nächsten Jahren vor große Herausforderungen stellen. Diese Entwicklung, aber auch die zunehmende Flexibilisierung der Erwerbsbiografien stellen an die Nachwuchsgewinnung, den Erhalt von Beschäftigungsfähigkeit sowie an die Gesundheitsförderung und das Qualifizierungsmanagement neue Anforderungen. Mit einer langfristig wirkenden Gesundheitspolitik und dem Engagement für lebenslanges Lernen rüsten wir uns für den demografischen Wandel und bieten unseren Mitarbeitern Perspektiven für die Zukunft.

Arbeits- und Unternehmenskultur weiterentwickeln

Führungskräfte und Mitarbeiter gestalten im DB-Konzern gemeinsam eine nachhaltige, erfolgs- und werteorientierte Arbeits- und Unternehmenskultur. Ein wesentlicher Bestandteil der Förderung von Offenheit und Wertschätzung, von Dialog und Vertrauen war die diesjährige Dialogoffensive mit bundesweit 16 Veranstaltungen und rund 5.400 Führungskräften und betrieblichen Interessenvertretern.

Betriebliche Mitarbeiterdialoge

Mitarbeiterdialoge sind eine wichtige Maßnahme zur Verbesserung des Informationsflusses an die Mitarbeiter, aber auch ein Instrument zur Stärkung des offenen Austauschs und der aktiven Auseinandersetzung der Mitarbeiter mit ihren Führungskräften. Dabei sollen kritische Anregungen, Vorschläge und innovative Ideen von den direkten Führungskräften aufgenommen und Lösungsvorschläge erarbeitet werden. Die Führungskräfte werden dabei durch speziell entwickelte onlinebasierte Moderationsmaterialien unterstützt.

Diversity

Mit dem Bekenntnis zu Heterogenität und zielgruppenspezifischen Programmen will der DB-Konzern den Herausforderungen der demografischen Entwicklung begegnen und die internationale Ausrichtung unterstützen. In den Konzerngrundsätzen sind die Standards und die Erwartungen an das tägliche Handeln aller Mitarbeiter und Führungskräfte im DB-Konzern verbindlich festgeschrieben. Die Verantwortung gegenüber der Gesellschaft und den Kollegen, gegenüber Wettbewerbern und Geschäftspartnern sowie gegenüber dem Eigentümer ist dabei oberstes Gebot.

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 unsere Klimaschutzaktivitäten 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. Unsere Kunden verlassen sich außer auf technische Sicherheit, Leistung und Service auf diesen Faktor. Wir arbeiten daran, dass die Umweltfreundlichkeit unserer 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 Schadstoffnorm 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 für Partikel und Stickoxide zugrunde zu legen.

Wir sehen uns 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 haben wir uns 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.

UMWELTOFFENSIVE DB ECO PROGRAM GESTARTET

Die Ansprüche und Erwartungen an die Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit von Unternehmen steigen weiter an. Um ihre Umweltfreundlichkeit weiter auszubauen, haben wir im Berichtsjahr eine Umweltoffensive gestartet. Das DB Eco Program  bündelt die bisherigen Umweltschutzaktivitäten und ergänzt sie durch innovative Ansätze.

 www.deutschebahn.com/umwelt

 www.dbecoprogram.com

CO₂-freie Reisen und Transporte mit Umwelt-Plus und Eco Plus

Seit Anfang des Berichtsjahres können große Firmenkunden im Schienenpersonenverkehr mit dem Umwelt-Plus- und Kunden des Schienengüterverkehrs mit dem Eco-Plus-Programm auf Basis regenerativer Energien CO₂-frei fahren beziehungsweise Güter transportieren lassen. Der DB-Konzern speist für die hierfür jeweils verbrauchte Energiemenge regenerativen Strom aus deutschen Energiequellen zusätzlich ins Bahnstromnetz ein und ersetzt im gleichen Umfang den herkömmlichen Bahnstrommix. Nach diesem Prinzip wird auch der gesamte Strombedarf der S-Bahn Hamburg ab Anfang des Jahres 2010 aus regenerativ erzeugtem Strom gedeckt. Die Herkunft des aus deutschen Bestandskraftwerken bezogenen Stroms sowie die physische Einspeisung in das Bahnstromnetz werden vom TÜV SÜD zertifiziert. Durch den Bezug der Strommengen lösen wir als größter Stromabnehmer Deutschlands Anreize

zum Ausbau der erneuerbaren Energien aus. Um einen zusätzlichen Umweltnutzen zu generieren, wollen wir mit 10% der Mehreinnahmen aus dem CO₂-freien Angebot die Errichtung neuer Anlagen zur Erzeugung von erneuerbarem Strom fördern.

Umweltbilanz für Geschäfts- und Privatkunden

Für Firmenkunden des Personenverkehrs erstellen wir kostenlos eine Umweltbilanz ihrer Geschäftsreisen. Im Berichtsjahr wurden über 1.000 Umweltbilanzen gefertigt. Neu ist, dass die Berechnungen jetzt automatisiert durchgeführt werden können. Firmenkunden sehen auf einen Blick, wie sie die CO₂-Bilanz ihres Unternehmens verbessert haben, und können die Dokumentation für ihre eigene Berichterstattung nutzen.

Green Logistics Networks

Unter dem Dach »Green Logistics Networks« bietet DB Schenker seinen Kunden eine CO₂-optimierte Transportkette an. Vom Güterzug über den LKW bis hin zur Luft- und Seefracht vernetzen wir dafür alle Verkehrsmittel sowohl nach wirtschaftlichen als auch nach ökologischen Aspekten. Ein intelligenter Modal Split verknüpft beispielsweise die Flexibilität der Straßentransporte mit dem kosten- und energieeffizienten Schienenverkehr. So gelingt es, den Anteil von emissionsarmen Verkehrsmitteln in der Transportkette zu erhöhen und den CO₂-Ausstoß sowohl beim Kunden als auch bei DB Schenker zu reduzieren.

Berechnung der Umweltbilanz im Güterverkehr

Güterverkehrskunden können mit der Internetanwendung EcoTransIT  (Ecological Transport Information Tool) schnell und übersichtlich ausrechnen, mit welchem Transportmittel ihre Güter umweltverträglich von A nach B gelangen. EcoTransIT vergleicht die Umweltauswirkungen von Transporten auf Schiene, Straße, zu Wasser und in der Luft sowie die des Kombinierten Verkehrs. Mit dem Umweltrechner sollen zukünftig auch Gütertransporte in der ganzen Welt bilanziert werden können.

 www.ecotransit.org

KONZERNWEITES KLIMASCHUTZPROGRAMM VORANGEBRACHT

Bis zum Jahr 2020 sollen die konzernweiten spezifischen, also auf die Verkehrsleistung bezogenen CO₂-Emissionen um 20% im Vergleich zum Jahr 2006 sinken. Nach derzeitigem Datenstand sind die weltweiten spezifischen CO₂-Emissionen des DB-Konzerns zwischen den Jahren 2006 und 2009 insgesamt um rund 2% gesunken. Stellhebel zur Emissionsminderung sind der Einsatz moderner Fahrzeuge mit erhöhter Energieeffizienz, die Optimierung der Auslastung und Verbesserungen im Betriebsablauf. Unsere Mitarbeiter leisten ihren Beitrag, indem sie energiesparend fahren. Wir unterstützen unsere Lokführer, Bus- und LKW-Fahrer dabei durch entsprechende Schulungsmaßnahmen. Im Schienenverkehr können die CO₂-Emissionen durch den verstärkten Einsatz regenerativer Energien weiter gesenkt werden. Im Berichtsjahr stieg deren Anteil im Bahnstrommix auf 18,5%. Bis zum Jahr 2020 wollen wir den Anteil regenerativer Energien im Bahnstrommix auf 30% erhöhen.

ENERGIEVERBRAUCH UND CO₂-EMISSIONEN IM SCHIENENVERKEHR WEITER REDUZIERT

Ausgewählte Kennzahlen - Schienenverkehr	2009	2008	Veränderung	
			ABSOLUT	PROZENTUAL
Spezifischer Primärenergieverbrauch Schienenpersonenverkehr in MJ/Pkm	1,07	1,09	-0,02	-1,8
Spezifischer Primärenergieverbrauch Schienengüterverkehr in MJ/tkm	0,40	0,41	-0,01	-2,4
Spezifische Kohlendioxidemissionen Schienenpersonenverkehr in g/Pkm	60,6	62,4	-1,8	-2,9
Spezifische Kohlendioxidemissionen Schienengüterverkehr in g/tkm	22,6	23,3	-0,7	-3,0
Emissionen von Rußpartikeln der Dieselfahrzeuge im Schienenverkehr in t	199	246	-47	-19,1
Stickoxidemissionen der Dieselfahrzeuge im Schienenverkehr in t	11.357	12.979	-1.622	-12,5

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

Seit dem Jahr 1990 haben wir unsere spezifischen CO₂-Emissionen im Schienenverkehr um mehr als 40% reduziert. Im Berichtsjahr konnten wir im Vergleich zum Vorjahr den spezifischen CO₂-Ausstoß sowohl im Schienenpersonen- als auch im Schienengüterverkehr weiter senken.

Der Ausstoß des Treibhausgases CO₂ konnte um 2,9% auf 61 g je Pkm im Schienenpersonenverkehr gesenkt werden. Der Wert reduzierte sich dabei um 3% im Fernverkehr und um 2,9% im Nahverkehr. Im Schienengüterverkehr verbesserte sich der Wert um 3% auf 22,6 g CO₂ je tkm. Dies sind weitere Beiträge zum Klimaschutz im Schienenverkehr, der damit seinen Umweltvorsprung weiter ausgebaut hat.

Die absoluten Emissionen der Rußpartikel und Stickoxide sind im Schienenverkehr im Berichtsjahr stärker als in den Jahren zuvor gesunken. Hauptgrund ist der Rückgang der Verkehre im Schienengüterverkehr infolge der Wirtschaftskrise.

Daten für DB Schenker Logistics sind in der zweiten Jahreshälfte 2010 verfügbar .

 www.deutschebahn.com/nachhaltigkeitskennzahlen

SCHIENENVERKEHRSLÄRM WEITER REDUZIERT

Wir wollen den Schienenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Jahr 2000 halbieren. Ein wichtiger Baustein ist dabei das im Jahr 1999 gestartete Lärmsanierungsprogramm des Bundes, das wir erfolgreich umsetzen. In den ersten zehn Jahren wurden mit rund 795 km 23% der insgesamt 3.400 Streckenkilometer, die im Lärmsanierungsprogramm enthalten sind, saniert. Hierbei haben wir Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 279 km erstellt und fast 40.500 Wohnungen mit Schallschutzfenstern oder anderen Maßnahmen zum Lärmschutz, wie beispielsweise gedämmten Dächern, ausgestattet. Im Berichtsjahr haben wir 53 km Schallschutzwände an bestehenden Strecken errichtet und in 3.000 Wohnungen Maßnahmen zur Lärminderung durchgeführt.

DB Schenker Rail erhöhte die Zahl der mit Verbundstoffbremssohlen, der sogenannten Flüsterbremse, ausgestatteten Güterwagen um rund 800 auf über 5.200. Diese Technologie halbiert das subjektive Lärmempfinden hinsichtlich vorbeifahrender Züge.

Im Berichtsjahr wurde das Forschungsprojekt »Leiser Zug auf realem Gleis« (LZarG) fortgesetzt. Industrie, Hochschulen und Betreiber arbeiten dabei gemeinsam unter unserer Federführung an der Entwicklung und Erprobung neuer Technologien. Im Mittelpunkt stehen dabei die Wechselwirkungen zwischen Rad und Schiene. Ziel ist es, bis zum Jahr 2011 die Entwicklung der Komponenten und Systeme abzuschließen. Das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie (BMWi) geförderte Programm ist im Januar 2008 gestartet und läuft über drei Jahre bis zum Jahr 2010. Kumuliert sollen die Techniken zusätzlich zur Flüsterbremse die Vorbeifahrgeräusche um weitere rund 5 dB(A) mindern.

Aus dem Konjunkturprogramm II des Bundes werden insgesamt 100 Mio. € in Pilotprojekte zur Erprobung innovativer Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen an der Infrastruktur fließen. Dadurch können innovative Verfahren und Technologien der Infrastruktur auf ihre Wirkung überprüft und in konkreten lärmbelasteten Regionen eingesetzt werden. Die elf auf den Weg gebrachten Technologien müssen ihre Tauglichkeit für die Lärminderung noch unter Beweis stellen. Bei erfolgreicher Erprobung können sie das herkömmliche Maßnahmenpektrum zur Lärminderung ergänzen.

GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

»Zukunft bewegen« ist für uns nicht nur der Leitgedanke für die wirtschaftliche Entwicklung des Unternehmens, sondern auch für die gesellschaftliche Verantwortung, die der 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 uns besonders am Herzen. Bildung und Sport sind dabei die Themenfelder, auf die sich unsere Aktivitäten 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 wir uns aktiv einbringen. Seit dem Jahr 1996 engagieren wir uns 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 ein einwöchiges Feriencamp für bisher rund 250 Kinder und Jugendliche aus Kinderheimen durch.

Die Sportförderung genießt bei uns 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 unser neues Engagement 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.

Unser Engagement 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 Gemeinschaftssinn, 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 uns ein wichtiges Anliegen. Nachhaltiges Engagement bedeutet für das Unternehmen eine Investition in die Jugend.

Technik und Einkauf

↪ Siehe Seite 51

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

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

Im Berichtsjahr wurden einige wesentliche Projekte vorangetrieben:

- **Längere Güterzüge:** Im Berichtsjahr wurden die Erkenntnisse der Projektarbeit »GZ1000« zusammengefasst. Die Untersuchungen im Rahmen des Projekts haben Erkenntnisse über den Anpassungsbedarf beim Einsatz längerer Güterzüge geliefert. Als mögliches künftiges Betriebskonzept wird die Zusammenfassung und Flügelung von Güterzügen präferiert.
- **Zulassung der BR 185.2 in Österreich:** Die für grenzüberschreitenden Verkehr ausgerüstete Lokomotive der BR 185.2 wurde im Berichtsjahr in Österreich zugelassen, nachdem sie bereits seit dem Vorjahr in Dänemark und Schweden im Einsatz ist. Entscheidend für die jetzt zügig erteilte Zulassung waren die Regelungen zur gegenseitigen Anerkennung von Fahrzeugzulassungen, die Ende des Vorjahres von mehreren europäischen Ländern vereinbart worden waren.
- **Schienendämpfer Mittelrheintal:** Ein Gleisabschnitt zwischen Bingen und Gau Algesheim wurde als Testabschnitt für die kurzfristig einsetzbare Schallminderungsmaßnahme »Schienendämpfer« geplant. Aufgrund der hohen Schallminderungswirkung auf der Teststrecke kann die Lärmentwicklung speziell bei Ortsdurchfahrten niedriger gehalten werden. Insgesamt wurden im Berichtsjahr bereits 17 Gleiskilometer mit Schienendämpfern ausgerüstet.

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.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Der DB-Konzern betreibt als Dienstleistungsunternehmen keine eigene Forschung und Entwicklung im engeren Sinne. Aufgrund unserer technischen Kompetenz und der breiten Betreibererfahrung initiieren wir jedoch anwenderorientierte Entwicklungen und unterstützen die Industrie unter anderem durch breit angelegte Testbetriebe.

EINKAUF

Der DB-Konzern verfolgt eine konzernweit einheitliche Beschaffungspolitik und verbessert damit seine Wettbewerbsfähigkeit. Die Konzernfunktion »Beschaffung« 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. Im Berichtsjahr fokussierten die entsprechenden Programme zunächst 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 unserer 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 unseren Investitionsschwerpunkten haben wir auch im Berichtsjahr große Vergaben im Infrastrukturbereich und zur weiteren Modernisierung unseres Fahrzeugparks durchgeführt.

Zu den großen Vergaben gehörten im Berichtsjahr:

- neun weitere Tunnel für die rund 500 km lange Aus- und Neubaustrecke Nürnberg - Erfurt - Leipzig/Halle (Gesamtwert: 582 Mio. €),
- die vier größten Erdbaulose auf dem Streckenabschnitt zwischen Erfurt und Leipzig/Halle (Gesamtwert: 136 Mio. €),
- Rohbauarbeiten für die Erstellung eines circa 4,2 km langen neuen Tunnels auf der Strecke zwischen Koblenz und Ehrang (Gesamtwert: rund 80 Mio. €),
- Bauaufträge innerhalb des Großprojekts Flughafen Berlin-Brandenburg International (BBI) für die Ostanbindung des Flughafenbahnhofs (Gesamtwert: rund 35 Mio. €),
- das Vergabeverfahren von Triebzügen für die S-Bahn Stuttgart (Gesamtwert: 452 Mio. €),
- der Abruf weiterer Fahrzeuge, basierend auf dem Rahmenvertrag ET-Plattform Talent 2 (BR 442) (Triebzüge für das E-Netz Franken, Triebzüge für das Mittelhessennetz sowie Triebzüge für Saxonia) (Gesamtwert: rund 221 Mio. €),
- der Abruf von Triebzügen für das VT-Netz Nord Schleswig-Holstein, basierend auf dem Rahmenvertrag VT-neu Lint 41 (BR 648.4) (Gesamtwert: rund 40 Mio. €), sowie
- die Beschaffung von Fahrzeuersatzteilen im Wert von 519 Mio. €.

Weitere Informationen

- ◆ **DB-KONZERN ERFOLGREICH IN KATAR**
- ◆ **ZUSÄTZLICHE BUNDESMITTEL FÜR DIE INFRASTRUKTUR IN DEN JAHREN 2009 – 2011**
- ◆ **UMSETZUNG DES INFRASTRUKTURPROJEKTS STUTTGART 21**

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.

DB-KONZERN EXKLUSIVER PARTNER BEIM AUFBAU EINES SCHIENENGEBUNDENEN VERKEHRSSYSTEMS IN KATAR

Der DB-Konzern wird exklusiver Partner der Qatar Railways Company (RAIL) beim Aufbau eines schienengebundenen Verkehrssystems im Emirat Katar. Dafür beteiligt sich DB International mit 49% an der Qatar Railways Development Company (QRDC). Die restlichen 51% hält die katarische Staatsfirma Qatari Diar.

Die neue Planungs- und Managementgesellschaft verantwortet den Aufbau einer Eisenbahnorganisation und steuert alle Planungs- und Baumaßnahmen zum Aufbau eines der modernsten Metro- und Bahnsysteme der Welt. Geplant sind ein Metrosystem für die Hauptstadt Doha sowie Fernverkehrs- und Güterstrecken. Die QRDC verantwortet ein Planungsvolumen von 700 Mio. €. Das vorgesehene Investitionsvolumen beträgt rund 17 Mrd. €. Die Zusammenarbeit schließt auch die Bereiche Ausbildung und Training mit ein.

Für uns hat die Partnerschaft in der Planungsgesellschaft auch strategische Bedeutung. Auf der arabischen Halbinsel sind für die kommenden zwei Jahrzehnte Investitionen im dreistelligen Milliardenbereich zum Auf- und Ausbau der Schieneninfrastruktur vorgesehen. Mit einem erfolgreichen Engagement in Katar haben wir daher gute Perspektiven auch in anderen arabischen Staaten.

DB SCHENKER RAIL UND SNCB GRÜNDEN PRODUKTIONSGESELLSCHAFT

Die Verhandlungen zur Schaffung eines Produktions-Joint-Ventures zwischen der belgischen SNCB und DB Schenker Rail konnten im Berichtsjahr zu einem erfolgreichen Abschluss gebracht werden. Zukünftig wird das Joint Venture die produktive Durchführung von Schienengütertransporten zwischen Belgien und Deutschland für seine Muttergesellschaften aus einer Hand steuern. Vorbehaltlich der Freigabe durch das Bundeskartellamt wird die DB Schenker Rail Deutschland AG mit 49% und die SNCB mit 51% an dem Produktionsunternehmen beteiligt sein. Durch den optimierten Einsatz von Ressourcen wollen wir Qualitätsverbesserungen im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zwischen Belgien und Deutschland sowie auf dem Korridor zwischen Antwerpen und Rotterdam erreichen.

EINIGUNG MIT DEM VRR ERZIELT

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) behielt seit dem Jahr 2007 einen Teil der verkehrsvertraglich vereinbarten Zahlungen ein. Details hierzu finden Sie im Geschäftsbericht 2008 des DB-Konzerns auf der Seite 123.

Seit Juni 2008 lief eine außergerichtliche Verhandlung zwischen dem VRR und dem DB-Konzern. Dabei wurde ein gemeinsames Eckpunktepapier erarbeitet, das am 30. Juni 2009 von beiden Seiten unterzeichnet wurde. Darin wurden die offenen Punkte geklärt und eine Anpassung des bestehenden Verkehrsvertrags vereinbart. Wir haben dabei unter anderem umfangreiche Fahrzeuginvestitionen zugesagt. Zudem wurde Einigkeit über die Begleichung der ausstehenden Forderungen erzielt. Die Unterzeichnung der Änderungsvereinbarung erfolgte Ende November 2009.

Am 6. beziehungsweise 7. Januar 2010 haben die Unternehmen Abellio Rail NRW GmbH und Wersus Public Passenger Transport Ltd. mit Nachprüfungsanträgen bei der Vergabekammer Münster die vergaberechtliche Unzulässigkeit der Änderungsvereinbarung und die teilweise beziehungsweise vollständige Unwirksamkeit der Änderungsvereinbarung geltend gemacht. Mit einem Abschluss der vergaberechtlichen Nachprüfungsverfahren ist Mitte des Jahres 2010 zu rechnen.

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.

BEIHILFEBESCHWERDE VERKEHRSVERTRAG BERLIN UND BRANDENBURG

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

Die Kommission hat mit Beschluss vom 23. Oktober 2007 das förmliche Prüfverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet. Sowohl der Bund als auch die DB Regio AG haben in ihren Stellungnahmen ausgeführt, dass aus ihrer Sicht keine Beihilfe vorliegt. Mit einer Entscheidung der Europäischen Kommission wird im Laufe des ersten Halbjahres 2010 gerechnet. Die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens ist ein Verfahrensschritt und greift den Ergebnissen der Kommissionsprüfung in keiner Weise vor.

ERMITTLUNGEN GEGEN GESELLSCHAFTEN DER SPEDITIONSBRANCHE

Seit Herbst 2007 führen Kartellbehörden weltweit, unter anderem die Europäische Kommission und das US-Justizministerium, Ermittlungen gegen Unternehmen der Speditionsbranche durch. Im Berichtsjahr haben zudem auch die Kartellbehörden in Brasilien und Italien Ermittlungen eingeleitet. Gegenstand der Untersuchungen, die auch Gesellschaften des Geschäftsfelds DB Schenker Logistics umfassen, ist der Verdacht unzulässiger Wettbewerberkontakte im Bereich der Land-, See- und Luftfracht. Teilweise wurden die Untersuchungen gegen Gesellschaften des DB-Konzerns im Laufe des Berichtsjahres eingestellt. Am 9. Februar 2010 hat die EU-Kommission der DB AG sowie vier Tochtergesellschaften die Mitteilung der Beschwerdepunkte zugestellt. In den Beschwerdepunkten gibt die EU-Kommission ihre vorläufige Einschätzung einer möglichen Verletzung des EU-Kartellrechts wieder. Mit einem Abschluss der kartellbehördlichen Ermittlungen ist nicht vor Ende des Jahres 2011 zu rechnen.

Auf der Grundlage der Berichterstattung über die Kartellermittlungen hatte im Vorjahr in den USA eine Sammelklägergruppe eine Schadenersatzklage gegen mehrere Speditionsunternehmen erhoben. Die beklagten Gesellschaften des DB-Konzerns haben im Juli 2009 einen Vergleich mit der Sammelklägergruppe abgeschlossen. Gegen Zahlung von 8,75 Mio. USD und Erbringung verschiedener Kooperationsleistungen wird damit auf die Geltendmachung von Ansprüchen gegen die DB AG und ihre Tochtergesellschaften verzichtet. Die Genehmigung des Vergleichs durch das zuständige Gericht steht noch aus.

EINSCHRÄNKUNGEN IM BETRIEB BEI DER S-BAHN BERLIN

Als Konsequenz aus einem Radscheibenbruch bei einem S-Bahn-Zug am 1. Mai 2009 sind umfangreiche Untersuchungs- und Austauscharbeiten an den Viertelzügen der Baureihe 481 der Berliner S-Bahn und Entschädigungsleistungen gegenüber den Kunden und dem Besteller erforderlich geworden. Da vom Hersteller der Dauerfestigkeitsnachweis für die Radscheiben für diese Baureihe nicht zur Zufriedenheit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) erbracht werden konnte, ordnete das EBA im Juli 2009 an, dass abhängig von der Laufleistung und der jeweiligen Radsatzposition die Radscheiben in den Zügen ausgetauscht werden müssen. Zudem sind die Radscheiben je nach Radsatzposition alle 30.000 beziehungsweise alle 60.000 km mittels Wirbelstromprüfverfahren/Ultraschallverfahren auf Rissfreiheit zu überprüfen.

Von Mitte Juli 2009 an stand daher nur noch rund ein Drittel der S-Bahn-Flotte für den Betriebseinsatz zur Verfügung. Dies führte dazu, dass auf diversen Linien nur noch verkürzte Züge beziehungsweise Züge mit verlängerter Taktung eingesetzt werden konnten und zudem das Angebot auf einigen Linien teilweise vollständig eingestellt werden musste. Nachdem ab August 2009 die Fahrzeugverfügbarkeit wieder kontinuierlich zugenommen hatte, musste die S-Bahn Berlin GmbH im September 2009 wegen defekter Bremszylinder zahlreiche Viertelzüge aus dem Verkehr ziehen und sämtliche Bremszylinder dieser Züge wie auch des noch fahrenden Teils der S-Bahn-Flotte einer Sonderprüfung unterziehen. Bis zum Jahresende 2009 konnte kein vollständiger Betrieb hergestellt werden.

Zur Abmilderung der Folgen dieser Angebotseinschränkungen für unsere Kunden haben wir in einer konzernübergreifenden Kooperation Ersatzverkehre mit Bussen und deutlich verstärkt Regional-Express-Züge eingesetzt. Wir prüfen, ob und in welcher Höhe Schadenersatzansprüche gegenüber dem Hersteller der S-Bahn-Viertelzüge geltend gemacht werden können.

KEINE MITSCHULD BEI ICE-RADSATZWELLENBRUCH IM JULI 2008

Nachdem am 9. Juli 2008 ein ICE 3 bei der Ausfahrt aus dem Kölner Hauptbahnhof entgleist war, weil eine Treibradsatzwelle eines Wagens gebrochen war, wurde von der Staatsanwaltschaft die Bundesanstalt für Materialforschung (BAM) mit der Ermittlung der Ursache des Achsbruchs beauftragt. Nach dem Gutachten der BAM haben fertigungsbedingte Materialeinschlüsse in der Treibradsatzwelle zu dem unfallursächlichen Riss und damit schließlich zum Bruch der Radsatzwelle geführt. Da diese Materialeinschlüsse ihren Ursprung im Herstellungsprozess im Jahr 2000 hatten und für die Verantwortlichen des DB-Konzerns nicht erkennbar waren und da auch sonst aus der Baureihe keine vergleichbaren Vorfälle bekannt waren, wurde das Ermittlungsverfahren im Juli 2009 eingestellt.

EINSCHRÄNKUNGEN IN DER VERFÜGBARKEIT DER ICE-FLOTTE

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

An den ICE-T der Baureihe 411/415 mit Neigetechnik wurden im Oktober 2008 bei der routinemäßigen Ultraschalluntersuchung an zwei Radsatzwellen rissrelevante Befunde festgestellt. Daraufhin haben wir uns gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt dazu verpflichtet, den bogenschnellen Betrieb (Betrieb mit aktivierter Neigetechnik) mit ICE-T-Fahrzeugen der Baureihe 411/415 einzustellen und die Radsatzwellen in stark verkürzten Intervallen von 45.000 km Ultraschallprüfungen zu unterziehen. Die Prüfintervalle wurden auf 30.000 km reduziert, nachdem das Herstellerkonsortium des ICE-T keine belastbaren Erkenntnisse zum möglichen Rissfortschritt an den Radsatzwellen liefern konnte. Dies führte zu einer erheblich reduzierten Verfügbarkeit der ICE-T-Flotte.

EINIGUNG MIT INDUSTRIE ÜBER GEMEINSAME LÖSUNG FÜR ICE-ACHSEN

Im Oktober 2009 konnte mit Siemens und Bombardier eine gemeinsame Lösung zum Tausch der ICE-3-Treibradsatzwellen erzielt werden. Zunächst wird eine Neuentwicklung und Erprobung der Treibradsatzwellen in Verantwortung der Industrie umgesetzt. Die Radsatzwellen müssen anschließend durch das Eisenbahn-Bundesamt zugelassen werden. Nach erfolgter Zulassung wird zwischen uns und der Industrie gemeinsam die Umsetzung mit einem dazugehörigen Zeitplan zum Austausch erarbeitet. Insgesamt sind vom Austausch rund 1.200 Treibradsatzwellen betroffen.

Die Verhandlungen zur Klärung der vertraglichen Verantwortlichkeiten für die Einschränkungen der ICE-Fahrzeuge der BR 411/415 mit Alstom, stellvertretend für die Herstellerkonsortien, sind zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts noch nicht abgeschlossen.

Risikobericht

- ◆ **INTEGRIERTES RISIKOMANAGEMENT SICHERT TRANSPARENZ**
- ◆ **AKTIVES RISIKOMANAGEMENT**
- ◆ **RISIKOPORTFOLIO OHNE BESTANDSGEFÄHRDENDE RISIKEN**

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt unsere Geschäfts- politik sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen unseres Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt in unserem integrierten Risikomanagementsystem, das an den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt. Im Berichtsjahr wurde unter anderem die konzernweit gültige Risikorichtlinie über- arbeitet 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 inhalt- liche Weiterentwicklung der Richtlinieninhalte.

INTEGRIERTES RISIKOMANAGEMENT

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

Im Risikomanagementsystem des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichti- gung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrschein- lichen 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 Risikomanage- ment im DB-Konzern. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzern- finanzierung obliegen die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury. Durch den zentralen Abschluss ent- sprechender 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 Risiko- management« (MaRisk) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des KonTraG.

Unser Risikomanagementsystem wird durch ein unternehmensweit eingerichtetes internes Kontroll- system ergänzt, das auch die rechnungslegungsbezogenen Prozesse einschließt.

Unser internes 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 unser rechnungslegungsbezogenes internes Kontrollsystem auf grundlegende Kontrollmechanismen wie zum Beispiel systemtechnische und manuelle Abstimmungen, die Trennung und klare Definition von Funktionen und auf 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 prozessunabhängiges Instrument die Tätigkeiten der Konzernrevision im Rahmen der Sachanlagen- und Vorratsinventur, des Prüfungsausschusses beziehungsweise Aufsichtsrats und des Abschlussprüfers in Wahrnehmung seines gesetzlichen Prüfungsauftrags unsere 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 unserer in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften und unserer 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

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

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

Die Nachfrage nach unseren Mobilitäts- und insbesondere nach unseren Transport- und Logistikdienstleistungen ist auch abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Megatrends in den für uns relevanten Märkten. Gesamtwirtschaftliche Schocks wie zum Beispiel Wirtschafts- und Finanzkrisen können sich insofern negativ auf unser 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 unserer Kunden zu berücksichtigen, die sich häufig in einem globalen Wettbewerb befinden.

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

MARKTRISIKEN

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

Im Regional- und Stadtverkehr gibt es einen intensiven intramodalen Wettbewerb um langfristige Bestellerverträge. Maßgeblich für die Entwicklung in diesem Markt ist die Höhe der mittelfristig den Ländern vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel. Diese sind Grundlage für die Bestellungen von Verkehren bei Verkehrsunternehmen durch die einzelnen Länder. Absenkungen können hier Auswirkungen auf unsere Aktivitäten haben. Dem versuchen wir unter anderem durch 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 unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen, um attraktive Angebote zu wirtschaftlich sinnvollen Konditionen abgeben zu können. Zusätzliche Belastungen im Bereich der Personalaufwendungen, die nur unsere Tochtergesellschaften treffen, erschweren hier unsere Position im Wettbewerb.

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

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

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

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

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

 Siehe Konzern-Anhang Ziffer (21)

BETRIEBSRISIKEN

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

Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Schienenaktivitäten. 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 unserer 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 Sofortmelde-system bei Steuerbescheiden.

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

TECHNIKRISIKEN

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

 Siehe Konzern-Anhang Ziffer (21)

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

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

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

IT-RISIKEN

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

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

RISIKOPORTFOLIO OHNE BESTANDSGEFÄHRDENDE RISIKEN

Die Risikoschwerpunkte lagen im Berichtsjahr infolge der Finanz- und Wirtschaftskrise 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 unser 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 den DB-Konzern vorhanden.

 Siehe Seite 102

Nachtragsbericht

- ◆ **DR. RICHARD LUTZ WIRD ZUM 1. APRIL 2010 NEUER FINANZVORSTAND**
- ◆ **NEUE ZÜGE FÜR DEN REGIONALVERKEHR BERLIN-BRANDENBURG**
- ◆ **BEGINN DER BAUARBEITEN FÜR STUTTGART 21**

FÜHRUNGS- UND ORGANISATIONSSTRUKTUR IM GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER RAIL GESTRAFFT

Mit Wirkung zum 1. Januar 2010 hat DB Schenker Rail die Führungs- und Organisationsstruktur gestrafft. Damit tragen wir der wirtschaftlichen Situation Rechnung. Ziel ist es, die zahlreichen Aktivitäten des Geschäftsfelds in Europa noch enger zu verknüpfen, um Nutzen für unsere Kunden und wirtschaftlichen Erfolg zu schaffen. Ab dem 1. Januar 2010 setzt sich das Geschäftsfeld daher aus den drei regionalen Geschäftseinheiten »Deutschland/Region Central«, »Region West« und »Region East« sowie vier europäisch geführten Einheiten zusammen.

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/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.

NEUE ZÜGE FÜR DEN REGIONALVERKEHR IN BERLIN-BRANDENBURG

Der DB-Konzern bestellt 48 elektrische Triebzüge im Wert von rund 200 Mio. €. Die ersten der drei- und fünfteiligen Triebzüge vom Typ Talent 2 der Baureihe ET 442 sollen im Regionalverkehr Berlin-Brandenburg ab Dezember 2011 eingesetzt werden. Die Fahrzeuge stellen das Basismodell des künftigen Nahverkehrs von DB Bahn Regio dar. Modernes Farbdesign im Innenraum, Klimaanlage sowie Informationsdisplays für die Fahrgäste zeichnen den Komfort dieser neuen Triebzüge aus.

BEGINN DER BAUARBEITEN FÜR STUTTGART 21

↻ Siehe Seite 122 f.

Anfang Februar 2010 haben mit dem Anheben des Prellbocks 49 im Stuttgarter Hauptbahnhof die Bauarbeiten für Stuttgart 21 offiziell begonnen ↻. Mit dem neuen Stuttgarter Hauptbahnhof und der Neubaustrecke nach Ulm ergeben sich Netzwirkungen, die weit über Baden-Württemberg hinausgehen, denn dadurch kann die Fahrtzeit von Frankfurt am Main nach München auf unter drei Stunden reduziert werden.

Prognosebericht

- ◆ KONJUNKTURERHOLUNG AUF NIEDRIGEM NIVEAU
- ◆ AUSWIRKUNGEN DER KRISE IM JAHR 2010 WEITER SPÜRBAR
- ◆ AUSBLICK BLEIBT MIT UNSICHERHEITEN BEHAFTET

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

Voraussichtliche BIP-Entwicklung IN %	2009	2010
BIP Welt	-2,2	↗
BIP Euro-Raum	-4,0	↗
BIP Deutschland	-5,0	↗

↗ oberhalb des Vorjahresniveaus, → auf Vorjahresniveau, ↘ unterhalb des Vorjahresniveaus

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

Voraussichtliche Marktentwicklung IN %	2009	2010
Deutscher Personenverkehr (Basis Pkm)	0	↘
Deutscher Güterverkehr (Basis tkm)	-12	↗
Europäischer Landverkehr (Basis Umsatz)	-10	↗
Globale Luftfracht (Basis t)	-10 bis -12	↗
Globale Seefracht (Basis TEU)	-9	↗
Globale Kontraktlogistik (Basis Umsatz)	-10	→

↗ oberhalb des Vorjahresniveaus, → auf Vorjahresniveau, ↘ unterhalb des Vorjahresniveaus

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.

Auch die Nachfrage nach Kohle wird im Wesentlichen aus Asien getrieben, während Europa und Nordamerika zuerst ihre hohen Lagerbestände reduzieren werden. Der Markt sollte allerdings sukzessive enger werden. Die Kosten für die Kohleverstromung werden voraussichtlich steigen. Dies resultiert vor allem aus leicht steigenden Preisen für CO₂-Zertifikate infolge einer weiteren Erholung der Industrieproduktion. Abzuwarten bleibt allerdings, wann ein verbindliches Abkommen für die Zeit nach Ablauf des Kyoto-Protokolls geschlossen wird. Dann könnte sich auch der stärkere Einfluss der Phase 3 des Emissionshandels auswirken, die im Jahr 2013 beginnt und in der möglicherweise mit einer spürbaren Verknappung zu rechnen ist.

Der Spotmarkt für Gas in weiten Teilen Europas befindet sich weiterhin in einem Anfangsstadium und ist stark von lokalen Verhältnissen geprägt. Insgesamt sieht die Versorgungslage für das Jahr 2010 komfortabel aus. Es wird erwartet, dass die an der Börse gehandelten Gaspreise unterhalb der öлиндizierten Preise notieren werden.

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 Berichtsjahrs 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 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 gemeinschaftlicher Verkehre Gebrauch machen und sie möglicherweise als Instrument zur Marktabschottung 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.

VORAUSSICHTLICHE ERTRAGSLAGE

Die aus der Finanz- und Wirtschaftskrise 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.

DB-KONZERN

Voraussichtliche Entwicklung im Geschäftsjahr 2010 IN MIO. €	2009	2010
Umsatz - vergleichbar	29.182	↗
EBIT bereinigt	1.685	↗
ROCE	5,9 %	↗
Netto-Finanzschulden	15.011	↘
Brutto-Investitionen	6.462	↗

↗ oberhalb des Vorjahresniveaus, → auf Vorjahresniveau, ↘ unterhalb des Vorjahresniveaus

Nach dem deutlichen Rückgang im Berichtsjahr rechnen wir auf Basis aktueller Einschätzungen für das Geschäftsjahr 2010 wieder mit einem Umsatzanstieg auf vergleichbarer Basis in einer Größenordnung von 5%. Grundlage hierfür sind die erwartete konjunkturelle Erholung und daraus resultierende Leistungsbeziehungsweise Mengenzuwächse.

Die weitere positive Umsatzentwicklung und die eingeleiteten Maßnahmen insbesondere im Rahmen unseres Konzernprogramms reACT ↻ werden sich voraussichtlich auch in der Entwicklung des bereinigten EBIT widerspiegeln. Getrieben wird diese Ergebnisverbesserung voraussichtlich dadurch, dass wesentliche operative Aufwandspositionen (Materialaufwand, Personalaufwand, Abschreibungen und sonstige betriebliche Aufwendungen) geringer ansteigen werden als die Umsatzerlöse.

↻ Siehe Seite 102

Aufgrund der derzeit erwarteten weiteren Steigerung des bereinigten EBIT wird sich auch der ROCE wieder verbessern.

Auf Basis der erwarteten positiveren Geschäftsentwicklung werden wir voraussichtlich auch die Netto-Finanzschulden weiter reduzieren können. Damit würden sich auch unsere Kennzahlen Gearing und Tilgungsdeckung weiter in Richtung der mittelfristigen Zielwerte verbessern.

Unseren Modernisierungskurs werden wir mit anhaltend hohen Investitionen weiter fortführen. Sie werden dabei voraussichtlich oberhalb des Niveaus des Berichtsjahres liegen.

GESCHÄFTSFELDER

Voraussichtliche Entwicklung im Geschäftsjahr 2010 IN MIO. €	Umsatz		EBIT bereinigt	
	2009	2010	2009	2010
DB Bahn Fernverkehr	3.565	↗	141	→
DB Bahn Regio	6.856	↘	870	↘
DB Bahn Stadtverkehr	1.985	→	100	→
DB Schenker Rail	4.055	↗	-189	↗
DB Schenker Logistics	11.292	↗	199	↗
DB Dienstleistungen	1.237	→	125	↘
DB Netze Fahrweg	4.369	↗	558	↗
DB Netze Personenbahnhöfe	1.025	→	217	→
DB Netze Energie	2.308	↗	103	↘

↗ oberhalb des Vorjahresniveaus, → auf Vorjahresniveau, ↘ unterhalb des Vorjahresniveaus

DB Bahn Fernverkehr

Im Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr rechnen wir auf Basis einer verbesserten Fahrzeugverfügbarkeit und der weiteren Verbesserung unserer Angebote mit einer höheren Verkehrsleistung sowie steigenden Umsatzbeiträgen. Gegenläufig werden allerdings voraussichtlich auch die Aufwendungen steigen, sodass das bereinigte EBIT auf dem Vorjahresniveau bleibt.

DB Bahn Regio

Bezogen auf Verkehrsleistung und Umsatz erwarten wir im Geschäftsfeld DB Bahn Regio eine leicht rückläufige Entwicklung. Die Zunahme der Fahrgeldeinnahmen kann hier die Rückgänge aus niedrigeren Bestellerleistungen und dem Verlust von Verkehren voraussichtlich nicht vollständig kompensieren. Auch ergebnisseitig erwarten wir im Geschäftsjahr 2010 einen Rückgang.

DB Bahn Stadtverkehr

Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr war im Berichtsjahr insbesondere von den Angebotseinschränkungen bei der S-Bahn Berlin geprägt. Diese werden voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2010 anhalten. Wir erwarten daher für dieses Geschäftsfeld im Geschäftsjahr 2010 insgesamt eine gedämpfte Entwicklung bei Umsatz und Ergebnis.

DB Schenker Rail

Im Geschäftsfeld DB Schenker Rail erwarten wir nach dem deutlichen Rückgang im Berichtsjahr wieder eine spürbare Verbesserung. Ausgehend von einer konjunkturellen Erholung wird sich auch die Leistungsentwicklung wieder positiver gestalten. Diese Entwicklung dürfte sich auch positiv auf Umsatz und Ergebnis auswirken.

DB Schenker Logistics

Auch im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics erwarten wir nach dem deutlichen Rückgang im Berichtsjahr wieder eine spürbare Verbesserung. Ausgehend von einer konjunkturellen Erholung wird sich auch die Leistungsentwicklung wieder positiver gestalten. Diese Entwicklung dürfte sich auch positiv auf Umsatz und Ergebnis auswirken.

DB Dienstleistungen

Wir erwarten, dass der Umsatz mit konzerninternen und konzernexternen Kunden im Geschäftsjahr 2010 auf dem Vorjahresniveau liegt. Ergebnisseitig werden weitere Preissenkungen und die damit verbundene Weitergabe von Effizienzgewinnen an die Kunden belastend wirken, sodass das bereinigte EBIT voraussichtlich zurückgehen wird.

DB Netze Fahrweg

Auch im Geschäftsjahr 2010 wird der Umsatz im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg mengen- und preisbedingt weiter steigen. Die Umsatzsteigerung sowie weitere Rationalisierungsmaßnahmen werden sich voraussichtlich auch positiv auf das bereinigte EBIT auswirken.

DB Netze Personenbahnhöfe

Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe werden die Umsätze nach unseren Erwartungen auf dem Niveau des Berichtsjahres liegen. Positive Effekte resultieren hier aus der steigenden Nachfrage seitens konzernexterner Bahnen und Preismaßnahmen. Auch ergebnisseitig wird das Niveau des Berichtsjahres voraussichtlich wieder erreicht werden können.

DB Netze Energie

Die Trends in der Umsatzentwicklung im Berichtsjahr werden sich voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2010 fortsetzen, sodass der Außenumsatz über dem Vorjahresniveau liegen sollte. Ergebnisseitig wird das Niveau des Berichtsjahres voraussichtlich nicht wieder erreicht werden können.

ERWARTETE FINANZLAGE

Der Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit wird auch im Geschäftsjahr 2010 weiterhin im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg liegen. Aus den Konjunkturprogrammen der Bundesregierung stehen dafür zusätzliche Mittel bereit. Wir gehen davon aus, dass die Mittel für Investitionsprogramme insgesamt – unter Berücksichtigung der Infrastrukturfinanzierung durch Dritte – im Geschäftsjahr 2010 vollständig aus der Innenfinanzierung bereitgestellt werden können.

Im Geschäftsjahr 2010 werden wir unsere M & A-Aktivitäten selektiv und fokussiert fortführen.

Die zu Jahresbeginn 2010 vorgehaltene Liquidität sollte unter Berücksichtigung des im Jahresverlauf kontinuierlich erwarteten positiven operativen Cashflows ausreichen, um die durch Eigenmittel zu finanzierenden Investitionen und fällig werdende langfristige Finanzverbindlichkeiten von rund 1,6 Mrd. € abzudecken. Eventuelle Portfolioveränderungen aus M & A-Aktivitäten sind dabei nicht berücksichtigt.

Unter Berücksichtigung des erwarteten Mittelzuflusses aus laufender Geschäftstätigkeit sowie der Entschuldungswirkung aus der Tilgung langfristiger Finanzverbindlichkeiten kann für das Geschäftsjahr 2010 von einem weiteren Rückgang der Netto-Finanzschulden ausgegangen werden. Im Geschäftsjahr 2010 verfügen wir unverändert über einen angemessenen Finanzierungsspielraum aus dem Debt-Issuance-Programm, dem Commercial-Paper-Programm und bestehenden, bislang nicht genutzten Kreditfazilitäten.

ERWARTUNGEN BEZÜGLICH DER ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2011

In Übereinstimmung mit dem Deutschen Rechnungslegungsstandard (DRS) 15 geben wir auch eine Einschätzung für das dem laufenden Geschäftsjahr folgende Jahr ab. Allerdings bestehen derzeit noch erhebliche Prognoseunsicherheiten bezüglich der hierfür zu erwartenden Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldbedingungen. Unter der Annahme, dass sich der wirtschaftliche Aufschwung wie erwartet entwickelt und auch über das Jahr 2010 hinaus anhält, rechnen wir auch für das Geschäftsjahr 2011 mit weiteren Zuwächsen bei Umsatz und bereinigtem EBIT. Der ROCE wird sich gemäß derzeitigen Erwartungen infolgedessen weiter in Richtung der Zielmarke von 10% verbessern.

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« .

 Siehe Seite 100 ff.

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.

GESAMTAUSSAGE ZUR WIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG DES DB-KONZERNS

Der DB-Konzern ist aus unserer Sicht gut aufgestellt, um sich gegen die aktuellen wirtschaftlichen Risiken zu schützen. Wir wollen unsere Marktposition weiter stärken und unsere Strategie konsequent umsetzen. Die Aussichten für den DB-Konzern bewerten wir daher insgesamt als positiv.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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



DB LOGISTICS

Green Logistics für das Klima und unsere Kunden

ÜBER
4.700
ZÜGE PRO TAG

Immer mehr Kunden achten bei der Wahl des Verkehrsmittels auch auf dessen Umweltauswirkungen. Unter dem Dach von DB Schenker verfügen wir über ein einmalig umweltfreundliches Transportnetzwerk. Das starke Rückgrat dabei ist unser europäischer Schienengüterverkehr. Intelligently verknüpft mit den Stärken unserer anderen Verkehrsträger – vom LKW bis hin zur Luft- und Seefracht – kann er seine Stärken voll ausspielen. So können wir unseren Kunden wirtschaftliche und umweltfreundliche Produkte anbieten und unsere Kunden können ihren CO₂-Footprint reduzieren.

Bericht der Unternehmensleitung

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

Der Konzernabschluss wurde unter Beachtung der Regeln des International Accounting Standards Board, London, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt. Die Vorjahreszahlen sind nach den gleichen Grundsätzen ermittelt worden. Der Konzernlagebericht steht mit dem Konzernabschluss in Einklang. Der Konzernlagebericht enthält eine Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns sowie darüber hinausgehende Erläuterungen, die nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuchs zu geben sind.

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

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

Durch das BilMoG (Gesetz zur Modernisierung des Bilanzrechts) wurden die Aufgaben des Aufsichtsrats im Hinblick auf die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems, des Risikomanagementsystems und des internen Revisionssystems präzisiert. Damit der Aufsichtsrat diese Aufgaben erfüllen kann, müssen ihm geeignete Informationen zur Verfügung gestellt werden, anhand derer er sich ein Urteil über die Angemessenheit und Funktionsfähigkeit der Systeme bilden kann. Derzeit läuft die systematische Bestandsaufnahme in Bezug auf die vorhandenen wesentlichen Kontrollinstrumente der Systeme und deren Verzahnung. Hieran wird sich eine Analyse der Angemessenheit der Systeme anschließen. Es wird eine entsprechende Berichterstattung an den Aufsichtsrat erfolgen.

Die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat entsprechend des Beschlusses der Hauptversammlung den unter Anwendung der International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie von der EU verabschiedet worden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellten Konzernabschluss und den Konzernlagebericht geprüft und den unten wiedergegebenen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

In Anwesenheit des Abschlussprüfers wurden der Konzernabschluss, der Konzernlagebericht und der Prüfungsbericht im Prüfungsausschuss und in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats eingehend erörtert. Aus dem Bericht des Aufsichtsrats (Seiten 10 bis 15 dieses Geschäftsberichts) geht das Ergebnis der Prüfung durch den Aufsichtsrat hervor.

Der Vorstand

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
Umsatzerlöse	(1)	29.335	33.452
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	1.936	1.872
Gesamtleistung		31.271	35.324
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	3.864	3.046
Materialaufwand	(4)	-15.627	-18.544
Personalaufwand	(5)	-11.115	-10.583
Abschreibungen	(6)	-2.825	-2.723
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-3.360	-3.927
Operatives Ergebnis (EBIT)		2.208	2.593
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	(8)	9	21
Zinsergebnis	(9)	-826	-760
Übriges Finanzergebnis	(10)	-4	-47
Finanzergebnis		-821	-786
Ergebnis vor Ertragsteuern		1.387	1.807
Ertragsteuern	(11)	-557	-486
Jahresergebnis		830	1.321
Jahresergebnis anteilig zugerechnet den:			
Aktionären der Deutschen Bahn AG		821	1.307
anderen Gesellschaftern		9	14
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)			
unverwässert	(12)	1,91	3,04
verwässert		1,91	3,04

ÜBERLEITUNG ZUM KONZERN-GESAMTERGEBNIS

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	2009	2008
Ergebnis	830	1.321
VERÄNDERUNG DIREKT IM EIGENKAPITAL ERFASSTER ERGEBNISPOSITIONEN		
Änderung aus Währungsumrechnung	29	-59
Aktionäre der Deutschen Bahn AG	28	-61
andere Gesellschafter	1	2
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere	5	0
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	71	-241
in die Gewinn- und Verlustrechnung transferiertes Ergebnis	96	-284
Ergebnis aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	-25	43
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	7	-5
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	112	-305
Veränderung latenter Steuern auf direkt im Eigenkapital erfasste Ergebnispositionen	-23	72
latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Wertpapiere	-1	0
latente Steuern aus der Veränderung der Marktbewertung Cashflow-Hedges	-22	72
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	89	-233
Gesamtergebnis	919	1.088
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den:		
Aktionären der Deutschen Bahn AG	909	1.072
anderen Gesellschaftern	10	16

Konzern-Bilanz

AKTIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Sachanlagen	(13)	37.439	38.066
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	2.070	1.910
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	(15)	369	355
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(17)	37	63
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	184	189
Derivative Finanzinstrumente	(21)	36	78
Aktive latente Steuern	(16)	1.173	1.692
		41.308	42.353
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE			
Vorräte	(18)	814	830
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		1	2
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(19)	3.030	3.373
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(19)	504	550
Forderungen aus Ertragsteuern	(20)	150	124
Derivative Finanzinstrumente	(21)	26	82
Flüssige Mittel	(22)	1.470	879
		5.995	5.840
Bilanzsumme		47.303	48.193

PASSIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(23)	2.150	2.150
Rücklagen	(24)	5.174	5.086
Erwirtschaftete Ergebnisse	(25)	5.596	4.782
Eigenkapital der Konzernaktionäre		12.920	12.018
Anteile anderer Gesellschafter	(26)	146	137
		13.066	12.155
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(27)	14.730	14.083
Übrige Verbindlichkeiten	(28)	451	379
Derivative Finanzinstrumente	(21)	180	180
Pensionsverpflichtungen	(31)	1.736	1.649
Sonstige Rückstellungen	(32)	3.990	4.273
Passive Abgrenzungen	(33)	2.096	2.438
Passive latente Steuern	(16)	176	159
		23.359	23.161
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL			
Finanzschulden	(27)	1.780	2.770
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(28)	3.267	3.608
Sonstige Verbindlichkeiten	(28)	2.732	3.386
Ertragsteuerschulden	(29)	60	183
Derivative Finanzinstrumente	(21)	68	145
Sonstige Rückstellungen	(32)	2.429	2.268
Passive Abgrenzungen	(33)	542	517
		10.878	12.877
Bilanzsumme		47.303	48.193

Konzern-Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
Ergebnis vor Steuern		1.387	1.807
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		2.825	2.723
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		33	1
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		-465	-102
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		0	-256
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen		0	-2
Zins- und Dividenderträge		-347	-547
Zinsaufwendungen		1.171	1.305
Fremdwährungsergebnis		-25	35
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen		-9	-21
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge		-440	-217
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		602	-107
Veränderung der Verbindlichkeiten und der passiven Abgrenzungsposten		-735	91
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel		3.997	4.710
Erhaltene Zinsen		55	152
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen		2	2
Gezahlte Zinsen		-725	-877
Gezahlte Ertragsteuern		-196	-448
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit		3.133	3.539
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		248	333
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		-6.486	-6.775
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		4.649	4.166
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen		-137	-202
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten		0	333
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		0	-7
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel		0	3
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel		-202	-275
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen		0	0
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen		-7	-17
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-1.935	-2.441
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter		-12	-15
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		-61	-121
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen		2.140	0
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen		-1.367	-1.165
Einzahlungen aus der Aufnahme von Darlehen des Bundes		10	90
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung von Darlehen des Bundes		-438	-264
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper		5	26
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper		-892	-306
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-615	-1.755
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel		583	-657
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	(22)	879	1.549
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel		4	3
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		4	-16
Flüssige Mittel am Ende der Periode	(22)	1.470	879

Konzern-Eigenkapitalspiegel

IN MIO. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen						Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Konzernaktionäre	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
		Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere ¹⁾	Marktbewertung Cashflow-Hedges ¹⁾	Sonstige Veränderungen	Summe Rücklagen				
Stand am 01. 01. 2009	2.150	5.310	-119	-5	-104	4	5.086	4.782	12.018	137	12.155
+ Kapitaleinzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Kapitalherabsetzung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Minderung Kapitalrücklagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-12	-12
+/- Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	0	0	-7	-7	11	4
+/- Gesamtergebnis	0	0	28	11	49	0	88	821	909	10	919
Jahresergebnis	0	0	0	0	0	0	0	821	821	9	830
Währungsänderungen	0	0	28	0	0	0	28	0	28	1	29
Latente Steuern	0	0	0	-1	-22	0	-23	0	-23	0	-23
Marktbewertung	0	0	0	5	71	0	76	0	76	0	76
Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	0	0	0	7	0	0	7	0	7	0	7
Stand am 31. 12. 2009	2.150	5.310	-91	6	-55	4	5.174	5.596	12.920	146	13.066

IN MIO. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen						Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Konzernaktionäre	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
		Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere ¹⁾	Marktbewertung Cashflow-Hedges ¹⁾	Sonstige Veränderungen	Summe Rücklagen				
Stand am 01. 01. 2008	2.150	5.310	-58	0	65	3	5.320	3.431	10.901	52	10.953
+ Kapitaleinzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Kapitalherabsetzung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Minderung Kapitalrücklagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	-15	-15
+/- Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	1	1	44	45	84	129
+/- Gesamtergebnis	0	0	-61	-5	-169	0	-235	1.307	1.072	16	1.088
Jahresergebnis	0	0	0	0	0	0	0	1.307	1.307	14	1.321
Währungsänderungen	0	0	-61	0	0	0	-61	0	-61	2	-59
Latente Steuern	0	0	0	0	72	0	72	0	72	0	72
Marktbewertung	0	0	0	0	-241	0	-241	0	-241	0	-241
Anteil an erfolgsneutralen Bestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	0	0	0	-5	0	0	-5	0	-5	0	-5
Stand am 31. 12. 2008	2.150	5.310	-119	-5	-104	4	5.086	4.782	12.018	137	12.155

¹⁾ Eigenkapitalposition enthält latente Steuern.

Konzern-Anhang

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	DB Bahn Fernverkehr		DB Bahn Regio		DB Bahn Stadtverkehr		DB Schenker Rail		DB Schenker Logistics	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Segmenterlöse										
externe Umsatzerlöse	3.435	3.523	6.775	6.687	1.953	1.962	3.791	4.654	11.249	14.680
interne Umsatzerlöse	130	129	81	82	32	24	264	297	43	52
Umsatzerlöse gesamt	3.565	3.652	6.856	6.769	1.985	1.986	4.055	4.951	11.292	14.732
externe übrige Segmenterlöse	140	154	251	214	54	70	249	289	140	125
interne übrige Segmenterlöse	51	57	61	61	50	51	37	55	2	5
Summe Segmenterlöse	3.756	3.863	7.168	7.044	2.089	2.107	4.341	5.295	11.434	14.862
Segmentergebnis (EBIT)	80	306	790	825	-41	205	-291	301	108	381
Bereinigung Sondereffekte ¹⁾	61	0	80	32	141	0	102	6	91	0
Bereinigtes Segmentergebnis (EBIT bereinigt)¹⁾	141	306	870	857	100	205	-189	307	199	381
EBITDA	443	678	1.212	1.250	120	352	5	554	280	551
EBITDA bereinigt¹⁾	504	678	1.292	1.282	261	352	107	560	371	551
Zinsergebnis										
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	-1	0	-3	0	-1	-2	14	1	2
Übriges Finanzergebnis										
Ergebnis vor Ertragsteuern										
Ertragsteuern										
Jahresergebnis										
Segmentvermögen^{2),3)}	2.599	2.954	4.923	5.037	1.264	1.336	4.481	4.011	4.841	5.226
Anteile an At-Equity-Beteiligungen ²⁾	0	0	15	16	2	2	97	95	11	10
Gesamtvermögen²⁾	2.599	2.954	4.938	5.053	1.266	1.338	4.578	4.106	4.852	5.236
davon Goodwill	(0)	(0)	(17)	(16)	(5)	(5)	(452)	(320)	(980)	(964)
Segmentverschulden^{2),3)}	1.026	901	1.979	1.892	569	420	1.528	1.411	2.291	2.343
Segment-Gesamtinvestitionen	57	80	402	635	62	132	674	557	208	323
Anlagenzugänge aus Konsolidierungskreisänderungen	10	0	0	169	0	0	355	206	12	92
Anlagenzugänge aus Brutto-Investitionen	47	80	402	466	62	132	319	351	196	231
Erhaltene Investitionszuschüsse	0	-1	-35	-28	-12	-12	-7	-1	0	0
Netto-Investitionen	47	79	367	438	50	120	312	350	196	231
Planmäßige Abschreibungen⁴⁾	363	361	417	409	149	147	276	255	172	170
Erfasste Wertminderungen /-aufholungen⁴⁾	0	11	5	16	12	0	20	-2	0	0
Mitarbeiter⁵⁾	15.043	14.603	25.004	25.084	12.636	12.259	34.145	29.242	57.134	62.074

¹⁾ Die Bereinigung betrifft die Erträge beziehungsweise Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten sowie wesentliche Sondersachverhalte.

²⁾ Das Segmentvermögen, die Anteile an assoziierten Unternehmen und die Segmentverbindlichkeiten werden stichtagsbezogen angegeben, die übrigen Positionen werden zeitraumbezogen ausgewiesen.

Informationen nach Regionen für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €

Externe Umsatzerlöse

Segmentvermögen¹⁾

davon langfristige Vermögenswerte¹⁾

¹⁾ Angabe erfolgt stichtagsbezogen. Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen zugerechnet.

	DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe		DB Dienstleistungen		Beteiligungen/ Sonstige		Summe Segmente		Konsolidierung		Ingesamt	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
	764	725	373	344	109	112	886	765	29.335	33.452	0	0	29.335	33.452
	3.605	3.650	652	648	1.128	1.185	2.218	2.227	8.153	8.294	-8.153	-8.294	0	0
	4.369	4.375	1.025	992	1.237	1.297	3.104	2.992	37.488	41.746	-8.153	-8.294	29.335	33.452
	1.355	989	127	237	231	261	1.287	707	3.834	3.046	30	0	3.864	3.046
	210	187	25	24	1.396	1.457	1.667	1.578	3.499	3.475	-3.499	-3.475	0	0
	5.934	5.551	1.177	1.253	2.864	3.015	6.058	5.277	44.821	48.267	-11.622	-11.769	33.199	36.498
	1.017	670	214	262	104	131	275	-313	2.256	2.768	-48	-175	2.208	2.593
	-459	0	3	-52	21	0	-573	-177	-533	-191	10	81	-523	-110
	558	670	217	210	125	131	-298	-490	1.723	2.577	-38	-94	1.685	2.483
	2.039	1.604	339	394	276	316	398	-178	5.112	5.521	-79	-205	5.033	5.316
	1.472	1.604	342	342	297	316	-175	-355	4.471	5.330	-69	-124	4.402	5.206
													-826	-760
	0	0	0	0	0	1	10	9	9	21	0	0	9	21
													-4	-47
													1.387	1.807
													-557	-486
													830	1.321
	21.721	22.099	3.241	3.249	1.195	1.276	3.894	3.277	48.159	48.465	-1.225	-627	46.934	47.838
	1	1	0	0	0	0	243	231	369	355	0	0	369	355
	21.722	22.100	3.241	3.249	1.195	1.276	4.137	3.508	48.528	48.820	-1.225	-627	47.303	48.193
	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(13)	(13)	(1.467)	(1.318)	(0)	(0)	(1.467)	(1.318)
	2.380	2.926	393	341	685	684	5.949	6.795	16.800	17.713	17.437	18.325	34.237	36.038
	4.624	4.648	488	456	138	302	256	208	6.909	7.341	-70	-95	6.839	7.246
	0	0	0	0	0	13	0	1	377	481	0	0	377	481
	4.624	4.648	488	456	138	289	256	207	6.532	6.860	-70	-95	6.462	6.765
	-4.109	-3.624	-411	-386	0	-2	-75	-112	-4.649	-4.166	0	0	-4.649	-4.166
	515	1.024	77	70	138	287	181	95	1.883	2.694	-70	-95	1.813	2.599
	953	959	125	130	171	182	123	133	2.749	2.746	-31	-30	2.718	2.716
	69	-25	0	2	1	3	0	2	107	7	0	0	107	7
	40.354	40.974	4.601	4.509	24.460	24.911	26.005	26.586	239.382	240.242	0	0	239.382	240.242

³⁾ Ergebnisabführungsverträge wurden nicht dem Segmentvermögen beziehungsweise den Segmentschulden zugerechnet.

⁴⁾ Die nicht zahlungswirksamen Sachverhalte sind im dargestellten Segmentergebnis enthalten.

⁵⁾ Die Mitarbeiterzahl gibt den Beschäftigtenstand ohne Auszubildende zum Ende des Berichtszeitraums an (Teilzeitkräfte auf Vollzeitkräfte umgerechnet).

	Inland		Übriges Europa		Nordamerika		Asien/Pazifik		Übrige Welt		Überleitung		Ingesamt	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
	19.930	21.400	6.245	7.852	1.371	1.884	1.472	1.885	317	431	0	0	29.335	33.452
	40.402	40.695	4.410	4.143	465	541	1.181	1.269	143	155	333	1.035	46.934	47.838
	(36.781)	(37.664)	(2.667)	(2.207)	(186)	(196)	(580)	(586)	(31)	(26)	(-615)	(-574)	(39.630)	(40.105)

GRUNDLAGEN UND METHODEN

GRUNDLEGENDE INFORMATIONEN

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

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern – nach Genehmigung der Übernahme durch die EU-Kommission – die Mehrheit der Anteile an der Petro Carbo Chem (PCC) Logistics-Gruppe übernommen.

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

Dieser Konzernabschluss wurde durch den Vorstand erstellt und wird dem Aufsichtsrat für die Aufsichtsratssitzung am 24. März 2010 übergeben.

GRUNDLAGEN DER ABSCHLUSSERSTELLUNG

Der Konzernabschluss wird auf der Grundlage des § 315a HGB und in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Die Rechnungslegungsnormen wurden über die gesamte Berichtsperiode hinweg und unverändert zum Vorjahr stetig angewendet.

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

a) Standards, Überarbeitungen von Standards und Interpretationen, die erstmalig verbindlich für Berichtsperioden ab dem 1. Januar 2009 anzuwenden sind

Im Berichtsjahr wurden im DB-Konzernabschluss alle neuen und überarbeiteten Standards und Interpretationen berücksichtigt, die erstmalig verbindlich ab dem 1. Januar 2009 anzuwenden sind, darüber hinaus Relevanz für den DB-Konzern besitzen und nicht bereits in Vorperioden vorzeitig angewendet wurden. Die Änderungen der Standards wurden entsprechend den Übergangsvorschriften berücksichtigt. Die erstmalige Anwendung dieser neuen Regelungen hat zu keinen materiellen Auswirkungen auf den Konzernabschluss geführt. Es handelt sich um:

- *IAS 1: Darstellung des Abschlusses (überarbeitet September 2007)*

Es ergeben sich im Wesentlichen formale Änderungen in Bezug auf Bezeichnungen und Inhalte einzelner Abschlussbestandteile. Der Standard hat Auswirkungen auf die Darstellung des Abschlusses des DB-Konzerns.

- *IAS 23: Fremdkapitalkosten (überarbeitet März 2007)*

IAS 23 bestimmt, dass Fremdkapitalzinsen, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines »qualifizierten Vermögenswerts« im Sinne von IAS 23 zuzurechnen sind, zu aktivieren sind. Das bislang geltende Wahlrecht in Bezug auf die Aktivierung von Fremdkapitalkosten ist entfallen. Bisher wurden Fremdkapitalzinsen als Aufwand behandelt. Der Standard hat keine wesentlichen Auswirkungen auf den Abschluss des DB-Konzerns.
- *IAS 32/IAS 1: Änderung von IAS 32 »Finanzinstrumente: Darstellung« und IAS 1 »Darstellung des Abschlusses«: Kündbare Finanzinstrumente und bei Liquidation entstehende Verpflichtungen (überarbeitet Februar 2008)*

IAS 32 regelt, ob ein Finanzinstrument beim Emittenten als Eigenkapital oder als Verbindlichkeit zu klassifizieren ist. Unter bestimmten Bedingungen erlaubt die Neufassung des IAS 32 auch kündbare Finanzinstrumente als Eigenkapital auszuweisen. Für IAS 1 ergeben sich daraus entsprechende Folgeänderungen. Hieraus ergeben sich derzeit keine Auswirkungen auf den Abschluss des DB-Konzerns.
- *IFRS 1/IAS 27: Änderung von IFRS 1: Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards und IAS 27: Konzern- und separate Einzelabschlüsse: Anschaffungskosten von Anteilen an Tochterunternehmen, gemeinschaftlich geführten Unternehmen und assoziierten Unternehmen (überarbeitet Mai 2008)*

Die Regelungen zur Bewertung von Beteiligungen in einem erstmalig nach IFRS aufzustellenden Einzelabschluss wurden vereinfacht. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den DB-Konzern.
- *IFRS 2: Änderung von IFRS 2: Anteilsbasierte Vergütung: Ausübungsbedingungen und Annullierungen (überarbeitet Januar 2008)*

IFRS 2 erhielt Klarstellungen sowie eine präzisierende Definition von Ausübungsbedingungen im Rahmen aktienbasierter Vergütungsvereinbarungen. Der Standard hat derzeit keine Relevanz für den DB-Konzern.
- *IFRS 7: Änderung von IFRS 7: Finanzinstrumente: Angaben: Verbesserung der Angaben zu Finanzinstrumenten (überarbeitet März 2009)*

Die Änderung führt zu erweiterten Angaben über die Bewertung zum beizulegenden Zeitwert (dreistufige Hierarchie) und Angaben zum Liquiditätsrisiko. Hieraus ergeben sich Auswirkungen auf den Abschluss des DB-Konzerns.
- *IFRS 8: Geschäftssegmente (veröffentlicht November 2006)*

IFRS 8 regelt die Berichterstattung hinsichtlich der betrieblichen Segmente eines Unternehmens; die bisher in IAS 14 (Segmentberichterstattung) enthaltenen Regelungen werden durch IFRS 8 ersetzt. Die Anwendung des IFRS 8 hat zu keinen grundlegenden Anpassungen gegenüber der bisherigen Segmentberichterstattung geführt.
- *Improvements to IFRS 2008: »Improvements to IFRS« (veröffentlicht Mai 2008)*

»Improvements to IFRS« stellt einen Sammelstandard zur Änderung verschiedener IFRS dar. Dabei geht es hauptsächlich um als unwesentlich angesehene Änderungen wie die Beseitigung von Inkonsistenzen innerhalb der Standards und die Klarstellung missverständlicher Formulierungen. Die Anwendung der »Improvements to IFRS« hat keine wesentlichen Auswirkungen auf den DB-Konzern.

- ◉ *IFRIC 9/IAS 39: Änderung von IFRIC 9 Neubeurteilung eingebetteter Derivate und IAS 39 Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung: Eingebettete Derivate (überarbeitet März 2009)*
 Mit den Änderungen wird klargestellt, wie eingebettete Derivate zu behandeln sind, wenn ein Unternehmen Wertpapiere aus der Kategorie »ergebniswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet« umgliedert. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den DB-Konzern.
- ◉ *IFRIC 13: Kundenbindungsprogramme (veröffentlicht Juni 2007)*
 IFRIC 13 behandelt die Bilanzierung und Bewertung von gewährten Prämiegutschriften an Kunden beim Kauf von Gütern und Dienstleistungen. Die Anwendung des IFRIC 13 hat keine wesentliche Auswirkung auf den DB-Konzern.
- ◉ *IFRIC 14: IAS 19 – Die Begrenzung eines leistungsorientierten Vermögenswertes, Mindestdotierungsverpflichtungen und ihre Wechselwirkung (veröffentlicht Juli 2007¹⁾)*
 IFRIC 14 gibt allgemeine Leitlinien zur Bestimmung der Obergrenze des Überschussbetrags eines Pensionsfonds, der nach IAS 19 als Vermögenswert angesetzt werden kann. Die Anwendung des IFRIC 14 hat keine Auswirkung auf den DB-Konzern.

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

- ◉ *IFRS 1: »Limited Exemptions from Comparative IFRS 7 Disclosures for First-time Adopters Amendment to IFRS 1 First-time adoption of International Financial Reporting Standards« (überarbeitet Januar 2010; anzuwenden für Berichtsperioden ab 1. Juli 2010)*
 IFRS 1 wurde dahin gehend ergänzt, dass IFRS-Erstanwender von den im März 2009 im Zuge der Änderung des IFRS 7 eingeführten Anhangangaben befreit sind. Hiermit wird sichergestellt, dass die Übergangsregeln zur Anwendung des geänderten IFRS 7 auch für IFRS-Erstanwender gelten.
- ◉ *IAS 24: Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen (überarbeitet November 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2011)*
 IAS 24 wurde dahin gehend geändert, dass Unternehmen der öffentlichen Hand eine Teilausnahme von bestimmten Angabepflichten erhalten. Zudem wurde die Definition eines nahe stehenden Unternehmens oder einer nahe stehenden Person präzisiert. Der Standard wird Auswirkungen auf die Angaben zu Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen im Abschluss des DB-Konzerns haben.
- ◉ *IAS 27: Konzern- und separate Einzelabschlüsse (überarbeitet Januar 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2009)*
 IAS 27 regelt die Behandlung von Anteilserwerben beziehungsweise -verkäufen nach Erlangung und unter Beibehaltung der Beherrschungsmöglichkeit. Künftig sind auf Minderheiten entfallende Verluste, die deren bilanziellen Wert übersteigen, als negative Buchwerte im Konzerneigenkapital darzustellen. Es werden sich Anpassungen für künftige Transaktionen ergeben.

¹⁾ Der vom IASB vorgesehene Anwendungszeitpunkt für die Interpretation wurde seitens der EU vom 1. Januar 2008 auf den 29. März 2009 verschoben.

- ◆ *IAS 32: Änderung von IAS 32 Finanzinstrumente: Darstellung: Einstufung von Bezugsrechten (überarbeitet Oktober 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Februar 2010)*
IAS 32 regelt die Bilanzierung von Bezugsrechten, die auf eine von der funktionalen Währung abweichende Währung lauten. Bisher wurden solche Bezugsrechte als derivative Verbindlichkeiten bilanziert. Künftig sind solche Rechte unter bestimmten Voraussetzungen als Eigenkapital einzustufen. Wir gehen von keiner Auswirkung für den DB-Konzern aus.
- ◆ *IAS 39: Änderung von IAS 39 »Finanzinstrumente: Ansatz und Bewertung: Geeignete Grundgeschäfte« (überarbeitet Juli 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2009)*
IAS 39 konkretisiert, wie die in IAS 39 enthaltenen Prinzipien zur Abbildung von Sicherungsbeziehungen (Hedge-Accounting) auf zwei spezielle Situationen anzuwenden sind: bei einem einseitigen Risiko in Bezug auf ein gesichertes Grundgeschäft und bei Inflation in einem finanziell gesicherten Grundgeschäft. Wir gehen von keiner wesentlichen Auswirkung für den DB-Konzern aus.
- ◆ *IFRS 1: Erstmalige Anwendung der International Financial Reporting Standards (überarbeitet November 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2009)*
IFRS 1 wurde im Rahmen der Überarbeitung neu strukturiert. Inhaltliche Änderungen wurden nicht vorgenommen.
- ◆ *IFRS 1: »Additional Exemptions for First-time Adopters Amendments to IFRS 1 First-time adoption of International Financial Reporting Standards« (überarbeitet Juli 2009; anzuwenden für Berichtsperioden ab 1. Januar 2010)*
IFRS 1 bestimmt, dass Unternehmen bei der Anwendung der Vollkostenmethode von der retrospektiven Anwendung der IFRS für Öl- und Gasvermögenswerte ausgenommen sind. Darüber hinaus sind Unternehmen unter gewissen Voraussetzungen von einer Neueinschätzung bestehender Vereinbarungen im Hinblick darauf, ob sie Leasingverhältnisse enthalten, ausgenommen. Wir gehen von keiner Auswirkung für den DB-Konzern aus.
- ◆ *IFRS 2: »Group Cash-settled Share-based Payment Transactions Amendments to IFRS 2 Share-based payment« (überarbeitet Juni 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2010)*
IFRS 2 enthält Klarstellungen zur bilanziellen Behandlung von in bar erfüllten anteilsbasierten Vergütungen unter Beteiligung mehrerer Konzernunternehmen. Der Standard hat derzeit keine Relevanz für den DB-Konzern.
- ◆ *IFRS 3: Unternehmenszusammenschlüsse (überarbeitet Januar 2008; anzuwenden für Unternehmenszusammenschlüsse mit Erwerbszeitpunkten ab 1. Juli 2009)*
IFRS 3 enthält Regelungen insbesondere zu Kaufpreisbestandteilen, zur Behandlung von Minderheitenanteilen und zum Firmenwert sowie zum Umfang der anzusetzenden Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden. Es werden sich Anpassungen für künftige Transaktionen ergeben.

- *IFRS 9: »Financial Instruments« (veröffentlicht November 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2013)*

IFRS 9 regelt die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten neu. Die vier bisherigen Bewertungskategorien werden durch lediglich zwei Bewertungskategorien (fortgeführte Anschaffungskosten und beizulegender Zeitwert) ersetzt. Es werden sich Auswirkungen auf die Bilanzierung von finanziellen Vermögenswerten im DB-Konzern ergeben. Im Jahr 2010 soll IFRS 9 um Regelungen zu weiteren Themenbereichen ergänzt werden.
- *Improvements to IFRS 2009: »Improvements to IFRS« (veröffentlicht April 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2010)*

»Improvements to IFRS 2009« stellt einen zweiten Sammelstandard zur Änderung verschiedener IFRS dar. Dieser enthält 15 verschiedene Änderungen an zwölf bestehenden IFRS. Dabei geht es hauptsächlich um als unwesentlich angesehene Änderungen wie die Beseitigung von Inkonsistenzen innerhalb der Standards und die Klarstellung missverständlicher Formulierungen. Der DB-Konzern prüft derzeit die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den Konzernabschluss.
- *IFRIC 12: Dienstleistungskonzessionsvereinbarungen (veröffentlicht November 2006; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 29. März 2009¹⁾)*

IFRIC 12 befasst sich mit der Bilanzierung von Dienstleistungskonzessionsverträgen zwischen der öffentlichen Hand als Lizenzgeber und einem privaten Unternehmen als Betreiber. Wir gehen derzeit von keiner Auswirkung für den DB-Konzern aus.
- *IFRIC 14: »Prepayments of a Minimum Funding Requirement Amendments to IFRIC 14 IAS 19 – The Limit on a Defined Benefit Asset, Minimum Funding Requirements and their Interaction« (veröffentlicht November 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2011)*

IFRIC 14 wurde dahin gehend geändert, dass Unternehmen, die Mindestdotierungsverpflichtungen unterliegen und Beitragsvorauszahlungen leisten, um diese Mindestdotierungsverpflichtungen zu erfüllen, den Vorteil aus einer solchen Vorauszahlung als Vermögenswert erfassen können. Wir gehen von keiner wesentlichen Auswirkung für den DB-Konzern aus.
- *IFRIC 15: Verträge über die Errichtung von Immobilien (veröffentlicht Juli 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2010²⁾)*

IFRIC 15 reguliert die Bilanzierung von Immobilienverkäufen, bei denen der Vertragsabschluss bereits vor Beendigung der Errichtung der Immobilie erfolgt ist. Diese Interpretation hat derzeit keine Relevanz für den DB-Konzern.
- *IFRIC 16: Absicherung einer Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb (veröffentlicht Juli 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 30. Juni 2009³⁾)*

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

¹⁾ Der vom IASB vorgesehene Anwendungszeitpunkt für die Interpretation wurde seitens der EU vom 1. Januar 2008 auf den 29. März 2009 verschoben.

²⁾ Der vom IASB vorgesehene Anwendungszeitpunkt für die Interpretation wurde seitens der EU vom 1. Januar 2009 auf den 1. Januar 2010 verschoben.

³⁾ Der vom IASB vorgesehene Anwendungszeitpunkt für die Interpretation wurde seitens der EU vom 1. Oktober 2008 auf den 30. Juni 2009 verschoben.

- ◆ IFRIC 17: »Sachdividenden an Eigentümer« (veröffentlicht November 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. November 2009¹⁾)
IFRIC 17 enthält Regelungen hinsichtlich der Bilanzierung und Bewertung von Sachausschüttungen. Diese Interpretation hat derzeit keine Relevanz für den DB-Konzern.
- ◆ IFRIC 18: »Übertragung von Vermögenswerten durch einen Kunden« (veröffentlicht Januar 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. November 2009¹⁾)
IFRIC 18 regelt die Bilanzierung in den Fällen, in denen ein Unternehmen von seinen Kunden Vermögenswerte erhält, um dem Kunden Zugang zu einem Netzwerk oder dauerhaften Zugang zu Dienstleistungen oder die Lieferung von Gütern zu verschaffen. Der DB-Konzern prüft derzeit die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den Konzernabschluss.
- ◆ IFRIC 19: »Extinguishing Financial Liabilities with Equity Instruments« (veröffentlicht November 2009; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2010)
IFRIC 19 regelt die bilanzielle Abbildung sogenannter Debt-for-Equity Swaps. Dabei tilgt ein Unternehmen eine finanzielle Verbindlichkeit teilweise oder vollständig durch die Ausgabe von Aktien oder anderen Eigenkapitalinstrumenten. Diese Interpretation hat derzeit keine Relevanz im DB-Konzern.

GLIEDERUNG DER BILANZ UND DER GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

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

GRUNDLAGEN DES KONZERNABSCHLUSSES

VERGLEICHBARKEIT ZUM VORJAHR

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

Veränderungen des Konsolidierungskreises

Veränderungen des Konsolidierungskreises, im Besonderen der Erwerb der PCC Logistics-Gruppe, führten für das Berichtsjahr zu Finanzinformationen in der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung, der Kapitalflussrechnung sowie der Segmentberichterstattung, die nicht direkt vergleichbar sind mit denen der Vorperiode. Detaillierte Informationen zu diesem Erwerb sowie Erläuterungen zu den übrigen Transaktionen sind in dem Abschnitt »Veränderungen im Konzern« dargelegt.

Veränderungen in der Segmentzuordnung

Im Berichtszeitraum haben sich keine wesentlichen Veränderungen ergeben.

¹⁾ Der vom IASB vorgesehene Anwendungszeitpunkt für die Interpretation wurde seitens der EU vom 1. Juli 2009 auf den 1. November 2009 verschoben.

KONSOLIDIERUNGSMETHODEN

a) Grundsätze der Konsolidierung

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

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

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

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

b) Unternehmenszusammenschlüsse

Alle nach dem 31. Dezember 2002 erworbenen Tochtergesellschaften sind nach der Erwerbsmethode im Sinne des IFRS 3 konsolidiert worden. Danach bestimmen sich die Anschaffungskosten eines Unternehmenszusammenschlusses nach den beizulegenden Zeitwerten der entrichteten Vermögenswerte und der eingegangenen oder übernommenen Schulden zum Tauschzeitpunkt zuzüglich der dem Unternehmenszusammenschluss direkt zurechenbaren Kosten. Die erworbenen identifizierbaren Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden werden, unabhängig von eventuellen Minderheitenanteilen, nach IFRS 3 mit ihrem beizulegenden Zeitwert zum Erwerbszeitpunkt bewertet. Abweichend hiervon werden erworbene langfristige Vermögenswerte beziehungsweise Gruppen von Vermögenswerten, die gemäß IFRS 5 als »zur Veräußerung gehalten« klassifiziert werden, mit dem Marktwert abzüglich noch anfallender Kosten (Fair Value less Costs to Sell) ausgewiesen.

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

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

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

c) Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

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

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

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

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

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

Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit assoziierten oder Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig eliminiert.

VERÄNDERUNGEN IM KONZERN

a) Tochtergesellschaften

Der Vollkonsolidierungskreis der DB AG hat sich wie folgt entwickelt:

ANZAHL	Inland 2009	Ausland 2009	Gesamt 2009	Gesamt 2008
VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN				
Stand 01. 01.	175	355	530	497
Zugänge	7	31	38	44
Zugang aus Änderung der Einbeziehungsart	3	21	24	10
Abgänge ¹⁾	1	12	13	21
Abgang aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Stand 31. 12.	184	395	579	530

¹⁾ Einschließlich zehn Abgängen aus konzerninterner Verschmelzung

Geschäftsaktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Anlagen für die Schieneninfrastruktur werden zum Teil in Form von Gesellschaften bürgerlichen Rechts (Arbeitsgemeinschaften) durchgeführt. Diese Arbeitsgemeinschaften enden jeweils mit dem Abschluss des betreffenden Projekts. Sie entfalten ihre geschäftlichen Aktivitäten im Wesentlichen über einen Zeitraum von ein bis fünf Jahren. Da die Arbeitsgemeinschaften überwiegend als gemeinschaftlich geführte Tätigkeiten beurteilt werden, werden diese Aktivitäten nicht voll konsolidiert.

Ferner wurde eine (im Vorjahr: 30) Tochtergesellschaft, die insgesamt für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns von untergeordneter Bedeutung ist, nicht konsolidiert. Sie wird mit fortgeführten Anschaffungskosten von 1 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) im Konzernabschluss ausgewiesen.

Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Insgesamt wurden im Berichtsjahr 212 Mio. € (im Vorjahr: 308 Mio. €) für Unternehmenskäufe aufgewandt.

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis handelt es sich um elf im Berichtszeitraum neu gegründete Gesellschaften sowie um den Erwerb der Anteile an der Petro Carbo Chem (PCC) Logistics-Gruppe, Polen, und der DB Regio Tyne and Wear Limited, London/Großbritannien. Weitere zwei Zugänge resultieren aus dem Erwerb der restlichen Anteile an der Transfesa Distribución y Logística, S.L., Madrid/Spainien, einer Tochtergesellschaft der Konzerngesellschaft Transportes Ferroviarios Especiales S.A. (Transfesa), Madrid/Spainien.

Die Zugänge aus der Änderung der Einbeziehungsart ergeben sich aus dem vorgenannten Anteilerwerb an der Transfesa Distribución y Logística und betreffen im Übrigen Gesellschaften, die bisher zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert wurden.

Die bedeutsamen Transaktionen werden nachfolgend erläutert:

- ◆ Am 16. Januar 2009 hat die Transfesa die restlichen 45,12% der Anteile an der Transfesa Distribución y Logística, S.L. erworben. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt im Segment DB Schenker Rail.
- ◆ Mit Vertrag vom 29. Januar 2009 (Closing 21. Juli 2009) wurde die Mehrheit an der Petro Carbo Chem (PCC) Logistics-Gruppe erworben. Im Zuge dieses Unternehmenserwerbs wurden insgesamt 97,65% der Anteile der DB Schenker Rail Polska S.A. (ehemals PCC Rail S.A.), 90,09% der Anteile der DB Schenker Rail Rybnik S.A. (ehemals PCC Rail Rybnik S.A.) und 96,17% der Anteile der "TRAWIPOL" Sp. z o. o. erworben. Die Übernahme wurde von der EU-Kommission im Juni 2009 genehmigt.

Im weiteren Verlauf des Jahres wurden in geringem Umfang weitere Anteile erworben, sodass sich diese zum 31. Dezember 2009 insgesamt auf 97,69% (DB Schenker Rail Polska S.A.), 92,40% (DB Schenker Rail Rybnik S.A.) und 96,94% ("TRAWIPOL" Sp. z o. o.) erhöhten. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt im Segment DB Schenker Rail.

Nachfolgend werden die Anschaffungskosten und der beizulegende Zeitwert des erworbenen Nettovermögens kumulativ für alle Veränderungen des Konsolidierungskreises dargestellt. Sämtliche Kaufpreisallokationen für Erwerbe im Berichtszeitraum wurden gemäß IFRS 3 vorgenommen. Die Ermittlung des Firmenwerts ergibt sich wie folgt:

IN MIO. €	31.12.2009	davon TDL	davon PCC
KAUFPREIS			
Geleistete Zahlungen	220	18	202
- Auf Minderheiten entfallender Kaufpreisanteil	-8	-8	0
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	0	0	0
+ Direkt zurechenbare Kosten	0	0	0
Gesamter Kaufpreis	212	10	202
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	86	3	83
Firmenwert	126	7	119

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

KAUFPREISALLOKATION TRANSFESA DISTRIBUCIÓN Y LOGÍSTICA

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

IN MIO. €	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	0	0	0
Immaterielle Vermögenswerte	0	0	0
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	4	0	4
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1	0	1
Flüssige Mittel	3	0	3
Vermögenswerte	8	0	8
Finanzschulden	0	0	0
Übrige Verbindlichkeiten	2	0	2
Sonstige Rückstellungen	0	0	0
Schulden	2	0	2
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	(0)	(0)	(0)
Fremdanteil	3	0	3
Nettovermögen	3	0	3
Anteil des DB-Konzerns am Nettovermögen vor Erwerb	2	0	2
Erworbenes Nettovermögen	1	0	1
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	11	0	11
- Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	3	0	3
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	8	0	8

Kaufpreisanpassungen haben sich nicht ergeben.

KAUFPREISALLOKATION PCC LOGISTICS-GRUPPE (JETZT: DB SCHENKER RAIL POLSKA)

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

IN MIO. €	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	166	8	174
Immaterielle Vermögenswerte	0	54	54
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	2	0	2
Vorräte	10	0	10
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	64	0	64
Flüssige Mittel	11	0	11
Aktive latente Steuern	9	5	14
Vermögenswerte	262	67	329
Finanzschulden	129	0	129
Übrige Verbindlichkeiten	65	0	65
Pensionsverpflichtungen	3	0	3
Sonstige Rückstellungen	14	9	23
Passive latente Steuern	2	15	17
Schulden	213	24	237
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	(0)	(0)	(0)
Fremdanteil	6	3	9
Nettovermögen	43	40	83
Anteil des DB-Konzerns am Nettovermögen vor Erwerb	0	0	0
Erworbenes Nettovermögen	43	40	83
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	202	0	202
- Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	11	0	11
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	191	0	191

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

IN MIO. €	Anpassungen
Sachanlagen	8
Kundenstamm	23
Sandminenlizenz	19
Auftragsbestand	12
Sonstige Rückstellungen	-9
Latente Steuern (netto)	-10
Insgesamt	43
davon Fremdanteil	(3)

Die Kaufpreisanpassungen bei den immateriellen Vermögenswerten betreffen einen Kundenstamm (Abschreibung über eine Nutzungsdauer von 12 bis 20 Jahren), eine Sandminenlizenz (Abschreibung über eine Nutzungsdauer von neun Jahren) und einen Auftragsbestand (Abschreibung über eine Nutzungsdauer von ein bis drei Jahren).

Wäre die PCC Logistics-Gruppe bereits zum 1. Januar 2009 in den DB-Konzernabschluss einbezogen worden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 140 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis von 5 Mio. € ausgewiesen.

KAUFPREISALLOKATION SCHENKER ROMTRANS (ERWERB IN 2008)

Das im Vorjahr erworbene Nettovermögen (vorläufige Kaufpreisallokation zum 31. Dezember 2008) einschließlich der Anpassungen der Vermögenswerte und Schulden nach IFRS 3 wird nach der abgeschlossenen Kaufpreisallokation nachfolgend dargestellt:

IN MIO. €	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	13	19	32
Immaterielle Vermögenswerte	0	5	5
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	19	0	19
Flüssige Mittel	5	0	5
Vermögenswerte	37	24	61
Finanzschulden	1	0	1
Übrige Verbindlichkeiten	7	0	7
Sonstige Rückstellungen	1	0	1
Passive latente Steuern	1	4	5
Schulden	10	4	14
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	(0)	(0)	(0)
Fremdanteil	0	0	0
Nettovermögen	27	20	47
Anteil des DB-Konzerns am Nettovermögen vor Erwerb	0	0	0
Erworbenes Nettovermögen	27	20	47
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	91	0	91
- Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	5	0	5
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	86	0	86

Im Ergebnis der abschließenden Kaufpreisallokation haben sich die nachfolgenden Anpassungen auf die Vermögenswerte und Schulden ergeben. Gegenüber der vorläufigen Kaufpreisallokation 2008 haben sich die Wertansätze der Anpassungsbeträge bei den Sachanlagen um 9 Mio. €, bei den immateriellen Vermögenswerten und 2 Mio. € und bei den passiven latenten Steuern um 1 Mio. € vermindert. Danach ergibt sich folgende Zusammensetzung:

IN MIO. €	Anpassungen
Sachanlagen	19
Immaterielle Vermögenswerte	5
Latente Steuern (netto)	-4
Insgesamt	20
davon Fremdanteil	(0)

Hiernach ergibt sich – mit Werten zum 31. Dezember 2008 – folgende Ermittlung des Firmenwerts:

IN MIO. €	Romtrans
KAUFPREIS	
Geleistete Zahlungen	87
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	0
+ Direkt zurechenbare Kosten	4
Gesamter Kaufpreis	91
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	47
Firmenwert	44

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um zehn Verschmelzungen und um drei Liquidationen.

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

IN MIO. €	DB-Konzern 1. Januar bis 31. Dezember 2009	davon aus Konsolidie- rungskreis- zugängen	Beträge für Konsolidie- rungskreis- abgänge
Umsatzerlöse	29.335	(305)	-2
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.936	(25)	0
Gesamtleistung	31.271	(330)	-2
Sonstige betriebliche Erträge	3.864	(28)	-1
Materialaufwand	-15.627	(-195)	0
Personalaufwand	-11.115	(-84)	1
Abschreibungen	-2.825	(-25)	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.360	(-60)	1
Operatives Ergebnis (EBIT)	2.208	(-6)	-1
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	9	(0)	0
Zinsergebnis	-826	(-8)	1
Übriges Finanzergebnis	-4	(0)	0
Finanzergebnis	-821	(-8)	1
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.387	(-14)	0
Ertragsteuern	-557	(3)	0
Ergebnis	830	(-11)	0

Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse in Höhe von 305 Mio. € betreffen im Wesentlichen mit 104 Mio. € DB Schenker Rail Polska, mit 49 Mio. € Schenker Romtrans, mit 42 Mio. € Transfesa und mit 34 Mio. € DB Regio UK.

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Bei den Beträgen für Konsolidierungskreisabgänge handelt es sich im Wesentlichen um die im Vorjahr verkaufte KVB Sigmaringen GmbH.

b) Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

ANZAHL	Inland 2009	Ausland 2009	Gesamt 2009	Gesamt 2008
AT EQUITY BEWERTETE				
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN				
Stand 01. 01.	11	7	18	15
Zugänge	0	1	1	3
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Abgänge	0	0	0	0
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	0
Stand 31. 12.	11	8	19	18
AT EQUITY BEWERTETE				
ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN				
Stand 01. 01.	65	42	107	95
Zugänge	1	5	6	18
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	1
Abgänge	0	4	4	7
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	1	5	6	0
Stand 31. 12.	65	38	103	107

Bei den Zugängen von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen handelt es sich um sieben Gesellschaften mit Anschaffungskosten von insgesamt 5 Mio. €.

Für die wesentlichen assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen werden nachfolgend ausgewählte wirtschaftliche Eckdaten angegeben, die den Konzern- beziehungsweise den Jahresabschlüssen der betreffenden Gesellschaften zum 31. Dezember 2009 entnommen wurden:

Aggregierte Finanzinformationen

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Kapital- anteil	Vermögenswerte		Eigenkapital		Schulden		Umsatzerlöse		Jahresergebnis	
		2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN											
ATN Auto Terminal Neuss											
GmbH & Co. KG, Neuss ⁵⁾	50,00%	11	14	7	8	4	6	10	13	-1	-1
London Overground Rail Operations											
Limited, London/Großbritannien ^{1), 4), 6)}	50,00%	28		0		28		0		4	
NordCargo S.r.l, Mailand/Italien ^{2), 4), 6)}	48,02%	18	15	3	3	15	12	33	29	0	-1
PKV Planungsgesellschaft kombinierter											
Verkehr Duisburg mbH, Duisburg ^{4), 6)}	50,00%	13	13	1	1	12	12	1	1	0	0
ASSOZIIERTE GESELLSCHAFTEN											
ALSTOM Lokomotiven Service GmbH,											
Stendal ^{3), 6)}	49,00%	36	33	20	17	16	16	54	42	3	3
Autoport Emden GmbH, Emden											
	33,30%	3	2	0	0	3	2	13	5	0	0
BLS Cargo AG, Bern/Schweiz ^{4), 6)}											
	44,10%	155	128	65	59	90	69	127	117	2	9
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{4), 6)}											
	24,90%	199	185	97	30	102	155	260	208	1	4
Container Terminal Dortmund GmbH,											
Dortmund ^{4), 6)}	30,00%	4	4	2	1	2	3	14	12	1	1
CTS Container-Terminal GmbH											
Rhein-See-Land-Service, Köln ^{3), 6)}	22,50%	6	7	1	2	5	5	29	34	1	1
DAP Barging B.V., Rotterdam /											
Niederlande ^{4), 6)}	53,90%	7	5	3	2	4	3	38	34	2	1
DCH Düsseldorfer Container-Hafen											
GmbH, Düsseldorf ^{3), 6)}	51,00%	3	4	1	1	2	3	13	17	0	1
EUROFIMA Europäische Gesellschaft											
für die Finanzierung von Eisen-											
bahnmaterial, Basel/Schweiz ^{6), 7)}	22,60%	25.200	27.235	938	879	24.262	26.356	0	0	34	31
Express Air Systems GmbH (EASY),											
Kriftel ⁵⁾	50,00%	5	7	2	2	3	5	27	27	0	0
Güterverkehrszentrum Entwicklungs-											
gesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{4), 6)}	24,53%	19	21	1	1	18	20	1	0	0	0
Hispanauto - Empresas Agrupadas											
A.E.I.E.®, Madrid/Spainien ⁸⁾	41,36%	7	6	0	0	7	6	28	40	0	0
INTERCONTAINER - INTERFRIGO SA,											
Brüssel/Belgien ^{4), 6)}	35,66%	64	70	19	19	45	51	141	140	-2	3
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit											
beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{4), 6)}	28,00%	11	11	9	9	2	2	8	8	1	1
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft											
für kombinierten Güterverkehr											
mbH & Co. Kommanditgesellschaft,											
Frankfurt am Main ^{4), 6)}	51,36%	45	50	15	16	30	34	432	408	0	1

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Kapital- anteil	Vermögenswerte		Eigenkapital		Schulden		Umsatzerlöse		Jahresergebnis	
		2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
LogCap-IR Grundverwertungs- gesellschaft mbH, Wien/Österreich	49,00%	22	23	4	4	18	19	1	2	0	0
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{4), 6)}	29,40%	14	15	7	7	7	8	32	29	2	2
MASPED-RAILOG Vasúti Szállítványozási Kft., Budapest/Ungarn	50,00%	5	11	0	2	5	9	0	58	0	1
MASPED-SCHENKER Air & Sea Forwarding Ltd., Budapest/Ungarn	50,00%	6	9	2	3	4	6	25	31	1	2
METRANS a. s., Prag/Tschechien ⁵⁾	34,33%	168	158	83	67	85	91	110	159	15	23
Omfesa Logistica S.A., Madrid/Spanien ⁶⁾	27,55%	23	29	2	-2	21	31	13	20	-2	-2
POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg ⁴⁾	33,33%	13	11	6	6	7	5	62	53	0	2
Pool Ibérico Ferroviario A.E.I.E., Madrid/Spanien ⁶⁾	6,43%	6	5	0	0	6	5	20	26	0	0
Railmax C.V., Nijmegen/Niederlande ⁶⁾	27,27%	5	7	0	1	5	6	21	28	0	0
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{4), 6)}	30,00%	0	0	0	0	0	0	24	25	0	0
Sociedad de Estudios y Explotacion Material Auxiliar de Transportes, S.A. (»SEMAT«), Madrid/Spanien ⁶⁾	34,60%	40	34	15	20	25	14	22	29	-5	0
SSG Saar-Service GmbH, Saarbrücken ^{4), 6)}	25,50%	3	3	1	1	2	2	12	11	0	0
TFG Transfracht Internationale Gesell- schaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main Unternehmensgesellschaft	50,00%	28	36	5	6	23	30	211	272	-2	1
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim ^{4), 6)}	40,69%	6	11	0	0	6	11	4	4	0	0

¹⁾ Keine Zahlen aus dem Vorjahresabschluss verfügbar

²⁾ Zugang im laufenden Jahr

³⁾ Abweichendes Wirtschaftsjahr

⁴⁾ Zahlen aus Vorjahresabschluss

⁵⁾ Auf Basis vorläufiger Abschlussdaten

⁶⁾ Zahlen nach lokalen Rechnungslegungsnormen

⁷⁾ Betrifft ausschließlich Finanzierungsgeschäfte

⁸⁾ Vorjahreswerte nach lokalen Rechnungslegungsnormen

WÄHRUNGSUMRECHNUNG

a) Funktionale Währung und Berichtswährung

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

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt (Berichtswährung).

b) Transaktionen und Salden

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

c) Tochtergesellschaften

Tochtergesellschaften, deren funktionale Währung nicht der Euro ist, rechnen ihre in Landeswährung aufgestellten Abschlüsse für Zwecke der Einbeziehung in den Konzernabschluss der DB AG wie folgt in die Berichtswährung Euro um: Vermögenswerte und Verbindlichkeiten werden zum Stichtagskurs, Erträge und Aufwendungen zum Durchschnittskurs umgerechnet. Die Differenzen aus der Währungsumrechnung werden im Eigenkapital gesondert gezeigt.

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

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

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

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

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

Für die Währungsumrechnung wurden unter anderem folgende Wechselkurse zugrunde gelegt:

IN €	Stichtag 31.12.		Durchschnitt	
	2009	2008	2009	2008
1 US-Dollar (USD)	0,69416	0,71855	0,71727	0,67977
1 Britisches Pfund Sterling (GBP)	1,12600	1,04987	1,12222	1,25424
1 Schweizer Franken (CHF)	0,67404	0,67340	0,66223	0,63025
1 Hongkong-Dollar (HKD)	0,08952	0,09271	0,09253	0,08729
1 Australischer Dollar (AUD)	0,62469	0,49324	0,56402	0,57357
1 Chinesischer Renminbi (CNY)	0,10168	0,10531	0,10500	0,09779
1 Schwedische Krone (SEK)	0,09754	0,09200	0,09416	0,10390
1 Kanadischer Dollar (CAD)	0,66103	0,58830	0,63092	0,64074
1 Norwegische Krone (NOK)	0,12048	0,10256	0,11459	0,12143
1 Polnischer Zloty (PLN)	0,24364	0,24076	0,23105	0,28438

ERTRAGS- UND AUFWANDSREALISIERUNG

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

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

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

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

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

BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

a) Sachanlagen

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

Ist für die Herstellung eines Vermögenswerts ein beträchtlicher Zeitraum erforderlich, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen oder verkaufsfähigen Zustand zu versetzen, so werden direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten als Herstellungskosten des Vermögenswerts aktiviert. Sofern kein direkter Bezug hergestellt werden kann, wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz des Geschäftsjahres herangezogen. Im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung von Sachanlagen anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

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

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

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

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

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

b) Vermögenswerte aus Finanzierungsleasing

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

c) Immaterielle Vermögenswerte und Firmenwerte

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

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

Ist für die Herstellung eines Vermögenswerts ein beträchtlicher Zeitraum erforderlich, um ihn in seinen beabsichtigten gebrauchsfähigen oder verkaufsfähigen Zustand zu versetzen, so werden direkt zurechenbare Fremdkapitalkosten als Herstellungskosten des Vermögenswerts aktiviert. Sofern kein direkter Bezug hergestellt werden kann, wird der durchschnittliche Fremdkapitalkostensatz des Geschäftsjahres herangezogen.

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

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

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

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

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

d) Wertminderungen von Vermögenswerten

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

Abgrenzung der Cash-generating Units

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

Die Werthaltigkeitsprüfung von Firmenwerten wird auf Ebene einer CGU durchgeführt, der dieser Firmenwert zugeordnet worden ist. Wesentliche Firmenwerte bestehen derzeit in den CGUs DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail. Die aus den Unternehmenstransaktionen im Berichtsjahr resultierenden Firmenwerte aus den Akquisitionen der restlichen Anteile an der Transfesa Distribución y Logística, S. L. und der Anteile an der DB Schenker Rail Polska können eindeutig der CGU DB Schenker Rail zugeordnet werden.

Methodisches Vorgehen

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

Der Buchwert einer CGU ergibt sich durch die Addition der Buchwerte der Vermögenswerte abzüglich der Verbindlichkeiten, die mit den einbezogenen Vermögenswerten verbunden sind. Darüber hinaus sind bei der Bestimmung des Buchwerts einer CGU auch gemeinschaftlich von mehreren CGUs genutzte Vermögenswerte (Corporate Assets) und Verbindlichkeiten (Corporate Liabilities) anteilig zu berücksichtigen sowie das für die entsprechende CGU notwendige Nettoumlaufvermögen (Net Working Capital) mit einzubeziehen.

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

Zur Diskontierung der Free Cashflows wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz (Weighted Average Cost of Capital; WACC) herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber dem DB-Konzern widerspiegelt. In Konsistenz zur Ermittlung der Free Cashflows vor Unternehmensteuern wird ein umgerechneter Kapitalkostensatz vor Unternehmensteuern verwendet. Risiken der Free Cashflows werden durch einen risikoäquivalenten Kapitalisierungszinssatz berücksichtigt. Vor dem Hintergrund der Teilkonzernstruktur einerseits bei gleichzeitig weitgehendem Risiko- und Ressourcenverbund innerhalb des DB-Konzerns andererseits wird dieser Kapitalisierungszinssatz für alle CGUs des DB Mobility Logistics-Teilkonzerns einheitlich mit 10,5% und für die CGUs der Infrastruktur mit 8,4% zugrunde gelegt. Damit kamen die unveränderten Kapitalkostensätze des Vorjahres zur Anwendung.

Asset-Impairment-Test

Zur Durchführung des Asset-Impairment-Tests wurden Prozesse implementiert, die den spezifischen Anforderungen des IAS 36 gerecht werden. Die im Rahmen des Asset-Impairment-Tests verwendeten Nutzungsdauern für die einzelnen CGUs orientieren sich an der Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder einer Gruppe homogener Vermögenswerte, der oder die für die betreffende CGU am bedeutsamsten ist.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Nutzungswertermittlung künftige Cashflows, die sich aus wesentlichen künftigen strukturellen Veränderungen, Desinvestitionsmaßnahmen oder Erweiterungsinvestitionen ergeben, nicht berücksichtigt. Sich hieraus ergebende Anpassungen der originären Planungen betreffen vor allem die in der Infrastruktur geplanten größeren Neu- und Ausbauprojekte, deren Baubeginn nach dem Jahr 2009 unterstellt ist.

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

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

Die im betrachteten Zeitraum freiwillig durchgeführten Werthaltigkeitsprüfungen zeigten für keine CGU einen Wertminderungsbedarf an. Auch der nach Verabschiedung der Mittelfristplanung im Mai 2009 durchgeführte freiwillige Asset-Impairment-Test ergab für keine der CGUs einen Impairment-Bedarf.

Goodwill-Impairment-Test

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

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

e) Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen

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

f) Finanzielle Vermögenswerte

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

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte

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

Anteile an nicht einbezogenen Tochtergesellschaften und sonstigen Beteiligungen gelten als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Sie werden grundsätzlich mit ihren fortgeschriebenen Anschaffungskosten ausgewiesen, da die künftigen Cashflows zur Bestimmung des Marktwerts dieser Anteile nicht verlässlich ermittelt werden können.

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

Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

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

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

Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel umfassen Kassen- und Scheckbestände, Einlagen bei Kreditinstituten, die bei Sicht jederzeit fällig sind, sowie Zahlungsmitteläquivalente. Zu den Guthaben bei Kreditinstituten zählen sowohl täglich fällige Gelder als auch Festgelder mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

Die flüssigen Mittel werden zum Nennwert angesetzt.

g) Vorräte

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

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

h) Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

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

i) Latente Steuern

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 (Ertragsteuern) bilanziert.

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

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

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

j) Finanzschulden und Verbindlichkeiten

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

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

Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, die gemäß den Zuordnungskriterien des IAS 17 als Finanzierungsleasingverträge zu klassifizieren sind, werden zum Beginn der Vertragslaufzeit mit dem Barwert der Mindestleasingzahlungen passiviert und in der Folge in Höhe der fortgeführten Anschaffungskosten unter den Finanzschulden ausgewiesen. Die Leasingraten werden in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil der Leasingrate wird aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

k) Leistungen an Arbeitnehmer

Pensionsverpflichtungen und ähnliche Verpflichtungen

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

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

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

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

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

Der Rechnungszins für die Bewertung von Pensionsverpflichtungen wurde auf der Grundlage der Renditen bestimmt, die am Bilanzstichtag für erstrangige, festverzinsliche Industrieanleihen am Markt erzielt werden. Als Basis dienen erstrangige Unternehmensanleihen mit einem AA-Rating (im Vorjahr: erstrangige Unternehmensanleihen mit einem AAA- beziehungsweise AA-Rating). Nach dem Ermittlungsverfahren im Jahr 2009 hätte sich im Jahr 2008 ein Zinssatz von 5,0% statt 5,5% im Inland ergeben.

Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Abfindungen)

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

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

Altersteilzeitvereinbarungen basieren auf dem sogenannten Blockmodell. Die vom DB-Konzern während des Zeitraums der Altersteilzeit zum Gehalt gezahlten Aufstockungsbeträge sowie zusätzliche Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung stellen Leistungen aus Anlass der Beendigung der Arbeitsverhältnisse dar. Sie werden zum Zeitpunkt des Entstehens der Verpflichtung mit dem Barwert bewertet. Der Vergütungsrückstand (zuzüglich der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung) für die während der Beschäftigungsphase geleistete Mehrarbeit wird ebenfalls mit dem Barwert bewertet. Die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Verpflichtungen werden im Personalaufwand gezeigt.

Andere langfristig fällige Leistungen

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

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

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

Der Plan wird wie ein beitragsorientierter Plan behandelt.

l) Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, soweit eine rechtliche oder faktische Verpflichtung besteht, die aus einem vergangenen Ereignis resultiert, deren Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme (die zu einem Abfluss von Ressourcen führt) größer als 50% ist und sofern eine verlässliche Schätzung der Verpflichtungshöhe möglich ist. Wenn die Erstattung eines zurückgestellten Betrags zu erwarten ist, etwa aufgrund einer Versicherung, wird die Erstattung als separater Vermögenswert nur dann angesetzt, wenn sie so gut wie sicher ist. Die Erträge aus Erstattungen werden nicht mit den Aufwendungen saldiert.

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

m) Passive Abgrenzungen

Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen

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

Abgegrenzte Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Verträgen

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

n) Derivative Finanzinstrumente

Bilanzierung derivativer Finanzinstrumente

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

FAIR-VALUE-HEDGES

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

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

CASHFLOW-HEDGES

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

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE, DIE NICHT DEN ANFORDERUNGEN ZUR BILANZIERUNG VON SICHERUNGSGESCHÄFTEN GEMÄSS IAS 39 ENTSPRECHEN

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

ERMITTLUNG DES BEIZULEGENDEN ZEITWERTS (FAIR VALUE)

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

Sämtliche im DB-Konzern eingesetzten Derivate werden mit gängigen Methoden wie Optionspreis- oder Barwertmodellen bewertet, da ihre beizulegenden Zeitwerte nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden. Es werden keine Parameter aus nicht beobachtbaren Märkten für die Bewertung herangezogen.

KAPITALMANAGEMENT IM DB-KONZERN (GEMÄSS IAS 1)

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

Die Steuerung der Kapitalstruktur erfolgt anhand der Kennzahl Gearing. Das Gearing wird dabei definiert als Verhältnis der Netto-Finanzschulden (Finanzschulden abzüglich der Finanzforderungen und liquiden Mittel) und des Eigenkapitals. Als Instrumente der Steuerung dienen in erster Linie die planmäßige Rückführung von Finanzschulden sowie die Stärkung der Eigenkapitalbasis durch Gewinnthesaurierung.

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

IN MIO. €	2009	2008
Finanzschulden	16.510	16.853
- Finanzforderungen	-29	-31
- Liquide Mittel	-1.470	-879
Netto-Finanzschulden	15.011	15.943
÷ Buchwert Eigenkapital	13.066	12.155
Gearing	115 %	131 %

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

Es sind keine wesentlichen externen Kapitalmarktrestriktionen vorhanden.

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

IN MIO. €	2009	2008
Sachanlagen/Immaterielle Vermögenswerte	39.509	39.976
+ Vorräte	814	830
+ Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.030	3.373
+ Forderungen und sonstige Vermögenswerte	689	741
- Forderungen aus Finanzierung	-29	-31
+ Forderungen aus Ertragsteuern	150	124
- Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-3.267	-3.608
- Übrige und sonstige Verbindlichkeiten	-3.183	-3.765
- Ertragsteuerschulden	-60	-183
- Sonstige Rückstellungen	-6.419	-6.541
- Passive Abgrenzungen	-2.638	-2.955
Capital Employed	28.596	27.961

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

IN MIO. €	2009	2008
Operatives Ergebnis (EBIT)	2.208	2.593
Erträge aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	-259
Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	1
Grundstücksverkäufe Stuttgart 21	-639	0
Neueinschätzung der Risiken für ökologische Altlasten	-600	0
Rückstellungsbildung für Technikrisiken	331	0
Restrukturierungs- und Personalanpassungsmaßnahmen	450	0
Vergleich Flughafen Fraport AG	0	-52
Kosten für Vorbereitung IPO DB Mobility Logistics AG	7	59
Sonstige	-72	141
EBIT bereinigt	1.685	2.483
Abschreibungen	2.825	2.723
Außerplanmäßige Abschreibungen Gleisanlagen / Immobilien	-108	0
EBITDA bereinigt	4.402	5.206

Im Berichtsjahr erfolgten Bereinigungen im EBIT von insgesamt -523 Mio. €. Diese setzen sich im Wesentlichen aus der Bereinigung des realisierten Buchgewinns Stuttgart 21 (-639 Mio. €), der Rückstellungsauflösung infolge der neu bewerteten ökologischen Altlasten (-600 Mio. €), der Rückstellungsbildung für Technikrisiken für Fahrzeuge und Oberbau (331 Mio. €) sowie für Verpflichtungen aus Restrukturierungs- und Personalanpassungsmaßnahmen (450 Mio. €) zusammen.

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

IN MIO. €	2009	2008
EBIT bereinigt	1.685	2.483
÷ Capital Employed	28.596	27.961
Return on Capital Employed (ROCE)	5,9 %	8,9 %

KRITISCHE SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN

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

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

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

Je nach Ereignissen oder Umständen wird im DB-Konzern regelmäßig untersucht, ob ein Wertminderungsbedarf bei einer Zahlungsmittel generierenden Einheit vorliegt. Grundlagen und Prämissen des gemäß IAS 36 (Wertminderung von Vermögenswerten) im DB-Konzern angewendeten Impairment-Verfahrens sind im Abschnitt »Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden« unter dem Titel »Wertminderungen von Vermögenswerten« dargestellt. Zu einzelnen Prämissen und Annahmen, die Einfluss auf die Werthaltigkeit einer CGU haben, geben wir nachfolgende Erläuterungen:

EBITDA-Marge

Läge die tatsächliche EBITDA-Marge (EBITDA: Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) zum Ende des Planungszeitraums über 6 % unter der derzeitigen Planungsannahme und würde sich dieser Effekt auch auf die nach diesem Zeitraum prognostizierten Cashflows auswirken, ergäbe sich im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg ein Wertminderungsbedarf. Des Weiteren ergäbe sich für das Geschäftsfeld DB Schenker Rail bei einer Abweichung der EBITDA-Marge von über 9 % sowie für die CGU DB Fahrzeuginstandhaltung (im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen) bei einer Abweichung der EBITDA-Marge von über 7 % gegenüber der jeweiligen Planungsannahme ein Wertminderungsbedarf. Für die restlichen CGUs ergäbe sich bei Abweichungen unterhalb von 10 % kein Wertminderungsbedarf.

Durchschnittliche reale Wachstumsrate der Cashflows

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

Gewichtete Kapitalkosten

Wenn der Kapitalisierungszinssatz vor Steuern, der bei der Berechnung des Nutzungswerts verwendet wurde, oberhalb der derzeitigen Annahmen von 8,4 % für CGUs der Infrastruktur und 10,5 % für CGUs des DB ML-Teilkonzerns läge, dann würde sich für das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg ab einer Erhöhung um 5 %, für das Geschäftsfeld DB Schenker Rail ab einer Erhöhung um 6 % sowie für die CGUs DB Fahrzeuginstandhaltung und DB Fuhrpark (beide im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen) ab einer Erhöhung von 6 % beziehungsweise 9 % ein Wertminderungsbedarf auf das Anlagevermögen ergeben. Für alle anderen CGUs ergäbe sich unterhalb von 10 % kein Wertminderungsbedarf.

Nutzungsdauer und Restwert

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

b) Latente Steuern

Der Bestimmung der aktiven latenten Steuern liegt in der Regel die Mittelfristplanung zugrunde. Sollte sich die Summe der im Mittelfristzeitraum geplanten Jahresüberschüsse bei ansonsten unveränderten steuerlichen Parametern um 10 % verringern, wären die aktiven latenten Steuern um 107 Mio. € (im Vorjahr: 160 Mio. €) wertzuberichtigten.

c) Umweltschutzrückstellungen

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

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

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

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

Sollten wesentliche gesetzliche Rahmenbedingungen beziehungsweise behördliche Auflagen zu Realisationszeitpunkten von Sanierungsmaßnahmen führen, die erheblich von dem geschätzten Zeitkorridor abweichen, könnte dies zu einem veränderten Zeithorizont für die erwarteten Zahlungsabflüsse, mithin zu einem veränderten Rückstellungsansatz führen. Darüber hinaus können Preissteigerungen zu einem erhöhten Rückstellungsansatz führen.

d) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und sonstige Forderungen

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

e) Pensionen und ähnliche Verpflichtungen

Die Bewertung leistungsorientierter Pensionszusagen sowie pensionsähnlicher Leistungszusagen und der hieraus resultierenden Aufwendungen und Erträge erfolgt mittels versicherungsmathematischer Methoden. Den Bewertungen liegen versicherungsmathematische Annahmen zugrunde. Hierzu zählen insbesondere Abzinsungsfaktoren, Gehalts- und Rententrends sowie biometrische Rechnungsgrundlagen. Die angesetzten Abzinsungsfaktoren spiegeln die Zinssätze unter Berücksichtigung der der Verpflichtung zugrunde liegenden Duration wider, die am Bilanzstichtag für hochwertige festverzinsliche Anleihen mit entsprechender Laufzeit erzielt werden. Im Falle extern finanzierter Pensionspläne basieren die Werte des zugehörigen Planvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche auf den Marktwerten zum Bilanzstichtag. Dieser Wert dient als Basis für die Bestimmung der erwarteten Rendite des Fondsvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche. Die erwartete Rendite des Fondsvermögens beziehungsweise der Erstattungsansprüche wird auf einheitlicher Basis bestimmt unter Berücksichtigung historischer langfristiger Renditen, der Portfoliostruktur und der Einschätzungen der künftigen langfristigen Renditen. Andere Schlüsselprämissen für Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen basieren teilweise auf aktuellen Marktverhältnissen. Aufwendungen und Erträge aus Pensionszusagen und pensionsähnlichen Leistungszusagen können sich aufgrund von Änderungen dieser zugrunde liegenden Schlüsselprämissen verändern.

f) Rückstellungen

Die Bestimmung von Rückstellungen jeglicher Art ist mit Einschätzungen verbunden.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(1) UMSATZERLÖSE

IN MIO. €	2009	2008
Umsatzerlöse aus Dienstleistungen	28.677	32.894
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	(4.489)	(4.477)
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	658	558
Insgesamt	29.335	33.452

Die Umsatzerlöse unterschreiten den Vorjahreswert um 4.117 Mio. € (-12,3%). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf den im Berichtsjahr anhaltenden Konjunkturabschwung in Deutschland, Europa und der übrigen Welt zurückzuführen. Die deutlichsten Umsatzverluste verzeichnen die beiden Segmente DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics. Bereinigt um die wesentlichen Effekte aus Veränderungen des Konsolidierungskreises, insbesondere den Umsatzbeiträgen der akquirierten Schenker Romtrans und DB Schenker Rail Polska (vormals PCC Logistics-Gruppe) ergibt sich ein Rückgang von 12,8% gegenüber dem Vorjahr. Die gegenüber dem Vorjahr leicht gestiegenen Bestellerentgelte aus Schienenverkehr betreffen fast ausschließlich Entgelte aus leistungsorientierten Verkehrsverträgen mit den Bundesländern.

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

(2) BESTANDSVERÄNDERUNGEN UND ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

IN MIO. €	2009	2008
Bestandsveränderungen	16	-47
Andere aktivierte Eigenleistungen	1.920	1.919
Insgesamt	1.936	1.872

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

(3) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

IN MIO. €	2009	2008
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe		
Erträge aus Instandhaltung, Unterhaltung und Reparaturen	1	0
Verkauf von Material und Energie	101	182
Sonstige Leistungen Dritte	716	738
	818	920
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	181	193
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	99	136
Erträge aus staatlichen Zuschüssen		
Ausgleichszahlungen des Bundes	79	77
Übrige Investitionszulagen	41	35
Übrige staatliche Zuschüsse ¹⁾	142	221
	262	333
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	594	285
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	0	259
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.038	252
Übrige Erträge		
Erträge aus Gebühren von Dritten	25	23
Erträge aus der Sanierung ökologischer Altlasten	66	49
Sonstige übrige Erträge ¹⁾	781	596
	872	668
Insgesamt	3.864	3.046

¹⁾ Vorjahreszahl wurde angepasst.

Wesentliche Effekte auf die Höhe der sonstigen betrieblichen Erträge im Berichtsjahr entstanden aus einer deutlichen Zunahme der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen. Hierunter fällt insbesondere die Teilauflösung der Rückstellung für ökologische Altlasten in Höhe von 600 Mio. € bei der DB AG.

Der Anstieg der Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie der übrigen Erträge gegenüber dem Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der Realisierung des Grundstücksverkaufs Stuttgart 21 in den Segmenten DB Netze Fahrweg und DB Bahn Regio.

Die Erträge aus staatlichen Zuschüssen enthalten unter anderem Ausgleichszahlungen öffentlicher Gebietskörperschaften im Zusammenhang mit dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie Ausgleichszahlungen für höhengleiche Kreuzungen nach einer EU-Verordnung. Die Zuschüsse werden überwiegend durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen vereinnahmt. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf geringere Zuschüsse im Segment DB Netze Fahrweg zurückzuführen.

(4) MATERIALAUFWAND

IN MIO. €	2009	2008
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		
Aufwendungen für Energie		
Strom	1.307	1.176
Stromsteuer	166	182
Diesel, sonstige Treibstoffe	789	976
Sonstige Energien	115	93
	2.377	2.427
Sonstige Betriebsmittel	333	319
Preis- und Wertberichtigungen Material	- 35	- 47
	2.675	2.699
Aufwendungen für bezogene Leistungen		
Eingekaufte Leistungen Transport	8.308	11.135
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	230	267
Provisionen	130	143
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur		
Nutzung Trassen	128	144
Nutzung Stationen	1	0
	129	144
Sonstige bezogene Leistungen	569	643
	9.366	12.332
Aufwendungen für Instandhaltungen	3.586	3.513
Insgesamt	15.627	18.544

Die im Materialaufwand erfassten Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen betragen wie im Vorjahr 18 Mio. €.

Rückgänge bei den Aufwendungen für bezogene Leistungen gegenüber dem Vorjahr sind vor allem auf eine geringere Geschäftstätigkeit im Segment DB Schenker Logistics zurückzuführen. Höhere Aufwendungen für Instandhaltungen haben sich insbesondere aus Rückstellungsbildung für Fahrzeuge des Personen- und Güterverkehrs ergeben.

(5) PERSONALAUFWAND UND BESCHÄFTIGTE

IN MIO. €	2009	2008
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	7.335	7.275
für zugewiesene Beamte	1.403	1.375
	8.738	8.650
Soziale Abgaben		
für Arbeitnehmer	1.382	1.388
für zugewiesene Beamte	281	286
Aufwendungen zur Personalanpassung	555	135
Aufwendungen für Altersversorgung	159	124
	2.377	1.933
Insgesamt	11.115	10.583

In dem ausgewiesenen Personalaufwand sind Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne in Höhe von 684 Mio. € (im Vorjahr: 666 Mio. €) enthalten.

Der Betrag zur Personalanpassung umfasst im Wesentlichen Aufwendungen aus Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen sowie erstmalig auch Restrukturierungsaufwendungen aus Anpassungsprogrammen als Reaktion auf die wirtschaftliche Entwicklung von rund 373 Mio. €.

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

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

Die Entwicklung der Löhne und Gehälter ist im Wesentlichen für die inländischen Gesellschaften auf den Abschluss der Tarifvertragsverhandlungen im Jahr 2009 zurückzuführen, bei den Gesellschaften außerhalb Deutschlands wirken Wechselkursschwankungen und Strukturveränderungen.

Die Entwicklung der Beschäftigtenanzahl im DB-Konzern, jeweils auf Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet, wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

IN VZP	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
	2009	2008	2009	2008
Arbeitnehmer	203.062	202.813	202.972	201.837
Beamte	36.320	37.429	36.916	38.171
Mitarbeiter	239.382	240.242	239.888	240.008
Auszubildende	9.259	8.963	8.109	7.664
Beschäftigte	248.641	249.205	247.997	247.672

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

Bereinigt um die Mitarbeiteranzahl der im Berichtsjahr erworbenen DB Schenker Rail Polska belaufen sich die VZP auf 233.403 Mitarbeiter und im Jahresdurchschnitt auf 236.992 Mitarbeiter. Die Mitarbeiterzahl (ohne DB Schenker Rail Polska) verminderte sich um 2,8% (VZP am Jahresende) beziehungsweise um 1,3% (VZP im Jahresdurchschnitt).

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

IN NATÜRLICHEN PERSONEN	am Jahresende	
	2009	2008
Arbeitnehmer	213.394	213.221
Beamte	38.199	39.326
Mitarbeiter	251.593	252.547
Auszubildende	9.259	8.963
Beschäftigte	260.852	261.510

(6) ABSCHREIBUNGEN

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

Für weitere Erläuterungen wird auf die Darstellungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens beziehungsweise der immateriellen Vermögenswerte unter den Anhangziffern (13) und (14) verwiesen.

(7) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

IN MIO. €	2009	2008
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten		
Aufwendungen aus Operate Leases	1.100	1.125
Bedingte Leasingaufwendungen	6	5
	1.106	1.130
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	139	280
Gebühren und Beiträge	229	232
Aufwendungen aus Versicherungen	169	180
Aufwendungen für Werbung und Verkaufsförderung	77	110
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	75	90
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	210	251
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	7	8
Sonstige bezogene Dienstleistungen		
Bezogene IT-Leistungen	147	161
Sonstige Kommunikationsdienste	64	75
Sonstige Serviceleistungen	254	362
	465	598
Aufwendungen aus Schadenersatz	67	69
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte ¹⁾	- 7	127
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	129	183
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	0	1
Sonstige betriebliche Steuern	0	14
Übrige Aufwendungen ²⁾		
Zuschüsse für Anlagen Dritter	82	89
Sonstiger personalbezogener Aufwand	78	103
Sonstige übrige Aufwendungen	538	469
Saldo Aufwands- und Ertragskonsolidierung	- 4	- 7
	694	654
Insgesamt	3.360	3.927

¹⁾ Einschließlich Zahlungseingängen auf im Vorjahr ausgebuchte Forderungen.

²⁾ Vorjahreszahl wurde angepasst.

Die im Vergleich zum Vorjahr gesunkenen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind wesentlich auf eine konsequente Ausgabensteuerung im DB-Konzern zurückzuführen.

In den Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten sind Honoraraufwendungen für den Konzernabschlussprüfer in Höhe von 21,9 Mio. € (im Vorjahr: 24,4 Mio. €) erfasst; davon entfallen auf Abschlussprüfungsleistungen 10,9 Mio. € (im Vorjahr: 11,2 Mio. €), auf andere Bestätigungsleistungen 4,1 Mio. € (im Vorjahr: 3,9 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,3 Mio. € (im Vorjahr: 0,4 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 6,6 Mio. € (im Vorjahr: 8,9 Mio. €).

Die Veränderungen der Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte resultieren im Wesentlichen aus dem Segment DB Schenker Logistics, da das Vorjahr einmalig durch einen höheren Wertberichtigungsbedarf belastet wurde. Andererseits ergaben sich im Berichtsjahr wesentliche Auflösungen.

Der Rückgang der Aufwendungen für sonstige Steuern ergibt sich im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen.

Der Anstieg der übrigen Aufwendungen resultiert überwiegend aus der Zuführung von Rückstellungen.

(8) ERGEBNIS AN AT EQUITY BILANZIERTEN UNTERNEHMEN

Aus Anteilen an Unternehmen, auf die ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann beziehungsweise die gemeinschaftlich geführt werden, werden folgende Ergebnisbeiträge in die Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen:

IN MIO. €	2009	2008
Gemeinschaftsunternehmen		
Übrige	-2	-1
	-2	-1
Assoziierte Unternehmen		
METRANS a. s.	6	7
EUROFIMA	8	7
Übrige	-3	8
	11	22
Insgesamt	9	21

(9) ZINSENERGEBNIS

IN MIO. €	2009	2008
Zinserträge		
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	94	220
Erträge aus Wertpapieren	0	0
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	251	325
	345	545
Zinsaufwendungen		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-642	-817
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-339	-290
Aufzinsung von Pensionsrückstellungen	-121	-121
Zinsaufwand aus Finanzierungsleasing	-69	-77
	-1.171	-1.305
Insgesamt	-826	-760

Der signifikante Rückgang der sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge resultiert aus dem durch die Finanzmarktkrise hervorgerufenen rückläufigen Marktzinsniveau.

Der Rückgang der sonstigen Zinsen und ähnlichen Aufwendungen geht im Berichtsjahr sowohl auf eine Abnahme der Finanzschulden als auch auf im Vergleich zu auslaufenden Geschäften niedrigere Refinanzierungskosten von Neugeschäften zurück.

Die Zinserträge und -aufwendungen aus den finanziellen Vermögenswerten beziehungsweise Verbindlichkeiten belaufen sich auf 38 Mio. € (im Vorjahr: 152 Mio. €) beziehungsweise -821 Mio. € (im Vorjahr: -1.041 Mio. €).

(10) ÜBRIGES FINANZERGEBNIS

IN MIO. €	2009	2008
Ergebnis aus Beteiligungen	2	2
Ergebnis aus Währungskurseffekten	121	-310
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	-96	276
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	2	-12
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	0
Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente	-33	-1
Übriges Finanzergebnis	0	-2
Insgesamt	-4	-47

Das Ergebnis aus Währungskurseffekten resultiert aus der erfolgswirksamen Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten beziehungsweise Forderungen zum Stichtagskurs (IAS 21). Das Ergebnis aus Währungskurseffekten ist gedanklich mit dem Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten zu saldieren. Beide Ergebnisgrößen änderten sich gegenüber dem Vorjahreswert aufgrund starker Währungskursschwankungen im Rahmen der Finanzmarktkrise deutlich. Das Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten enthält die Reklassifizierung der erfolgsneutral im Eigenkapital erfassten währungsinduzierten Marktwertänderungen von Cashflow-Hedges. Das Ergebnis aus sonstigen Derivaten betrifft die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IAS 39 qualifiziert werden.

Bei den Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente handelt es sich um eine außerplanmäßige Abschreibung der Beteiligung an der China United International Rail Containers Co. Ltd, Peking/China.

(11) ERTRAGSTEUERN

IN MIO. €	2009	2008
Tatsächlicher Steueraufwand	-73	-479
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	27	10
Tatsächliche Ertragsteuern	-46	-469
Latenter Steueraufwand	-511	-17
Ertragsteuern	-557	-486

Der tatsächliche Steueraufwand ist überwiegend bei ausländischen Tochtergesellschaften angefallen, während sich im Inland ein Steuerertrag ergab. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ergibt sich im Wesentlichen aus der zeitweiligen Unterbrechung der steuerlichen Organschaft im Jahr 2008 (Umstrukturierung der

DB ML AG) sowie aus dem geringen Jahresergebnis 2009. Der Anstieg des latenten Steueraufwands ergab sich im Wesentlichen aus der aktualisierten Mittelfristplanung, die geringere steuerliche Ergebnisse im Mittelfristzeitraum erwarten lässt.

Beginnend mit dem Ergebnis des DB-Konzerns vor Ertragsteuern und den darauf bei einer Konzernsteuerquote von 30,5% entfallenden rechnerischen Ertragsteuern, wird nachfolgend die steuerliche Überleitungsrechnung zu den tatsächlichen Ertragsteuern dargestellt:

IN MIO. €	2009	2008
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.387	1.807
Konzernsteuersatz	30,5 %	30,5 %
Erwarteter Steueraufwand	- 423	- 551
Verminderter Ansatz (im Vorjahr: Zusätzlicher Ansatz) sowie		
Inanspruchnahme bestehender Unterschiedsbeträge	- 206	11
Steuerfreie Erträge	18	17
Steuerliche Sachverhalte gemäß IAS 12.33	108	108
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	- 28	- 22
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	15	43
Übrige Effekte	- 41	- 92
Ausgewiesene Ertragsteuern	- 557	- 486
Effektiver Steuersatz	40,2 %	26,9 %

Der Überleitungsbetrag im Sinne des IAS 12.33 bezieht sich ausschließlich auf steuerliche Mehrabschreibungen, die daraus resultieren, dass steuerfreie Zuschüsse im IFRS-Abschluss direkt von den Anschaffungskosten der Vermögenswerte abgesetzt wurden. Auf diese temporären Unterschiede dürfen keine latenten Steuern gebildet werden.

In den übrigen Effekten sind im Berichtsjahr insbesondere Auswirkungen aus der Abweichung bei den Bemessungsgrundlagen unterschiedlicher Ertragsteuerarten, periodenfremde Ertragsteuern und Verluste ohne die Bildung latenter Steuern enthalten. Die periodenfremden Erträge aus tatsächlichen Ertragsteuern betragen 47 Mio. €.

(12) ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich nach IAS 33 (Ergebnis je Aktie) aus der Division des den Aktionären der DB AG zustehenden Jahresergebnisses des DB-Konzerns und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Berichtsjahres ausgegebenen Aktien. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

IN MIO. €	2009	2008
Jahresergebnis	830	1.321
davon anderen Gesellschaftern zurechenbares Jahresergebnis	(9)	(14)
davon auf die Aktionäre der DB AG entfallendes Jahresergebnis	(821)	(1.307)
Anzahl der ausgegebenen Aktien	430.000.000	430.000.000
Ergebnis je Aktie (in €/Aktie), unverwässert	1,91	3,04
Ergebnis je Aktie (in €/Aktie), verwässert	1,91	3,04

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

(13) SACHANLAGEN

Sachanlagen zum 31. Dezember 2009 IN MIO. €	Grund- stücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahn- körper und Bauten des Schienen- wegs	Gleisanlagen, Streckenaus- rüstung und Sicherungs- anlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Summe
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand zum 01. 01. 2009	4.330	5.419	12.435	14.739	20.588	1.448	3.471	3.725	66.155
Änderungen									
Konsolidierungskreis	16	32	3	11	198	28	18	5	311
davon Zugang									
Konsolidierungskreis	(16)	(32)	(3)	(11)	(198)	(28)	(18)	(5)	(311)
davon Abgang									
Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Zugänge ¹⁾	123	118	415	1.235	656	71	229	3.555	6.402
Investitionszuschüsse	-12	-54	-397	-1.003	-14	-15	-29	-3.124	-4.648
Umbuchungen	26	-4	127	333	368	32	40	-920	2
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	4	0	0	-4	0
Abgänge	-86	-35	-13	-133	-260	-22	-252	268	-533
Währungsumrechnungs- differenzen	7	36	4	0	39	12	12	26	136
Stand zum 31. 12. 2009	4.404	5.512	12.574	15.182	21.579	1.554	3.489	3.531	67.825
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand zum 01. 01. 2009	-384	-1.871	-3.451	-8.210	-10.848	-925	-2.123	-277	-28.089
Änderungen									
Konsolidierungskreis	-2	-10	-2	-10	-77	-15	-7	0	-123
davon Zugang									
Konsolidierungskreis	(-2)	(-10)	(-2)	(-10)	(-77)	(-15)	(-7)	(0)	(-123)
davon Abgang									
Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Abschreibungen	-8	-184	-182	-678	-1.158	-93	-316	0	-2.619
Wertminderungen	-58	0	-1	-51	-25	-3	-1	-12	-151
Wertaufholung	0	0	0	44	0	0	0	0	44
Umbuchungen	-10	12	-3	0	0	-1	2	-1	-1
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abgänge	8	24	8	105	231	20	212	2	610
Währungsumrechnungs- differenzen	0	-16	-2	0	-24	-7	-8	0	-57
Stand zum 31. 12. 2009	-454	-2.045	-3.633	-8.800	-11.901	-1.024	-2.241	-288	-30.386
Bilanzwert 31. 12. 2009	3.950	3.467	8.941	6.382	9.678	530	1.248	3.243	37.439
Bilanzwert 31. 12. 2008	3.946	3.548	8.984	6.529	9.740	523	1.348	3.448	38.066

¹⁾ In den Zugängen des Geschäftsjahres sind 129 Mio. € Gutschriften aus Vorjahren enthalten.

Sachanlagen zum 31. Dezember 2008 IN MIO. €	Grund- stücke	Geschäfts- Betriebs- und andere Bauten	Bahn- körper und Bauten des Schienen- wegs	Gleisanlagen, Streckenaus- rüstung und Sicherungs- anlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Summe
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN									
Stand zum 01.01.2008	4.149	5.441	12.186	14.456	19.615	1.396	3.810	3.084	64.137
Änderungen									
Konsolidierungskreis	114	26	0	0	213	54	19	26	452
davon Zugang									
Konsolidierungskreis	(114)	(26)	(0)	(0)	(215)	(54)	(19)	(26)	(454)
davon Abgang									
Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(0)	(0)	(-2)	(0)	(0)	(0)	(-2)
Zugänge ¹⁾	108	180	441	1.230	535	68	378	3.759	6.699
Investitionszuschüsse	-4	-96	-357	-1.038	-17	-9	-34	-2.611	-4.166
Umbuchungen	90	14	191	190	690	9	-371	-696	117
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten									
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abgänge	-105	-66	-11	-99	-306	-29	-318	199	-735
Währungsumrechnungs- differenzen									
	-22	-80	-15	0	-142	-41	-13	-36	-349
Stand zum 31.12.2008	4.330	5.419	12.435	14.739	20.588	1.448	3.471	3.725	66.155
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN									
Stand zum 01.01.2008	-342	-1.732	-3.281	-7.645	-9.672	-877	-2.320	-199	-26.068
Änderungen									
Konsolidierungskreis	-8	-7	0	0	-132	-15	-10	0	-172
davon Zugang									
Konsolidierungskreis	(-8)	(-7)	(0)	(0)	(-133)	(-15)	(-10)	(0)	(-173)
davon Abgang									
Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(0)	(0)	(1)	(0)	(0)	(0)	(1)
Abschreibungen	-6	-183	-181	-686	-1.121	-88	-348	0	-2.613
Wertminderungen	0	-1	-1	-2	-25	0	-3	-15	-47
Wertaufholung	0	0	0	34	6	0	1	0	41
Umbuchungen	-53	-12	-1	0	-257	0	281	-69	-111
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten									
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abgänge	22	35	7	89	267	28	264	5	717
Währungsumrechnungs- differenzen									
	3	29	6	0	86	27	12	1	164
Stand zum 31.12.2008	-384	-1.871	-3.451	-8.210	-10.848	-925	-2.123	-277	-28.089
Bilanzwert 31.12.2008	3.946	3.548	8.984	6.529	9.740	523	1.348	3.448	38.066
Bilanzwert 31.12.2007	3.807	3.709	8.905	6.811	9.943	519	1.490	2.885	38.069

¹⁾ In den Zugängen des Geschäftsjahres sind 120 Mio. € Gutschriften aus Vorjahren enthalten.

Wertminderungen in Höhe von 151 Mio. € (im Vorjahr: 47 Mio. €) betreffen im Wesentlichen Gleisanlagen und Immobilien der DB Netz AG sowie Fahrzeuge der DB Schenker Rail Deutschland AG und Anlagen im Bau der S-Bahn Berlin GmbH.

Wertaufholungen entfielen in Höhe von 44 Mio. € (im Vorjahr: 41 Mio. €) im Wesentlichen auf Gleisanlagen der DB Netz AG.

Die positiven Buchwertabgänge von 270 Mio. € (im Vorjahr: 204 Mio. €) bei den Anlagen im Bau resultieren aus der Rückzahlung von bereits in Vorjahren erhaltenen und aktivisch abgesetzten Investitionszuschüssen.

Finanzschulden waren durch Sachanlagen mit Buchwerten von 131 Mio. € (im Vorjahr: 190 Mio. €) gesichert. Dies betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge, die der Besicherung von Krediten, hauptsächlich der EUROFIMA (Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial), Basel/Schweiz, dienen und bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Bahn Regio, DB Schenker Rail und DB Bahn Fernverkehr zum Einsatz gelangen. Beschränkungen an Verfügungsrechten über Sachanlagevermögen bestanden in Höhe von 24 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €) im Wesentlichen bei der SüdbadenBus GmbH und der Regional Bus Stuttgart GmbH.

In den Sachanlagen sind gemietete Vermögenswerte enthalten, die in der nachfolgenden Übersicht gesondert ausgewiesen werden. Bei den gemieteten Sachanlagen handelt es sich um Vermögenswerte, die dem wirtschaftlichen, nicht jedoch dem juristischen Eigentum des DB-Konzerns zugerechnet werden, sodass die zugrunde liegenden Leasingverträge als Finanzierungsleasing zu klassifizieren sind.

Gemietete Vermögenswerte IN MIO. €	Grund- stücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahn- körper und Bauten des Schienen- wegs	Gleisanlagen, Streckenaus- rüstung und Sicherungs- anlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güter- verkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Summe
ALS FINANZIERUNGSLEASING KLASSIFIZIERTE GEMIEETE VERMÖGENSWERTE								
Anschaffungs- und Herstellungskosten	6	750	19	0	979	8	0	1.762
Kumulierte Abschreibungen	0	-173	-2	0	-667	-2	0	-844
Buchwert 31.12.2009	6	577	17	0	312	6	0	918
Anschaffungs- und Herstellungskosten	4	762	19	0	1.002	0	0	1.787
Kumulierte Abschreibungen	0	-160	-2	0	-622	0	0	-784
Buchwert 31.12.2008	4	602	17	0	380	0	0	1.003

Der Ausweis zu den Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten bei den gemieteten Vermögenswerten des Sachanlagevermögens betrifft hauptsächlich Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station&Service AG. Der Ausweis unter den Fahrzeugen für Personen- und Güterverkehr bezieht sich im Wesentlichen auf von den Transportgesellschaften des DB-Konzerns genutzte Schienenfahrzeuge (Lokomotiven, Triebzüge und Güterwagen).

Die zum Teil auf der Grundlage retrograder Ermittlungen wie auch auf Grundlage eigener Erhebungen ermittelten Vermögenswerte, die im Wege des Operating Lease vermietet werden, weisen zum 31. Dezember 2009 für Grundstücke und Gebäude einen Restbuchwert von 1.045 Mio. € (im Vorjahr: 1.045 Mio. €) und für Mobilien (hauptsächlich Fahrzeuge) einen Restbuchwert von 2.220 Mio. € (im Vorjahr: 2.173 Mio. €)¹⁾ aus. Der Restbuchwert der vermieteten Immobilien liegt auf Vorjahresniveau. Bei den Mobilien resultiert der leichte Anstieg im Wesentlichen auf Investitionen in Lokomotiven und Güterwagen bei DB Schenker Rail. Aus der Vermietung dieser Vermögenswerte werden Miet- und Leasingeinzahlungen in zukünftigen Jahren gemäß nachfolgender Übersicht erwartet:

Erwartete Miet- und Leasing- einzahlungen IN MIO. €	Restlaufzeit							Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	
31. 12. 2009								
Mindestleasingzahlung	387	256	212	189	167	969	1.793	2.180
31. 12. 2008								
Mindestleasingzahlung	389	237	201	170	151	868	1.627	2.016

¹⁾ Vorjahreszahl wurde angepasst.

(14) IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Immaterielle Vermögenswerte zum 31. Dezember 2009 IN MIO. €	Aktivierte Entwicklungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Aktivierte Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Erworbene immaterielle Vermögens- werte	Firmenwerte	Geleistete Anzahlungen	Summe
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN						
Stand zum 01. 01. 2009	47	11	1.097	1.338	30	2.523
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	54	128	0	182
davon Zugang Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(54)	(128)	(0)	(182)
davon Abgang Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Zugänge	1	8	38	9	13	69
Investitionszuschüsse	0	0	-1	0	0	-1
Umbuchungen	-4	-1	4	0	0	-1
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	0	0	-33	-1	0	-34
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	4	14	0	18
Stand zum 31.12. 2009	44	18	1.163	1.488	43	2.756
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN						
Stand zum 01. 01. 2009	-43	0	-550	-20	0	-613
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	-2	0	0	-2
davon Zugang Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(-2)	(0)	(0)	(-2)
davon Abgang Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Abschreibungen	-4	0	-95	0	0	-99
Wertminderungen	0	0	0	0	0	0
Wertaufholung	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen	7	0	-7	0	0	0
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	0	0	29	0	0	29
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	-1	0	-1
Stand zum 31.12. 2009	-40	0	-625	-21	0	-686
Bilanzwert 31.12. 2009	4	18	538	1.467	43	2.070
Bilanzwert 31.12. 2008	4	11	547	1.318	30	1.910

Immaterielle Vermögenswerte zum 31. Dezember 2008 IN MIO. €	Aktivierte Entwicklungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Aktivierte Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Erworbene immaterielle Vermögens- werte	Firmenwerte	Geleistete Anzahlungen	Summe
ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN						
Stand zum 01. 01. 2008	64	4	1.015	1.245	19	2.347
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	94	110	0	204
davon Zugang Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(94)	(111)	(0)	(205)
davon Abgang Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(0)	(-1)	(0)	(-1)
Zugänge	0	8	46	1	11	66
Investitionszuschüsse	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen	4	-1	-1	6	0	8
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	-21	0	-51	-11	0	-83
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-6	-13	0	-19
Stand zum 31. 12. 2008	47	11	1.097	1.338	30	2.523
KUMULIERTE ABSCHREIBUNGEN						
Stand zum 01. 01. 2008	-55	0	-491	-15	0	-561
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	-6	0	0	-6
davon Zugang Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(-6)	(0)	(0)	(-6)
davon Abgang Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Abschreibungen	-6	0	-98	0	0	-104
Wertminderungen	0	0	0	0	0	0
Wertaufholung	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen	-3	0	-5	-6	0	-14
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	21	0	51	0	0	72
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-1	1	0	0
Stand zum 31. 12. 2008	-43	0	-550	-20	0	-613
Bilanzwert 31. 12. 2008	4	11	547	1.318	30	1.910
Bilanzwert 31. 12. 2007	9	4	524	1.230	19	1.786

Die Zuordnung der ausgewiesenen Firmenwerte auf die Segmente ist in der Segmentberichterstattung enthalten.

(15) ANTEILE AN AT EQUITY BILANZIERTEN UNTERNEHMEN

IN MIO. €	2009	2008
Stand zum 01. 01.	355	231
Zugänge	5	71
Abgänge durch Veräußerung	0	0
Anteil des Konzerns am Ergebnis	9	21
Kapitalerhöhung	2	0
Sonstige Kapitalveränderungen	10	32
Vereinnahmte Dividenden	-8	-14
Wertberichtigung	0	-1
Umgliederungen	-7	1
Währungsumrechnungsdifferenzen	3	14
Stand zum 31. 12.	369	355

Der Bilanzansatz zum 31. Dezember 2009 entfällt im Wesentlichen auf die gehaltenen Anteile an den assoziierten Unternehmen EUROFIMA, METTRANS a.s., Prag/Tschechien, und BLS Cargo AG, Bern/Schweiz. Die Anteile an der EUROFIMA sind hinsichtlich ihrer Veräußerbarkeit eingeschränkt.

(16) LATENTE STEUERN

IN MIO. €	2009	2008
Aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen	433	309
Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge	740	1.383
Insgesamt	1.173	1.692

Auf folgende Verlustvorträge und temporäre Differenzen wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet:

IN MIO. €	2009	2008
Verlustvorträge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	14.323	13.643
Temporäre Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	5.918	5.793
Temporäre Differenzen, die dem Ansatzverbot gemäß IAS 12.24b i.V.m. 12.33 unterliegen	4.764	5.146
Insgesamt	25.005	24.582

Die Verlustvorträge resultieren primär aus der steuerrechtlichen Behandlung der in Vorjahren geleisteten Zuwendungen des Bundes an die DB AG nach § 21 Abs. 5 und § 22 Abs. 1 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) als Einlage.

Die inländischen Verlustvorträge sind nach den derzeitigen Gesetzen nicht verfallbar.

Die temporären Differenzen, die dem Ansatzverbot nach IAS 12.24b i.V.m. 12.33 unterliegen, betreffen ausschließlich steuerliche Mehrabschreibungen aus früher erhaltenen steuerfreien Investitionszuschüssen.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzpositionen und auf steuerliche Verlustvorträge entfallen die nachfolgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

IN MIO. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2009	2008	2009	2008
LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Sachanlagen	16	11	120	122
Immaterielle Vermögenswerte	1	1	37	29
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	0	0	9	11
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	1	0	8	9
Andere finanzielle Vermögenswerte	1	0	2	5
KURZFRISTIGE VERMÖGENSWERTE				
Vorräte	0	0	0	1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14	22	1	0
Andere finanzielle Vermögenswerte	5	1	0	1
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	1	0	0	0
LANGFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	97	1	1	1
Übrige Verbindlichkeiten	0	0	1	0
Derivative Finanzinstrumente	10	26	0	0
Pensionsverpflichtungen	12	12	3	6
Sonstige Rückstellungen	124	126	3	3
KURZFRISTIGES FREMDKAPITAL				
Finanzschulden	33	1	2	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9	19	1	5
Sonstige Verbindlichkeiten	26	47	3	7
Derivative Finanzinstrumente	14	24	0	0
Sonstige Rückstellungen	86	65	2	3
Verlustvorträge	740	1.383	0	0
Zwischensumme	1.190	1.739	193	203
Kürzungsbetrag auf latente Steuern	0	-3	0	0
Saldierung ¹⁾	-17	-44	-17	-44
Bilanzansatz	1.173	1.692	176	159

¹⁾ Soweit zulässig gemäß IAS 12 (Income Taxes)

Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden saldiert, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen, fristenkongruent sind und dasselbe Steuersubjekt betreffen.

Aktive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung in Höhe von 24 Mio. € (im Vorjahr: 44 Mio. €) und passive latente Steuern von 1 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) sind im Bilanzansatz der latenten Steuern enthalten.

(17) ZUR VERÄUSSERUNG VERFÜGBARE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

IN MIO. €	Anteile an verbundenen Unternehmen		Sonstige Beteiligungen		Wertpapiere		Gesamt	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Stand zum 01. 01.	2	3	55	113	8	8	65	124
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	1	0	0	0	1	0
Änderungen								
Konsolidierungskreis	-1	0	3	12	0	1	2	13
Zugänge	0	0	0	0	0	1	0	1
Abgänge durch Veräußerung	0	-1	0	-70	0	-1	0	-72
Sonstige Abgänge	0	0	0	0	0	0	0	0
Marktwertänderungen	0	0	0	0	0	-1	0	-1
Reklassifizierungen	0	0	2	0	0	0	2	0
Wertberichtigung infolge langfristiger Wertminderung	0	0	-33	0	0	0	-33	0
Übrige	0	0	4	0	-3	0	1	0
Stand zum 31. 12.	1	2	32	55	5	8	38	65
Langfristiger Anteil	1	2	32	55	4	6	37	63
Kurzfristiger Anteil	0	0	0	0	1	2	1	2

(18) VORRÄTE

IN MIO. €	2009	2008
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	897	909
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	165	138
Fertige Erzeugnisse und Waren	36	36
Geleistete Anzahlungen	13	15
Wertberichtigungen	-297	-268
Insgesamt	814	830

(19) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSWERTE

IN MIO. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Forderungen aus Finanzierung	Geleistete Anzahlungen	Übrige Vermögens- werte	Gesamt
31.12.2009					
Bruttowert	3.291	38	99	544	3.972
Wertberichtigung	-209	-9	0	-36	-254
Nettowert	3.082	29	99	508	3.718
davon gegenüber nahe- stehenden Unternehmen und Personen	(47)	(2)	(0)	(93)	(142)
31.12.2008					
Bruttowert	3.680	40	114	576	4.410
Wertberichtigung	-248	-9	0	-41	-298
Nettowert	3.432	31	114	535	4.112
davon gegenüber nahe- stehenden Unternehmen und Personen	(41)	(7)	(0)	(80)	(128)

Die Wertberichtigungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente haben sich wie folgt entwickelt (IFRS 7.16):

IN MIO. €	Forderungen aus Liefere- rungen und Leistungen	Forderungen aus Finanzierung	Übrige Vermögens- werte	Gesamt
Stand zum 01. 01. 2009	- 248	- 9	- 41	- 298
Zuführung	- 71	0	- 3	- 74
Auflösung	105	0	7	112
Inanspruchnahme	12	0	2	14
Umgliederungen in kurzfristige Vermögenswerte	0	0	0	0
Änderungen Konsolidierungskreis	- 7	0	- 1	- 8
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0
Stand zum 31. 12. 2009	- 209	- 9	- 36	- 254
Stand zum 01. 01. 2008	- 225	0	- 67	- 292
Zuführung	- 90	0	- 6	- 96
Auflösung	43	0	3	46
Inanspruchnahme	28	0	29	57
Umgliederungen in kurzfristige Vermögenswerte	0	0	0	0
Änderungen Konsolidierungskreis	- 4	- 9	0	- 13
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0
Stand zum 31. 12. 2008	- 248	- 9	- 41	- 298

Forderungen werden einzelwertberichtigt, sofern objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Für gleichartige Forderungen (Forderungsportfolios), die nicht einzeln als wertgemindert identifiziert werden können, werden auf Grundlage der Altersstruktur dieser Forderungen pauschalierte Einzelwertberichtigungen – basierend auf Erfahrungswerten – vorgenommen. Vorgenommene Wertberichtigungen werden aktivisch von den finanziellen Vermögenswerten abgesetzt. Liegen die Gründe für eine Wertminderung nicht mehr vor, wird eine Wertaufholung vorgenommen.

Der Gesamtbetrag der Zuführungen zu den Wertberichtigungen von 74 Mio. € (im Vorjahr: 96 Mio. €) setzt sich aus Einzelwertberichtigungen von 60 Mio. € (im Vorjahr: 52 Mio. €) und pauschalierten Einzelwertberichtigungen von 14 Mio. € (im Vorjahr: 44 Mio. €) zusammen.

Im Rahmen der Auflösungen wurden Rücknahmen von Einzelwertberichtigungen in Höhe von 60 Mio. € (im Vorjahr: 33 Mio. €) und Rücknahmen von pauschalierten Einzelwertberichtigungen in Höhe von 52 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) berücksichtigt.

Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen und sonstigen Vermögenswerten fielen in Höhe von 32 Mio. € (im Vorjahr: 82 Mio. €) an.

Erträge aus dem Eingang auf ausgebuchte Forderungen und sonstige Vermögenswerte waren in Höhe von 10 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) zu verzeichnen.

In der nachfolgenden Übersicht wird die Fälligkeitsstruktur der Forderungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente und die geleisteten Anzahlungen dargestellt:

IN MIO. €	Restlaufzeit							Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	
31. 12. 2009								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.030	19	18	8	7	0	52	3.082
Forderungen aus Finanzierung	0	1	2	6	2	18	29	29
Geleistete Anzahlungen	74	25	0	0	0	0	25	99
Übrige Vermögenswerte	430	6	1	0	0	71	78	508
Insgesamt	3.534	51	21	14	9	89	184	3.718
31. 12. 2008								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.373	24	14	7	7	7	59	3.432
Forderungen aus Finanzierung	0	0	2	4	5	20	31	31
Geleistete Anzahlungen	90	24	0	0	0	0	24	114
Übrige Vermögenswerte	460	6	1	0	0	68	75	535
Insgesamt	3.923	54	17	11	12	95	189	4.112

Der Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultiert im Wesentlichen aus dem Segment DB Schenker Logistics.

Aufgrund der großen Anzahl von Kunden in den jeweiligen operativen Segmenten ist bei den Lieferungs- und Leistungsforderungen eine Konzentration von Kreditrisiken nicht festzustellen.

Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Das maximale Ausfallrisiko entspricht im Wesentlichen jeweils dem Buchwert. Sicherheiten werden regelmäßig nicht gehalten.

Die Bruttowerte der einzelwertberechtigten Forderungen sowie die Altersstrukturdarstellung entsprechend IFRS 7.37a zeigt nachfolgende Übersicht:

IN MIO. €	davon bruttowert- berechtigt	weder wert- gemindert noch überfällig	nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern (Tagen) überfällig					
			bis 29	30 bis 59	60 bis 89	90 bis 179	180 bis 359	über 359
31.12.2009								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	213	2.178	621	134	51	43	23	28
Forderungen aus Finanzierung	13	25	0	0	0	0	0	0
Übrige Vermögenswerte	33	236	29	3	3	5	8	12
Insgesamt	259	2.439	650	137	54	48	31	40
31.12.2008								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	323	2.233	719	179	86	78	33	29
Forderungen aus Finanzierung	13	27	0	0	0	0	0	0
Übrige Vermögenswerte	40	257	26	2	5	5	7	12
Insgesamt	376	2.517	745	181	91	83	40	41

Zum Abschlussstichtag liegen keine Anhaltspunkte dafür vor, dass die Schuldner der weder wertgeminderten noch überfälligen Forderungen ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

(20) FORDERUNGEN AUS ERTRAGSTEUERN

Die Forderungen aus Ertragsteuern betreffen überwiegend geleistete Vorauszahlungen und anrechenbare Quellensteuern.

(21) DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte ergibt sich aus der folgenden Übersicht der Nominalwerte:

IN MIO. €	2009	2008
Zinsbezogene Geschäfte		
Zinsswaps	7	2.091
	7	2.091
Währungsbezogene Geschäfte		
Devisenswaps	838	1.368
Devisenforwards /-futures	437	213
Zins-Währungs-Swaps	2.060	2.045
	3.335	3.626

Volumenangabe in bezeichnender Mengeneinheit	2009	2008
SONSTIGE GESCHÄFTE		
Diesel in 1.000 t	525	552
HSL in 1.000 t	162	120
Kohle in 1.000 t SKE	1.603	1.702
USD-Sicherung für Dieselbeschaffung in Mio. USD	32	83

Das Volumen der Zinsswaps war im Vergleich zum Vorjahr stark rückläufig, da nahezu alle Zinssicherungen ausliefen und kein Neugeschäft getätigt wurde. Das ausgewiesene Volumen in Höhe von 7 Mio. € resultiert aus Altgeschäften von übernommenen Gesellschaften. Der Nominalwert der Zins-Währungs-Swaps war kaum verändert, da sich Neuabschlüsse und ausgelaufene Geschäfte in etwa die Waage hielten.

Der Bestand an Devisenswaps hat sich aufgrund ausgelaufener Forward-Start-Geschäfte reduziert. Die Absicherung der geplanten Kapitalerhöhung bei der DB Polska Acquisition Sp. z.o.o, Warschau/Polen, führte zu einem Anstieg des Volumens an Devisenforwards.

Das Volumen der Energiepreissicherungen blieb nahezu unverändert, auslaufende Transaktionen wurden durch Neugeschäft ersetzt.

Grundsätzlich unterliegen sämtliche derivativen Finanzinstrumente einer stichtagsbezogenen Marktbewertung. Die nachfolgende Gesamtübersicht stellt die Aufgliederung des Bilanzausweises nach der Art des zugrunde liegenden Sicherungsgeschäfts dar:

IN MIO. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2009	2008	2009	2008
Zinsbezogene Geschäfte				
Zinsswaps	0	5	0	6
Zinsforwards/-futures	0	0	0	0
Sonstige Zinsderivate	0	0	0	0
	0	5	0	6
Währungsbezogene Geschäfte				
Devisenswaps	13	74	7	44
Devisenforwards/-futures	5	5	4	7
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	29	68	140	98
	47	147	151	149
Sonstige Geschäfte				
Energiepreisderivate	15	8	97	170
Sonstige übrige Derivate	0	0	0	0
	15	8	97	170
Insgesamt	62	160	248	325
Zinsbezogene Geschäfte	0	0	0	1
Währungsbezogene Geschäfte	28	78	142	99
Sonstige Geschäfte	8	0	38	80
Langfristiger Anteil	36	78	180	180
Kurzfristiger Anteil	26	82	68	145

Cashflow-Hedges

Zur Minimierung des Zins- und Wechselkursänderungsrisikos wurden nahezu alle variabel verzinslichen Finanzverbindlichkeiten in festverzinsliche umgewandelt und die Fremdwährungsemissionen in Euro transformiert.

Aus dem Kursanstieg des Euro gegenüber dem US-Dollar und dem Japanischen Yen resultierte eine deutliche Abnahme der Vermögenswerte und Zunahme der Schulden aus Zins-Währungs-Swaps. Der Wertentwicklung der Devisenswaps liegt eine leichte Abwertung des Euro gegen das Britische Pfund, den Polnischen Zloty und der Schwedischen Krone zugrunde.

Die Reduzierung der Schulden aus Energiederivaten resultiert überwiegend aus dem Wegfall von Altgeschäften.

Die Marktwerte der Cashflow-Hedges werden wie folgt unter den Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen:

IN MIO. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2009	2008	2009	2008
Zinsbezogene Geschäfte				
Zinsforwards/-futures	0	0	0	0
	0	0	0	0
Währungsbezogene Geschäfte				
Devisenswaps	13	74	7	44
Devisenforwards/-futures	0	0	0	0
Zins-Währungs-Swaps	29	68	140	98
	42	142	147	142
Sonstige Geschäfte				
Energiepreisderivate	15	8	97	170
	15	8	97	170
Insgesamt	57	150	244	312
Zinsbezogene Geschäfte	0	0	0	0
Währungsbezogene Geschäfte	28	77	140	98
Sonstige Geschäfte	8	0	38	80
Langfristiger Anteil	36	77	178	178
Kurzfristiger Anteil	21	73	66	134

Die folgenden Tabellen zeigen die Zeiträume, innerhalb derer die gesicherten Cashflows der Grundgeschäfte (Zins- und Tilgungszahlungen) eintreten beziehungsweise erfolgswirksam werden:

Tilgungen Nominalwert IN MIO.	Fälligkeit in					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015 ff.
USD	13	1.450	20	-	-	-
GBP	186	-	-	-	-	-
CHF	10	300	75	-	-	6
JPY	-	5.000	5.000	-	55.000	7.500
HKD	9	-	250	-	250	-
NOK	230	-	-	-	-	-
SEK	1.914	750	-	750	-	-
DKK	162	235	15	15	8	31
SGD	54	-	-	-	210	153
NZD	-	-	23	-	-	-
CAD	69	-	-	-	-	-
MXN	141	-	-	-	-	-
PLN	1.256	-	-	-	-	-
ZAR	1	-	-	-	-	-
SAR	9	-	-	-	-	-

Zinszahlungen Nominalwert IN MIO.	Fälligkeit in					
	2010	2011	2012	2013	2014	2015 ff.
USD	75	75	1	-	-	-
GBP	0	-	-	-	-	-
CHF	9	9	2	0	0	0
JPY	1.160	1.160	1.090	1.030	1.030	630
HKD	28	27	24	13	6	-
NOK	13	-	-	-	-	-
SEK	139	92	46	46	-	-
DKK	18	14	3	3	2	3
SGD	12	12	12	12	9	19
NZD	1	1	1	-	-	-
CAD	0	-	-	-	-	-
MXN	1	-	-	-	-	-
PLN	20	-	-	-	-	-
ZAR	0	-	-	-	-	-
SAR	0	-	-	-	-	-

Bei Zins- und Zins-/Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der Critical Terms Match Method überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Hypothetical Derivative Method. Bei dieser Methode wird die Wertentwicklung des tatsächlich abgeschlossenen Sicherungsgeschäfts mit der Wertentwicklung eines fiktiven Sicherungsgeschäfts, bei dem alle bewertungsrelevanten Parameter mit dem Grundgeschäft übereinstimmen, verglichen. Bei Energiepreisderivaten und mit Dieselbeschaffung verbundenen Devisensicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der linearen Regression überprüft. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Dollar-Offset-Methode. Hierbei werden die Marktwertänderungen des Grundgeschäfts den Marktwertänderungen des Sicherungsinstruments gegenübergestellt. Der hieraus ermittelte Quotient bestimmt die Ineffektivität.

Die erfolgswirksam erfassten Ineffektivitäten aus Cashflow-Hedges (Energiepreisderivate und Devisensicherung für Dieselbeschaffung) betragen im Berichtsjahr -1 Mio. € (im Vorjahr: -2 Mio. €).

Non-Hedge-Derivate

Im Rahmen der Konzernfinanzierung wurden Zinssteigerungsrisiken für zukünftige Finanzierungen auf Termin mittels Zinsderivaten (Forward-Start-Zinsswaps) abgesichert. Bei Durchführung der korrespondierenden Grundgeschäfte wurden entsprechend gegenläufige Sicherungsgeschäfte abgeschlossen. Darüber hinaus wurden vereinzelt vorzeitige festverzinsliche Finanzierungen zur Vermeidung von Cost-of-Carry-Effekten temporär in eine variable Verzinsung gewandelt. Forward-Start-Zinsswaps in Verbindung mit festverzinslichen Anleiheemissionen und der zeitlich befristete Wechsel von fester in variable Verzinsung erfüllen nicht die Anforderungen zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gemäß IAS 39 und sind als »Non-Hedge-Geschäfte« auszuweisen. Diese Transaktionen liefen im Berichtsjahr aus.

Zur Absicherung des operativen Geschäfts getätigte Devisenforwards werden grundsätzlich als Non-Hedge-Derivate klassifiziert. Die Entwicklung des Euro gegen den US-Dollar hat sich negativ auf die Wertentwicklung der Non-Hedge-Derivate ausgewirkt. Positiv wurde diese Wertentwicklung im Wesentlichen durch die Abwertung des Euro gegen den Polnischen Zloty beeinflusst.

Die Marktwerte der Non-Hedge-Derivate werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

IN MIO. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2009	2008	2009	2008
Zinsbezogene Geschäfte				
Zinsswaps	0	5	0	6
Sonstige Zinsderivate	0	0	0	0
	0	5	0	6
Währungsbezogene Geschäfte				
Devisenforwards /-futures	5	5	4	7
Sonstige Devisenderivate	0	0	0	0
	5	5	4	7
Sonstige Geschäfte				
Energiepreisderivate	0	0	0	0
Sonstige übrige Derivate	0	0	0	0
	0	0	0	0
Insgesamt	5	10	4	13
Zinsbezogene Geschäfte	0	0	0	1
Währungsbezogene Geschäfte	0	1	2	1
Sonstige Geschäfte	0	0	0	0
Langfristiger Anteil	0	1	2	2
Kurzfristiger Anteil	5	9	2	11

Das aus den derivativen Finanzinstrumenten zum Bilanzstichtag resultierende maximale Adressenausfallrisiko beträgt 62 Mio. € (im Vorjahr: 160 Mio. €).

Der Rückgang der Adressenausfallrisiken im Vergleich zum Vorjahr war vor allem durch die Wertentwicklung des Derivateportfolios, insbesondere bei den währungsbezogenen Geschäften, begründet. Das maximale Einzelrisiko - Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen - beträgt 14 Mio. € und besteht gegenüber einer Bank mit einem Moody's-Rating von A1. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Banken, bei denen ein Adressenausfallrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von A1 auf.

(22) FLÜSSIGE MITTEL

IN MIO. €	2009	2008
Bankguthaben/Kassenbestände	1.469	877
Zahlungsmitteläquivalente	1	2
Insgesamt	1.470	879
Effektivzinssatz kurzfristiger Bankeinlagen in %	0,76	4,42
Durchschnittliche Laufzeit kurzfristiger Bankeinlagen in Monaten	0,2	0,3

Die Zinssätze für kurzfristige Bankeinlagen lagen in einem Korridor zwischen 0,2 und 2,5% (im Vorjahr: 2,0 bis 5,1%).

(23) GEZEICHNETES KAPITAL

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

(24) RÜCKLAGEN*a) Kapitalrücklage*

Bei der Kapitalrücklage handelt es sich um Rücklagen, die kein Ergebnisbestandteil waren.

*b) Rücklage aus erfolgsneutraler Bewertung**Rücklage für Unterschiede aus Währungsumrechnung*

Die sich aufgrund der Methode der funktionalen Währung (IAS 21) ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden separat als Bestandteil des Konzerneigenkapitals ausgewiesen.

Rücklage für die Marktbewertung von Wertpapieren

Bestandteil der Rücklage sind die erfolgsneutral zu berücksichtigenden Marktwertänderungen von Finanzinstrumenten, die als »zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte« klassifiziert wurden. Die Rücklage ist erfolgswirksam aufzulösen beziehungsweise auszubuchen bei Veräußerung oder bei dauerhaftem Absinken des Marktwerts eines Finanzinstruments.

Aus der erfolgsneutralen Bewertung von Finanzinstrumenten wurden im aktuellen Berichtsjahr passive latente Steuern in Höhe von 1 Mio. € gebildet.

Rücklage aus der Marktbewertung von Cashflow-Hedges

In dieser Rücklage werden die zins-, währungs- und marktpreisinduzierten Marktwertänderungen von Cashflow-Hedges ausgewiesen, die wirksame Sicherungsgeschäfte betreffen.

Die Entwicklung der Rücklage wird nachfolgend dargestellt:

IN MIO. €	2009	2008
Stand zum 01. 01.	- 104	65
Marktwertänderung	- 25	43
Reklassifizierungen		
Finanzergebnis	96	- 277
Zinsergebnis	1	- 9
Materialaufwand	- 1	2
Änderung latenter Steuern	- 22	72
Stand zum 31. 12.	- 55	- 104

Effekte aus der Reklassifizierung ergeben sich ausschließlich bei dieser Rücklage.

(25) ERWIRTSCHAFTETE ERGEBNISSE

Das erwirtschaftete Eigenkapital enthält die gesamten erwirtschafteten Jahresergebnisse seit dem 1. Januar 1994 abzüglich der unter HGB bis zum 31. Dezember 2002 verrechneten Firmenwerte.

Unter dieser Position werden auch die Eigenkapitalauswirkungen durch die erstmalige Anwendung von IFRS ausgewiesen, soweit sie nicht unter die Rücklagen aus erfolgsneutraler Bewertung fallen.

(26) ANTEILE ANDERER GESELLSCHAFTER

Die Anteile anderer Gesellschafter enthalten den Anteil Dritter am Reinvermögen konsolidierter Tochterunternehmen.

(27) FINANZSCHULDEN

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der zum Barwert angesetzten zinslos gewährten Darlehen des Bundes ausgewiesen. Im Einzelnen weisen die Finanzschulden folgende Fälligkeitsstruktur auf:

IN MIO. €	Restlaufzeit							Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	
31. 12. 2009								
Darlehen des Bundes	491	422	402	226	215	1.520	2.785	3.276
Anleihen	999	1.244	623	746	434	6.017	9.064	10.063
Bankschulden	87	8	6	4	4	807	829	916
EUROFIMA-Darlehen	0	0	434	0	519	0	953	953
Verbindlichkeiten aus								
Finanzierungsleasing	185	83	144	401	38	430	1.096	1.281
Sonstige Finanzierungs- verbindlichkeiten	18	1	0	2	0	0	3	21
Insgesamt	1.780	1.758	1.609	1.379	1.210	8.774	14.730	16.510
davon gegenüber nahe- stehenden Unternehmen	(495)	(423)	(836)	(226)	(734)	(1.520)	(3.739)	(4.234)
31. 12. 2008								
Darlehen des Bundes	441	448	383	365	215	1.659	3.070	3.511
Anleihen	1.352	998	1.284	633	746	4.328	7.989	9.341
Bankschulden	181	8	6	4	4	809	831	1.012
EUROFIMA-Darlehen	656	0	0	434	0	519	953	1.609
Verbindlichkeiten aus								
Finanzierungsleasing	118	175	71	137	393	461	1.237	1.355
Sonstige Finanzierungs- verbindlichkeiten	22	0	0	0	3	0	3	25
Insgesamt	2.770	1.629	1.744	1.573	1.361	7.776	14.083	16.853
davon gegenüber nahe- stehenden Unternehmen	(1.107)	(448)	(383)	(799)	(215)	(2.178)	(4.023)	(5.130)

In Gegenüberstellung zu den Buchwerten ergeben sich zusammengefasst folgende Marktwerte:

IN MIO. €	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
	2009	2009	2008	2008
Darlehen des Bundes	3.276	3.522	3.511	3.556
Anleihen	10.063	10.596	9.341	9.579
Bankschulden	916	916	1.012	1.012
EUROFIMA-Darlehen	953	1.014	1.609	1.682
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	1.281	1.368	1.355	1.404
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	21	21	25	25
Insgesamt	16.510	17.437	16.853	17.258

Die Unterschiede zwischen den Buch- und den Marktwerten der Finanzschulden sind in den zumeist veränderten Marktzinssätzen für Finanzschulden mit vergleichbarem Risikoprofil begründet. Die sonstigen Finanzierungsverbindlichkeiten weisen infolge kurzer Laufzeiten und demzufolge einer marktnahen Verzinsung keine materiellen Abweichungen zwischen den Buchwerten und den Marktwerten auf.

Die Darlehen des Bundes ergeben sich fast ausschließlich aus Finanzierungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege. Grundlage hierfür bildet die grundgesetzlich verankerte und im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) konkretisierte Verantwortung für die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit (Art. 87e Abs. 4 GG). Die Darlehen werden grundsätzlich unverzinslich gewährt.

Die Tilgung der Darlehen ist in Einzel- und Sammelfinanzierungsvereinbarungen geregelt. In der Regel werden die Darlehen in jährlich gleichen Raten zurückgezahlt, deren Höhe sich an den entsprechenden jährlichen Abschreibungsbeträgen der finanzierten Vermögenswerte orientiert.

Die vom Bund gewährten Darlehen haben sich wie folgt entwickelt:

IN MIO. €	2009	2008
Stand zum 01.01.	3.511	3.557
Zugang	9	70
Tilgung	-435	-263
Umgliederungen	57	-20
Aufzinsung	134	167
Stand zum 31.12.	3.276	3.511

Ein Darlehen in Höhe von 660 Mio. € ist in vier gleichen Raten jeweils zum Beginn der Jahre 2009 bis 2012 zu tilgen. Für diesen Zeitraum sind die Tilgungsraten – anders als sonst – zu verzinsen.

Die begebenen Anleihen setzen sich aus nachfolgenden Transaktionen zusammen:

IN MIO. €	Emissions- volumen	Emissions- währung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	Buchwert 2009	Marktwert 2009	Buchwert 2008	Marktwert 2008
NICHT BÖRSENNOTIERTE ANLEIHEN								
Gesamt DB AG								
	67	JPY, USD	1,7-2,5		52	53	54	56
Gesamt DB Finance B.V.								
	243	HKD, JPY, CHF	2,5-9,9		227	228	177	186
Insgesamt					279	281	231	242
BÖRSENNOTIERTE ANLEIHEN								
DER DB FINANCE B.V.:								
Anleihe 1999-2009	1.350	EUR	-	5,600	-	-	1.348	1.361
Anleihe 2000-2010	1.000	EUR	0,5	6,150	999	1.021	998	1.031
Anleihe 2001-2013	750	EUR	3,9	5,250	746	817	746	805
Anleihe 2002-2012	500	EUR	2,6	5,500	499	538	498	527
Anleihe 2003-2018	1.000	EUR	8,2	5,000	989	1.069	987	1.020
Anleihe 2003-2015	700	EUR	5,5	4,600	692	740	691	696
Anleihe 2004-2011	209	USD	1,5	5,090	173	182	179	185
Anleihe 2004-2018	300	EUR	8,2	4,850	298	321	297	306
Anleihe 2004-2009	17	EUR	-	3,500	-	-	17	17
Anleihe 2004-2016	500	EUR	6,9	4,300	499	526	499	491
Anleihe 2004-2014	366	JPY	4,9	1,700	374	382	395	380
Anleihe 2004-2011	197	CHF	2,0	2,300	202	207	201	210
Anleihe 2006-2011	678	USD	1,0	5,200	555	576	574	594
Anleihe 2006-2011	316	USD	1,0	5,820	276	288	284	297
Anleihe 2006-2018	300	EUR	8,2	4,510	305	321	305	306
Anleihe 2006-2017	500	EUR	7,0	4,116	496	514	496	477
Anleihe 2007-2019	600	EUR	9,6	5,110	595	642	595	634
Anleihe 2009-2019	1.000	EUR	9,2	4,923	994	1.065	-	-
Anleihe 2009-2021	600	EUR	11,8	4,445	596	607	-	-
Anleihe 2009-2017	500	EUR	7,8	3,774	496	499	-	-
Insgesamt					9.784	10.315	9.110	9.337
Gesamtbetrag Anleihen					10.063	10.596	9.341	9.579

Im Jahr 2009 wurden insgesamt zwei fällig gewordene Anleihen der Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande, über 1.350 Mio. € und 17 Mio. € getilgt sowie drei neue börsennotierte Anleihen über 1.000 Mio. €, 600 Mio. € und 500 Mio. € und eine nicht börsennotierte Anleihe in Höhe von 7.500 Mio. JPY (54 Mio. €) emittiert.

Die Bankschulden werden in der nachfolgenden Tabelle detailliert:

Bankschulden IN MIO. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2009	Marktwert 2009	Buchwert 2008	Marktwert 2008
Bankdarlehen 1999-2009	DEM	-	4,850	-	-	51	51
Bankdarlehen 2002-2016	EUR	6,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2002-2022	EUR	12,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003-2016	EUR	6,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003-2022	EUR	12,7	FRN	200	200	200	200
Sonstige				116	116	161	161
Insgesamt				916	916	1.012	1.012

Der Rückgang der Bankdarlehen um 96 Mio. € begründet sich in erster Linie mit der Rückzahlung eines fällig gewordenen Darlehens über 51 Mio. € bei gleichzeitiger Reduzierung der sonstigen Bankschulden um 45 Mio. €. Die sonstigen Bankschulden umfassen vornehmlich kurzfristige Working-Capital-Finanzierungen der ausländischen Tochtergesellschaften.

Bankschulden waren in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) besichert.

Dem DB-Konzern standen per 31. Dezember 2009 garantierte Kreditfazilitäten in einem Gesamtvolumen von 3.055 Mio. € (im Vorjahr: 2.691 Mio. €) zur Verfügung. Davon entfielen 1.800 Mio. € (im Vorjahr: 1.650 Mio. €) auf Back-up-Linien für das 2,0-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der DB AG und der DB Finance. Keine dieser Back-up-Linien war am 31. Dezember 2009 in Anspruch genommen. Globale Kreditfazilitäten über insgesamt 1.255 Mio. € (im Vorjahr: 1.041 Mio. €) dienen der Working-Capital- und Avalfinanzierung der weltweit tätigen Tochtergesellschaften, überwiegend im Segment DB Schenker Logistics.

Die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA IN MIO. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2009	Marktwert 2009	Buchwert 2008	Marktwert 2008
Darlehen 1997-2009	DEM	-	5,625	-	-	256	262
Darlehen 1999-2009	EUR	-	5,750	-	-	400	409
Darlehen 2000-2014	EUR	4,8	5,970	219	248	219	247
Darlehen 2001-2014	EUR	4,7	5,410	300	332	300	330
Darlehen 2002-2012	EUR	2,6	FRN	34	34	34	34
Darlehen 2002-2012	EUR	2,6	FRN	400	400	400	400
Insgesamt				953	1.014	1.609	1.682

Im Berichtsjahr wurden zwei fällige EUROFIMA-Darlehen über insgesamt 656 Mio. € getilgt. Es wurden – wie bereits im Vorjahr – keine neuen EUROFIMA-Darlehen aufgenommen. Die Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA sind aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeugen) gesichert.

Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing betreffen mit 434 Mio. € (im Vorjahr: 441 Mio. €) Immobilienleasingverträge über verschiedene Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station&Service AG und ein Logistikzentrum der Schenker Deutschland AG in Echingen sowie mit 600 Mio. € (im Vorjahr: 681 Mio. €) Leasingverträge über diverses Rollmaterial (Triebzüge, Lokomotiven, Waggons). Diese Vereinbarungen wurden in der Regel als Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Realisierung vorteilhafter Finanzierungsbedingungen mit deutschen Leasinggebern abgeschlossen.

Die nachfolgende Übersicht enthält Angaben zu den wesentlichen Finanzierungsleasingverhältnissen:

IN MIO. €	Nominal- volumen	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2009	Marktwert 2009	Buchwert 2008	Marktwert 2008
FINANZIERUNGSLEASING								
ÜBER MOBILIEN								
Doppelstockwagen (1994)	174	DEM	3,0	5,87	102	110	109	116
ICE-2-Zuggarnituren (1997)	184	DEM	1,0	4,50	101	104	110	112
Lokomotiven /								
Güterwagen (1999)	182	NLG	1,0 - 4,3	5,69 - 5,83	50	53	102	105
Güterlokomotiven (2000)	101	DEM	5,5	5,35	73	81	77	83
Güterlokomotiven (2000)	154	EUR	7,0	5,40	127	138	131	139
Lokomotiven (2001)	178	EUR	5,5 - 7,0	4,87	147	156	152	156
					600	642	681	711
FINANZIERUNGSLEASING								
ÜBER IMMOBILIEN								
Logistikzentrum (1986)	24	DEM	6,0	8,50	14	15	7	9
Bahnhofsempfangs- gebäude (1998)	497	DEM	3,3 - 12,0	4,00 - 5,95	420	447	434	449
					434	462	441	458
Sonstige					247	264	233	235
Insgesamt					1.281	1.368	1.355	1.404

Die vorbezeichneten Finanzierungsleasingverträge über Lokomotiven und Triebzüge sind im Rahmen einer festen Grundmietzeit unkündbar und haben eine maximale Restlaufzeit von sieben Jahren. Der Großteil der Verträge enthält nach Ablauf der Mietzeit für den Leasingnehmer ein Ankaufsrecht zum Restwert beziehungsweise höheren Verkehrswert, wobei die Differenz aus einem den Restwert zum Ende der Vertragslaufzeit übersteigenden Verkehrswert anteilig zu 25 % beim Leasinggeber verbleibt und zu 75 % an den Leasingnehmer ausgekehrt wird.

Die Finanzierungsleasingverträge für die Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station&Service AG haben eine maximale Restlaufzeit von zwölf Jahren und sind im Rahmen der festen Grundmietzeit unkündbar. Zum Ende der Vertragslaufzeit verfügt der Leasingnehmer über ein Ankaufsrecht zum Festpreis. Im Falle der Nichtausübung verlängert sich das Mietverhältnis um eine zweite Mietperiode, an deren Ende der Leasinggeber ein Andienungsrecht für die Immobilien gegenüber DB Station&Service AG hat.

Darüber hinaus sind Verpflichtungen aus Finanzierungsleasingverhältnissen (siehe Anhangziffer (13)) durch Rechte der Leasinggeber an den Leasinggegenständen gesichert. Die Leasinggegenstände haben einen Buchwert von 918 Mio. € (im Vorjahr: 1.003 Mio. €).

Die Position »Sonstige« umfasst unter anderem den Buchwert eines Strombezugsvertrags der DB Energie GmbH in Höhe von 129 Mio. € (im Vorjahr: 136 Mio. €) sowie den Buchwert eines Umrichterwerkvertrags der DB Energie GmbH in Höhe von 57 Mio. € (im Vorjahr: 60 Mio. €). Beide Verträge werden aufgrund der überwiegenden Abnahme durch die DB Energie GmbH sowie der zugrunde liegenden Vertragsdauer gemäß IFRIC 4 (Determining whether an Arrangement contains a Lease) in Verbindung mit IAS 17 als eingebettete Finanzierungsleasingverhältnisse (Embedded Financial Leases) klassifiziert.

Die sonstigen/übrigen Verbindlichkeiten betreffen im Einzelnen:

IN MIO. €	2009	2008
PERSONALBEZOGENE VERBINDLICHKEITEN		
Verbindlichkeiten für Urlaubsrückstände	220	245
Verbindlichkeiten für nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistungen	207	227
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	65	57
Verbindlichkeiten für Abfindungen	27	23
Verbindlichkeiten für Weihnachtsgeld	5	20
Verbindlichkeiten für Urlaubsgeld	9	12
Sonstige Personalverpflichtungen	465	459
SONSTIGE STEUERN		
Umsatzsteuer	98	60
Lohn- und Kirchensteuer, Solidaritätszuschlag	88	74
Übrige Steuern	95	99
Verbindlichkeiten aus Zinsen	270	269
Erlösschmälerungen	121	90
Nicht verrechnete Baukostenzuschüsse	131	60
Verbindlichkeiten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz	3	4
Verbindlichkeiten aus Rückgabeverpflichtungen	2	2
Übrige Verbindlichkeiten	1.092	1.746
Insgesamt	2.898	3.447

Der Rückgang der übrigen Verbindlichkeiten ergibt sich aus der Vereinnahmung von Erträgen aus dem Projekt Stuttgart 21.

Die anderen Verbindlichkeiten waren im Berichtsjahr mit 1 Mio. € besichert (im Vorjahr: nicht besichert).

(29) ERTRAGSTEUERSCHULDEN

Die Ertragsteuerschulden per 31. Dezember 2009 betrafen insbesondere Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden in Deutschland, Indien, Österreich und Norwegen.

(30) ZUSÄTZLICHE ANGABEN ZU DEN FINANZINSTRUMENTEN

Buchwerte und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien.

Bilanzklassen zum 31. Dezember 2009

Bewertungskategorie (nach IAS 39) IN MIO. €	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) ¹⁾	Held to Maturity		
	Fair Value (erfolgswirksam)	at amortised Cost / fortgeführte AK ³⁾	at Cost/AK ³⁾	
BILANZKLASSEN				
AKTIVA				
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE				
Anteile an verbundenen Unternehmen (at Cost)	0	0	1	
Beteiligungen (at Cost)	0	0	25	
Beteiligungen (at Fair Value)	0	0	0	
Wertpapiere (at Cost)	0	0	0	
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0	0	
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0	26	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0	
Forderungen aus Finanzierung	0	0	0	
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0	0	
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0	0	
Plan Assets nach IAS 19	0	0	0	
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0	
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0	0	0	
Zinsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0	
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0	
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0	
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	0	0	0	
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	0	0	0	
Derivative Finanzinstrumente	0	0	0	
Insgesamt langfristige finanzielle Vermögenswerte	0	0	26	
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE				
Beteiligungen (at Cost)	0	0	0	
Wertpapiere (at Cost)	0	0	0	
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0	0	
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0	0	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0	
Forderungen aus Finanzierung	0	0	0	
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0	0	
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0	0	
Held-to-Maturity-Wertpapiere	0	0	0	
Forderungen aus sonstigen Steuern	0	0	0	
Plan Assets nach IAS 19	0	0	0	
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0	
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	0	0	
Zinsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0	
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0	
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0	
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	0	0	0	
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	5	0	0	
Commodity-Derivate - Non-Hedge	0	0	0	
Derivative Finanzinstrumente	5	0	0	
Flüssige Mittel	0	0	0	
Insgesamt kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	5	0	0	

Anhang

	Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)	Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)		Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen ²⁾	Summe	Fair Value
	Fair Value (erfolgsneutral)	at Cost/AK ³⁾	at amortised Cost/ fortgeführte AK ³⁾			
	0	0	0	0	1	n/a
	0	0	0	0	25	n/a
	8	0	0	0	8	8
	0	0	0	0	0	n/a
	3	0	0	0	3	3
	11	0	0	0	37	11
	0	0	52	0	52	52
	0	0	8	0	8	8
	0	0	0	21	21	21
	0	0	0	25	25	n/a
	0	0	0	25	25	n/a
	0	0	14	39	53	53
	0	0	74	110	184	134
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	28	28	28
	0	0	0	8	8	8
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	36	36	36
	11	0	74	146	257	181
	0	0	0	0	0	n/a
	0	0	0	0	0	n/a
	1	0	0	0	1	1
	1	0	0	0	1	1
	0	0	3.030	0	3.030	3.030
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	74	74	74
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	97	97	97
	0	0	0	2	2	2
	0	0	280	51	331	331
	0	0	280	224	504	504
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	14	14	14
	0	0	0	7	7	7
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	5	5
	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	21	26	26
	0	0	1.470	0	1.470	1.470
	1	0	4.780	245	5.031	5.031

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten. Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

²⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

³⁾ Anschaffungskosten

Bilanzklassen zum 31. Dezember 2008

Bewertungskategorie (nach IAS 39) IN MIO. €	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) ¹⁾	Held to Maturity		
	Fair Value (erfolgswirksam)	at amortised Cost / fortgeführte AK ²⁾	at Cost / AK ³⁾	
BILANZKLASSEN				
AKTIVA				
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE				
Anteile an verbundenen Unternehmen (at Cost)	0	0	2	
Beteiligungen (at Cost)	0	0	55	
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0	0	
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0	57	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0	
Forderungen aus Finanzierung	0	0	0	
Forderungen aus Finanzierungsleasing	0	0	0	
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0	0	
Plan Assets nach IAS 19	0	0	0	
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0	
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0	0	0	
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0	
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	1	0	0	
Derivative Finanzinstrumente	1	0	0	
Insgesamt langfristige finanzielle Vermögenswerte	1	0	57	
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE				
Wertpapiere (at Cost)	0	0	1	
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0	0	
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0	1	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0	
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0	0	
Forderungen aus sonstigen Steuern	0	0	0	
Plan Assets nach IAS 19	0	0	0	
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0	
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	0	0	
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0	
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0	
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	5	0	0	
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	4	0	0	
Derivative Finanzinstrumente	9	0	0	
Flüssige Mittel	0	0	0	
Insgesamt kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	9	0	1	

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten. Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

²⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

³⁾ Anschaffungskosten

Anhang

Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)	Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)		Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen ²⁾	Summe	Fair Value
	Fair Value (erfolgsneutral)	at Cost/AK ³⁾			
0	0	0	0	2	n/a
0	0	0	0	55	n/a
6	0	0	0	6	6
6	0	0	0	63	6
0	0	59	0	59	59
0	0	9	0	9	9
0	0	0	22	22	22
0	0	0	25	25	n/a
0	0	0	30	30	n/a
0	0	13	31	44	44
0	0	81	108	189	134
0	0	0	77	77	77
0	0	0	0	1	1
0	0	0	77	78	78
6	0	81	185	330	218
0	0	0	0	1	n/a
1	0	0	0	1	1
1	0	0	0	2	1
0	0	3.373	0	3.373	3.373
0	0	3.373	0	3.373	3.373
0	0	0	89	89	89
0	0	0	126	126	126
0	0	0	2	2	2
0	0	299	34	333	333
0	0	299	251	550	550
0	0	0	66	66	66
0	0	0	7	7	7
0	0	0	0	5	5
0	0	0	0	4	4
0	0	0	73	82	82
0	0	879	0	879	879
1	0	4.551	324	4.886	4.885

Bilanzklassen zum 31. Dezember 2009

Bewertungskategorie (nach IAS 39) IN MIO. €	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) ¹⁾	Other Liabilities	
	Fair Value (erfolgswirksam)	at Cost / AK ³⁾	at amortised Cost / fortgeführte AK ³⁾
BILANZKLASSEN			
PASSIVA			
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN			
Darlehen des Bundes	0	0	2.785
Anleihen	0	0	9.064
Bankschulden	0	0	829
EUROFIMA-Darlehen	0	0	953
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	3
Finanzschulden	0	0	13.634
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	4
Sonstige / Übrige Verbindlichkeiten	0	0	166
Übrige Verbindlichkeiten	0	0	170
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	2	0	0
Commodity-Derivate - Non-Hedging	0	0	0
Derivative Finanzinstrumente	2	0	0
Insgesamt langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	2	0	13.804
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN			
Darlehen des Bundes	0	0	491
Anleihen	0	0	999
Bankschulden	0	0	87
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	18
Finanzschulden	0	0	1.595
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	3.125
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	3.125
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	0	0	0
Sonstige / Übrige Verbindlichkeiten	0	0	1.453
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	1.453
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	2	0	0
Derivative Finanzinstrumente	2	0	0
Insgesamt kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	2	0	6.173

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten. Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

²⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

³⁾ Anschaffungskosten

	Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen ²⁾	Summe	Fair Value
	0	2.785	3.031
	0	9.064	9.597
	0	829	829
	0	953	1.014
	1.096	1.096	1.183
	0	3	3
	1.096	14.730	15.657
	281	285	4
	0	166	166
	281	451	170
	140	140	140
	38	38	38
	0	2	2
	0	0	0
	178	180	180
	1.555	15.361	16.007
	0	491	491
	0	999	999
	0	87	87
	185	185	185
	0	18	18
	185	1.780	1.780
	142	3.267	3.267
	142	3.267	3.267
	281	281	281
	998	2.451	2.451
	1.279	2.732	2.732
	7	7	7
	59	59	59
	0	2	2
	66	68	68
	1.672	7.847	7.847

Bilanzklassen zum 31. Dezember 2008

Bewertungskategorie (nach IAS 39) IN MIO. €	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) ¹⁾	Other Liabilities	
	Fair Value (erfolgswirksam)	at Cost / AK ³⁾	at amortised Cost / fortgeführte AK ³⁾
BILANZKLASSEN			
PASSIVA			
LANGFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN			
Darlehen des Bundes	0	0	3.070
Anleihen	0	0	7.989
Bankschulden	0	0	831
EUROFIMA-Darlehen	0	0	953
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	3
Finanzschulden	0	0	12.846
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	6
Sonstige / Übrige Verbindlichkeiten	0	0	61
Übrige Verbindlichkeiten	0	0	67
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	1	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	1	0	0
Derivative Finanzinstrumente	2	0	0
Insgesamt langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	2	0	12.913
KURZFRISTIGE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN			
Darlehen des Bundes	0	0	441
Anleihen	0	0	1.352
Bankschulden	0	0	181
EUROFIMA-Darlehen	0	0	656
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	22
Finanzschulden	0	0	2.652
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	3.490
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	3.490
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	0	0	0
Sonstige / Übrige Verbindlichkeiten	0	0	2.109
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	2.109
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	5	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	6	0	0
Derivative Finanzinstrumente	11	0	0
Insgesamt kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	11	0	8.251

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten. Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

²⁾ Spalte dient zur Überleitung der Bilanzklassen auf die in der Bilanz ausgewiesenen Werte.

³⁾ Anschaffungskosten

	Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen ²⁾	Summe	Fair Value
	0	3.070	3.115
	0	7.989	8.227
	0	831	831
	0	953	1.026
	1.237	1.237	1.286
	0	3	3
	1.237	14.083	14.488
	312	318	6
	0	61	61
	312	379	67
	98	98	98
	80	80	80
	0	1	1
	0	1	1
	178	180	180
	1.727	14.642	14.735
	0	441	441
	0	1.352	1.352
	0	181	181
	0	656	656
	118	118	118
	0	22	22
	118	2.770	2.770
	118	3.608	3.608
	118	3.608	3.608
	233	233	233
	1.044	3.153	3.153
	1.277	3.386	3.386
	44	44	44
	90	90	90
	0	5	5
	0	6	6
	134	145	145
	1.647	9.909	9.909

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen ihre Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert.

Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Forderungen mit Restlaufzeiten über einem Jahr entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Cashflows.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten haben regelmäßig kurze Restlaufzeiten. Die bilanzierten Werte stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten über einem Jahr entsprechen den Barwerten der mit den Verbindlichkeiten verbundenen Cashflows.

Held-to-Maturity-Wertpapiere werden zum Bilanzstichtag nicht ausgewiesen.

Die Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien stellen sich wie folgt dar:

IN MIO. €	2009	2008
Zu Handelszwecken gehaltene (Held for Trading) Vermögenswerte und Schulden einschließlich Non-Hedge-Derivaten	1	-10
Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)	-31	261
Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)	70	-7
Andere Verbindlichkeiten (Other Liabilities)	-754	-967
Insgesamt	-714	-723

Das Nettoergebnis enthält insbesondere ein Zinsergebnis von -716 Mio. € sowie im Weiteren Wertminderungen und Wertaufholungen sowie Währungskursgewinne und Währungskursverluste.

Die Zinsen aus Finanzinstrumenten werden im Zinsergebnis ausgewiesen (siehe Anhangziffer (9)); die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses sind im übrigen Finanzergebnis erfasst.

Das Nettoergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Kategorie »Andere Verbindlichkeiten« enthält unter anderem Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung von zinslos gewährten Darlehen.

Den Währungskursgewinnen und -verlusten aus der Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten stehen nahezu gleich hohe Verluste/Gewinne aus Derivaten gegenüber (siehe Anhangziffer (10)).

(31) PENSIONSVERPFLICHTUNGEN

Im DB-Konzern muss zwischen der Altersversorgung für Arbeitnehmer und für Beamte unterschieden werden.

Altersversorgung für Beamte

Die den Gesellschaften des DB-Konzerns zugewiesenen Beamten erhalten nach ihrer Zuruhesetzung durch das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) Ruhestandsbezüge nach dem Beamtenversorgungsgesetz aus ihrem Beamtenverhältnis.

Nur während der aktiven Tätigkeit der zugewiesenen Beamten für den DB-Konzern werden Zahlungen an das BEV im Rahmen der Als-ob-Abrechnung wie für neu eingestellte Arbeitnehmer (§ 21 Abs. 1 DBGrG) geleistet. Hierin enthalten sind auch fiktive Anteile für gesetzliche Rentenversicherungsbeiträge sowie fiktive Aufwendungen nach dem Tarifvertrag über die betriebliche Zusatzversorgung der Arbeitnehmer der DB AG (ZVersTV). Bei den Zahlungen an das BEV für die Altersversorgung und die Zusatzversorgung der Beamten handelt es sich um beitragsorientierte Altersversorgungspläne.

Betriebliche Altersversorgung für Arbeitnehmer

Die Altersversorgungsverpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern betreffen überwiegend folgende Regelungen:

a) Arbeitnehmer, die vor der Privatisierung der Bahn (1. Januar 1994) zur Deutschen Bundesbahn gehörten, verfügen über eine fortwirkende Zusatzversorgung im Rahmen ihrer damaligen Zugehörigkeit zum öffentlichen Dienst. Der Anspruch der Arbeitnehmer auf Leistungen dieser Renten-Zusatzversicherung richtet sich gegen die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS). Die KBS hat als Behörde nicht nur die Führung und Zahlung der gesetzlichen Rente der Arbeitnehmer der Bahn übernommen, sondern führt für die anspruchsberechtigten übergeleiteten Arbeitnehmer die Renten-Zusatzversicherung fort.

Das BEV trägt die Kosten für diese Zusatzversorgung, reduziert um die Selbstbeteiligung des Arbeitnehmers (§ 14 Abs. 2 DBGrG). Für die DB AG entstehen daher keine Rückstellungen für diese Versorgung durch die öffentliche Hand.

b) Arbeitnehmer der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und die nach dem 1. Januar 1994 eingestellten Arbeitnehmer erhalten eine betriebliche Zusatzversorgung durch die DB AG im Rahmen des ZVersTV. Bei dieser betrieblichen Zusatzversorgung handelt es sich um eine leistungsorientierte Altersversorgungsordnung, die gehalts- und dienstzeitabhängig ist.

c) Arbeitnehmer der Schenker Logistics-Gruppe im Inland haben im Wesentlichen eine Zusage auf Leistungen aus einem gehaltsunabhängigen beitragsorientierten arbeitgeberfinanzierten Versorgungsplan. In Abhängigkeit von der Leistungshöhe und bei vorzeitigen Leistungsfällen sind Kapital- oder gegebenenfalls zu kapitalisierende Rentenleistungen zu erbringen. Für Führungskräfte gibt es einen beitragsorientierten arbeitgeberfinanzierten Versorgungsplan, der gehaltsabhängig ist. Die Leistungen sind als Rente mit Kapitalwahlrecht zu gewähren.

Für beide Versorgungspläne besteht kein Planvermögen. Darüber hinaus haben die meisten Arbeitnehmer die Möglichkeit zur Teilnahme an einem mitarbeiterfinanzierten Versorgungsplan, bei dem eine beitragsorientierte Direktzusage ohne Planvermögen gegen Gehaltsverzicht erteilt wird. Die Mitarbeiterbeiträge werden durch den Arbeitgeber aufgestockt.

Führungskräfte haben einen rein arbeitnehmerfinanzierten Versorgungsplan. Dieser Plan besitzt saldierungsfähiges Planvermögen.

Arbeitnehmer der Schenker Logistics-Gruppe im Ausland haben überwiegend entgeltabhängige Versorgungspläne mit und ohne Dienstzeitabhängigkeit. Darunter sind einige staatliche Pläne.

Etwa die Hälfte des Verpflichtungsumfangs im Ausland ist ausschließlich rückstellungsfinanziert. Die andere Hälfte besteht in Plänen, die anteilig fonds- beziehungsweise versicherungsgedeckt sind. Hierzu werden in der Regel Arbeitnehmer- und Arbeitgeberbeiträge eingezahlt.

Im Inland bestehen bei der Schenker Logistics-Gruppe beitragsdefinierte Pläne in Form von Direktversicherungen. Im Ausland sind einige Versorgungspläne als beitragsdefinierte Pläne zu behandeln.

d) Bei den arbeitsvertraglichen Direktzusagen gegenüber Führungskräften und bei den Zusagen aus sonstigen Pensionsverpflichtungen handelt es sich sowohl um leistungsorientierte als auch um beitragsorientierte Altersversorgungsordnungen. Diese sind arbeitnehmer- sowie arbeitgeberfinanziert und teilweise oder vollständig mit saldierungsfähigem Planvermögen gedeckt.

e) Darüber hinaus bestehen arbeitnehmerfinanzierte Direktversicherungen, überwiegend bei der DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung, Lebensversicherungsverein a. G., sowie ein tarifvertraglich geregelter rein arbeitnehmerfinanzierter Pensionsfonds bei der DEVK Pensionsfonds-AG. Diese externen Durchführungswege der betrieblichen Altersversorgung sind nicht rückstellungsrelevant.

f) Im Ausland überwiegen entgeltabhängige leistungsorientierte Versorgungspläne mit und ohne Dienstzeitabhängigkeit. Die Verpflichtungen sind sowohl rückstellungsfinanziert als auch anteilig mittels Arbeitnehmer- sowie Arbeitgeberbeiträgen fonds- beziehungsweise versicherungsgedeckt.

g) Bei der betrieblichen Altersversorgung der DB Schenker Rail (UK)-Gruppe handelt es sich im Wesentlichen um einen leistungsorientierten Pensionsplan (gehalts- und dienstzeitabhängig) innerhalb des britischen »Railway Pension Scheme«. Die Kosten des Pensionsplans werden in einem 60 : 40-Verhältnis zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer getragen und entsprechend anteilig bilanziert. Die Planvermögenswerte werden von einem unabhängigen Treuhänder verwaltet. Die letzte versicherungsmathematische Bewertung der Vermögenswerte sowie der Verpflichtungen im Plan zum Zweck der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen gegenüber den Planmitgliedern erfolgte zum 31. Dezember 2007.

Der Bilanzansatz der Pensionsrückstellungen wird in nachfolgender Tabelle unterlegt:

IN MIO. €	2009	2008
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	1.417	1.029
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	1.687	1.552
Gesamtverpflichtung zum 31. 12.	3.104	2.581
Zeitwert des Planvermögens zum 31. 12. ¹⁾	- 1.010	- 813
Nicht erfasste versicherungsmathematische Verluste	- 358	- 118
Nicht erfasster nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand	0	- 1
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	0	0
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	1.736	1.649

¹⁾ Zuzüglich 24 Mio. € (im Vorjahr: 29 Mio. €) als Pension Asset erfasster Vermögenswert

Der Anstieg des Zeitwerts des Planvermögens betrifft insbesondere die betriebliche Altersversorgung der DB Schenker Rail (UK)-Gruppe.

Die Gesamtverpflichtung der Versorgungszusagen entwickelte sich wie folgt:

IN MIO. €	2009	2008
Verpflichtungsumfang zum 01. 01.	2.581	2.746
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	74	77
Arbeitnehmerbeiträge	3	3
Zinsaufwand	121	121
Rentenzahlungen	-92	-87
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	4	0
Abgeltung von Pensionsverpflichtungen	0	-1
Plankürzungen	-1	-24
Transfers	14	-37
Änderung Konsolidierungskreis	4	84
davon Zugang Konsolidierungskreis	(4)	(84)
davon Abgang Konsolidierungskreis	(0)	(0)
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	320	-15
Währungseffekte	76	-286
Verpflichtungsumfang zum 31. 12.	3.104	2.581

Die Entwicklung des Planvermögens wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

IN MIO. €	2009	2008
Zeitwert des Planvermögens zum 01. 01.	813	1.359
Arbeitgeberbeiträge	31	30
Arbeitnehmerbeiträge	1	1
Erwartete Erträge aus Planvermögen	41	59
Rentenzahlungen	-40	-37
Abgeltung von Pensionsverpflichtungen	0	-1
Plankürzungen	0	-16
Transfers	18	-47
Änderung Konsolidierungskreis	0	77
davon Zugang Konsolidierungskreis	(0)	(77)
davon Abgang Konsolidierungskreis	(0)	(0)
Versicherungsmathematische Verluste (-)/Gewinne	88	-368
Währungseffekte	58	-244
Zeitwert des Planvermögens zum 31. 12. ¹⁾	1.010	813

¹⁾ Zuzüglich 24 Mio. € (im Vorjahr: 29 Mio. €) als Pension Asset erfasster Vermögenswert

Bei dem angesetzten Planvermögen handelt es sich um:

IN MIO. €	2009	2008
Aktien und sonstige Wertpapiere	750	600
Zinstragende Wertpapiere	142	113
Immobilien oder andere selbst genutzte Vermögenswerte	3	3
Rückdeckungsversicherungen	52	71
Andere Vermögenswerte	87	55
	1.034	842
davon als Pension Asset erfasster Vermögenswert	(-24)	(-29)
	1.010	813

Die tatsächlichen Erträge aus Planvermögen betragen 129 Mio. € (im Vorjahr: Verluste 310 Mio. €).

Die Veränderung der Nettopensionsrückstellung wird nachfolgend dargestellt:

IN MIO. €	2009	2008
Rückstellung zum 01.01.	1.649	1.594
Pensionsaufwand	166	130
Arbeitgeberbeiträge	-32	-30
Rentenzahlungen	-52	-50
Transfers	-4	10
Änderung Konsolidierungskreis	4	6
davon Zugang Konsolidierungskreis	(4)	(6)
davon Abgang Konsolidierungskreis	(0)	(0)
Währungseffekte	5	-11
Rückstellung zum 31.12.	1.736	1.649

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung zu berücksichtigenden Aufwendungen werden nachfolgend dargestellt:

IN MIO. €	2009	2008
Amortisation des nicht realisierten Gewinns (-)/Verlusts	7	-3
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	74	77
Arbeitnehmerbeiträge	2	2
Zinsaufwand	121	121
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	4	0
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-41	-59
Plankürzungen	-1	-8
Ergebnis aus der Übertragung von Pensionsverpflichtungen	0	0
Asset Ceiling	0	0
Pensionsaufwand	166	130

Der Zinsaufwand und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis erfasst.

Die erwarteten Erträge aus Planvermögen werden aus den in der Vergangenheit erzielten Erträgen abgeleitet.

Alle übrigen Beträge werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Die der Bewertung des überwiegenden Teils der Pensionsrückstellung zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Parameter werden nachfolgend gezeigt:

IN %	2009	2008
Rechnungszinsfuß	4,75 / 5,50	5,00 / 6,40
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50	2,50
Erwarteter Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	0,00	0,00
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00 / 3,70	2,00 / 3,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67	2,58
Erwarteter Vermögensertrag	1,25 - 7,30	2,50 - 8,00

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die deutschen Konzernunternehmen (Rechnungszinsfuß 4,75%) fanden die Richttafeln 2005 G von Professor Dr. Klaus Heubeck Anwendung. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die übrigen Konzernunternehmen wurden länderspezifische Sterbetafeln verwendet.

Für das Geschäftsjahr 2010 werden Rentenzahlungen von 58 Mio. € sowie Einzahlungen in das Planvermögen von 31 Mio. € erwartet.

IN MIO. €	2009	2008	2007
Barwert der Versorgungsverpflichtung zum 31. 12.	3.104	2.581	2.746
Zeitwert des Planvermögens zum 31. 12.	-1.010	-813	-1.359
Defizit	2.094	1.768	1.387
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Pensionsrückstellung	91	3	-11
Erfahrungsbedingte Anpassungen des Planvermögens	-88	368	5

(32) SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

IN MIO. €	Umweltschutz- rückstellungen		Rückstellungen für Bau- und Projektrisiken		Personalbezogene Rückstellungen		Stilllegungs- verpflichtungen		Übrige Rückstellungen		Insgesamt	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Stand zum 01. 01.	2.120	2.162	79	123	1.146	1.301	359	332	2.837	2.848	6.541	6.766
Währungsumrechnungs- differenzen	0	-1	0	0	2	-3	0	0	3	-6	5	-10
Änderung												
Konsolidierungskreis	3	0	0	0	12	2	0	0	10	5	25	7
davon Zugang												
Konsolidierungskreis	(3)	(0)	(0)	(0)	(12)	(2)	(0)	(0)	(10)	(6)	(25)	(8)
davon Abgang												
Konsolidierungskreis	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(-1)	(0)	(-1)
Inanspruchnahme	-53	-54	-6	-6	-343	-396	-3	-5	-459	-526	-864	-987
Auflösung	-600	0	-14	-40	-16	-51	-3	-4	-562	-308	-1.195	-403
Umgliederung	-1	0	0	0	-3	0	0	0	-5	2	-9	2
Zuführung	4	0	1	2	679	317	12	20	1.023	797	1.719	1.136
Auf- und Abzinsung	61	13	3	0	63	-24	18	16	52	25	197	30
Stand zum 31. 12.	1.534	2.120	63	79	1.540	1.146	383	359	2.899	2.837	6.419	6.541

Die Aufteilung der sonstigen Rückstellungen in kurz- und langfristige Beträge sowie die geschätzten Fälligkeiten der sonstigen Rückstellungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

IN MIO. €	Restlaufzeit							Gesamt
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	
STAND ZUM 31.12.2009								
Umweltschutzrückstellungen	102	95	97	102	101	1.037	1.432	1.534
Rückstellungen für								
Bau- und Projektrisiken	28	13	10	3	4	5	35	63
Personalbezogene								
Rückstellungen	384	244	170	106	139	497	1.156	1.540
Stilllegungsverpflichtungen	18	0	0	0	0	365	365	383
Übrige Rückstellungen	1.897	552	145	134	44	127	1.002	2.899
Insgesamt	2.429	904	422	345	288	2.031	3.990	6.419
STAND ZUM 31.12.2008								
Umweltschutzrückstellungen	103	103	103	102	117	1.592	2.017	2.120
Rückstellungen für								
Bau- und Projektrisiken	39	14	6	6	4	10	40	79
Personalbezogene								
Rückstellungen	341	175	108	60	100	362	805	1.146
Stilllegungsverpflichtungen	11	0	0	0	0	348	348	359
Übrige Rückstellungen	1.774	522	196	117	63	165	1.063	2.837
Insgesamt	2.268	814	413	285	284	2.477	4.273	6.541

Umweltschutzrückstellungen

In den Umweltschutzrückstellungen sind mit 1.518 Mio. € (im Vorjahr: 2.109 Mio. €) Sanierungsverpflichtungen der DB AG enthalten. Zur Wahrnehmung der in den Umweltschutzrückstellungen berücksichtigten Sanierungsverpflichtungen hat die DB AG die Programme

- 4-Stufen-Programm Bodensanierung,
- 3-Stufen-Kanalprogramm,
- 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung

aufgesetzt, die eine systematische, rechtskonforme und kostenoptimierte Sanierungserkundung /-durchführung sicherstellen.

Im 4-Stufen-Programm Bodensanierung werden über die Stufen Historische Erkundung, Orientierende Untersuchung und Detailuntersuchung die Boden- und/oder Grundwasserverunreinigungen lokalisiert. Über die Programmschritte Machbarkeitsstudie, Ausführungs- und Genehmigungsplanung sowie Sanierung erfolgt die Abwicklung einer nutzungsorientierten Sanierung unter Berücksichtigung fachtechnischer und gesetzlicher Anforderungen.

Das 3-Stufen-Kanalprogramm zielt auf eine Beseitigung der sich aus Leckagen ergebenden Verunreinigungen für Boden und/oder Grundwasser. Damit geht eine Optimierung des vorhandenen Kanalnetzes auf die zukünftige Nutzung einher, sodass die Gefahrenabwehr auf dieses zukünftige Netz begrenzt werden kann. Das nicht genutzte Netz wird stillgelegt.

Durch das 2-Stufen-Deponie-Programm wird die standardisierte Erfassung und Bewertung von Deponien auf Bahnflächen sowie die Schließung dieser Deponien gemäß Deponieverordnung (DepV)/Technische Anleitung Siedlungsabfall (TASi) beziehungsweise Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) sichergestellt.

Die Laufzeit der Rückstellung ökologische Altlasten ist aufgrund der langfristigen Sanierungszeiträume unverändert bis zum Jahr 2028. Zum Jahresabschluss sind unter anderem aufgrund gesetzlicher Veränderungen die auf die einzelnen Programme entfallenden Rückstellungsanteile überprüft und angepasst worden. Insbesondere die abschließende Bewertung der notwendigen Aufwendungen zur Deponieschließung sowie die in Verbindung mit Liegenschaftsveräußerungen und Infrastrukturmaßnahmen stehenden Kosten führen im Ergebnis zur Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 600 Mio. €.

Personalbezogene Rückstellungen

IN MIO. €	2009	2008
Personalvertragliche Verpflichtungen	1.043	748
Vorruhestands- und Altersteilzeitverpflichtungen	257	208
Jubiläumsrückstellungen	122	93
Sonstige	118	97
Insgesamt	1.540	1.146

Die personalbezogenen Rückstellungen enthalten unter anderem Verpflichtungen, die mit den zum Gründungszeitpunkt der DB AG zum 1. Januar 1994 übernommenen Arbeitsverhältnissen zusammenhängen und Lohnbestandteile der früheren Behördenzeit betreffen. Es handelt sich um selbstständig bewertbare Belastungen, denen keine Gegenleistungen zugrunde liegen und für die bereits Abgeltungsangebote gemacht wurden. Ferner werden Verpflichtungen ausgewiesen, die sich aus dem arbeitsrechtlichen Status vieler Beschäftigter sowie der Bereitschaft der DB AG ergeben, bis Ende des Jahres 2023 auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten. In diesen Fällen entstehen dem DB-Konzern bis zur Weitervermittlung beziehungsweise bis zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses Verluste aus zu tragenden Personalkosten, denen keine Gegenleistungen gegenüberstehen. Zur Aufnahme von Mitarbeitern, die im leistungswirtschaftlichen Prozess freigesetzt wurden, hat die DB AG eine eigene Tochtergesellschaft, die DB JobService GmbH.

Die Rückstellungen für Vorruhestandsverpflichtungen und Altersteilzeit berücksichtigen die Verpflichtungen aus tarifvertraglichen Regelungen und wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt.

Die Erhöhung der personalbezogenen Rückstellungen ist im Wesentlichen auf das Restrukturierungsbeziehungsweise Personalanpassungsprogramm zurückzuführen.

Stilllegungsrückstellungen

Die Stilllegungsrückstellungen betreffen die anteilige Stilllegungsverpflichtung bei einem Gemeinschaftskraftwerk. Der Bewertung der Rückstellung liegt ein Diskontierungssatz von unverändert 5,0 % zugrunde.

Übrige Rückstellungen

Die übrigen Rückstellungen enthalten neben Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen, Erlösschmälerungen, Prozessrisiken, Rückbau-, Abbruch-, Garantie- und Gewährleistungsverpflichtungen, Drittverpflichtungen für Instandhaltungen, Drohverluste sowie sonstige Immobilienrisiken eine Vielzahl weiterer Sachverhalte, die im Einzelfall von untergeordneter Bedeutung sind.

Die gestiegenen Zuführungen zu den übrigen Rückstellungen betreffen mit 331 Mio. € Drittverpflichtungen für Instandhaltungen (Technikrisiken).

(33) PASSIVE ABGRENZUNGEN

IN MIO. €	2009	2008
Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen	2.064	2.391
Erlösabgrenzungen	397	369
Abgegrenzte Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Geschäften	67	78
Sonstige	110	117
Insgesamt	2.638	2.955
Langfristiger Anteil	2.096	2.438
Kurzfristiger Anteil	542	517

Die abgegrenzten öffentlichen Zuwendungen betreffen im Wesentlichen den Zinsvorteil (Unterschiedsbetrag zwischen Nominal- und Barwert) aus den zinslos gewährten Darlehen, der sich in der Berichtsperiode wie folgt entwickelt hat:

IN MIO. €	2009	2008
Stand zum 01. 01.	2.061	2.277
Zugang	1	19
Umgliederungen	-53	19
Auflösung	-220	-254
Stand zum 31. 12.	1.789	2.061

Der überwiegende Teil der Auflösung im Berichtsjahr entfällt mit 134 Mio. € (im Vorjahr: 167 Mio. €) auf die Kompensation des Aufzinsungsbetrags des Barwerts zinslos gewährter Darlehen des Bundes. Der übrige Teil entfällt auf die Auflösung fortgeführter Abgrenzungen im Rahmen vorfristiger Einmaltilgungen zum jeweiligen Barwert im Jahr 1999 beziehungsweise im Jahr 2004.

Die Erlösabgrenzungen stellen den Teil der Vergütungsleistungen dar, der auf den Zeitraum nach dem Bilanzstichtag entfällt.

Die abgegrenzten Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Geschäften betreffen die Empfangsgebäude diverser Bahnhöfe mit den dazugehörigen gewerblichen Vermarktungsflächen sowie Schienenverkehrsfahrzeuge.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente im Berichtsjahr und wird in Übereinstimmung mit dem IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) erstellt. Die Zahlungsströme werden nach den Bereichen gewöhnliche Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Die Darstellung des Mittelflusses aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Zinseinzahlungen und Zinsauszahlungen, Dividendeneinzahlungen sowie Steuerzahlungen werden im Bereich der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks sowie Wertpapieranlagen) mit einer Laufzeit von nicht mehr als drei Monaten.

MITTELFUSS AUS GEWÖHNLICHER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit wird ermittelt, indem das Periodenergebnis vor Steuern um nicht zahlungswirksame Größen bereinigt und um die Veränderung des kurzfristigen Vermögens und der Verbindlichkeiten ergänzt wird. Nach Berücksichtigung der Zins- und Steuerzahlungen ergibt sich ein Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit.

Der Rückgang des Mittelzuflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus dem verminderten Ergebnis vor Steuern. Darüber hinaus haben sich der deutliche Rückgang der Verbindlichkeiten, das verminderte Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten, ein erhöhtes Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie der Rückgang der Zins- und Dividendenerträge und der gezahlten Ertragsteuern ausgewirkt. Gegenläufige Effekte ergaben sich aus dem Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und der sonstigen Vermögenswerte.

MITTELFUSS AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich aus dem Mittelzufluss aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie aus Investitionszuwendungen und dem Mittelabfluss für Investitionen in Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie in langfristige finanzielle Vermögenswerte.

Einzahlungen aus Investitionszuschüssen werden unter Investitionstätigkeit ausgewiesen, da zwischen erhaltenen Investitionszuschüssen und den Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagevermögen ein enger Zusammenhang besteht.

Der deutlich gesunkene Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich bei einem gestiegenen Einzahlungssaldo aus Investitionszuwendungen insbesondere aus gesunkenen Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten und aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten bei gleichzeitigem Rückgang der Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie dem Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen.

Bei Veränderungen des Konsolidierungskreises durch Kauf oder Verkauf von Unternehmen wird der bezahlte Kaufpreis (ohne übernommene Schulden) abzüglich der erworbenen oder verkauften Finanzmittel als Mittelfluss aus Investitionstätigkeit erfasst. Die übrigen bilanziellen Auswirkungen des Kaufs oder Verkaufs werden in den jeweiligen Positionen der drei Gliederungsbereiche eliminiert.

MITTELFUSS AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich aus dem Saldo von Ein- und Auszahlungen aus begebenen Anleihen, aufgenommenen Bankschulden und Darlehen sowie Einzahlungen aus der Aufnahme und Auszahlungen für die Tilgung der Darlehen des Bundes.

Der gesunkene Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus im Saldo gestiegenen Zuflüssen aus der Aufnahme von Finanzmitteln. Bei einem gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Einzahlungssaldo aus der Begebung von Anleihen hat sich der Auszahlungssaldo aus der Tilgung und der Rückzahlung der Darlehen des Bundes gegenüber dem Vorjahr deutlich erhöht.

ERLÄUTERUNGEN ZUR SEGMENTBERICHTERSTATTUNG

Die Segmentberichterstattung wurde nach IFRS 8 (Geschäftssegmente) aufgestellt. Der DB-Konzern hat die Geschäftssegmente auf Basis der internen Managementberichterstattung identifiziert, die Segmentierung der Unternehmensbereiche ergibt sich aus den von den Unternehmensbereichen erbrachten Leistungen. Als Adressat der Managementberichterstattung gilt in diesem Zusammenhang der Konzernvorstand in seiner Funktion als Hauptentscheidungsträger. Die Managementberichterstattung im DB-Konzern beruht auf den Grundsätzen der Rechnungslegung nach IFRS. Bei der Überleitung der Segmentdaten auf die entsprechenden Unternehmensdaten sind somit im Wesentlichen Konsolidierungseffekte zu berücksichtigen. Aus diesem Grund erfolgt die Überleitung in einer Konsolidierungsspalte. Der Unternehmens- und Organisationsstruktur des DB-Konzerns folgend sind die Aktivitäten der Geschäftssegmente Gegenstand des Berichtsformats. Die Darstellung der geografischen Tätigkeitsschwerpunkte des DB-Konzerns erfolgt in den Segmentinformationen nach Regionen.

Folgende Segmente werden im DB-Konzern geführt:

- ◆ *DB Bahn Fernverkehr*
Im Segment DB Bahn Fernverkehr sind sämtliche überregionalen Transport- und Serviceleistungen im Schienenpersonenverkehr zusammengefasst. Der überwiegende Teil dieser Verkehrsleistungen wird in Deutschland erbracht.
- ◆ *DB Bahn Regio*
Im Segment DB Bahn Regio sind die Aktivitäten für die regionalen Transport- und Serviceleistungen im Personenverkehr zusammengefasst. Der überwiegende Teil dieser Betriebsleistung wird in Deutschland erbracht.
- ◆ *DB Bahn Stadtverkehr*
Im Segment DB Bahn Stadtverkehr sind neben den S-Bahnen Berlin und Hamburg die Busaktivitäten zusammengefasst. Der überwiegende Teil der Betriebsleistung wird in Deutschland erbracht.
- ◆ *DB Schenker Rail*
Im Segment DB Schenker Rail sind die Aktivitäten für den Schienentransport im Waren- und Güterverkehr gebündelt. Der Marktauftritt erfolgt primär in Deutschland, Dänemark, den Niederlanden, Italien, Großbritannien, Polen und Spanien.
- ◆ *DB Schenker Logistics*
Im Segment DB Schenker Logistics ist Schenker als Logistikdienstleister mit Aktivitäten für Speditions-, Transport- und sonstige Serviceleistungen im Waren- und Güterverkehr global aufgestellt.

- *DB Netze Fahrweg*
Das Segment DB Netze Fahrweg verantwortet Herstellung, Instandhaltung und Betrieb unserer schienenengebundenen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland.
- *DB Netze Personenbahnhöfe*
In diesem Segment sind der Betrieb, die Entwicklung und die Vermarktung der Personenbahnhöfe und Bahnhofflächen in Deutschland gebündelt.
- *DB Dienstleistungen*
Im Segment DB Dienstleistungen werden Dienstleistungen, vor allem in den Bereichen Verkehr, Logistik, Informationstechnologie und Telekommunikation, angeboten. Die Gesellschaften des Segments erbringen ihre Leistungen überwiegend konzernintern.
- *Beteiligungen/Sonstige*
In diesem Segment werden die DB AG sowie die DB MLAG mit ihren zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen als Management-Holding des DB-Konzerns ausgewiesen. Darüber hinaus werden unter Beteiligungen/Sonstige die DB Energie GmbH, die DB ProjektBau GmbH und die übrigen Beteiligungen und verbleibenden Aktivitäten geführt.
- *Konsolidierung*
Die Daten zu den Segmenten werden nach Eliminierung der intrasegmentären Beziehungen dargestellt. Die Transaktionen zwischen den Segmenten (intersegmentäre Beziehungen) werden in der Spalte Konsolidierung eliminiert. In dieser Spalte sind darüber hinaus auch die Überleitungsbeträge zum Konzernausweis enthalten.

Die Segmenterlöse umfassen die externen und konzerninternen Umsatzerlöse sowie die externen übrigen und die konzerninternen übrigen Segmenterlöse, soweit sie auf die operative Geschäftstätigkeit des Segments entfallen. Die Bestandsveränderungen und die anderen aktivierten Eigenleistungen sind nicht in den Segmenterlösen berücksichtigt; sie mindern die Segmentaufwendungen.

Die externen Segmenterlöse betreffen ausschließlich Erlöse der Segmente mit Konzernexternen. Die internen Segmenterlöse zeigen die Erlöse mit anderen Segmenten (intersegmentäre Erlöse). Die Verrechnungspreise für konzerninterne Transaktionen werden marktbezogen festgelegt. Die Segmentaufwendungen umfassen unter anderem die Material- und Personalaufwendungen, die planmäßigen Abschreibungen, die erfassten Wertminderungen und -aufholungen sowie die sonstigen betrieblichen Aufwendungen, soweit diese auf die operative Geschäftstätigkeit des Segments entfallen.

Das Segmentergebnis ergibt sich als Differenz zwischen den Segmenterlösen und -aufwendungen und stellt das operative Ergebnis (EBIT) vor dem Finanzergebnis (bestehend aus dem Ergebnis aus At-Equity-Bewertung, dem Zinsergebnis und dem übrigen Finanzergebnis) und den Ertragsteuern dar.

Das bereinigte Segmentergebnis (»EBIT bereinigt«) dient der internen Steuerung des DB-Konzerns und seiner Segmente. Hierzu werden aus dem Segmentergebnis beziehungsweise operativen Ergebnis (EBIT) Sachverhalte, die ihrer Art nach außergewöhnlichen Charakter haben, bereinigt. Eine generelle Bereinigung findet in Höhe der Erträge beziehungsweise Aufwendungen aus dem Abgang von Finanzinstrumenten statt. Darüber hinaus wird eine Bereinigung vorgenommen, wenn im Einzelfall ein außergewöhnlicher und nichtoperativer Charakter zu bejahen ist und der Ergebniseffekt der Höhe nach wesentlich ist.

Für die interne Steuerung ist darüber hinaus auch das bereinigte EBITDA (Ergebnis vor Zinsen, Steuern, Abschreibungen und Wertberichtigungen) von Bedeutung. Diese Ergebnisgröße leitet sich aus dem bereinigten EBIT ab, indem die Abschreibungen und Wertberichtigungen – gegebenenfalls korrigiert um die in dieser Position enthaltenen außergewöhnlichen Sachverhalte – addiert werden.

Das Segmentvermögen enthält die Sachanlagen, die immateriellen Vermögenswerte, die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (ohne Ergebnisabführungsverträge, Forderungen aus Finanzierungen und Ertragsteuern), die Vorräte, die auf die operative Tätigkeit ausgerichteten aktiven derivativen Finanzinstrumente, die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte sowie die flüssigen Mittel. Die fortgeführten Geschäfts- und Firmenwerte, die aus dem Erwerb der betreffenden Gesellschaften resultieren, werden separat ausgewiesen. Die Überleitung auf den Konzernausweis erfolgt durch die Einbeziehung der Forderungen aus Finanzierung und der Ertragsteuerforderungen in die Spalte »Konsolidierung«.

Die Segmentschulden betreffen die Rückstellungen und operativen Verbindlichkeiten (ohne Ergebnisabführungsverträge, Verbindlichkeiten aus Finanzierung und ohne Ertragsteuerschulden), die auf die operative Tätigkeit ausgerichteten passiven derivativen Finanzinstrumente sowie die zur Veräußerung gehaltenen Verbindlichkeiten. Die Überleitung auf den Konzernausweis erfolgt durch die Einbeziehung der Verbindlichkeiten aus Finanzierung und der Ertragsteuerschulden in die Spalte »Konsolidierung«.

Die Segmentgesamtinvestitionen beziehen sich auf die immateriellen Vermögenswerte (einschließlich der erworbenen Firmenwerte) sowie die Sachanlagen und umfassen mit den Anlagenzugängen aus Konsolidierungskreisänderungen und aus Brutto-Investitionen (vor erhaltenen Investitionszuschüssen) sämtliche Zugänge im Konsolidierungskreis zum Bilanzstichtag.

Die Anlagenzugänge aus Konsolidierungskreisänderungen umfassen als Teil der Segmentgesamtinvestitionen ausschließlich die Investitionen in die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte einschließlich der Firmenwerte, die im Zuge von Unternehmenserwerben angeschafft beziehungsweise erstmalig in den Konzernabschluss einbezogen werden.

Die Anlagenzugänge aus Brutto-Investitionen betreffen die im Berichtsjahr von den im Vollkonsolidierungskreis befindlichen Gesellschaften erworbenen Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte ohne Berücksichtigung der Anlagenzugänge aus Unternehmenserwerben.

Die Netto-Investitionen knüpfen an die Zuordnung der Vermögenswerte zu den legalen Einheiten an und umfassen die Anlagenzugänge aus Brutto-Investitionen in das Sachanlagevermögen sowie die immateriellen Vermögenswerte abzüglich der abgesetzten Investitionszuschüsse.

Die planmäßigen Abschreibungen betreffen das den jeweiligen Segmenten zugeordnete Sachanlagevermögen sowie die immateriellen Vermögenswerte.

Erfasste Wertminderungen stellen den Betrag der außerplanmäßigen Wertminderungen auf die im Segmentvermögen enthaltenen Vermögenswerte des Sachanlagevermögens beziehungsweise des immateriellen Vermögens einschließlich vorhandener Firmenwerte dar.

Erfasste Wertaufholungen betreffen den Zuschreibungsbetrag auf die im Segmentvermögen enthaltenen Vermögenswerte des Sachanlagevermögens beziehungsweise des immateriellen Vermögens.

Für die Segmente gelten grundsätzlich die gleichen, im Abschnitt »Grundlagen und Methoden« beschriebenen Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze wie für den übrigen Konzernabschluss. Konzerninterne Segmenttransaktionen werden in der Regel zu Marktpreisen getätigt.

ERLÄUTERUNGEN ZU DEN INFORMATIONEN NACH REGIONEN

Die regionale Zuordnung der externen Umsatzerlöse erfolgt jeweils nach dem Sitz der leistenden Konzerngesellschaft.

Die Zuordnung des Segmentvermögens sowie der langfristigen Vermögenswerte wird jeweils nach dem Sitz der Gesellschaft vorgenommen. Die inhaltliche Abgrenzung entspricht der der Segmentberichterstattung. Die langfristigen Vermögenswerte umfassen immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen sowie langfristige Forderungen und sonstige Vermögenswerte (ohne Finanzinstrumente, latente Steueransprüche, Rechte aus Versicherungsverträgen sowie Vermögenswerte im Zusammenhang mit Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses).

INFORMATIONEN ÜBER WICHTIGE KUNDEN

Im Berichtsjahr und Vorjahr hat der DB-Konzern mit keinem einzelnen Kunden mehr als 10% der Umsatzerlöse erzielt.

RISIKOMANAGEMENT UND DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

MANAGEMENT DER FINANZ- UND ENERGIEPREISRISIKEN

Der DB-Konzern ist als international tätiger Logistikkonzern Finanzrisiken durch Veränderungen von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Energiepreisrisiken durch Preisschwankungen für Dieselkraftstoff und Strom. Teil der Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente aktiv zu steuern und damit zu begrenzen.

Die DB AG ist mit ihrem zentralen Konzern-Treasury für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte des DB-Konzerns zuständig. In Abstimmung mit den Tochtergesellschaften werden Finanz- und Energiepreisrisiken identifiziert, bewertet und gesteuert. In regelmäßigen Abständen wird der Vorstand über wesentliche Finanzrisiken informiert und erhält eine Wertaufstellung aller Finanzinstrumente sowie die Auswirkung auf das Ergebnis und die Bilanz.

Der Vorstand der DB AG hat Grundsätze für das Risikomanagement festgelegt. In den Richtlinien zur Konzernfinanzierung und zum internen Kontrollsystem werden der Einsatz derivativer Finanzinstrumente zur Steuerung von Zins-, Währungs- und Energiepreisänderungsrisiken sowie der Umgang mit den damit verbundenen Adressenausfallrisiken verbindlich geregelt. Bei der Aufbau- und Ablauforganisation besteht eine klare funktionale und organisatorische Trennung zwischen Disposition und Handel einerseits (Front Office) sowie Abwicklung und Kontrolle andererseits (Back Office). Das Konzern-Treasury operiert auf den globalen Finanzmärkten unter sinngemäßer Anwendung der von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht aufgestellten »Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk)« der Kreditinstitute und unterliegt einer regelmäßigen internen und externen Kontrolle.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen oder antizipierten Grundgeschäften (zum Beispiel Anleihen, Einkauf von Dieselkraftstoff und Strom). Es wird

jeweils die Qualifizierung als wirksames Sicherungsgeschäft nach IAS 39 angestrebt. Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

ZINSÄNDERUNGSRISEN

Entsprechend der aktivistischen Bindungsdauer der Vermögenswerte erfolgt die Deckung des Finanzbedarfs maßgeblich durch die Emission langfristiger und festverzinslicher Anleihen. Das Zinsmanagement beinhaltet einen angemessenen Anteil variabler Verzinsung zur Optimierung der Zinsaufwendungen.

Bestehende Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels einer Sensitivitätsanalyse dargestellt, die die Effekte von hypothetischen Änderungen der Marktzinssätze auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht.

Bei der durchgeführten Sensitivitätsanalyse wurden folgende Finanzinstrumente berücksichtigt:

- In Cashflow-Hedges abgebildete Derivate (Zins-/Währungssicherungen) haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt;
- Zinsderivate, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IAS 39 eingebunden sind, haben über die Änderung des beizulegenden Zeitwerts Auswirkungen auf das übrige Finanzergebnis und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt;
- Finanzinstrumente mit variabler Verzinsung haben Auswirkung auf das Zinsergebnis. Das betrifft einerseits variabel verzinsten Zins-Währungs-Swaps und andererseits Darlehen mit variabler Verzinsung (EIB und EUROFIMA);
- Bankguthaben und kurzfristige Geldaufnahmen/-anlagen bei Banken haben Auswirkungen auf das Zinsergebnis.

Wenn das Marktzinsniveau für das Exposure zum Bilanzstichtag um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Ergebnis um 1 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) geringer (höher) und das Eigenkapital um 3 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) geringer (höher) gewesen. Dabei ist zu beachten, dass Bankguthaben und kurzfristige Geldaufnahmen/-anlagen bei Banken im Vorjahr nicht berücksichtigt wurden.

FREMDWÄHRUNGSRISEN

Die Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten.

Die im Rahmen der Konzernfinanzierung begebenen Fremdwährungsanleihen werden zur Vermeidung von Zins- und Wechselkursänderungsrisiken mithilfe von Zins-Währungs-Swaps in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt. In Einzelfällen kann auch auf eine Umwandlung verzichtet werden, falls eine Bedienung der Anleihe aus Zahlungseingängen in Fremdwährung gewährleistet ist.

Mit unseren Aktivitäten im Bereich Transport und Logistik sind wir international tätig und hierdurch operativen Wechselkursrisiken ausgesetzt. Zur Minimierung dieser Risiken schließen die Tochtergesellschaften interne Devisentransaktionen mit dem Konzern-Treasury und sichern alle wesentlichen Fremdwährungspositionen in ihrer Funktionalwährung ab. Das Konzern-Treasury wiederum sichert seine offenen Fremdwährungspositionen durch gegenläufige Geschäfte auf den Finanzmärkten ab. In besonderen Ausnahmefällen und in begrenztem Ausmaß wird es Tochtergesellschaften gestattet, eigenständig Fremdwährungspositionen mit Banken zu sichern.

Zur Darstellung von Wechselkursrisiken verlangt IFRS 7 eine Sensitivitätsanalyse, die die Auswirkungen hypothetischer Änderungen von Fremdwährungsrelationen auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht.

Der Währungssensitivitätsanalyse liegen folgende Annahmen zugrunde:

Die abgeschlossenen Zins-Währungs-Swaps und Devisentransaktionen sind stets originären Grundgeschäften zugeordnet.

Alle wesentlichen Fremdwährungspositionen aus operativer Geschäftstätigkeit werden grundsätzlich zu 100 % gesichert. Währungskursänderungen haben bei 100 % Absicherung keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.

Fremdwährungsrisiken können folglich nur auftreten, wenn in begründeten Ausnahmefällen keine 100%-Absicherung vorliegt, zum Beispiel wenn Hedge-Volumina für erwartete Zahlungsströme in Fremdwährung konservativ geschätzt werden, um ein Overhedging zu vermeiden.

Darüber hinaus können bilanzielle Fremdwährungsrisiken aus Währungssicherungen für zukünftige Energiebeschaffung auftreten.

Wenn die folgenden Fremdwährungen für Währungssicherungen zum Bilanzstichtag um 10 % abgewertet hätten, wäre das Ergebnis wie folgt beeinflusst worden:

Währung IN MIO. €	2009	2008
GBP	-3	-3
CAD	-1	+4
PLN	-22	
USD	-2	-5

Bei einer Aufwertung der Währungen um 10 % ergäbe sich hingegen im Berichtsjahr für GBP ein um 3 Mio. €, für CAD ein um 1 Mio. €, für PLN ein um 22 Mio. € höheres und für USD ein um 2 Mio. € höheres Ergebnis.

Zum DB-Konzern zählen zahlreiche Beteiligungen an ausländischen Tochterunternehmen, deren Nettovermögen einem Umrechnungsrisiko ausgesetzt ist. Dieses Translationsrisiko wird nicht als Fremdwährungsrisiko im Sinne des IFRS 7 verstanden und wird nicht abgesichert.

ENERGIEPREISRISIKEN

Der DB-Konzern ist einer der größten Stromabnehmer in Deutschland. Darüber hinaus besteht ein erheblicher Bedarf an Dieselkraftstoff. Das hohe Energiebeschaffungsvolumen und die Volatilität der Strom- und Mineralölmärkte führen zu materiellen Ergebnisrisiken.

Im Rahmen eines aktiven Energiepreisrisikomanagements werden Absicherungsstrategien zur Steuerung und Minimierung dieser Risiken umgesetzt. Hierbei werden Finanz- und Energiederivate genutzt. Als Sicherungsgeschäfte für Preisänderungsrisiken beim Bezug von Strom werden Swaps auf die den Preisformeln zugrunde liegenden Rohstoffe (Kohle und Heizöl) eingesetzt. Dieselpreisrisiken werden zum Beispiel durch den Abschluss von Dieselswaps und Zero-Cost Collars (Hybridsicherungen von Dieselpreis- und Währungsrisiken und Einzelsicherungen von Währungsrisiken) begrenzt.

Energiepreisrisiken werden nach IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen quantifiziert. Sie geben Aufschluss darüber, welche Auswirkungen hypothetische Energiepreisänderungen auf Ergebnis und Eigenkapital haben (bezogen auf das bilanzielle Exposure am Bilanzstichtag).

Zur Durchführung der Sensitivitätsanalysen wurden folgende Annahmen getroffen:

Bei Energiepreisswaps wird der effektive Anteil in das Eigenkapital gebucht, der ineffektive Anteil wird dagegen in die Ergebnisrechnung gebucht.

Bei Optionen (Collars) bildet der innere Wert den komplett effektiven Hedge, sodass der innere Wert in das Eigenkapital gebucht wird. Der Zeitwert ist dagegen nicht Teil der Sicherungsbeziehung und wird erfolgswirksam abgebildet.

Wenn die Energiepreise zum Jahresultimo um 10 % niedriger (beziehungsweise höher) gelegen hätten, wäre der Materialaufwand um 0,4 Mio. € (im Vorjahr: 0,2 Mio. €) höher (beziehungsweise niedriger) und das Eigenkapital um 43 Mio. € (im Vorjahr: 41 Mio. €) niedriger (beziehungsweise höher) gewesen. Die hypothetische Eigenkapitalauswirkung von 43 Mio. ergibt sich im Einzelnen aus den Energiepreissensitivitäten von Diesel (30 Mio. €), Kohle (11 Mio. €) und schwerem Heizöl (2 Mio. €).

ADRESSENAUSFALLRISIKO DER ZINS-, WÄHRUNGS- UND ENERGIEDERIVATE

Als Adressenausfallrisiko werden mögliche Vermögensverluste durch den Ausfall von Gegenparteien bezeichnet (»Worst-Case-Szenario«). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der derivativen Finanzinstrumente dar, bei denen Forderungen des DB-Konzerns an Vertragspartner bestehen. Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimiten wird das Adressenausfallrisiko überwacht und aktiv gesteuert.

LIQUIDITÄTSRISIKO

Das Liquiditätsmanagement umfasst die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Bestands an flüssigen Mitteln, die fortwährende Inanspruchnahme des Commercial-Paper-Marktes zur Gewährleistung hinreichender Marktliquidität und -tiefe sowie die jederzeitige Verfügbarkeit von Finanzmitteln über garantierte Kreditfazilitäten von Banken (siehe Anhangziffer (27)).

Aus der nachfolgenden Tabelle sind die vertraglich vereinbarten undiskontierten Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten sowie der derivativen Finanzinstrumente mit positivem und negativem Zeitwert des DB-Konzerns ersichtlich:

Zum 31. Dezember 2008 IN MIO. €	2009		2010		2011 - 2013		2014 - 2018		2019 ff.	
	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung	Zins fix/ variabel	Tilgung
FREIWILLIG ZU LEISTENDE ANGABEN										
IM ZUSAMMENHANG MIT DERIVATEN										
DERIVATIVE FINANZIELLE										
VERMÖGENSWERTE (NET SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung										
mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung										
mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung										
mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-	-4	-	-4	-	0	-	-	-	-
FINANZIELLE ZUFLÜSSE AUS DERIVATIVEN										
FINANZINSTRUMENTEN (GROSS SETTLED)										
Zins-/Währungsderivate in Verbindung										
mit Cashflow-Hedges	-76	-58	-73	-24	-118	-1.250	-30	-637	-	-
Zinsderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zinsderivate in Verbindung										
mit Cashflow-Hedges	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate in Verbindung										
mit Cashflow-Hedges	-	-1.143	-	-175	-	-	-	-	-	-
Devisenderivate ohne Hedge-Beziehung	-	-195	-	-11	-	-3	-	-	-	-
Energiepreisderivate	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Einbezogen wurden alle Instrumente, die zum Jahresultimo 2009 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vereinbart wurden. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden auf Basis der am 31. Dezember 2009 (im Vorjahr: am 31. Dezember 2008) gültigen Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sind dem frühestmöglichen Zeitsegment zugeordnet.

Den finanziellen Verbindlichkeiten stehen flüssige Mittel in Höhe von 1.470 Mio. € gegenüber, die sich jeweils hälftig aus Kontoguthaben und kurzfristigen Festgeldanlagen zusammensetzen.

SONSTIGE ANGABEN

(34) EVENTUALFORDERUNGEN, EVENTUALSCHULDEN UND BÜRGSCHAFTSVERPFLICHTUNGEN

Eventualforderungen bestanden per 31. Dezember 2009 in Höhe von 62 Mio. € (im Vorjahr: 60 Mio. €) und umfassen überwiegend einen Rückforderungsanspruch auf Erstattung geleisteter Baukostenzuschüsse, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Bilanzstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

Zum 31. Dezember IN MIO. €	2009	2008
Eventualschulden aus		
der Begebung und Übertragung von Wechseln	2	0
der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	1	0
Gewährleistungsverpflichtungen	2	0
Sonstige Eventualschulden ¹⁾	113	114
Insgesamt	118	114

¹⁾ Vorjahreszahl wurde angepasst.

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

Die Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften betragen zum 31. Dezember 2009 128 Mio. € (im Vorjahr: 135 Mio. €) und betreffen im Wesentlichen hingegebene Zollbürgschaften ausländischer Schenker-Gesellschaften. Weiterhin dienen Sachanlagen mit Buchwerten von 131 Mio. € (im Vorjahr: 190 Mio. €) der Besicherung von Krediten, hauptsächlich der EUOFIMA an die DB AG; dies betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge, die bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio und DB Schenker Rail zum Einsatz gelangen.

Das wegen des Verdachts wettbewerbsbeschränkender Absprachen im Bereich der Land-, See- und Luftfracht durch die Europäische Kommission, das US-Justizministerium sowie weitere nationale Kartellbehörden eingeleitete Ermittlungsverfahren gegen die Speditionsbranche dauert an. Am 9. Februar 2010 hat die EU-Kommission der DB AG sowie vier Tochtergesellschaften die Mitteilung der Beschwerdepunkte zugestellt. Mit einem Abschluss ist frühestens im Jahr 2011 zu rechnen. Zum aktuellen Zeitpunkt sind wir aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung weder in der Lage, den Zeitpunkt, zu dem mögliche Bußgelder verhängt werden, noch deren potenzielle Höhe abschätzen zu können. Dies betrifft auch die Höhe von Schadenersatzansprüchen aufgrund des potenziell wettbewerbswidrigen Verhaltens. Ein Schadenersatz-Sammelklageverfahren in den USA wurde gegen Zahlung von 8,75 Mio. USD und Zusage verschiedener Kooperationsleistungen – vorbehaltlich der noch ausstehenden gerichtlichen Genehmigung – hinsichtlich der Gesellschaften des DB-Konzerns vergleichsweise beigelegt.

Der DB-Konzern bürgt im Wesentlichen für Beteiligungsgesellschaften und Arbeitsgemeinschaften und haftet gesamtschuldnerisch für alle Arbeitsgemeinschaften, an denen er beteiligt ist.

(35) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

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

Zum 31. Dezember IN MIO. €	2009	2008
Bestellobligo für den Erwerb von		
Sachanlagevermögen	6.280	5.415
Immateriellen Vermögenswerten	2	9
Ausstehende Einlagen	317	325
Insgesamt	6.599	5.749

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen resultiert im Wesentlichen aus der Beschaffung neuer Fahrzeuge sowie aus einem gestiegenen Investitionsvolumen insbesondere aus Bauvorhaben bei der DB Netz AG.

Die ausstehenden Einlagen betreffen in Höhe von 317 Mio. € (im Vorjahr: 317 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen an der EUROFIMA.

Verschiedene Gesellschaften des DB-Konzerns haben Vermögenswerte wie Immobilien, Gebäude, technische Anlagen und Maschinen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattungen im Rahmen von Operating-Lease-Verträgen angemietet.

Die Fälligkeit der zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

IN MIO. €	2009	2008
bis 1 Jahr	966	871
1 bis 2 Jahre	677	662
2 bis 3 Jahre	544	542
3 bis 4 Jahre	452	444
4 bis 5 Jahre	367	389
über 5 Jahre	1.955	1.915
Insgesamt	4.961	4.823

(36) INFRASTRUKTUR- UND VERKEHRSVERTRÄGE

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC-29 (Angabe – Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen).

Infrastrukturverträge

Auf der Grundlage des § 6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) bedürfen die zum DB-Konzern gehörenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Schienenwege, Steuerungssysteme oder Bahnsteige betreiben, hierfür einer Genehmigung. Dies betrifft insbesondere die DB Netz AG, die DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH.

Die Genehmigungen des EBA für die DB Netz AG und die DB Station&Service AG sind bis zum Ablauf des 31. Dezember 2048 befristet.

Dem Recht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die Eisenbahninfrastruktur zu betreiben, stehen verschiedene Verpflichtungen gegenüber. Nach § 4 Abs. 1 AEG haben sie insbesondere die Verpflichtung, ihren Betrieb sicher zu führen, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu halten. Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen des DB-Konzerns unterliegen in Bezug auf die Einhaltung dieser Vorschrift der Aufsicht durch das Eisenbahn-Bundesamt.

Darüber hinaus unterliegen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei Neu- und Ausbauvorhaben gesetzlichen Auflagen, zum Beispiel zum Schallschutz. Bei bestehenden Strecken nimmt der DB-Konzern freiwillig am Lärmsanierungsprogramm des Bundes teil.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur gemäß §§ 14 ff. AEG und erheben hierfür von den Eisenbahnverkehrsunternehmen Entgelte. Diese müssen den Vorgaben des AEG und der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) entsprechen. Die Einhaltung dieser Vorschriften unterliegt der Aufsicht durch die Bundesnetzagentur.

Die DB Netz AG, die DB Station&Service AG sowie die DB Energie GmbH haben im Berichtsjahr insgesamt Umsatzerlöse in Höhe von 7.446 Mio. € (im Vorjahr: 7.265 Mio. €) erzielt, davon 1.628 Mio. € (im Vorjahr: 1.455 Mio. €) gegenüber konzernexternen Kunden.

Die Vermögenswerte der Eisenbahninfrastruktur stehen grundsätzlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften.

Verkehrsverträge

Gesellschaften des DB-Konzerns wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und öffentlichen Einrichtungen gewähren. Dies betrifft insbesondere die DB Regio AG und deren Tochtergesellschaften, die Schienenpersonennahverkehr betreiben.

Die DB Regio AG und ihre Tochtergesellschaften erbringen Verkehrsleistungen aufgrund von Bestellungen. Hierzu werden mit dem jeweiligen Besteller der Verkehrsleistung (zum Beispiel Bundesland, Zweckverband, Nahverkehrsgesellschaft) sogenannte Verkehrsverträge über Schienenpersonennahverkehrsleistungen abgeschlossen, in denen Umfang und Qualität der Verkehrsleistung, deren Weiterentwicklung sowie deren Vergütung (Bestellerentgelt) geregelt sind.

Die hierfür erforderlichen Finanzmittel werden den Bundesländern vom Bund nach den Bestimmungen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Verfügung gestellt. Der Gesamtbetrag der Bestellerentgelte, der im Wesentlichen von DB Regio AG und ihren Tochtergesellschaften vereinnahmt wurde, betrug im Berichtsjahr 4.489 Mio. € (im Vorjahr: 4.477 Mio. €) (siehe Anhangziffer (1)).

Die in den meisten Verkehrsverträgen verankerte Dynamisierung des Bestellerentgelts um 1,5% sowie Erlöse aus Schlussabrechnungen für Vorjahre konnten im Berichtsjahr Effekte aus Ausschreibungsverlusten und Leistungskürzungen der Besteller auffangen.

Die Gesamtlaufzeit der Verkehrsverträge beträgt in der Regel zwischen zehn und 15 Jahren. Alle wesentlichen Verkehrsverträge weisen eine Restlaufzeit bis mindestens 2011 auf. 80 % der Verkehrsverträge verfügen über eine Laufzeit bis mindestens 2014, 50 % bis mindestens 2016 und 33 % bis mindestens 2018. Eine Kündigung des jeweiligen Verkehrsvertrags durch den Besteller während der Laufzeit ist nur aus wichtigem Grund möglich. Die Verkehrsverträge enthalten in der Regel Bestimmungen, nach denen während der Vertragslaufzeit Teile der Verkehrsleistungen aus dem Vertrag herausgelöst und erneut ausgeschrieben werden. Dieser Leistungsumfang beträgt durchschnittlich 30 % der Leistungen zu Beginn der Vertragslaufzeit. Für die Zeit nach dem Auslaufen der Verkehrsverträge ist eine Vergabe der Verkehrsleistungen im Wettbewerb zu erwarten.

Die erforderlichen Vermögenswerte zur Erbringung der Dienstleistungen, insbesondere Fahrzeuge, stehen nahezu ausschließlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften. Besondere Verpflichtungen nach Ablauf der Vertragslaufzeit bestehen im Regelfall nicht.

(37) BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Als dem DB-Konzern nahestehende Unternehmen und Personen im Sinne des IAS 24 (Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen) gelten:

- der Bund als Eigentümer sämtlicher Anteile an der DB AG,
- die der Kontrolle der Bundesrepublik Deutschland unterstehenden Gesellschaften beziehungsweise Unternehmen (nachfolgend »Bundesunternehmen«),
- verbundene, nicht konsolidierte beziehungsweise assoziierte Gesellschaften sowie Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns sowie
- die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG und deren nahe Angehörige.

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden zu Bedingungen wie unter fremden Dritten abgeschlossen.

Die nahestehende Unternehmen und Personen betreffenden Beträge werden in den »Erläuterungen zur Bilanz« bei den betreffenden Positionen jeweils als »davon«-Angabe in Summe ausgewiesen. Einzelangaben finden sich unter den Anhangziffern (19), (27) und (28).

Hinweise und Erläuterungen zu Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und der Bundesrepublik Deutschland sind unter den Anhangziffern (3), (5), (9), (13), (31), (35) und (36) ausgewiesen.

Wesentliche beziehungsweise gesondert berichtspflichtige wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen werden nachfolgend erläutert:

Beziehungen zur Bundesrepublik Deutschland

IN MIO. €	Bund	
	2009	2008
DB-Konzern Leistungsempfänger		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	1.724	1.729
Kauf von Grundstücken, Gebäuden, Schienenanlagen und anderen Vermögenswerten	1	0
Geleistete Miet- und Leasingzahlungen	1	1
Darlehensaufnahme	10	90
Sonstige erhaltene Leistungen	4	0
Erhaltene Investitionszuschüsse	3.922	3.554
Erhaltene sonstige Ertragszuschüsse	190	223
	5.852	5.597
DB-Konzern Leistungserbringer		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	285	275
Verkauf von Grundstücken, Gebäuden, Schienenanlagen und anderen Vermögenswerten	0	0
Erhaltene Miet- und Leasingzahlungen	9	8
Sonstige erbrachte Leistungen	108	20
Rückführung Darlehen	436	264
Rückführung Investitionszuschüsse	118	112
Rückführung sonstige Ertragszuschüsse	0	2
	956	681
SONSTIGE ANGABEN		
Unbesicherte Forderungen	89	80
Ungesicherte Verbindlichkeiten	3.673	3.790
Bestand der erhaltenen Bürgschaften	3.067	3.066
Bestand der gewährten Bürgschaften	0	7

Der Kauf von Waren und Dienstleistungen betrifft im Wesentlichen die an den Bund gezahlten Entgelte im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamten sowie Kostenerstattungen für die Personalgestaltung im Dienstleistungsüberlassungsbereich.

Infolge der konjunkturellen Entwicklung und der daraus resultierenden signifikant geringeren Transportvolumina im Schienengüterverkehr und im Bereich Spedition und Logistik war im Berichtsjahr die Einführung von Kurzarbeit erforderlich. Der DB AG wurden im Berichtsjahr von der Bundesagentur für Arbeit rund 17 Mio. € Kurzarbeitergeld und die darauf zu entrichtenden Beiträge zur Sozialversicherung erstattet.

Mit Wirkung ab 1. Januar 2009 wurde durch die DB AG und den Bund eine Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit einem Volumen von 2,5 Mrd. € abgeschlossen, die das Finanzierungsregime für das Bestandsnetz grundlegend reformiert. Mit dieser Vereinbarung soll der Einsatz der Bundesmittel qualitätsorientiert gesteuert werden. Ziel ist die Verbesserung der Planbarkeit, Effizienz und Transparenz des Mitteleinsatzes zur Erhaltung der Infrastruktur. Der Bund verpflichtet sich für die Durchführung von Ersatzinvestitionen in die Schienenwege zur Zahlung von 2,5 Mrd. € pro Jahr, der Eigenbeitrag der DB AG beträgt jährlich 500 Mio. €. Die Bahn gewährleistet die Vorhaltung und den Vertrieb der Infrastruktur. Sie wird an der Erreichung der Qualitätsziele sowie am Nachweis der Mindestersatzinvestitionen und Mindestinstandhaltung (1,0 Mrd. € bis 1,25 Mrd. € p. a.) gemessen.

Weitere Investitionszuschüsse werden nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) für Maßnahmen des Verkehrsprogramms und nach dem Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesetz (VIFGG) über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) gewährt.

Im Rahmen der Konjunkturprogramme I und II stellt der Bund rund 1,4 Mrd. € für Investitionen in die Schienenwege zur Verfügung. Mit den zusätzlich bereitgestellten Finanzierungsmitteln aus beiden Konjunkturpaketen werden konkrete Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung in den Infrastrukturbereichen gefördert. Im Jahr 2009 wurden von den rund 1,4 Mrd. € Bundesmitteln rund 1,1 Mrd. € durch Neuabschlüsse oder durch die APV 2009 (Anpassungsvereinbarungen) gebunden.

Die erfolgswirksam vereinnahmten Zuschüsse betreffen überwiegend Leistungen des Bundes für die Abgeltung überhöhter Belastungen des DB-Konzerns aus dem Betrieb und der Erhaltung höhengleicher Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger.

Der Verkauf von Waren und Dienstleistungen betrifft unter anderem erbrachte Beförderungsleistungen für Schwerbehinderte, Zivildienstleistende sowie Bundeswehrverkehre.

Darlehen des Bundes nach dem BSchWAG zahlte die DB AG in Höhe von 435 Mio. € an den Bund zurück, die fast ausschließlich im Rahmen der vereinbarten jährlichen Regeltilgung anfielen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund bestehen außer in den gewährten Darlehen, die hier mit ihren Barwerten dargestellt sind, aus sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 397 Mio. € (im Vorjahr: 279 Mio. €).

Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betreffen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen beziehungsweise Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der DB AG bei der EUROFIMA. In dem Bestand der erhaltenen Bürgschaften ist eine Höchstbetragszusage des Bundes von 2.354 Mio. € für Darlehen der EUROFIMA enthalten. Das Darlehen beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 953 Mio. €.

Im Berichtsjahr wurden mit dem Bund folgende Vereinbarungen getroffen:

Im Berichtsjahr wurden 22 neue Finanzierungsverträge mit einem Bundesanteil von insgesamt rund 15,5 Mrd. € (davon circa 2,75 Mrd. € 2009) vereinbart. In diesem Volumen ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit einem jährlichen Volumen von 2,5 Mrd. € über eine Laufzeit von fünf Jahren enthalten. Die Finanzierungsvereinbarungen haben unterschiedliche Laufzeiten (von einem Jahr bis zu zwölf Jahren). Die Finanzierung erfolgt vollständig über nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse.

Die DB AG hat für die Jahre 2004 bis 2008 auf die Erstattung der Kosten für Arbeitnehmer und zugewiesene Beamte, die ihr bei Durchführung von technischen, betrieblichen oder organisatorischen Maßnahmen, welche zu einem Personalminderungsbedarf führen, dadurch entstehen, dass Arbeitsverhältnisse, die gemäß § 14 Abs. 2 DBGrG auf die DBAG übergegangen sind, unkündbar sind (vergleiche § 21 Abs. 5 und 6 DBGrG), verzichtet. Ab dem Jahr 2009 werden diese Ansprüche nach den Bestimmungen des § 21 Abs. 5 DBGrG für die Jahre 2009 bis 2012 pauschal mit einem Jahresbetrag von rund 70 Mio. € durch den Bund abgegolten. Für den gesamten Zeitraum erhält die DBAG eine Erstattung von rund 279 Mio. €.

In diesem Zusammenhang erfolgte die Rückschichtung der vom Bund an die DBAG ausgereichten Darlehen von rund 660 Mio. €, die diese auf Grundlage der Gemeinsamen Erklärung zum Umfang der Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 2001 bis 2003 (Trilaterale Vereinbarung) erhielt. Entsprechend den getroffenen Vereinbarungen wird das Darlehen ab dem 1. Januar 2009 verzinst und ab dem Jahr 2009 in vier Jahresraten von jeweils rund 165 Mio. € an den Bund zurückgeführt.

Beziehungen zu Bundesunternehmen

Die im Berichtsjahr und im Vorjahr mit Bundesunternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen ganz überwiegend den operativen Geschäftsbereich und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung für den DB-Konzern.

Beziehungen zu verbundenen, nicht konsolidierten Unternehmen, assoziierten Gesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen

Im Berichtsjahr hat der DB-Konzern Waren und Dienstleistungen im Wert von 189 Mio. € (im Vorjahr: 209 Mio. €) erworben, die im Wesentlichen den Einkauf von Personenbeförderungs- und Güterverkehrsleistungen betreffen. Mit 122 Mio. € (im Vorjahr: 202 Mio. €) entfällt der überwiegende Anteil des Gesamtumsatzes auf Transaktionen mit assoziierten Unternehmen.

Im Berichtsjahr wurden darüber hinaus Zinszahlungen in Höhe von 71 Mio. € (im Vorjahr: 88 Mio. €) geleistet. Der Ausweis betrifft nahezu ausschließlich Zinszahlungen für von der EUROFIMA gewährte Darlehen. Auf die Darstellung unter Anhangziffer (27) wird hingewiesen.

Aus dem Verkauf von Waren und Dienstleistungen erzielte der DB-Konzern im Berichtsjahr Erträge von 795 Mio. € (im Vorjahr: 695 Mio. €). Die Erträge wurden überwiegend im Segment DB Schenker Rail erwirtschaftet und betreffen Umsatzerlöse aus erbrachten Transportleistungen.

Es wurden Bürgschaften in Höhe von insgesamt 13 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) gewährt; davon entfielen 12 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen.

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen wurden im Vorjahreszeitraum in einem vergleichbaren Umfang getätigt.

Beziehungen zum Vorstand und Aufsichtsrat der DBAG

Nachfolgend werden die Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und den Mitgliedern des Vorstands beziehungsweise des Aufsichtsrats und den Unternehmen dargestellt, an denen Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats mehrheitlich beteiligt sind.

IN T €	2009	2008
DB-KONZERN LEISTUNGSERBRINGER		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	14.065	17.088
Erhaltene Miet- und Leasingzahlungen	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	406	198
DB-KONZERN LEISTUNGSEMPFÄNGER		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	55.244	56.780
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen per 31.12.	6.416	5.346

Die vom DB-Konzern (Leistungserbringer) erwirtschafteten Umsatzerlöse in Höhe von 14.065 T € (im Vorjahr: 17.088 T €) betreffen ganz überwiegend Transport- und Speditionsleistungen der Segmente DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics, die mit 4.025 T € (im Vorjahr: 3.934 T €) gegenüber der SMS GmbH-Gruppe und mit 10.040 T € (im Vorjahr: 13.154 T €) gegenüber der Georgsmarienhütte Holding GmbH-Gruppe erbracht wurden.

Die vom DB-Konzern eingekauften Waren und Dienstleistungen (Leistungsempfänger) betreffen ausschließlich Lieferungen der Georgsmarienhütte Holding GmbH-Gruppe.

Vergütung des Vorstands

IN T €	2009	2008
Gesamtbezüge des Vorstands¹⁾	19.551	8.534
Fixer Anteil ¹⁾	5.051	4.178
Variabler Anteil ¹⁾	3.738	4.356
Abfindungen einschließlich Nebenbezüge	9.629	0
Auszahlungen aus Deferred Compensation	1.133	0
Kurzfristige Bezüge ¹⁾	17.670	7.456
Langfristig fällige Bezüge für Altersvorsorge ^{1), 2), 5)}	2.537	1.078
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen	2.211	2.116
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder und ihre Hinterbliebenen ^{3), 4)}	39.322	24.544

¹⁾ Vorstandsmitglieder (pro rata temporis): Dr. Rüdiger Grube (1. Mai - 31. Dezember 2009), Hartmut Mehdorn (1. Januar - 30. April 2009), Gerd Becht (16. Oktober - 31. Dezember 2009), Norbert Hansen (1. Januar - 31. Mai 2009), Dr. Volker Kefer (9. September - 31. Dezember 2009), Ulrich Weber (1. Juli - 31. Dezember 2009), Dr. Otto Wiesheu (1. Januar - 31. Mai 2009)

²⁾ Die langfristig fälligen Bezüge für Altersvorsorge der im Geschäftsjahr 2009 erstmals bestellten Vorstandsmitglieder beruhen auf Schätzwerten.

³⁾ Angabe der Defined Benefit Obligation

⁴⁾ Einschließlich der im Geschäftsjahr 2009 ausgeschiedenen Vorstandsmitglieder

⁵⁾ Einschließlich 656 T € aus Deferred Compensation im Jahr 2009

Kredite und Vorschüsse wurden den Vorstandsmitgliedern im Berichtsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

Vergütung des Aufsichtsrats

IN T €	2009	2008
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	877	1.003
davon kurzfristige Bezüge	(877)	(1.003)
Fester Anteil	506	507
Erfolgsorientierter Anteil	0	253
Sitzungsgeld	55	34
Geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen	25	37
Vergütungen für Aufsichtsrats-/Beiratstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der DB AG (inklusive Sitzungsgeldern)	291	172

Bezüge für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen fielen nicht an. Pensionsverpflichtungen für frühere Mitglieder des Aufsichtsrats und ihre Hinterbliebenen bestehen nicht.

Kredite und Vorschüsse wurden den Aufsichtsratsmitgliedern im Berichtsjahr nicht gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Aufsichtsratsmitgliedern eingegangen.

Zur Individualisierung sowie zu weiteren Details zu den Bezügen der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder vergleiche die Ausführungen im geprüften Vergütungsbericht auf den Seiten 29 bis 34 des Geschäftsberichts.

(38) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Zum 31. März 2010 wird Diethelm Sack als Mitglied des Vorstands – zuständig für das Ressort Finanzen/Controlling – der DB AG und der DB ML AG ausscheiden. Der Aufsichtsrat hat Dr. Richard Lutz, bisher Leiter des Konzerncontrollings, für die Dauer von drei Jahren als Nachfolger 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.

(39) BEFREIUNG VON TOCHTER- UNTERNEHMEN VON DEN OFFENLEGUNGSVORSCHRIFTEN DES HANDELSGESETZBUCHS

Die folgenden Tochterunternehmen beabsichtigen, von der Möglichkeit des § 264 Abs. 3 HGB Gebrauch zu machen und ihren Jahresabschluss nicht offenzulegen:

- A. Philippi GmbH, Quierschied
- AMEROPA-REISEN GmbH,
Bad Homburg v. d. H.
- Anterist&Schneider GmbH, Saarbrücken
- Anterist + Schneider Automotive Service
GmbH, Saarwellingen
- Anterist + Schneider Möbel-Logistik
GmbH, Saarbrücken
- ATG Autotransportlogistic Gesellschaft
mbH, Eschborn
- Autokraft GmbH, Kiel
- Bayern Express&P. Kühn Berlin GmbH,
Berlin
- BBH BahnBus Hochstift GmbH,
Paderborn
- BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH,
Ludwigshafen am Rhein
- BRN Stadtbus GmbH,
Ludwigshafen am Rhein
- BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH,
Meschede
- BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH,
Bielefeld
- BVR Busverkehr Rheinland GmbH,
Düsseldorf
- DB Akademie GmbH, Potsdam
- DB Bahnbau GmbH, Berlin
- DB BahnService GmbH, Berlin
- DB Dialog Telefonservice GmbH, Berlin
- DB Dienstleistungen GmbH, Berlin
- DB European Railservice GmbH,
Dortmund
- DB Gastronomie GmbH,
Frankfurt am Main
- DB Intermodal Services GmbH, Mainz
- DB International GmbH, Berlin
- DB JobService GmbH, Berlin
- DB Kommunikationstechnik GmbH,
Berlin
- DB Media&Buch GmbH, Kassel
- DB Mobility Logistics AG, Berlin
- DB ProjektBau GmbH, Berlin
- DB Regio Hanse Verkehr GmbH, Rostock
- DB Regio Nahverkehr Drei GmbH,
Frankfurt am Main
- DB Regio Nahverkehr Eins GmbH,
Frankfurt am Main
- DB Regio Nahverkehr Vier GmbH,
Frankfurt am Main
- DB Regio Nahverkehr Zwei GmbH,
Frankfurt am Main
- DB Regio Thüringen GmbH, Erfurt
- DB Rent GmbH, Frankfurt am Main
- DB Schenker BTT GmbH, Mainz
- DB Schenker Nieten GmbH, Freilassing
- DB Schenker Rail GmbH, Mainz
- DB Services Immobilien GmbH, Berlin
- DB Sicherheit GmbH, Berlin
- DB Stadtverkehr GmbH,
Frankfurt am Main
- DB Systel GmbH, Frankfurt am Main
- DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main
- DB Zeitarbeit GmbH, Berlin
- DBFuhrparkService GmbH,
Frankfurt am Main
- Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH,
Berlin
- DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. H.
- ECO-Trucking GmbH, Coburg
- ELAG Emder Lagerhaus und Automotive
GmbH, Emden
- ELSPED Speditions-Gesellschaft m. b. H.,
Hamburg
- EVAG Emder Verkehrs und Automotive
Gesellschaft mbH, Emden
- EVB Handelshaus Bour GmbH,
Landau in der Pfalz
- Friedrich Müller Omnibusunternehmen
GmbH, Schwäbisch Hall
- Georg Schulmeyer GmbH,
Mörfelden-Walldorf
- H. Albrecht Speditions Gesellschaft mit
beschränkter Haftung, Frankfurt am Main
- Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode
- Hanekamp Busreisen GmbH,
Cloppenburg
- Heider Stadtverkehr GmbH, Heide
- Ibb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau
GmbH, Berlin
- Intertec GmbH, Landau in der Pfalz
- Intertec Retail Logistics GmbH,
Landau in der Pfalz
- Inter-Union Technohandel GmbH,
Landau in der Pfalz
- NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH,
Halle (Westfalen)
- Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF),
Nürnberg
- ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH,
Mainz
- RBO Regionalbus Ostbayern GmbH,
Regensburg
- Regional Bus Stuttgart GmbH RBS,
Stuttgart
- Regionalbus Braunschweig GmbH –RBB–,
Braunschweig
- Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA),
Oberstdorf

- Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel
- Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München
- RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz
- RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen
- RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel
- RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe
- Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken
- SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau
- Schenker (BAX) Europe Holding GmbH, Essen
- SCHENKER AIR TRANSPORT GmbH, Kelsterbach
- Schenker Aktiengesellschaft, Essen
- Schenker Automotive RailNet GmbH, Kelsterbach
- SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH, Dortmund
- Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main
- Schenker Industrial Logistics GmbH, München
- SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen
- SCHENKER INTERNATIONAL DEUTSCHLAND GMBH, Kelsterbach
- Schenker NIGHT PLUS GmbH, Wülfrath
- Stinnes Beteiligungs-Verwaltungs GmbH, Essen
- Stinnes Immobiliendienst Verwaltungsgesellschaft mbH, Mülheim an der Ruhr
- Stinnes Logistics GmbH, Essen
- Südwest Mobil GmbH, Mainz
- TLS Transa Logistik&Service GmbH, Offenbach am Main
- TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main
- Trilag Geschäftsführungs GmbH, Trier
- Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Aschaffenburg
- Verkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein mbH, Flensburg
- WB Westfalen Bus GmbH, Münster
- Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen
- Zehlendorfer Eisenbahn- und Hafen Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Berlin
- Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin

(40) WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die wesentlichen Beteiligungen sind auf den nachfolgenden Seiten dargestellt. Die Werte für die Umsatzerlöse entsprechen dabei dem IFRS-Reporting.

Die vollständige Auflistung aller Beteiligungen des DB-Konzerns wird im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

Wesentliche Beteiligungen DB-Konzern

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchgerechnet in %	Umsatz 2009 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2009
DB BAHN FERNVERKEHR			
City Night Line CNL AG, Zürich/Schweiz	100,00	50	104
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	100,00	3.353	13.972
DBAutoZug GmbH, Dortmund	100,00	183	377
DB BAHN REGIO			
Chiltern Railway Company Limited, London/Großbritannien	100,00	134	770
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	100,00	5.418	18.893
DB Regio NRW GmbH, Düsseldorf	100,00	1.052	3.405
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	164	783
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	100,00	299	1.145
DB BAHN STADTVERKEHR			
Autokraft GmbH, Kiel	100,00	91	597
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	100,00	53	417
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	100,00	49	239
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	100,00	91	544
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	100,00	49	374
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	100,00	66	311
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	100,00	79	503
Regionalbus Braunschweig GmbH - RBB -, Braunschweig	100,00	41	264
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	100,00	64	656
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	100,00	61	585
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	74,90	63	306
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	100,00	59	383
Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken	100,00	66	298
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	100,00	499	2.769
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	100,00	237	895
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	100,00	76	500
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	100,00	62	324
DB SCHENKER RAIL			
ATG Autotransportlogistic Gesellschaft mbH, Eschborn	100,00	196	57
DB Intermodal Services GmbH, Mainz	100,00	53	305
DB Schenker BTT GmbH, Mainz	100,00	70	102
DB Schenker Nieten GmbH, Freilassing	100,00	85	47
DB Schenker Rail (UK) Limited, Doncaster/Großbritannien	100,00	403	3.258
DB Schenker Rail Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz	98,00	2.927	19.157
DB Schenker Rail Nederland N. V., Utrecht/Niederlande	98,00	140	783
DB Schenker Rail Scandinavia A/S, Taastrup/Dänemark	49,98	69	252
Euro Cargo Rail SAS, Paris/Frankreich	100,00	89	727
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	98,00	138	832
Schenker Automotive RailNet GmbH, Kelsterbach	100,00	50	51
Transportes Ferroviarios Especiales S. A., Madrid/Spanien	55,10	87	161

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchgerechnet in %	Umsatz 2009 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2009
DB SCHENKER LOGISTICS			
Anterist & Schneider GmbH, Saarbrücken	100,00	79	391
BAX Global Inc., Irvine/USA	100,00	255	422
HANGARTNER S.r.l., Verona/Italien	100,00	58	87
HANGARTNER Terminal AG, Aarau/Schweiz	100,00	81	6
SCHENKER & Co. AG, Wien/Österreich	100,00	547	1.610
Schenker (H.K.) Ltd., Hongkong/China	100,00	53	253
Schenker (Thai) Ltd., Bangkok/Thailand	49,00	70	984
Schenker A/S, Hvidovre/Dänemark	100,00	142	244
Schenker AB, Göteborg/Schweden	100,00	986	2.350
Schenker Akeri AB, Göteborg/Schweden	100,00	72	868
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	100,00	2.677	9.646
Schenker AS, Oslo/Norwegen	100,00	387	1.252
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria/Australien	100,00	234	838
Schenker B.V., Tilburg/Niederlande	100,00	137	580
Schenker Cargo Oy, Turku/Finnland	100,00	211	867
Schenker China Ltd., Pudong, Shanghai/China	100,00	556	1.895
Schenker Dedicated Services AB, Göteborg/Schweden	100,00	98	81
Schenker do Brasil Transportes Internacionais Ltda., São Paulo/Brasilien	100,00	96	435
Schenker Espana, S.A., Coslada/Madrid/Spanien	100,00	64	223
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu-Delhi/Indien	100,00	130	1.175
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong/China	100,00	373	962
Schenker International B.V., Rotterdam/Niederlande	100,00	94	256
Schenker International S.A. de C.V., Mexiko	100,00	50	185
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera/Italien	100,00	370	1.026
Schenker Korea Ltd., Seoul/Südkorea	100,00	76	267
Schenker Logistics (Malaysia) Sdn Bhd., Kuala Lumpur/Malaysia	100,00	109	1.094
Schenker Logistics, Inc., Greensboro, NC/USA	100,00	112	2.295
Schenker LTD., London/Großbritannien	100,00	257	826
SCHENKER N.V., Antwerpen/Belgien	100,00	163	483
Schenker of Canada Ltd., Toronto/Kanada	100,00	350	1.425
Schenker OY, Helsinki/Finnland	100,00	231	347
Schenker SA, Gennevilliers/Frankreich	100,00	434	1.286
Schenker Schweiz AG, Zürich/Schweiz	100,00	116	354
Schenker Singapore (PTE) Ltd., International Forwarders, Singapur	100,00	192	1.158
Schenker South Africa (Pty) Ltd., Isando/Südafrika	100,00	99	484
Schenker Sp.z.o.o., Warschau/Polen	99,60	235	1.548
SCHENKER spol. s r.o., Prag/Tschechien	100,00	75	633
Schenker Transitarrios, S.A., Loures/Portugal	100,00	71	263
Schenker, Inc., New York/USA	100,00	986	3.227
Schenker-Arkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu/Türkei	55,00	107	351
SCHENKER-JOYAU SAS, Montaigu Cedex/Frankreich	99,94	415	3.428
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio/Japan	60,00	190	362
SPAIN-TIR Transportes Internacionales S.A., Barcelona/Spanien	100,00	90	268
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main	100,00	308	341

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchgerechnet in %	Umsatz 2009 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2009
DB DIENSTLEISTUNGEN			
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin	100,00	47	1.178
DB Rent GmbH, Frankfurt am Main	100,00	76	189
DB Services Nord GmbH, Hamburg	100,00	44	1.294
DB Services Nordost GmbH, Berlin	100,00	54	1.924
DB Services Süd GmbH, München	100,00	42	1.441
DB Services Südost GmbH, Leipzig	100,00	38	1.542
DB Services Südwest GmbH, Frankfurt am Main	100,00	77	1.787
DB Services West GmbH, Köln	100,00	50	1.235
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	100,00	766	4.549
DBFuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	100,00	151	153
DB NETZE FAHRWEG			
DB Bahnbau GmbH, Berlin	100,00	158	907
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	100,00	4.123	34.363
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	100,00	55	523
Deutsche Bahn Gleisbau GmbH, Berlin	100,00	76	428
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin	100,00	148	1.176
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	87,50	36	466
Ibb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH, Berlin	100,00	46	226
DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE			
DB Station&Service Aktiengesellschaft, Berlin	100,00	1.014	4.590
DB NETZE ENERGIE			
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	100,00	2.308	1.574
SONSTIGE BETEILIGUNGEN			
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. H.	100,00	99	115
DB Dialog Telefonservice GmbH, Berlin	100,00	50	1.070
DB International GmbH, Berlin	100,00	109	636
DB Media & Buch GmbH, Kassel	100,00	71	0
DB Mobility Logistics AG, Berlin	100,00	1	2.871
DB ProjektBau GmbH, Berlin	100,00	504	3.524

(41) Vorstand und Aufsichtsrat

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG sind der Übersicht auf den nachfolgenden Seiten zu entnehmen.

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)



- 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 Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2009. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2009 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

**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)

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
Bundesministerium 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 Zeitpunkt 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)

Frankfurt am Main, den 23. Februar 2010

Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den von der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und Überleitung zum Konzern-Gesamtergebnis, Konzern-Bilanz, Konzern-Kapitalflussrechnung, Konzern-Eigenkapitalspiegel und Konzern-Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2009 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Berlin, den 25. Februar 2010

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Gerd Eggemann
Wirtschaftsprüfer

Thomas Kieper
Wirtschaftsprüfer



DB NETZE

Eine moderne Infrastruktur für die Schiene

1.003

MIO. TRASSENKILOMETER
BETRIEBSLEISTUNG 2009

Unser wichtigster Investitionsschwerpunkt seit 1994 ist die Schieneninfrastruktur. Dank der zusätzlichen Mittel aus den Konjunkturprogrammen des Bundes können wir seit Mitte 2009 viele Projekte beschleunigen. Schwerpunkte bilden die Modernisierung insbesondere kleinerer und mittlerer Bahnhöfe, von Nahverkehrsstrecken sowie der Ausbau von Hauptstrecken und Knotenpunkten. Davon profitiert der Verkehrsträger Schiene insgesamt im Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern.

WEITERE INFORMATIONEN

276	.....	WESENTLICHE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN
277	.....	ENTWICKLUNG DER INVESTITIONSZUSCHÜSSE
280	.....	BAHNBEIRAT
281	.....	GLOSSAR
283	.....	ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS KONTAKTINFORMATIONEN
284	.....	IMPRESSUM

Wesentliche Leistungsbeziehungen

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen konzerninternen Leistungsbeziehungen zwischen den Geschäftsfeldern des DB-Konzerns. Dargestellt sind die infrastrukturbezogenen Verrechnungen für die Nutzung von Trassen, örtlicher Infrastruktur (inklusive Rangier- und Abstellanlagen) und Personenbahnhöfen sowie die Energieverrechnung.

Die Verrechnung der Infrastrukturbenutzung erfolgt auf Basis der veröffentlichten Preissysteme (Trassenpreissystem, Anlagenpreissystem und Stationspreissystem). Die Leistungen werden von der DB Netz AG beziehungsweise der DB Station&Service AG erbracht. Konzerninterne Leistungsempfänger sind im Wesentlichen die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personen- und Güterverkehr.

Durch die Konzentration der Energieaktivitäten erfolgt der Energieeinkauf am externen Beschaffungsmarkt einheitlich durch die DB Energie GmbH, die diese Leistungen dann an die konzerninternen Verbraucher zu marktconformen Konditionen weiterverrechnet. Die Energieverrechnung umfasst sowohl Traktionsenergie (Dieselkraftstoff, Bahnstrom) als auch Strom für stationäre Anlagen (zum Beispiel Weichenheizungen und Zugvorheizanlagen der DB Netz AG).

IN MIO. €	DB Bahn Fern- verkehr	DB Bahn Regio	DB Bahn Stadt- verkehr	DB Schenker Rail	DB Schenker Logistics	DB Dienst- leistungen	DB Netze Fahrweg	DB Netze Personen- bahnhöfe	DB Netze Energie	Beteili- gungen/ Sonstige
Trassennutzung	-764	-1.924	-174	-428	0	0	3.293	0	0	-3
Nutzung öffentlicher Infrastruktur	-22	-47	-1	-149	0	-1	222	0	-2	0
Stationsnutzung	-95	-400	-105	0	0	0	0	601	0	-1
Energieverrechnung	-307	-666	-105	-337	-3	-12	-132	-66	1.637	-10

Entwicklung der Investitionszuschüsse

Zuschussentwicklung aus dem Anlagevermögen IN MIO. €	Anfangsbestand 01.01.2009	Zugang	Umbuchung	Abgang	Endbestand 31.12.2009
DB Netz AG	42.431	4.105	-3	-341	46.192
DB Station&Service AG	3.911	411	0	-33	4.289
DB Energie GmbH	720	74	3	-4	793
DB-Konzern	47.062	4.590	0	-378	51.274

In der tabellarischen Übersicht ist die Entwicklung der Investitionszuschüsse im Anlagevermögen für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des DB-Konzerns abgebildet.

Die Investitionszuschüsse werden zur Anschaffung oder Herstellung einer Sachanlage gewährt. Sie werden von der Bundesrepublik Deutschland (Bund) sowohl im Rahmen eines Mittelabrufverfahrens übergeben als auch in monatlichen Raten als Infrastrukturbeitrag ausgereicht. Aber auch andere (Land, Gemeinde, Private) zahlen Investitionszuschüsse an die EIU des DB-Konzerns. Nach Fertigstellung der Anlage werden Investitionszuschüsse aktivisch von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten (AHK) abgesetzt. Dies führt dazu, dass die Anlage mit einem verringerten Buchwert ausgewiesen wird und entsprechend geringere Abschreibungen anfallen. Der Zuschuss bewirkt somit über die gesamte Nutzungsdauer der Anlage eine Entlastung des Betriebsergebnisses. Das Steuerrecht spricht in diesem Fall von einer erfolgsneutralen Behandlung der Zuschüsse.

Im Nachfolgenden finden Sie wesentliche Informationen zu den verschiedenen Arten von Investitionszuschüssen.

ZUSCHÜSSE VON DRITTEN

Zuschüsse von Dritten – AHK-mindernd – nicht öffentliche Hand

Diese Zuwendungen von Dritten beziehen sich auf Investitionen der nicht öffentlichen Hand, zum Beispiel von Privatpersonen oder Unternehmen (Personen- oder Kapitalgesellschaften) für Investitionsmaßnahmen in Sachanlagen.

Zuschüsse von Dritten – AHK-mindernd – öffentliche Hand

Hierbei handelt es sich um Zuwendungen von Dritten (Land, Gemeinde, Gebietskörperschaften) der öffentlichen Hand, die bei den Infrastrukturgesellschaften im Wesentlichen Zuwendungen aus der Abrechnung von Kreuzungsmaßnahmen zwischen Straße und Schiene nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) beinhalten.

Zuschüsse von Dritten – GVFG (außer Bund) – öffentliche Hand

Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewähren die Landesbehörden ergänzend zur Bundesfinanzierung in Höhe von bis zu 40% der bewilligten Kosten für »Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden« i. S. d. §1GVFG. Darüber hinaus wird grundsätzlich noch eine Planungskostenpauschale von 7% auf die zuwendungsfähigen Gesamtkosten gezahlt. Es können aber auch davon abweichende Prozentsätze bilateral mit den Ländern vereinbart werden.

BUNDESZUSCHÜSSE UND ZUSCHÜSSE DER EUROPÄISCHEN UNION

Bundeszuschüsse – Lärmsanierung

Der Bund gewährt Zuwendungen für »Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes«. Es werden Zuschüsse für aktiven Schallschutz (Schallschutzwände) ausgereicht, wenn der Lärmpegel bestimmte Immissionswerte überschreitet.

Bundeszuschüsse – Konjunkturpakete I und II

Auf Grundlage der Konjunkturpakete I und II der Bundesregierung werden zusätzliche Investitionszuschüsse für Projekte der Infrastrukturgesellschaften zur Verfügung gestellt. Mit diesen Mitteln sollen unter anderem wichtige Vorhaben beschleunigt umgesetzt werden. Zu den mit Mitteln aus den Konjunkturpaketen geförderten Maßnahmen gehören Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienennetz, Maßnahmen an bestehenden Strecken des Regionalverkehrs, Modernisierungsmaßnahmen an Bahnhöfen, Lärmschutzmaßnahmen, neue Energieanlagen und die Einführung des europäischen Zugsicherungssystems ETCS.

Bundeszuschüsse – VIFG-Mittel

Hierbei handelt es sich um Zuschüsse für Investitionen in die Eisenbahnen des Bundes, die über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) gewährt werden. Diese Mittel sind für Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen bestimmt und werden aus den Einnahmen der streckenbezogenen LKW-Maut über die im Jahr 2003 gegründete Gesellschaft des Bundes bereitgestellt.

Bundeszuschüsse – investive Altlasten

Zuschüsse für investive Altlasten gewährte der Bund nach § 22 Abs.1, Nr. 2 DB Gründungsgesetz (DBGrG) zur Nachholung von Investitionen in das Sachanlagevermögen und in die Modernisierung des vorhandenen Anlagevermögens der ehemaligen Deutschen Reichsbahn, zur Angleichung des Schienennetzes und der gesamten Eisenbahninfrastruktur. Die Ausreichung der Mittel war auf neun Jahre ab dem Zeitpunkt der Geschäftsaufnahme durch die DB AG begrenzt und endete zum 31. Dezember 2002.

Da das Finanzierungsvolumen in dem genannten vereinbarten Zeitraum nicht erreicht wurde, haben der Bund, die neuen Länder/Freistaaten und der DB-Konzern nach dem Wegfall der bundesgesetzlichen Regelung eine neue »Gemeinsame Erklärung zum weiteren Abbau der investiven Altlasten im Bereich des ehemaligen Sondervermögens DR ab dem Jahr 2003« geschlossen. Hierin wird unter anderem festgelegt, dass die noch nicht ausgeschöpften Bundesmittel nach den Regeln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BSchwAG) als nicht rückzahlbare Zuschüsse ausgereicht werden. Im Berichtsjahr erfolgte kein Mittelabruf mehr.

Bundeszuschüsse – zivile Verteidigung

Hier werden Zuschüsse des Bundes für Aufgaben ausgereicht, zu denen die Bahn nach § 10a Verkehrssicherstellungsgesetz (VSG) für Zwecke der zivilen Verteidigung (ZV) verpflichtet ist.

Bundeszuschüsse – Seehafenhinterlandverkehr

In dem im Jahr 2008 aufgelegten Bundeshaushaltstitel gewährt der Bund Zuwendungen für Investitionen auf Basis eines Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr zur Beseitigung von Engpässen im Schienengüterverkehr.

Bundeszuschüsse – GVFG ÖPNV

Diese Bundeszuschüsse betreffen Zuwendungen des Bundes nach § 11 GVFG in Höhe von bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten. Investitionszuschussanteile nach GVFG werden grundsätzlich aktivisch von den AHK der bezuschussten Anlagen abgesetzt und Aufwandszuschüsse periodengerecht in den Ertrag gebucht. Hierfür liegt das Einverständnis des Eisenbahnbundesamts (EBA) vor.

Außer den Bundesmitteln nach dem GVFG werden vom Bund auch Zuwendungen aus dem Hauptstadtvertrag von 1994 unter einem eigenen Haushaltstitel ausgereicht.

Bundeszuschüsse – LuFV

Gegenstand der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen dem Bund und den EIU des DB-Konzerns sind die Erhaltung der Schienenwege und deren Finanzierung. Dafür werden auf Basis dieser Vereinbarung ausschließlich zweckgebundene Zahlungen zur Instandhaltung (§ 8, Abs. 4 BSchwAG) und Durchführung von Ersatzinvestitionen in die Schienenwege (§ 11, Abs. 1, § 8 Abs. 1 BSchwAG), ein sogenannter Infrastrukturbeitrag, durch den Bund geleistet. Bei den Ersatzinvestitionen in die Schienenwege handelt es sich um alle Investitionen, die nicht Gegenstand des Bedarfsplans sind.

Bundeszuschüsse – BSchwAG

Hier werden Bundeszuschüsse nach § 8 BSchwAG für Investitionen in den Neu- oder Ausbau von Strecken oder für Ersatzinvestitionen in die bestehenden Bundesschienenwege gewährt, die nicht über die LuFV finanziert werden. In der Anlage zu § 1 BSchwAG sind die – in Abstimmung mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) – in den »Bedarfsplan für die Bundesschienenwege« zur Durchführung aufgenommenen Einzelvorhaben enthalten.

Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP)/UMTS-Mittel

Diese Zuschüsse des Bundes wurden auf der Basis der »Gemeinsamen Erklärung der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das BMVBW und das BMF, sowie der DB AG zum Umfang der Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 2001 bis 2003« (Trilaterale Vereinbarung) gewährt.

Die Mittel resultierten aus dem Verkauf der UMTS-Funklizenzen und waren vorrangig für qualitätserhöhende Maßnahmen des bestehenden Schienennetzes durch eine »Beseitigung von Langsamfahrstellen und die kurzfristige und spürbare Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik« bestimmt. Seit dem Geschäftsjahr 2006 gibt es keinen eigenen Bundeshaushaltstitel mehr und es erfolgte kein weiterer Mittelabruf. Die Restbestände werden unter dem Titel »BSchwAG« abgewickelt.

Bundeszuschüsse – auferlegte Strecken

Diese Zuschüsse sind Zuwendungen des Bundes für Verpflichtungen des DB-Konzerns nach § 10b VSG i. V. m. § 23 VSG für die Vorhaltung von Eisenbahninfrastruktur auf bestimmten Strecken. Rechtliche Grundlage ist die EWG-VO 1191/69.

Zuschüsse – EU-Mittel

Die Europäische Union gewährt dem DB-Konzern auf besonderen Antrag und unter Beachtung bestimmter Nachweispflichten Gemeinschaftszuschüsse. Hier werden unter anderem Zuschüsse für die transeuropäischen Netze (TEN-Mittel) ausgereicht. Gemeinschaftszuschüsse für transeuropäische Netze werden auch für das Projekt European Rail Traffic Management System (ERTMS) beziehungsweise European Train Control System (ETCS) gezahlt.

Daneben gewährt die EU auch Finanzierungszuschüsse aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE). Voraussetzung für eine solche Bezuschussung ist das Vorliegen eines vom Mitgliedsstaat erstellten und von der EU-Kommission genehmigten gemeinschaftlichen Förderkonzepts.

BahnBeirat

Um unabhängige Ratgeber für die öffentliche Debatte und die Positionierung des Unternehmens zu gewinnen, hat der Konzernvorstand im Jahr 2002 den BahnBeirat gegründet.

Der BahnBeirat ist ein Gremium renommierter Persönlichkeiten aus Wirtschaft, Wissenschaft und öffentlichem Leben, mit dem der DB-Konzern zentrale unternehmerische Positionen und Anliegen intensiv diskutiert. Seine Aufgaben bestehen darin, die Positionen des DB-Konzerns zu hinterfragen und mit dem Vorstand zu erörtern, Aussagen zu untermauern und den Dialog mit der Öffentlichkeit zu unterstützen.

Mindestens zweimal jährlich diskutiert der BahnBeirat in den Beiratssitzungen aktuelle Fragen zur unternehmerischen Entwicklung des DB-Konzerns. Darüber hinaus bildet der BahnBeirat begleitende Ausschüsse, in denen Schwerpunktthemen mit den Fachabteilungen des DB-Konzerns vertieft werden.

◆
Prof. Dr. Dr. h. c. Gerd Aberle
Justus-Liebig-Universität Gießen

◆
Manfred Bissinger
Hoffmann und Campe Verlag GmbH

◆
Prof. Dr. Thomas Ehrmann
Westfälische Wilhelms-Universität Münster

◆
Dr. Volker Hauff
Vorsitzender Rat für Nachhaltige Entwicklung,
Bundesminister a. D.

◆
Hans Jochen Henke
Rechtsanwalt, Staatssekretär a. D.

◆
Prof. Dr. Dres. h. c. Peter Hommelhoff
Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg

◆
Dr. Walther Leisler Kiep
Minister a. D.

◆
Prof. Dr. Dr. Christian Kirchner
Humboldt-Universität zu Berlin

◆
Dr. Dieter Klumpp
Geschäftsführer Alstom GmbH,
Präsidium Verband der Bahnindustrie
in Deutschland e. V.

◆
Kludia Martini
Kanzlei Nörr Stiefenhofer Lutz,
Staatsministerin a. D.

◆
Prof. Dr. Dr. mult. Heribert Meffert
Westfälische Wilhelms-Universität Münster

◆
Prof. Dr. Anton Meyer
Ludwig-Maximilians-Universität München

◆
Dr. Werner Müller
Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Deutschen Bahn AG und
der DB Mobility Logistics AG

◆
Dr. Hugo Müller-Vogg
Publizist

◆
Prof. Dr. Dr. Franz Josef Radermacher
Universität Ulm

◆
Prof. Dr. Rolf Riccius
Technische Universität Berlin,
Aerospace Consultant München

◆
Prof. Dr. Werner Rothengatter
Universität Karlsruhe

◆
Prof. Dr. Joachim Schwalbach
Humboldt-Universität zu Berlin

◆
Prof. Dr. Frank Straube
Technische Universität Berlin

◆
Prof. Dr. Thomas Straubhaar
Hamburgisches WeltWirtschaftsinstitut

◆
Dr. Günter Struve
Erstes Deutsches Fernsehen

◆
Horst Stuchly
Präsident Eisenbahnbundesamt a. D.

◆
Dr. Jürgen Weber
Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Deutschen Lufthansa AG

◆
Ulrich Weiß
Präsidium Bundesvereinigung
Mittelständischer Bauunternehmen

◆
Prof. Dr.-Ing. Ekkehard Wendler
Rheinisch-Westfälische
Technische Hochschule Aachen

◆
Dr. Wendelin Wiedeking
Unternehmer

Glossar

FINANZWIRTSCHAFTLICHE BEGRIFFE

- ◊ **Altlastenerstattung** – Von 1994 bis 2002 zum Ausgleich für überhöhte Material- und Personalaufwendungen aufgrund ineffizienter Strukturen der früheren Deutschen Reichsbahn geleistete Ausgleichszahlungen des Bundes.
- ◊ **Brutto-Investitionen** – Insgesamt getätigte Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände – unabhängig von der Finanzierungsart.
- ◊ **Capital Employed** – Umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) sowie das Nettoumlaufvermögen.
- ◊ **Commercial-Paper-Programm** – Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung kurzfristiger Schuldverschreibungen.
- ◊ **Debt-Issuance-Programm** – Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung von Anleihen. Hierdurch wird eine hohe Flexibilität in der Emissionstätigkeit gewährleistet.
- ◊ **Derivative Finanzinstrumente (Derivate)** – Finanzkontrakte, deren Werte von der Kursentwicklung eines zugrunde liegenden Vermögenswerts abhängen (Bezugsgrößen sind zum Beispiel Zinssätze oder Warenpreise). Wichtige Beispiele sind Optionen, Futures, Forwards und Swaps.
- ◊ **EBIT (Earnings before Interest and Taxes)** – Ergebnisgröße vor Zinsen und Steuern.
- ◊ **EBITDA (Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization)** – Ergebnis vor Zinsen, Steuern sowie Abschreibungen.
- ◊ **Eigenkapitalquote** – Finanzkennzahl, die auf die Bilanzstruktur abstellt: Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme in Prozent.
- ◊ **Equity-Methode / At-Equity-Bilanzierung** – Verfahren zur Bilanzierung von Beteiligungen, die nicht auf Basis einer Vollkonsolidierung mit allen Aktiva und Passiva in den Konzernabschluss einbezogen werden. Hierbei wird der Beteiligungsbuchwert um die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals an der Beteiligung fortgeschrieben.
- ◊ **Fair Value** – Auf effizienten Märkten unter Einbeziehung aller preisbeeinflussenden Faktoren ermittelter Preis, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Geschäftspartnern gehandelt würde.
- ◊ **Gearing** – Finanzkennzahl, die als Strukturkennziffer das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital in Prozent beschreibt.
- ◊ **Gross Settlement** – Zahlungseingänge und -ausgänge (aus einer Transaktion) werden nicht saldiert.
- ◊ **Hedging** – Sicherungsgeschäfte im Rahmen des Risikomanagements zur Begrenzung insbesondere von Zins- und Wechselkursrisiken.
- ◊ **IFRS (International Financial Reporting Standards)** – International anerkannter Rechnungslegungsstandard. Seit 2002 gilt die Bezeichnung IFRS für das Gesamtkonzept der vom International Accounting Standards Board verabschiedeten Standards. Bereits zuvor verabschiedete Standards werden weiter als International Accounting Standards (IAS) zitiert.
- ◊ **Investitionszuschüsse** – Finanzierungsbeteiligungen Dritter an spezifizierten Investitionsvorhaben ohne zukünftige Tilgungserfordernisse.
- ◊ **Konsolidierungskreis** – Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzernabschluss einbezogen sind.
- ◊ **Kreditfazilitäten** – Von Banken eingeräumte Kreditmöglichkeiten, die bei Bedarf in Anspruch genommen werden können.
- ◊ **Net Settlement** – Zahlungseingänge und -ausgänge (aus einer Transaktion) werden wenn möglich saldiert, nur die Differenz wird ausgeglichen.
- ◊ **Netto-Investitionen** – Brutto-Investitionen abzüglich der Investitionszuschüsse von Dritten, zum Beispiel für Infrastrukturinvestitionen.
- ◊ **Rating** – Bonitätseinstufung, die durch Rating-Agenturen vorgenommen wird und Auswirkungen auf die Refinanzierungsmöglichkeiten und -kosten eines Unternehmens hat.
- ◊ **Return on Capital Employed (ROCE)** – Kennziffer zur wertorientierten Steuerung. Entspricht der Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Capital Employed). Verhältniszahl in Prozent, definiert als (bereinigtes) EBIT im Verhältnis zum Capital Employed.
- ◊ **Swap** – Bei einem Swap »tauschen« zwei Vertragspartner ihre Finanzierungsbedingungen aus und profitieren von Kostenvorteilen des jeweils anderen.
- ◊ **Tilgungsdeckung** – Finanzkennziffer, die das Verhältnis zwischen laufender Finanzierungskraft und den finanziellen Verpflichtungen des Unternehmens (adjustierte Netto-Finanzschulden) beschreibt.
- ◊ **Zinslose Darlehen** – Zu tilgende, aber unverzinsliche Darlehen des Bundes. Resultieren aus Finanzierungsbeteiligungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege.

GESCHÄFTSSPEZIFISCHE BEGRIFFE

- ◊ **Bedarfsplannetz** – In den Bundesverkehrswegeplan eingestellte Neu- und Ausbaustrecken.
- ◊ **Bestandsnetz** – Bestehendes Schienennetz – und damit Rückgrat der Infrastruktur.
- ◊ **Besteller** – In der Regel Bundesländer, die als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Nahverkehrsleistungen bei Verkehrsunternehmen bestellen.
- ◊ **Betriebslänge** – Die Länge des Streckennetzes der DB Netz AG – unabhängig von der Anzahl paralleler Gleise. Maßgröße: Kilometer (km).
- ◊ **Betriebsleistung** – Von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Streckennetz der DB Netz AG zurückgelegte Strecken. Maßgröße: Trassenkilometer (Trkm).
- ◊ **Frachtführer** – Unternehmen, das für den Warentransport eingesetzt wird.
- ◊ **GSM-R (Global System for Mobile Communication – Rail)** – Ein spezieller europäischer Standard, basierend auf der internationalen GSM-Mobilfunkstandard-Plattform für eine zukünftig europaweit einheitliche Leit- und Sicherungstechnik im Schienenverkehr.
- ◊ **Hub** – Hauptumschlagsbasis. Sammelpunkt für den Umschlag und die Zusammenfassung von Warenströmen in unterschiedliche Richtungen.
- ◊ **Intermodaler Wettbewerb** – Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern, zum Beispiel zwischen Schiene und Luftverkehr.
- ◊ **Interoperabilität (Mehrsystemfähigkeit)** – Fähigkeit von Schienenfahrzeugen, sich an unterschiedliche technische Standards (zum Beispiel Spurweiten oder Stromsysteme) anpassen und so möglichst durchgängig zwischen verschiedenen Schienennetzen einzelner Staaten verkehren zu können.
- ◊ **Intramodaler Wettbewerb** – Wettbewerb innerhalb eines Verkehrsträgers, zum Beispiel innerhalb des Eisenbahnsektors.
- ◊ **Kombinierter Verkehr** – Verknüpfter Transport von Containern oder ganzen LKW auf Schiene und Straße.
- ◊ **»Netz 21«** – Strategischer Ansatz zur Entmischung von Personen- und Güterverkehren auf dem Netz zur Erhöhung der Streckenkapazität.
- ◊ **One-Stop-Shopping** – Den Kundenanforderungen entsprechendes Komplettangebot von Produkten und Dienstleistungen aus einer Hand.
- ◊ **Personenkilometer (Pkm)** – Maßgröße für die Verkehrsleistung im Personenverkehr: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reisereichweite.
- ◊ **Regionalisierungsgesetz** – Regelt die Zahlungen des Bundes an die Länder und ermöglicht damit den Ländern die Bestellung von Nahverkehrsleistungen auf der Straße und der Schiene.
- ◊ **Stationspreissystem** – Transparentes und diskriminierungsfreies Preissystem für die Nutzung der Personenbahnhöfe. Die Höhe der Stationspreise ist maßgeblich von dem Leistungs- und Ausstattungsstand des jeweiligen Bahnhofs abhängig.
- ◊ **TEU (Twenty Foot Equivalent Unit)** – Standardisierte Containereinheit mit 20 Fuß Länge (1 Fuß = 30 cm).
- ◊ **Tonnenkilometer (tkm)** – Maßgröße für die Verkehrsleistung im Güterverkehr: Produkt aus der transportierten Menge (Tonnen) und der zurückgelegten Entfernung (Kilometer).
- ◊ **Trasse** – Im Fahrplan festgelegter Laufweg eines Zugs.
- ◊ **Trassenpreissystem (TPS)** – Regelt transparent und diskriminierungsfrei die Preise für die Nutzung des Schienennetzes durch interne und externe Kunden unter Berücksichtigung der individuellen Charakteristiken der benutzten Infrastruktur.
- ◊ **Verkehrsleistung** – Zentrale Kennzahl zur Messung der erbrachten Leistung im Personen- und Güterverkehr. Maßgrößen: Personenkilometer (Pkm), Tonnenkilometer (tkm).
- ◊ **Verkehrsvertrag** – Vertrag zwischen Besteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Erbringung von Personennahverkehrsleistungen.

Abkürzungsverzeichnis

A

AEG – Allgemeines Eisenbahngesetz
AktG – Aktiengesetz

B

BAM – Bundesanstalt für Materialforschung
bbl – Barrel
BBodSchG – Bundesbodenschutzgesetz
BIP – Bruttoinlandsprodukt
BMF – Bundesministerium der Finanzen
BMVBS – Bundesministerium für Verkehr,
 Bau und Stadtentwicklung
BMWi – Bundesministerium für Wirtschaft
 und Technologie
BR – Baureihe
BSchwAG – Bundesschienenwegeausbaugesetz
BUGA – Bundesgartenschau
Buskm – Buskilometer
BVWP – Bundesverkehrswegeplan

C

CAD – Kanadischer Dollar
CGU – Cash-generating Unit
COSO – Committee of Sponsoring
 Organizations of the Treadway Commission
CO₂ – Kohlenstoffdioxid

D

DBGrG – Deutsche Bahn Gründungsgesetz
DepV – Deponieverordnung
D&O – Directors & Officers
DRS – Deutscher Rechnungslegungsstandard
DSR – Deutscher Standardisierungsrat

E

EBA – Eisenbahn-Bundesamt
EIU – Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EKrG – Eisenbahnkreuzungsgesetz
EneuOG – Eisenbahnneuordnungsgesetz
EPS – Earnings per Share
ERTMS – European Traffic Management
 System
ETCS – European Train Control System
EVU – Eisenbahnverkehrsunternehmen
EZB – Europäische Zentralbank

F

FIS – Firmenstamminformationssystem
FTL – Full Truck Load

G

GBP – Britisches Pfund Sterling
GSM-R – Global System for Mobile
 Communications – Rail
GVFG – Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
GWB – Gesetz gegen Wettbewerbs-
 beschränkungen

H

HFM – Hyperion Financial Management
HGB – Handelsgesetzbuch
HGV – Hochgeschwindigkeitsverkehr

I

IAS – International Accounting Standards
IASB – International Accounting Standards
 Board
ICM – Integriertes Compliance Management
IFRIC – International Financial Interpretations
 Committee
IFRS – International Financial Reporting
 Standards
IT – Informationstechnologie

J

JPY – Japanischer Yen

K

KV – Kombierter Verkehr

L

LTL – Less Than Full Truck Load
LuFV – Leistungs- und Finanzierungs-
 vereinbarung

M

M&A – Mergers & Acquisitions
MaRisk – Mindestanforderungen an das
 Risikomanagement
MitbestG – Mitbestimmungsgesetz
MIV – Motorisierter Individualverkehr
MJ – Megajoule

N

Nkm – Nutzwagenkilometer

O

ÖPNV – Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV – Öffentlicher Straßenpersonenverkehr

P

P – Personen
PCGK – Public Corporate Governance Kodex
Pkm – Personenkilometer
PLN – Polnischer Zloty
Ptkm – Personen-Tonnenkilometer

R

ROCE – Return on Capital Employed

S

SCM – Supply Chain Management
SIC – Interpretation des Standing
 Interpretations Committee
SNB – Schienennetz-Benutzungsbedingungen
söp – Schlichtungsstelle für den öffentlichen
 Personenverkehr e.V.
SPE – Special Purpose Entity

T

t – Tonnen
TEN – Transeuropäische Netze
TEU – Twenty Foot Equivalent Unit
tkm – Tonnenkilometer
Trkm – Trassenkilometer

U

UIC – Union internationale des chemins de fer,
 Internationaler Eisenbahnverband
USD – US-Dollar

V

VDE – Verkehrsprojekte Deutsche Einheit
VIFG – Verkehrsinfrastrukturfinanzierungs-
 gesellschaft
VIFGG – Verkehrsinfrastrukturfinanzierungs-
 gesellschaftsgesetz
VZP – Vollzeitpersonen

W

WACC – Weighted Average Cost of Capital
WHG – Wasserhaushaltsgesetz
WpHG – Wertpapierhandelsgesetz
WTI – West Texas Intermediate

Z

Zugkm – Zugkilometer

Kontaktinformationen

INVESTOR RELATIONS

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin

Telefon: 030.297-6 40 31
Telefax: 069.265-2 0110
E-Mail: ir@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/ir

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

Dieser Geschäftsbericht, der Geschäftsbericht des DB Mobility Logistics Konzerns und der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG erscheinen auch in englischer Sprache.

Dieser Geschäftsbericht wurde am 25. März 2010 veröffentlicht und ist auch im Internet unter www.deutschebahn.com/gb-online abrufbar.

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: 030.297-6 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 STUDIO DELHI, MAINZ

DTP MEDIENHAUS:FRANKFURT, FRANKFURT AM MAIN

LITHOGRAFIE KOCH LICHTSATZ UND SCAN, WIESBADEN

DRUCK COLORDRUCK LEIMEN, LEIMEN

LEKTORAT ADVERTTEXT, DÜSSELDORF

FOTOGRAFIE UND BERATUNG MAX LAUTENSCHLÄGER, BERLIN

BILDNACHWEIS MARC DARCHINGER (S. 8–9, 19), MICHAEL DANNENMANN/GETTYIMAGES (S. 10),

HARTMUT REICHE (S. 18), JÜRGEN BREFORT (S. 18), BARTLOMIEJ BANASZAK (S. 19, 20),

HANS-DIETER BUDE (S. 21), RALF KRANERT (S. 21), CHRISTOPH BUSSE (S. 21)

10-Jahres-Übersicht

IN MIO. €	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003 ¹⁾	2002 ¹⁾	2001 ¹⁾	2000 ¹⁾
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG										
Umsatz	29.335	33.452	31.309	30.053	25.055	23.962	28.228	18.685	15.722	15.465
Gesamtleistung	31.271	35.324	33.254	31.943	26.728	25.890	30.438	20.900	17.535	17.267
Sonstige betriebliche Erträge	3.864	3.046	3.219	2.859	2.366	2.860	3.138	2.830	2.406	3.653
Materialaufwand	-15.627	-18.544	-17.166	-16.449	-12.650	-12.054	-15.776	-9.546	-7.108	-6.625
Personalaufwand	-11.115	-10.583	-9.913	-9.782	-9.211	-9.556	-10.337	-8.387	-7.487	-8.475
Abschreibungen	-2.825	-2.723	-2.795	-2.950	-2.801	-2.722	-2.694	-2.434	-2.162	-2.052
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.360	-3.927	-3.704	-3.144	-3.080	-3.274	-4.316	-3.358	-3.282	-3.436
Operatives Ergebnis (EBIT)	2.208	2.593	2.895	2.477	1.352	1.144	-	-	-	-
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	9	21	32	18	76	49	-	-	-	-
Übriges Finanzergebnis	-4	-47	-3	1	7	-55	-	-	-	-
Zinsergebnis	-826	-760	-908	-941	-945	-984	-637	-489	-313	-251
Ergebnis vor Ertragsteuern	1.387	1.807	2.016	1.555	490	154	-133	-438	-409	37
Jahresergebnis	830	1.321	1.716	1.680	611	180	-245	-468	-406	85
BETRIEBLICHE ERGEBNISGRÖSSEN										
EBITDA bereinigt	4.402	5.206	5.113	-	-	-	-	-	-	-
EBIT bereinigt	1.685	2.483	2.370	2.143	1.350	1.011	465	37	109	450
WERTMANAGEMENT										
Capital Employed	28.596	27.961	27.393	28.693	27.013	26.490	30.964	30.428	28.649	27.443
Return on Capital Employed (ROCE)	5,9%	8,9%	8,7%	7,5%	5,0%	3,8%	1,5%	0,1%	0,4%	1,6%
Tilgungsdeckung	19,4%	22,5%	21,1%	18,6%	14,7%	12,7%	-	-	-	-
Gearing	115%	131%	151%	213%	256%	276%	-	-	-	-
CASHFLOW/INVESTITIONEN										
Mittelfluss aus gewöhnlicher										
Geschäftstätigkeit	3.133	3.539	3.364	3.678	2.652	2.736	-	-	-	-
Brutto-Investitionen	6.462	6.765	6.320	6.584	6.381	7.238	9.121	9.994	7.110	6.892
Netto-Investitionen	1.813	2.599	2.060	2.836	2.362	3.251	4.013	5.355	3.307	3.250

	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003 ¹⁾	2002 ¹⁾	2001 ¹⁾	2000 ¹⁾
BILANZ										
Langfristige Vermögenswerte	41.308	42.353	42.046	43.360	42.907	43.200	-	-	-	-
davon Sachanlagevermögen und immaterielle Vermögenswerte	(39.509)	(39.976)	(39.855)	(41.081)	(40.430)	(40.861)	(40.093)	(38.869)	(35.055)	(34.071)
davon aktive latente Steuern	(1.173)	(1.692)	(1.644)	(1.800)	(1.556)	(1.301)	(-)	(-)	(-)	(-)
Kurzfristige Vermögenswerte	5.995	5.840	6.483	5.080	4.194	4.416	-	-	-	-
davon flüssige Mittel	(1.470)	(879)	(1.549)	(295)	(305)	(765)	(265)	(271)	(363)	(394)
Eigenkapital	13.066	12.155	10.953	9.214	7.675	7.067	5.076	5.708	8.436	8.788
Eigenkapitalquote	27,6%	25,2%	22,6%	19,0%	16,3%	14,8%	10,7%	12,4%	20,1%	22,3%
Langfristiges Fremdkapital	23.359	23.161	25.612	26.319	27.963	29.440	30.464	27.779	24.421	21.331
davon Finanzschulden	(14.730)	(14.083)	(16.228)	(17.165)	(18.310)	(19.045)	(-)	(-)	(-)	(-)
davon Pensionsverpflichtungen	(1.736)	(1.649)	(1.594)	(1.514)	(1.414)	(1.341)	(-)	(-)	(-)	(-)
Kurzfristiges Fremdkapital	10.878	12.877	11.964	12.907	11.463	11.109	12.107	12.524	9.090	9.329
davon Finanzschulden	(1.780)	(2.770)	(1.834)	(2.716)	(1.664)	(1.231)	(-)	(-)	(-)	(-)
Netto-Finanzschulden	15.011	15.943	16.513	19.586	19.669	19.511	-	-	-	-
Bilanzsumme	47.303	48.193	48.529	48.440	47.101	47.616	47.647	46.023	41.962	39.467
LEISTUNGSDATEN IM SCHIENENVERKEHR										
PERSONENVERKEHR										
Reisende in Mio.	1.908	1.920	1.835	1.854	1.785	1.695	1.681	1.657	1.702	1.713
Fernverkehr	123	123	119	120	119	115	117	128	136	145
Regional- und Stadtverkehr ²⁾	1.785	1.797	1.717	1.735	1.667	1.580	1.564	1.529	1.566	1.568
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	76.772	77.812	74.792	74.788	72.554	70.260	69.534	69.848	74.459	74.388
Fernverkehr	34.708	35.457	34.137	34.458	33.641	32.330	31.619	33.173	35.342	36.226
Regional- und Stadtverkehr ²⁾	42.064	42.355	40.654	40.331	38.913	37.930	37.915	36.675	39.117	38.162
GÜTERVERKEHR										
Beförderte Güter in Mio. t	341,0	378,7	312,8	307,6	274,6	295,3	282,3	289,4	291,3	310,8
Verkehrsleistung in Mio. tkm	93.948	113.634	98.794	96.388	88.022	89.494	85.151	82.756	84.716	85.008
Verkehrsleistung insgesamt in Mio. Ptkm	170.720	191.446	173.586	171.177	160.576	159.754	154.685	152.604	159.175	159.396
INFRASTRUKTUR										
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.003	1.043	1.050	1.016	998	1.001	988	967	977	984
davon konzernexterne Kunden	(170)	(162)	(147)	(128)	(110)	(88)	(70)	(50)	(39)	(26)
MITARBEITER³⁾										
Im Jahresdurchschnitt	239.888	240.008	231.356	228.990	220.343	229.830	249.251	224.758	219.146	230.615
Zum Jahresende	239.382	240.242	237.078	229.200	216.389	225.632	242.759	250.690	214.371	222.656

¹⁾ Werte nach HGB

²⁾ Bereinigt um Umsteiger und Mehrfachzählungen

³⁾ In Vollzeitpersonen, das heißt, Teilzeitkräfte werden anteilig umgerechnet

Finanztermine

29. JULI 2010

Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 1. Halbjahr 2010

31. MÄRZ 2011

Bilanzpressekonferenz, Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2010



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com