



DB Netz AG **Geschäftsbericht 2009**

Entwicklung im Geschäftsjahr 2009

BETRIEBSLEISTUNG AUF DEM NETZ IN MIO. TRKM¹⁾



↘ 2008 zu 2009: -4,0%

↘ 2007 zu 2008: -0,7%

UMSATZERLÖSE IN MIO. €



↗ 2008 zu 2009: +0,2%

↗ 2007 zu 2008: +2,7%

ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT IN MIO. €



↗ 2008 zu 2009: +127%

↗ 2007 zu 2008: +132%

UMSATZSTRUKTUR IN %



Finanzkennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung in %
Umsatz	4.123	4.113	+0,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	768	338	+127
Bilanzsumme	21.868	22.161	-1,3
Anlagevermögen	21.070	21.412	-1,6
Eigenkapital	6.625	6.597	+0,4
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	7.215	6.350	+13,6
Brutto-Investitionen	4.609	4.621	-0,3
Netto-Investitionen ³⁾	502	996	-49,6
Mitarbeiter per 31.12.	34.363	34.900	-1,5

Leistungskennzahlen	2009	2008	Veränderung in %
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm ¹⁾	990	1.031	-4,0
davon Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören in Mio. Trkm ¹⁾	(170,3)	(161,3)	(+5,6)
Betriebslänge in km	33.639	33.780	-0,4

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

INHALT

002	VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN
006	LAGEBERICHT
	007 ÜBERBLICK
	008 WIRTSCHAFTLICHES UMFELD
	008 ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN
	010 ERTRAGSLAGE
	011 FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE
	013 MITARBEITER
	014 NACHHALTIGKEIT
	014 STRATEGIE
	018 WEITERE INFORMATIONEN
	025 RISIKOBERICHT
	028 NACHTRAGSBERICHT
	028 AUSBLICK
032	JAHRESABSCHLUSS
	033 BILANZ
	034 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
	035 KAPITALFLUSSRECHNUNG
	036 ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS
	038 ANHANG
	055 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS
	056 WESENTLICHE BETEILIGUNGEN
057	BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



OLIVER KRAFT
Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Geschäftsbericht der DB Netz AG 2009 dokumentiert ein anspruchsvolles Geschäftsjahr, das nicht zuletzt auch von den Auswirkungen der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise geprägt war. Nachdem unser Fokus in den vergangenen Jahren primär im Management der steigenden Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen auf einer begrenzt verfügbaren Infrastruktur lag, war das Berichtsjahr zunächst von einem konjunkturbedingten Nachfrageeinbruch im Schienengüterverkehr gekennzeichnet. Dennoch oder gerade wegen dieser Entwicklung haben wir 2009 an der zukunftsgerechten Weiterentwicklung unseres Streckennetzes festgehalten, um mit einer perspektivisch ausgelegten Kapazitätsdimensionierung der Infrastruktur die Basis für die sich erholende Nachfrage zu schaffen.

Kern unserer Aktivitäten war analog zu den Vorjahren das knapp 34.000 Kilometer lange Bestandsnetz, in dem bundesweit umfangreiche Baumaßnahmen geplant und realisiert wurden. Um die aus dem enormen Baupensum resultierenden Folgen für unsere Kunden und damit für die Reisenden so gering wie möglich zu halten, haben wir alle Aktivitäten langfristig und detailliert geplant. Als bewährtes Instrument kam uns die Bündelung einzelner Maßnahmen zugute: Für jeden der 63 im Berichtsjahr eingerichteten Korridore wurden eigene Baufahrpläne entwickelt und frühzeitig in den Jahresfahrplan eingearbeitet. So war es möglich, dass wir die Reisenden bereits vor Fahrtantritt umfassend über Fahrplanänderungen informieren konnten. Auch im Geschäftsjahr 2010 werden wir unsere Anstrengungen zur Erneuerung des bestehenden Schienennetzes mit gewohnter Intensität fortsetzen, wobei Präventionsmaßnahmen sowie die Erneuerung des Oberbaus auf hochbelasteten Hauptstrecken und in Knoten nach wie vor Priorität haben.

Die nötige finanzielle Sicherheit für diesen Kurs gibt uns die im Januar 2009 in Kraft getretene Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung. Darin verpflichtet sich der Bund, den Eisenbahninfrastrukturgesellschaften im Zeitraum 2009 bis 2013 pro Jahr 2,5 Milliarden Euro für Ersatzinvestitionen in das Netz, die Bahnhöfe und Energieanlagen zur Verfügung zu stellen. Somit sind wir jetzt in der Lage, unabhängig vom jeweils aktuellen Bundeshaushalt Ersatzinvestitionen und Instandhaltungsmaßnahmen langfristig zu planen. Das reduziert nicht nur unseren administrativen Aufwand, sondern ermöglicht auch Effizienzsteigerungen bei gleichem Mitteleinsatz.

Als Gegenleistung für die Kontinuität der finanziellen Ausstattung haben wir uns verpflichtet, uns an konkreten Qualitätskriterien messen zu lassen und jährlich 500 Millionen Euro an Eigenmitteln für Ersatzinvestitionen zur Verfügung zu stellen. Verbunden mit den ebenfalls in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung vereinbarten bis zu 1,25 Milliarden Euro DB-Mitteln für die Instandhaltung fließen damit jährlich insgesamt rund 4,2 Milliarden Euro in die bestehende Schieneninfrastruktur.

Neben dieser bedarfsgerechten Optimierung des Bestandsnetzes entfielen im Berichtsjahr rund 30 Prozent des Investitionsvolumens auf Neu- und Ausbaumaßnahmen. Hier haben wir die uns zur Verfügung stehenden Mittel mit Blick auf die künftigen Verkehrsströme gezielt in national wie grenzüberschreitend bedeutende Strecken und Knoten investiert. Exemplarisch seien an dieser Stelle die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit Nummer 8.1 und 8.2, die Aus- und Neubaustrecke Nürnberg – Erfurt sowie die Neubaustrecke Erfurt – Halle/Leipzig, genannt. Allein in diese beiden Projekte flossen im vergangenen Jahr rund 510 Millionen Euro. Nach Inbetriebnahme der Strecken wird dem Personen- und Güterverkehr eine konkurrenzfähige, umweltgerechte Alternative zur Straße mit attraktiven Transport- und Reisezeiten zur Verfügung stehen: Die Reisezeit von Berlin nach München kann auf rund vier Stunden reduziert werden.

Im Berichtsjahr war überdies der Spatenstich für die Bahnanbindung des JadeWeserPort von besonderer Bedeutung. Bis Ende 2010 soll hier zunächst der Abschnitt von Sande bis Ölweiche ausgebaut werden, um zur Inbetriebnahme des Hafens eine leistungsfähige Anbindung sowie ausreichende Schienenkapazitäten für das erwartete Containervolumen anbieten zu können. Ebenfalls für den Seehafenhinterlandverkehr erfolgt der mit 280 Millionen Euro dotierte Ausbau der Bahnstrecke Stelle – Lüneburg, für den im Herbst 2009 der Startschuss fiel. Bis 2014 stehen in dem rund 27 Kilometer langen Abschnitt ein drittes sowie zwischen Stelle und Ashausen zusätzlich ein viertes Gleis zur Verfügung. Auch im Süden Deutschlands haben wir 2009 in neue Kapazitäten für den Schienengüterverkehr investiert. So ging im Februar der geplante Ausbau des Schwarzkopftunnels auf der stark frequentierten Strecke Aschaffenburg – Würzburg ins Planfeststellungsverfahren. Bahn und Bund investieren in das Projekt, für das erste Arbeiten bereits im laufenden Geschäftsjahr beginnen, insgesamt rund 322 Millionen Euro.

Ein weiteres Highlight war die Signalstellung für das Großprojekt Stuttgart – Ulm mit den Bestandteilen Stuttgart 21 sowie der Ausbaustrecke Wendlingen – Ulm. Im Dezember 2009 bekundeten die beteiligten Partner Deutsche Bahn, Land Baden-Württemberg, Landeshauptstadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart durch Kenntnisnahme der aktualisierten Kostenkalkulation für Stuttgart 21 ihr Commitment für das Großprojekt. Mit Stuttgart 21 eröffnen sich nicht nur einzigartige städtebauliche Entwicklungschancen. Neben der Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und positiven Konjunkturreffekten ergeben sich auch erhebliche Vorteile für den regionalen Nahverkehr.

Zusätzliche Impulse für die Infrastruktur konnten wir 2009 durch Gelder aus den Konjunkturprogrammen der Bundesregierung geben. Mit einem Volumen von 1,3 Milliarden Euro für die Schieneninfrastruktur und ausgelegt bis 2011 wurde unsere Strategie damit um wichtige Projekte ergänzt. So sind etwa für Streckenneu- und -ausbaumaßnahmen aus dem Bedarfsplan zusätzliche Mittel in Höhe von 520 Millionen Euro vorgesehen. Einige bereits im Bau befindliche Projekte erhalten durch das Konjunkturprogramm kurzfristig finanziellen Schub, der die beschleunigte Weiterführung erlaubt. Bei anderen Vorhaben, wie dem Ausbau der Strecke Berlin – Cottbus, sind wir aufgrund der zusätzlichen Bundesmittel in der Lage, die nächsten Baustufen früher umzusetzen. Zudem gibt es Maßnahmen, etwa den Bau des dritten Moduls im Umschlagterminal Köln-Eifeltor, für die keine Finanzierungsmöglichkeit bestand und die nun begonnen werden konnten. Weitere 100 Millionen Euro stellt der Bund für die Qualitätsverbesserung von bestehenden Strecken des Regionalverkehrs zur Verfügung. Mit der gleichen Summe bedacht ist die Entwicklung, Praxiserprobung und Umsetzung innovativer Maßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung.

Trotz des ambitionierten Zeitrahmens gerade für Infrastrukturprojekte mit langen Planungsvorläufen ist es uns gelungen, im Berichtsjahr zahlreiche Maßnahmen aus den Konjunkturprogrammen zu beginnen beziehungsweise zu realisieren. Ein Beispiel hierfür ist die Erprobung innovativer Lärmschutztechnik im Mittelrheintal. Insgesamt haben wir bis Ende 2009 rund 154 Millionen Euro aus den Konjunkturprogrammen im Schienennetz verbaut.

Außerordentliches Engagement war 2009 auch bei der weiteren Umsetzung unseres Unternehmensprogramms ProNetz gefragt, das im dritten Jahr nach Implementierung weitere Früchte trägt: Die internen Prozesse sind weitgehend optimiert, zahlreiche Potenziale wurden gehoben. So stehen uns im Produktionsbereich inzwischen ein professionelles Anforderungsmanagement sowie ein Kennzahlensystem für die Materialwirtschaft zur Verfügung. Unsere Kunden können von neuen Services wie der BZ-Info oder dem elektronischen Leistungsnachweis profitieren. Zudem hat das Projekt »Plan²« das Thema Fahren und Bauen in allen relevanten Dimensionen weiterentwickelt und beherrschbar gemacht. Perspektivisch haben wir uns der Schaffung zusätzlicher Netzkapazitäten und der Einführung innovativer Technologien gewidmet.

Um das Potenzial von ProNetz auch künftig auszuschöpfen, werden wir das Programm für das laufende Geschäftsjahr weiterentwickeln. Die Kundenprozesse bilden dabei nach wie vor einen klaren Schwerpunkt, denn nur mit einer stringenten Kundenorientierung über alle Hierarchieebenen hinweg können wir unter den gegenwärtig schwierigen Bedingungen weitere Marktanteile für die Schiene gewinnen und dauerhaft auf Erfolgskurs bleiben.

Ein Schlüsselthema ist zudem die bedarfsgerechte, übergreifende Investitionsplanung. Unter der Überschrift Kapazitätsmanagement wollen wir mittelfristig zu einer systemischen Netzinfrastukturgestaltung kommen, um die knappen Bundesmittel so effizient wie möglich einzusetzen und den Bedürfnissen des Marktes zu entsprechen. Im Fokus steht hier neben dem Ausbau der Knoten für den Nahverkehr insbesondere die Schaffung ausreichender Kapazitäten für die perspektivisch zunehmenden Gütertransporte.

Mit Blick auf die Verschuldung der DB Netz AG wird eine weitere Absicherung und Steigerung des Unternehmensergebnisses im Fokus stehen. Die entsprechenden Programme und Maßnahmen werden das bestehende Projektportfolio erweitern.

Kurzum: Dank ProNetz verfügen wir über stabile Rahmenbedingungen, die nicht zuletzt in der Krise die Zukunftsfähigkeit der DB Netz AG sichern. Durch diese Strategie wird unser Unternehmen in gleichem Maße wie das Schienennetz sukzessive an die Anforderungen des Marktes angepasst und zukunftsfähig gemacht. Davon werden unsere Kunden, der Wirtschaftsstandort Deutschland, die Umwelt und nicht zuletzt auch die DB Netz AG mit ihren über 40.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern profitieren.

Ihr



Oliver Kraft
Vorsitzender des Vorstands
der DB Netz AG



LAGEBERICHT

007	.....	ÜBERBLICK
008	.....	WIRTSCHAFTLICHES UMFELD
008	.....	ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN
010	.....	ERTRAGSLAGE
011	.....	FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE
013	.....	MITARBEITER
014	.....	NACHHALTIGKEIT
014	.....	STRATEGIE
018	.....	WEITERE INFORMATIONEN
025	.....	RISIKOBERICHT
028	.....	NACHTRAGSBERICHT
028	.....	AUSBLICK

ÜBERBLICK

Die DB Netz AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) dem Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg zugeordnet. Nach der im Jahr 2008 erfolgten Umstrukturierung führt die DB AG im DB-Konzern die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Energie und DB Netze Personenbahnhöfe direkt. Die übrigen sechs Geschäftsfelder sind unter der Führung der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG), einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der DB AG, gebündelt. Die DB AG und die DB ML AG haben im DB-Konzern beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

Die DB Netz AG ist für die komplette Schieneninfrastruktur des Eisenbahnbetriebs verantwortlich. Zentrale Aufgabe der DB Netz AG ist es, mit einem substanziell hochwertigen, auf die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) abgestimmten Streckennetz die Grundlage für einen sicheren, zuverlässigen Bahnverkehr zu schaffen. Die vorrangigen Tätigkeitsfelder sind der Betrieb, die Instandhaltung, die Umsetzung der Ersatzinvestitionen in die bestehende Infrastruktur, die Realisierung von Großprojekten im Rahmen von Neu- und Ausbaustrecken sowie die Einführung innovativer Leit- und Sicherungstechnik. Darüber hinaus erstellt die DB Netz AG Fahrpläne und vermarktet Trassen, Anlagen sowie Dienstleistungen an über 350 Kunden aus dem In- und Ausland.

Basis für die kapazitive und qualitative Weiterentwicklung des Schienennetzes ist eine unter dem Namen ProNetz in den Geschäftsprozessen der DB Netz AG verankerte nachhaltige, markt- und zukunftsorientierte Strategie. Kernelemente des Unternehmensprogramms sind neben einer integrierten Investitions- und Instandhaltungsstrategie die Optimierung der Prozesse Fahren und Bauen und die konsequente Nutzung moderner Technologien. Auch die Themen Kundenorientierung und Kapazitätsmanagement stehen auf der Agenda, um sowohl Leistungsniveau als auch Wirtschaftlichkeit der DB Netz AG weiter zu steigern.

Im dritten Jahr nach der Implementierung konnte ProNetz trotz des wirtschaftlich schwierigen Umfelds erfolgreich fortgeschrieben werden. So wurde etwa der Gesamtprozess Fahren und Bauen in allen relevanten Dimensionen weiterentwickelt. Im Ergebnis gelang es, das Pünktlichkeitsniveau im Personenverkehr trotz intensiver Bautätigkeit auf über 93% zu steigern. Ein Schlüsselthema stellte überdies die bedarfsgerechte, übergreifende Investitionsplanung dar. Ziel ist eine Schieneninfrastruktur, die den Bedürfnissen des Marktes entspricht und die es erlaubt, die verfügbaren Bundesmittel so effizient wie möglich einzusetzen. Parallel wurden technische Innovationen und neue Services für die EVU forciert.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Unsere wirtschaftliche Entwicklung war geprägt vom gesamtwirtschaftlichen Umfeld in Deutschland. Die Auswirkungen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise dämpfte im Jahr 2009 die Geschäftsentwicklung.

In Deutschland ging das Bruttoinlandsprodukt (BIP) infolge der starken Exportausrichtung mit 5% 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 verzeichnete aufgrund der kräftigen Einbrüche in den ersten sechs Monaten im Gesamtjahr zweistellige Produktionsrückgänge. Das leichte Plus beim privaten Konsum ist maßgeblich auf vermehrte Kraftfahrzeugkäufe privater Haushalte infolge der Abwrackprämie zurückzuführen. Weitere Maßnahmen des Konjunkturpakets (Steuerentlastungen, Kinderbonus, Rentenanhebung) wirkten ebenfalls positiv. Der Arbeitsmarkt wurde durch die starke Inanspruchnahme der Kurzarbeiterregelung stabilisiert. Dadurch ging die Beschäftigung im Jahresdurchschnitt vergleichsweise gering um 0,5% zurück. Die Lebenshaltungskosten lagen, bedingt durch stark gesunkene Preise für Mineralölprodukte, nur geringfügig über dem Vorjahr. Die Kraftstoffpreise gingen gegenüber dem Vorjahr deutlich zurück.

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Vor dem Hintergrund des seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugangs nutzt eine Vielzahl von EVU die Schieneninfrastruktur in Deutschland. Im Vergleich zum Vorjahr ist insbesondere die Zahl der konzernexternen EVU im Jahr 2009 auf 323 weiter angestiegen. Kein anderes Land der EU weist eine so hohe Wettbewerbsintensität im Schienenverkehr auf wie Deutschland.

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

Die Leistungsnachfrage lag im Berichtsjahr mit 989,8 Mio. Trassenkilometern (Trkm) mit -4% unter dem Vorjahreswert von 1.031,0 Mio. Trkm. Dabei hat sich der Trend einer intensiveren Nutzung der Trassen durch DB-konzernexterne Kunden weiter fortgesetzt. Die Leistungsnachfrage durch DB-konzernexterne Kunden lag im Berichtsjahr mit 170,3 Mio. Trkm um 9,0 Mio. Trkm (+5,6%) über dem Vorjahreswert. Von der Gesamtnachfrage entfielen 77% auf den Personen- und 23% auf den Güterverkehr (inklusive sonstiger Bauverkehre).

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND LEICHT UNTER VORJAHRESNIVEAU

Nach den Rückgängen der vorangegangenen Jahre blieb der gesamte deutsche Personenverkehrsmarkt im Jahr 2009 knapp unter dem Vorjahresniveau. Mit den nur unerwartet leicht rückläufigen Erwerbstätigenzahlen und stagnierenden Realeinkommen wiesen wichtige Umfeldfaktoren für den Personenverkehr eine vergleichsweise robuste Entwicklung auf. Gestützt wurde die Gesamtmarktentwicklung durch die stagnierende Verkehrsleistung des dominierenden motorisierten Individualverkehrs (MIV), der von den hohen Kraftfahrzeugverkäufen infolge der Abwrackprämie und den im Vergleich zum Vorjahr deutlich niedrigeren Kraftstoffpreisen profitierte. Während alle anderen Verkehrsträger hinter dem Leistungsniveau des Vorjahres zurückblieben, konnte der MIV seinen Marktanteil leicht ausbauen.

Der Schienenpersonenverkehr in Deutschland gab gegenüber dem Vorjahr leicht nach. Mit Blick auf die Aktivitäten des DB-Konzerns machten sich dabei neben den überwiegend negativen Konjunkturerffekten 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 zurück. Die DB-konzernexternen Bahnen konnten hingegen nach DB-konzerninterner Einschätzung erneut stark wachsen und damit ihren intramodalen Marktanteil weiter ausbauen. 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.

VERKEHRSTRÄGERÜBERGREIFENDER EINBRUCH IM DEUTSCHEN GÜTERVERKEHRSMARKT

Der bereits in den letzten Monaten des Vorjahres begonnene Nachfragerückgang auf dem deutschen Güterverkehrsmarkt (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt, Rohrfernleitungen) 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 (-17,3%) und büßte entsprechend Marktanteile ein (-1,1 Prozentpunkte). Gekennzeichnet war der Markt durch eine im Jahresvergleich deutlich gestiegene inter- und intramodale Wettbewerbsintensität. Verstärkt durch die mit dem Nachfrageeinbruch entstandenen Überkapazitäten kam es – obwohl verkehrsträgerübergreifend in hohem Maße Laderaum vom Markt genommen wurde – zu einem aggressiven Preiswettbewerb, der wiederum einen massiven Frachtratenverfall verursachte und auch zu Verkehrsverlagerungen führte. Erst gegen Ende des Jahres zeigte sich infolge der leichten konjunkturellen Erholung eine Stabilisierung des Gesamtmarkts auf niedrigem Niveau.

ERTRAGSLAGE

UMSATZENTWICKLUNG

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 4.123 Mio. € und liegt damit geringfügig über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 4.113 Mio. €). Mit 94 % entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse. Die restlichen 6 % entfielen überwiegend auf Entgelte für die Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Beim Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB-Konzern gehören, konnte mit 627 Mio. € eine Steigerung um 9,6 % gegenüber dem Vorjahr erreicht und die positive Entwicklung der Vorjahre damit fortgeführt werden. Entsprechend erhöhte sich der Anteil des mit diesen Gesellschaften erzielten Umsatzes am Gesamtumsatz im Berichtsjahr auf 15 % (im Vorjahr: 14%). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB-Konzerns ging dagegen im abgelaufenen Geschäftsjahr um 1,3 % auf 3.496 Mio. € zurück.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 4.562 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 50 Mio. €. Hierzu trug maßgeblich der Anstieg der aktivierten Eigenleistungen im Werk Witten bei.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 1.581 Mio. € um 341 Mio. € über dem Vorjahreswert. Hauptursache hierfür sind Auflösungen von Rückstellungen, die im Zusammenhang mit Immobilienveräußerungen im Zuge des Projekts Stuttgart 21 gebildet wurden. Gegenläufig wirkten sich geringere Erträge aus Zuschüssen sowie geringere Schrotterlöse aufgrund des gefallenen Stahlpreises aus. Zusätzlich waren geringere Erträge aus Grundstücksveräußerungen zu verzeichnen.

Der Materialaufwand lag mit 1.610 Mio. € um 35 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.645 Mio. €). Grund hierfür waren vor allem geringere Fremdleistungsanteile für Instandhaltungen.

Der Personalaufwand stieg im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund von Tarifierhöhungen um 2,8 % beziehungsweise 46 Mio. € auf 1.701 Mio. €.

Die Abschreibungen erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,0 % auf 994 Mio. €.

Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine Verringerung um 37 Mio. € auf 791 Mio. € zu verzeichnen. Zurückzuführen ist dies vor allem auf geringere Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Abgang von Anlagevermögen.

Das Beteiligungsergebnis lag mit 17 Mio. € um 12 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Das Zinsergebnis verbesserte sich um 73 Mio. € auf -296 Mio. €.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit betrug 768 Mio. € und verbesserte sich damit gegenüber dem Vorjahr um 430 Mio. €, insbesondere aufgrund der deutlich höheren sonstigen betrieblichen Erträge.

Das positive Ergebnis der DB Netz AG wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

FINANZMANAGEMENT

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

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

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Moody's, Standard & Poor's (S&P) und seit dem Jahr 2009 auch von Fitch regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben Moody's und S&P im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews ihre hervorragenden Bonitätsbeurteilungen der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stable« und S&P »AA/stable«. Beide Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert. Fitch hat im Berichtsjahr mit einem langfristigen Emittentenausfall-Rating (Long-term Issuer Default Rating) von »AA« und einem kurzfristigen Emittentenausfall-Rating (Short-term Issuer Default Rating) von »F1+« ebenfalls sehr gute Bonitätsbeurteilungen der DB AG veröffentlicht. Der Ausblick der Rating-Einstufungen der DB AG aller drei Agenturen ist »stabil«. Die mit diesen Rating-Einstufungen der DB AG erzielbaren Vorteile in der DB-konzernexternen Finanzierung kommen der DB Netz AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung zugute.

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen beliefen sich im Berichtsjahr auf 4.609 Mio. € und liegen damit fast auf dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 4.621 Mio. €). Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich erhaltener Baukostenzuschüsse, lagen bei 502 Mio. € (im Vorjahr: 996 Mio. €).

Die Schwerpunkte der Investitionstätigkeit lagen wie in den Vorjahren in der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Etwa 70 % des Investitionsvolumens wurden in das Bestandsnetz investiert. Schwerpunkte waren die Sanierung des Oberbaus mit 1.534 Mio. €, die Erneuerung der Tunnel mit 630 Mio. € sowie der Brücken mit 512 Mio. €.

Rund 30 % des Investitionsvolumens entfielen auf Neu- und Ausbauprojekte nach dem »Bedarfsplan Schiene« des Bundes. Die Projekte mit dem größten Anteil am Bedarfsplan waren die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) 8.2 Erfurt - Halle/Leipzig mit 302 Mio. €, die VDE 8.1 Nürnberg - Erfurt mit 207 Mio. € und die Flughafenanbindung Berlin-Schönefeld BBI mit 147 Mio. €.

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

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf in Höhe von 443 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen und Zinslosen Darlehen. Dabei wurden bei den Investitionen auch nicht zahlungswirksame Zugänge mit 6 Mio. € gemäß dem ersten Nachtragsvertrag zur zweiten Stufe der Bahnreform, mit 28 Mio. € Zugänge aus der Korrektur der im Vorjahr durchgeführten Immobilienneuordnung und mit 27 Mio. € Nachaktivierungen berücksichtigt.

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

BILANZSTRUKTUR

Bilanzstruktur IN % DER BILANZSUMME	31.12. 2009	31.12. 2008
AKTIVA		
Anlagevermögen	96,4	96,6
Umlaufvermögen	3,5	3,3
Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1
Bilanzsumme	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	30,3	29,8
Rückstellungen	6,8	9,3
Verbindlichkeiten	59,2	56,8
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	(33,0)	(28,7)
Rechnungsabgrenzungsposten	3,7	4,1
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	21.868	22.161

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2009 im Vergleich zum Vorjahresende um 293 Mio. € auf 21.868 Mio. € reduziert.

Das Anlagevermögen zum Stichtag 31. Dezember 2009 betrug 21.070 Mio. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 96,4% (per 31. Dezember 2008: 96,6%), die Anlagendeckung bei 54,9% (per 31. Dezember 2008: 61,8%). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich die Geschäftscharakteristik der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Das Umlaufvermögen hat sich per 31. Dezember 2009 auf 786 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2008: 737 Mio. €). Der Anteil am Gesamtvermögen hat sich dementsprechend auf 3,5% erhöht (per 31. Dezember 2008: 3,3%).

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten blieben konstant bei 12 Mio. €.

Das Eigenkapital hat sich geringfügig um 0,4% auf 6.625 Mio. € erhöht, insbesondere aus der Korrektur von Zugängen im Rahmen der Immobilienneuordnung innerhalb des DB-Konzerns. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich auf 30,3% (per 31. Dezember 2008: 29,8%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2009 an der Bilanzsumme einen Anteil von 22,6% (per 31. Dezember 2008: 29,9%). Die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten umfassen 43,4% (per 31. Dezember 2008: 36,2%) und die passiven Rechnungsabgrenzungsposten 3,7% (per 31. Dezember 2008: 4,1%) der Bilanzsumme.

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 1.484 Mio. € um 27,7% unter dem Vorjahreswert. Wesentliche Veränderungen resultierten aus der Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21 und der Bildung einer Rückstellung für Instandhaltungsmaßnahmen an Schienen.

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 3.732 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 4.639 Mio. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus längerfristigen zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich auf 7.215 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 6.350 Mio. €). Davon resultierten 5.920 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 5.550 Mio. €) aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung, 800 Mio. € (per 31. Dezember 2008: 800 Mio. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank und 495 Mio. € aus zinspflichtig gewährten Darlehen des Bundes. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme erhöhte sich per 31. Dezember 2009 auf 33,0%.

MITARBEITER

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

Die Zahl der Beschäftigten der DB Netz AG hat sich per 31. Dezember 2009 von 34.900 Mitarbeitern auf 34.363 Mitarbeiter verringert. Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 52% der Mitarbeiter tätig sind. Im Bereich der Instandhaltung sind derzeit rund 28% unserer Mitarbeiter aktiv. Im Jahresdurchschnitt lag die Zahl der Mitarbeiter mit 34.731 Mitarbeitern um 2,4% unter dem Vorjahresniveau.

Die Verringerung der beschäftigten Mitarbeiter ist im Wesentlichen das Ergebnis unserer technischen Rationalisierungsmaßnahmen im Betriebs- und Instandhaltungsbereich. Der Personalabbau konnte insbesondere durch sozialverträgliche Maßnahmen (zum Beispiel Aufhebungsverträge mit Abfindungen) sowie die Ausnutzung der natürlichen Fluktuation und Altersteilzeit realisiert werden. Zusätzlich wurden die Möglichkeiten des konzerninternen Arbeitsmarktes genutzt.

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

NACHHALTIGKEIT

Mit Nachhaltigkeit lässt sich Zukunft sichern. Dies gilt nicht nur für die Gesellschaft, sondern auch für die Unternehmen des DB-Konzerns. Gerade im Verkehrssektor ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Wettbewerbsvorteil. Die Klimaschutzziele des DB-Konzerns schließen daher den gesamten DB-Konzern und alle Verkehrsmittel auf der Schiene, der Straße, zur See und in der Luft ein. Der DB-Konzern entwickelt Dienstleistungsangebote, mit denen sich der kontinuierlich wachsende Bedarf an Mobilität und Transport umweltfreundlich und ressourcenschonend decken lässt. Mit seinem Personalmanagement gestaltet der DB-Konzern attraktive und familienfreundliche Arbeitsplätze, fördert die Vielfalt der Belegschaft und stellt die Weichen, damit wir trotz demografischen Wandels immer hervorragend motivierte und qualifizierte Mitarbeiter haben.

Mit seinem Nachhaltigkeitsmanagement bekennt sich der DB-Konzern zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens in allen Themen der Nachhaltigkeit. Ausführliche Informationen zum Thema Nachhaltigkeit dokumentieren wir in unserem Nachhaltigkeitsbericht, der im Jahr 2009 zuletzt erschienen ist und alle zwei Jahre neu herauskommt. Dieser stellt umfassend dar, welche Beiträge der DB-Konzern zu einer nachhaltigen Gesellschaft als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leistet.

Zum Thema Nachhaltigkeit wird zudem im Konzernlagebericht des DB-Konzerns ausführlich Stellung genommen. Von den Erläuterungen zu § 289 Abs. 3 HGB wird in diesem Bericht daher abgesehen.

STRATEGIE

Die Strategie der DB Netz AG ist auf die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur hinsichtlich der Bereitstellung von Kapazitäten und Betrieb ausgelegt. Erklärtes Ziel ist die Entlastung stark beanspruchter Knotenpunkte und Bahnstrecken bei effizientem Mitteleinsatz.

Nachdem die Herausforderung der vergangenen Jahre insbesondere im Management einer steigenden Nachfrage nach Schienenverkehrsleistungen auf einer begrenzt verfügbaren Infrastruktur bestand, war das Berichtsjahr bis zum Sommer zunächst von einem deutlichen konjunkturbedingten Nachfrageeinbruch im Schienengüterverkehr geprägt. Trotz dieser Entwicklung hielt die DB Netz AG auch 2009 am kontinuierlichen Neu- und Ausbau des Streckennetzes fest, um mit der Kapazitätsdimensionierung der Schieneninfrastruktur die Basis für die zu erwartenden zukünftigen Nachfragesteigerungen zu schaffen.

Zur Erreichung der Unternehmensziele ist das seit dem Jahr 2007 bestehende Unternehmensprogramm ProNetz als kontinuierliches und erfolgreiches Element im strategischen Planungsprozess der DB Netz AG fest verankert. Angesichts der weltweiten Wirtschaftskrise bestand das vorrangige Ziel des Programms im Berichtsjahr darin, die in den Vorjahren errungenen Erfolge zu sichern und den durch die veränderten Rahmenbedingungen erwachsenen Herausforderungen mit entsprechenden Maßnahmen zu begegnen.



Umschlagbahnhof DB



1392

38

97

10

66

SICHERSTELLUNG ZUKUNFTSGERECHTER INFRASTRUKTURKAPAZITÄT

Mittel- und langfristig sieht sich die europäische Bahninfrastruktur – insbesondere im Transitland Deutschland – nach den bestehenden Prognosen einer erheblich steigenden Nachfrage nach Verkehrsleistungen gegenüber. Daher wurde bereits in den zurückliegenden Jahren begonnen, die hierfür notwendigen Voraussetzungen für ein leistungsfähiges Schienennetz zu schaffen, das die erwarteten Zuwächse kapazitiv an den richtigen Stellen aufnehmen kann. Dieser Ausbau der Bahninfrastruktur durch zielgerichtetes Wachstum und die nutzenbezogene Verstetigung bestehender Investitionen unter Berücksichtigung der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit ist das Ziel der DB Netz AG.

Im Rahmen eines speziellen Kapazitätsmanagements wurden im Berichtsjahr Konzepte zum Ausbau von Hauptstrecken, Alternativrouten sowie Knoten erarbeitet, um künftig benötigte Kapazitäten möglichst wirtschaftlich zu schaffen. Hierbei wurde eine neue Korridorlogik erarbeitet, die die Systematik zur Priorisierung von Infrastrukturinvestitionen im Bedarfsplan präzisiert. Eine erste Anwendung der Methodik nahm die DB Netz AG im Berichtsjahr am Beispiel des Wachstumsprogramms vor. Im Rahmen dieses Programms wurden Einzelmaßnahmen auf Knoten und Strecken detailliert festgelegt und in kapazitiven Maßnahmenpaketen gebündelt. Diese Pakete wurden dann einer Priorisierungslogik und einem Bewertungsverfahren unterzogen, bevor sie nach abschließender Nutzen-Kosten-Analyse dem Bundesverkehrsministerium als Maßnahmenportfolio übergeben wurden.

Abgeleitet aus einer netzweiten, trassenscharfen Fahrplankonstruktion auf Basis zukünftiger Infrastrukturentwicklungen hat die DB Netz AG im Berichtsjahr zudem Langfristfahrpläne für 2015 und 2017 erarbeitet, die erstmals eine Bewertung der Effekte des Infrastrukturausbaus auf Grundlage eines konkreten Fahrplans ermöglichen.

GEWÄHRLEISTUNG HOHER BETRIEBSQUALITÄT

Für das Bestandsnetz ist die Organisation auf die Beherrschung der Infrastrukturqualität ausgerichtet. Die nachhaltige Reduzierung mangelbedingter Langsamfahrstellen ist ein Beleg für die erfolgreiche Neuausrichtung von Prozessen und Strukturen der vergangenen Jahre. Zudem wird – nicht zuletzt mit Blick auf die Bedürfnisse von Transporteuren und Regulierungsinstanzen – die Prozess- und Betriebsqualität im operativen Geschäft kontinuierlich optimiert. Und auch die Steigerung von Kundenorientierung, Zuverlässigkeit und Transparenz wird seit mehreren Jahren beständig verfolgt.

Hohe Transportleistung und erheblich verstärkte Bauaktivitäten stellen eine besondere Herausforderung für den pünktlichen Betriebsablauf dar. Durch die Bündelung großer Baumaßnahmen, deren Verankerung im Fahrplan und die Optimierung der Kommunikation durch frühzeitige und verlässliche Informationen ist im Berichtsjahr eine deutliche Reduzierung der baubedingten Verspätungsminuten erreicht worden. Hinter diesem Erfolg steht ein verbesserter Verbundprozess »Fahren und Bauen«, der von der Formulierung eines Planungskalenders über die Bündelung großer Baumaßnahmen und deren frühzeitige Berücksichtigung im Netzfahrplan bis zur frühzeitigen Kommunikation von Baumaßnahmen und zur rechtzeitigen Einbindung externer Kundenanforderungen reicht.

STEIGERUNG DER EFFIZIENZ UND REDUZIERUNG DER KOSTEN

Auf den effizienten Einsatz der zur Verfügung stehenden Mittel legt die DB Netz AG als Wirtschaftsunternehmen besonderen Wert. In den Unternehmenszielen ist daher sowohl die Steigerung der Nachhaltigkeit als auch die Optimierung von Qualität und Kosten der operativen Prozesse verankert. Durch eine gezielte Prozessoptimierung in der Produktion und die Verbesserung der Prozesse und Schnittstellen mit den Systemdienstleistungen konnten im Berichtsjahr erhebliche Beiträge zur Kostenreduktion beziehungsweise Effizienzsteigerung geleistet werden. So wurden die Wartungsarbeiten durch Optimierung des Weichenschmierens und Verwendung neuer Materialien im Weichenbau reduziert und die Liegedauer dieser Weichen erheblich erhöht. Insbesondere in den Bereichen Baustellensicherung und Vegetationspflege konnten die Prozesse und Schnittstellen mit den Systemdienstleistungen optimiert werden.

VERSTÄRKUNG DER KUNDENORIENTIERUNG

Der Verkehrsmarkt zeichnet sich in den letzten Jahren durch einen immer stärkeren Anstieg der Wettbewerbsintensität aus. Daher ist eine stringente Kundenorientierung über alle Hierarchieebenen hinweg elementar für den Erfolg der DB Netz AG. Nur so kann das Unternehmen unter den gegenwärtigen Umfeldgegebenheiten weitere Marktanteile für die Schiene gewinnen und dauerhaft auf Wachstumskurs bleiben. Im Berichtsjahr wurde die Kundenorientierung durch die Weiterentwicklung spezifischer Serviceleistungen und die Verankerung eines kundenorientierten Handelns in der gesamten Organisation verstärkt.

TECHNISCHE INNOVATIONEN FORCIERT

Für Instandhaltung und Betrieb setzt die DB Netz AG eine große Bandbreite technischer Lösungen ein, die aufgrund der langen Investitionszyklen eine heterogene Altersstruktur aufweisen. Zur Komplexitäts- und Kostensteuerung setzt das Unternehmen auf standardisierte Plattformen und technische Innovationen. Diese ermöglichen die Realisierung von Effizienzvorteilen, das weitere Wachstum im Rahmen bestehender Kapazitäten, aber auch die Ablösung von Alttechnik. Im Berichtsjahr wurden erste Releases zur effizienten IT-Unterstützung der Geschäftsprozesse des Fahrplans realisiert. Weitere innovative Verfahren wurden eingeführt, um die effizientere Nutzung des bestehenden Schienennetzes ergänzend zu Investitionen in die Schieneninfrastruktur zu ermöglichen. Hier sei beispielhaft die pilothafte Umsetzung der Technologie zur Nutzung 835 m langer Güterzüge genannt. Auch wurde die Verfügbarkeit von Stellwerken und damit die Betriebsqualität gesteigert und gleichzeitig die Kosten je Stelleinheit gesenkt.

WEITERE INFORMATIONEN

SIGNALE ZUR REALISIERUNG VON STUTTGART 21 STEHEN AUF GRÜN

In der Sitzung des Lenkungskreises zum Bahnprojekt Stuttgart – Ulm am 10. Dezember 2009 haben die Projektpartner Deutsche Bahn, Land Baden-Württemberg, Landeshauptstadt Stuttgart und Verband Region Stuttgart die aktualisierte Kostenkalkulation für Stuttgart 21 zur Kenntnis genommen. Zuvor hatte bereits der Aufsichtsrat der DB AG die Projektdurchführung beschlossen. Damit stehen die Signale zur Realisierung des Großprojekts auf Grün. Mit Stuttgart 21 eröffnen sich nicht nur einzigartige städtebauliche Entwicklungschancen. Neben der Anbindung an das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und den positiven Konjunkturreffekten ergeben sich auch erhebliche Vorteile für den regionalen Nahverkehr.

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, den Eisenbahninfrastrukturgesellschaften im Zeitraum 2009 bis 2013 pro Jahr 2,5 Mrd. € für Ersatzinvestitionen in das Netz, die Bahnhöfe und die 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 Eisenbahninfrastrukturgesellschaften im Rahmen der LuFV verpflichtet, jährlich 500 Mio. € an Eigenmitteln für Ersatzinvestitionen zur Verfügung zu stellen. Verbunden mit den ebenfalls in der LuFV vereinbarten 1,25 Mrd. € beziehungsweise 1 Mrd. € DB-Mitteln für die Instandhaltung sollen damit jährlich insgesamt rund 4,2 Mrd. € beziehungsweise 4 Mrd. € in die bestehende Eisenbahninfrastruktur fließen.

KONJUNKTURPROGRAMM DES BUNDES SETZT IMPULSE IN DER WIRTSCHAFTSKRISE

Um den Folgen der Wirtschaftskrise entgegenzuwirken und Arbeitsplätze in Deutschland zu sichern, hat der Bund im Berichtsjahr ein Konjunkturprogramm entwickelt. Ausgelegt auf einen zeitlichen Horizont bis 2011 und eine Dotierung von 1,3 Mrd. € für die Schieneninfrastruktur ergänzt es die Strategie der DB Netz AG um wichtige Projekte. Geplant sind etwa Streckenneu- und -ausbaumaßnahmen aus dem sogenannten Bedarfsplan in Höhe von 520 Mio. €. Einige Projekte, wie die Aus- und Neubaus Strecke Nürnberg - Erfurt - Halle/Leipzig, sind bereits im Bau. Durch das Konjunkturprogramm erhalten sie kurzfristig finanziellen Anschub, der die beschleunigte Weiterführung erlaubt. Bei anderen Vorhaben, wie dem Ausbau der Strecke Berlin - Cottbus, können aufgrund der zusätzlichen Bundesgelder die nächsten Baustufen früher umgesetzt werden. Zudem gibt es Maßnahmen, beispielsweise den Bau des dritten Moduls im Umschlagterminal Köln-Eifeltor, für die bislang keine Finanzierungsmöglichkeit bestand, und die nun begonnen werden können.

Neben Neu- und Ausbaumaßnahmen stellt der Bund in seinem Konjunkturpaket auch 100 Mio. € für bestehende Strecken des Regionalverkehrs zur Verfügung. Einen Schwerpunkt hierbei stellt die Modernisierung des Oberbaus sowie ganzer Strecken, wie der Vogelsbergbahn, dar. Ebenfalls mit 100 Mio. € bedacht wird der Lärmschutz. Mit den zusätzlichen Geldern werden die Entwicklung, Praxiserprobung und Umsetzung innovativer Maßnahmen zur Lärm- und Erschütterungsminderung finanziert.

Im Berichtsjahr hat die DB Netz AG zahlreiche Maßnahmen aus dem Konjunkturprogramm begonnen beziehungsweise realisiert. Auch im laufenden Geschäftsjahr steht die Umsetzung der Projekte aus dem Förderprogramm des Bundes weiter im Fokus.

TARIFRUNDE 2009 ABGESCHLOSSEN

Mitte Januar 2009 haben die Gespräche mit der Tarifgemeinschaft (TG) aus TRANSNET und der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) sowie mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) zum Auftakt der Tarifrunde 2009 begonnen. Ende Januar konnte mit allen drei Gewerkschaften eine Einigung erzielt werden. Die Ergebnisse der Verhandlungen sehen Verbesserungen in der Gestaltung der Arbeits- und Ruhezeiten für Mitarbeiter im Schichtbetrieb vor. So sind unter anderem feste Wochenendruhen, längere Ruhezeiten und eine bessere Planbarkeit der Schichten vereinbart worden. Zudem erhalten unsere Beschäftigten eine lineare Erhöhung der Entgelte um 2,5% ab dem 1. Februar 2009 und um 2,0% ab dem 1. Januar 2010 sowie eine Einmalzahlung in Höhe von 500 € im Dezember 2009. Die Laufzeit des Tarifvertrags beträgt 18 Monate.

BAUMASSNAHMEN IM BESTANDSNETZ WEITER IM FOKUS

Wie in den Vorjahren hat die DB Netz AG im Berichtsjahr bundesweit erneut umfangreiche Baumaßnahmen im Bestandsnetz geplant und realisiert, um die vorhandene Infrastruktur für das prognostizierte Verkehrsvolumen qualitativ und kapazitiv vorzuhalten. Das Bauprogramm für die Gleis- und Weichenerneuerung sowie weitere Maßnahmen wurden im Rahmen des geplanten Volumens abgeschlossen. Zudem lag die präventive Instandhaltung weiterhin im Fokus der Aktivitäten. Die Baumaßnahmen und deren Einflüsse auf den Zugverkehr wurden langfristig und detailliert geplant, um die Auswirkungen auf die Reisenden so gering wie möglich zu halten. Das Konzept der Korridore, in denen Baumaßnahmen gebündelt werden, wurde aufgrund der positiven Erfahrungen aus den Vorjahren im Berichtsjahr mit 60 Korridoren weiterverfolgt. Dabei entwickelte die DB Netz AG für jeden Korridor eigene Baufahrpläne, auf deren Grundlage die Reisenden bereits vor Fahrtantritt umfassend über Fahrplanänderungen informiert wurden. Auch im laufenden Geschäftsjahr setzt die DB Netz AG die Erneuerung ihres Schienennetzes mit unverminderter Intensität fort, wobei Hauptstrecken und Bahnknoten weiter im Fokus stehen. Dabei werden im Jahr 2010 rund 1.300 Weichen und mehr als 3.500 km Schienen erneuert sowie 2,5 Millionen Schwellen und 3,1 Mio. t Schotter verbaut.

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

NEU- UND AUSBAUSTRECKE NÜRNBERG – EBENSFELD – ERFURT – LEIPZIG/ HALLE – BERLIN (VDE 8) NIMMT WEITER GESTALT AN

Das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 des Bundes ist Bestandteil des Konzepts der transeuropäischen Netze und erhält Konjunkturfördermittel. Im Berichtsjahr wurde an etwa 200 km Neubaustrecke vom bayrischen Ebensfeld über den Thüringer Wald bis in den Raum Leipzig/Halle in Sachsen-Anhalt mit Hochdruck gebaut. Dieser Prozess wird auch in den kommenden Jahren fortgeführt. Insgesamt entstehen auf der Neu- und Ausbaustrecke 35 Tunnel mit einer Gesamtlänge von 56 km und 25 Talbrücken mit einer Gesamtlänge von 26 km.

Mit der etappenweisen Streckeninbetriebnahme in den Jahren 2015 bis 2017 erfährt das Eisenbahnnetz in Deutschland und Europa eine der prägnantesten Erweiterungen zur Aufnahme gegenwärtiger und künftiger Verkehrsströme. Die Bahnkunden erhalten im Personen- sowie im Güterverkehr eine konkurrenzfähige, umweltgerechte Alternative zu Straße und Flugzeug. Die Fahrzeit zwischen München und Berlin verkürzt sich auf etwa vier Stunden.

FINANZIERUNGSVEREINBARUNG FÜR STRECKENAUSBAU HILDESHEIM – GROSS GLEIDINGEN

Im Januar 2009 wurde die Finanzierungsvereinbarung für den Ausbau der Strecke Hildesheim – Groß Gleidingen unterzeichnet. Bis Ende 2012 soll die 34 km lange Strecke mit rund 140 Mio. € zweigleisig für Geschwindigkeiten von bis zu 160 Stundenkilometern ausgebaut werden. Damit entstehen zusätzliche Kapazitäten im überregionalen Ost-West- sowie im Regionalverkehr. Die Anwohner profitieren von neuen Lärmschutzmaßnahmen.

PLANFESTSTELLUNG FÜR AUSBAU DES SCHWARZKOPFTUNNELS EINGELEITET

Der geplante Ausbau des Schwarzkopftunnels auf der Strecke Aschaffenburg – Würzburg ging im Februar des Berichtsjahres in das Planfeststellungsverfahren. Mit dem Ausbau des Tunnels wird auf der viel befahrenen Strecke insbesondere die Leistungsfähigkeit des Güterverkehrs verbessert. Darüber hinaus wird die zulässige Geschwindigkeit auf 150 Stundenkilometer angehoben. Bahn und Bund investieren in den Tunnelausbau insgesamt rund 322 Mio. €. Die ersten Arbeiten sind für das Jahr 2010 geplant, die Inbetriebnahme ist abschnittsweise von Ende des Jahres 2012 bis Ende des Jahres 2014 vorgesehen.

ERNEUERUNG DER »ALTEN« BUSCHTUNNELRÖHRE

Mitte 2009 fiel der Startschuss für die Erneuerung der alten Röhre des Buschtunnels bei Aachen. Der knapp 700 m lange Tunnel – der älteste Eisenbahntunnel Deutschlands – wird komplett erneuert und die Ausrüstung auf den neuesten technischen Stand gebracht. In Summe investieren Bund und Bahn über 16 Mio. €. Die Arbeiten sollen zum Fahrplanwechsel im Dezember 2010 beendet sein.

SPATENSTICH FÜR SCHIENENANBINDUNG DES JADEWESERPORTS

Die Arbeiten für die Schienenanbindung des JadeWeserPorts begannen im Sommer des Berichtsjahres. Bis Ende 2010 wird zunächst der Abschnitt von Sande bis Ölweiche ausgebaut. Damit stehen zur Inbetriebnahme des Hafens eine leistungsfähige Anbindung sowie ausreichende Kapazitäten auf der Schiene zur Verfügung, um das prognostizierte Containervolumen zu bewältigen. Die dafür benötigten rund 25 Mio. € werden zum Großteil aus dem Konjunkturprogramm des Bundes finanziert.

ERFOLGREICHE ZWISCHENBILANZ FRANKFURT RHEINMAIN^{PLUS}

Im September 2009 wurde eine erfolgreiche Zwischenbilanz für das Programm Frankfurt RheinMain^{plus} gezogen. Danach kamen im Raum Frankfurt in den vergangenen Jahren bereits umfassende Maßnahmen zur Umsetzung. Beispiele hierfür sind die Elektronischen Stellwerke Frankfurt Hauptbahnhof und Bad Vilbel, die Erneuerung des Hallendachs im Frankfurter Hauptbahnhof, der Umbau der Verkehrsanlagen Frankfurt Stadion, eine neue S-Bahn-Werkstatt sowie ein neues Werkstattkonzept zur Reinigung und Wartung von Zügen in Frankfurt-Griesheim. Als weitere Maßnahmen stehen primär die laufenden Umbauarbeiten am Stadion auf der Agenda. Darüber hinaus werden neue Möglichkeiten der Verkehrsführung und zusätzliche Gleise insbesondere im Bahnhof Frankfurt-Galluswarte, zwischen Frankfurt Hauptbahnhof und Höchst sowie zwischen dem Hauptbahnhof und dem Südbahnhof geplant. Damit erhält Frankfurt insgesamt mehr Kapazitäten auf der Schiene und der Verkehr kann flexibler abgewickelt werden. Wichtig für die regionale Entwicklung sind auch S-Bahn-Projekte wie der viergleisige Ausbau nach Bad Vilbel und Friedberg, der Neubau der Station Gateway Gardens am Flughafen Frankfurt oder der Bau der nordmainischen S-Bahn.

BEGINN DES DREIGLEISIGEN AUSBAUS DER BAHNSTRECKE STELLE – LÜNEBURG

Für die bislang zweigleisige Strecke zwischen Stelle und Lüneburg in Niedersachsen wurde im Oktober 2009 der Ausbau gestartet. Bis 2014 entstehen in dem rund 27 km langen Abschnitt ein drittes Gleis sowie zwischen Stelle und Ashausen zusätzlich ein viertes Gleis. Über 280 Mio. € investieren Bund und Bahn in den Streckenausbau, der von der Europäischen Union aus dem Europäischen Fonds für Regionale Strukturentwicklung (EFRE) kofinanziert wird. Der Abschnitt Stelle – Lüneburg ist Teil der Strecke Hamburg – Hannover. Er ist bereits seit Langem hoch belastet. Mit dem Streckenausbau soll die Kapazität deutlich erhöht werden. Gerade im Hafenhinterlandverkehr wird weiter steigendes Güterverkehrsaufkommen erwartet. Zudem plant das Land Niedersachsen, den Takt des Regionalverkehrs zu verdichten.

SOFORTPROGRAMM SEEHAFENHINTERLANDVERKEHR IM ZWEITEN JAHR

Das Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr ist Teil des Masterplans Güterverkehr und Logistik des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, der nach aktuellem Koalitionsvertrag der Bundesregierung zur Förderung des Logistikstandorts Deutschland weiter umgesetzt werden soll. Dabei umfasst das Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr eine Reihe kleininvestiver Maßnahmen, die im unmittelbaren Einzugsbereich der Seehäfen und in deren Hinterland zur Steigerung der Streckenkapazität führen. Hierzu zählen zusätzliche Überholgleise und Weichenverbindungen sowie Blockverdichtungen. Im Berichtsjahr wurde insbesondere der Ausbau der Schieneninfrastruktur im Umfeld des Duisburger Hafens mit Baumaßnahmen in Höhe von rund 30 Mio. € weiter vorangetrieben. Insgesamt umfasst das Sofortprogramm Seehafenhinterlandverkehr ein Investitionsvolumen von über 300 Mio. €.

MODERNISIERUNG DER RANGIERBAHNHÖFE FORTGESETZT

Im Berichtsjahr hat die DB Netz AG erneut umfangreiche Investitionen in die Rangierbahnhöfe getätigt, um die Anlagen noch leistungs- und wettbewerbsfähiger zu machen. So wurde etwa im Frühjahr 2009 in der Zugbildungsanlage Köln-Gremberg mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 46 Mio. € die zweite Baustufe der Modernisierungsarbeiten eingeleitet. Hierbei stehen insbesondere Maßnahmen für den Süd/Nord-Bereich auf der Agenda. Bis Dezember 2010 werden 32 Richtungsgleise mit modernster Rangiertechnik ausgestattet. Nach Abschluss der Maßnahmen können alle Güterwagen in der Zugbildungsanlage vollautomatisch sortiert und zusammengestellt werden, was eine stündliche Leistung von bis zu 350 Güterwagen bedeutet. Auch der Rangierbahnhof in Mannheim wird für die Anforderungen der Zukunft gerüstet. Um einen effizienteren Betriebsablauf zu garantieren, wird das Ost/West-System bis Ende des Jahres 2010 für rund 54 Mio. € umfassend modernisiert. Schließlich wurden im Berichtsjahr in Maschen, dem größten Rangierbahnhof Europas, Ersatzinvestitionen begonnen. Bis zum Abschluss der Maßnahmen im Jahr 2013 wird die DB Netz AG rund 230 Mio. € investieren.

UMSCHLAGTERMINALS DES KOMBINIERTEN VERKEHRS WEITER AM MARKT ETABLIERT

Die von der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße DUSS mbH betriebenen 25 Umschlagterminals der DB Netz AG haben sich auch im wirtschaftlich schwierigen Umfeld des Jahres 2009 mit einem Umschlagvolumen von annähernd 1,9 Millionen Ladeeinheiten am Markt gut behauptet. Das Volumen der Investitionen in die Terminalinfrastruktur betrug im Berichtsjahr rund 35 Mio. €. Die Inbetriebnahme des neuen Netzterminals im Hafen Nürnberg erfolgte im Dezember 2009. Die ebenfalls im Berichtsjahr begonnenen Ausbauarbeiten in den Terminals Kornwestheim, Göttingen und München-Riem werden 2010 abgeschlossen. Im Rahmen des Konjunkturprogramms II werden bis Ende 2011 zusätzlich die Kapazitäten in den Terminals Hamburg-Billwerder, Köln-Eifeltor und Regensburg-Ost für die künftige Marktnachfrage erweitert.

ERNEUT ERFOLGE BEI DER LÄRMMINDERUNG IM NETZ ERREICHT

Ziel der DB AG ist es, mit einem Gesamtkonzept den Schienenverkehrslärm, ausgehend vom Jahr 2000, bis 2020 zu halbieren. Zentrales Element hierbei ist das 1999 von der Bundesregierung ins Leben gerufene Programm »Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen des Bundes«, das im Berichtsjahr weiter erfolgreich umgesetzt wurde. So konnten im Berichtsjahr unter anderem Schallschutzwände mit einer Länge von rund 53 km fertiggestellt werden, wodurch sich deren Gesamtzahl auf etwa 268 km erhöhte. Zudem wurden 40.500 Wohnungen mit Schallschutzfenstern ausgestattet. Im laufenden Jahr 2010 sind weitere über 55 km Schallschutzwände und rund 4.000 Wohnungssanierungen geplant.

Neben der Lärmsanierung ist die Umrüstung vorhandener Güterwagen auf lärm mindernde Brems-techniken ein wesentliches Instrument zur Reduzierung des Schienenlärms. Um hierzu Vorschläge zur Umsetzung und Finanzierung zu erarbeiten, hat die Bundesregierung eine Kommission eingesetzt. Im Jahr 2010 sollen im Rahmen des Pilotprojekts »Leiser Rhein« 5.000 Güterwagen auf lärm mindernde Verbundstoffbremssohlen umgerüstet werden, um Betriebserfahrungen sowie Informationen über die Umrüstung und deren Kosten zu gewinnen. In diesem Kontext wird auch eine nach Lärm differenzierende Bepreisung von Trassen diskutiert. Die DB Netz AG beteiligt sich aktiv an der Kommissionsarbeit zur Entwicklung einer zielorientierten, effizienten Lösung für den gesamten Schienengüterverkehrsmarkt.

Ergänzend stellt die Bundesregierung für die Jahre 2009 bis 2011 im Konjunkturpaket II insgesamt 100 Mio. € für die Erprobung innovativer Technologien zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg bereit. Mit diesen Mitteln konnten im Berichtsjahr erste Maßnahmen geplant, beziehungsweise umgesetzt werden. Dazu zählt der Einbau von Schienenstegbedämpfern beidseits des Mittelrheintals auf einer Länge von 17 km. Ob die prognostizierte Lärminderung von 3 dB(A) in den mit neuer Technologie ausgestatteten fünf Ortslagen nachhaltig erreicht werden kann, wird in den kommenden zwei Jahren messtechnisch untersucht. Weitere Innovationen wie der Bau von Gabionenwänden, die Entdröhnung von Stahlbrücken oder der Einbau besohlter Schwellen und die Erprobung eines neuen Schienenschleifverfahrens kommen in den nächsten beiden Jahren in über 40 Maßnahmen zur Erprobung.

KUNDENZUFRIEDENHEIT WEITER GESTIEGEN

Im Berichtsjahr konnte die DB Netz AG die Zufriedenheit ihrer Kunden weiter steigern. Beleg dafür ist der Kundenzufriedenheitsindex, der im Berichtsjahr auf die Schulnote 2,1 stieg. Ausgehend von einer 2,5 im Jahr 2007 setzte sich der positive Trend damit trotz des schwierigen Umfelds fort. Neben Zuverlässigkeit und Freundlichkeit ist das Ergebnis vor allem auf ein erweitertes Servicespektrum zurückzuführen. So erhalten die Kunden seit dem Berichtsjahr im Störfall schnell und umfassend Informationen per Mail oder Fax aus der Betriebszentrale. Ergänzend zu den Services stehen in den kommenden Jahren die Entwicklung neuer Produkte und ein professionelles Stakeholdermanagement auf der Agenda.

REGULATORISCHE MITTEILUNGSPFLICHTEN VOLLUMFÄNGLICH ERFÜLLT

Die DB Netz AG gewährt EVU und anderen Zugangsberechtigten seit Jahren einen diskriminierungsfreien Zugang zu ihrer Infrastruktur. Beleg hierfür ist nicht zuletzt, dass das Unternehmen im europäischen Vergleich im IBM-Liberalisierungsindex 2007 den zweiten Rang belegte.

Die ihr nach dem Eisenbahnrecht obliegenden weitreichenden Mitteilungspflichten gegenüber der Bundesnetzagentur (BNetzA) hat die DB Netz AG im Berichtsjahr wieder vollumfänglich erfüllt. So hat das Unternehmen die Regulierungsbehörde jeweils fristgemäß über die beabsichtigte Ablehnung von Trassenanmeldungen für den Netzfahrplan 2010 sowie beabsichtigte Änderungen ihrer Nutzungsbedingungen für den Netzfahrplan 2011 unterrichtet.

AUTOMATISCHE TRASSENPREISMINDERUNG BEI INFRASTRUKTURMÄNGELN

Zum Fahrplanwechsel am 13. Dezember 2009 setzte die DB Netz AG einen Bescheid der Bundesnetzagentur vom 6. April 2009 um, der das Unternehmen verpflichtet, für die 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.

OPTIMIERUNG DES GÜTERVERKEHRS AUF DEM INTERNATIONALEN KORRIDOR ROTTERDAM – GENUA

Mit dem Ziel, den Schienengüterverkehr auf dem internationalen Korridor Rotterdam – Mannheim – Basel – Genua interoperabel auszubauen, wurde im Vorjahr von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen DB Netz AG, ProRail (Niederlande), BLS Netz AG und SBB AG (Schweiz) sowie RFI S.p.A (Italien) die Korridorgesellschaft »European Economic Interest Group Corridor Rotterdam – Genua EWIV« (EEIG) gegründet. Im Mai 2009 bestätigten die Verkehrsminister der beteiligten Staaten in einer gemeinsamen Erklärung nochmals, die Realisierung des Korridors und Finanzierung der Maßnahmen vollumfänglich zu unterstützen. Dazu gehört die Implementierung der modernen europäischen Zugsteuerungstechnik European Railway Traffic Management System (ERTMS) ebenso wie die Realisierung bedeutender Infrastrukturmaßnahmen zur Beseitigung künftiger Engpässe. Die EEIG beteiligt sich mit sechs Arbeitsgruppen an der Bearbeitung von Grundsatzthemen der Interoperabilität und verfolgt kontinuierlich die Entwicklung des Korridors hinsichtlich Leistungsfähigkeit und Qualität. Damit wird der Korridor Rotterdam – Genua sowohl den Anforderungen des Marktes als auch dem strategischen Interesse der Europäischen Kommission an einem nachhaltigen Wachstum auf transeuropäischen Netzen gerecht.

INTENSIVERE NUTZUNG DES BESTEHENDEN NETZES DURCH »FREEFLOAT«

Mit dem Ziel, eine intensivere Nutzung des bestehenden Netzes zu erreichen, hat die DB Netz AG im Rahmen des Innovationsprogramms »FreeFloat« im Berichtsjahr unter anderem intensiv an der Erhöhung der Zuglängen im Güterverkehr gearbeitet. So wurde für die Relation Padborg (Dänemark) – Maschen die technische, betriebliche und wirtschaftliche Machbarkeit eines Regelbetriebs für Züge mit einer Länge von 835 m nachgewiesen. Auf dieser Relation verkehren heute nur rund 650 m lange Züge. Derzeit läuft das Umsetzungsprojekt, mit dem die Voraussetzungen für die Einführung der längeren Güterzüge auf der Relation geschaffen werden sollen. Mit dem geplanten Regelbetrieb wird erstmals die heute in Deutschland geltende Beschränkung der Zuglänge auf 740 m überschritten. Die Schienennetz-Benutzungsbedingungen 2011 wurden bereits entsprechend gefasst.

ENTWICKLUNG BEDARFSORIENTIERTER TECHNISCHER LÖSUNGEN FORCIERT

Die Technologieentwicklung ist für den nachhaltigen Erfolg der DB Netz AG unabdingbar. Um konkurrenzfähig zu bleiben, wurden im Berichtsjahr 17 Technologiemaßnahmen gestartet, 27 abgeschlossen und über 50 Maßnahmen weiterentwickelt. Schwerpunkte bildeten die Bereiche der Leit- und Sicherungstechnik, Informations- und Telekommunikationstechnologie.

Mit der Neuausrichtung Produktionssteuerung (NeuPro) wird die Senkung der Lebenszykluskosten in der Leit- und Sicherungstechnik um 50 Prozent angestrebt. Erfolge im Berichtsjahr sind die Beschreibung standardisierter Schnittstellen mit formalen Methoden sowie die deutliche Intensivierung der Zusammenarbeit zwischen Industrie und DB AG.

Im Projekt Weichenstellung IT Netz (WIN) steht die Teilerneuerung der Fahrplan-IT-Landschaft im Fokus, um so künftigen Kundenanforderungen bezüglich Flexibilität und Qualität im Fahrplanerstellungsprozess noch besser gerecht zu werden. Mit Beginn der Einführung von IT-gestützten Rahmenvertragsfunktionalitäten konnte im Berichtsjahr ein wichtiger Bestandteil implementiert werden.

RISIKOBERICHT

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

CHANCEN AUS EIGENEN MASSNAHMEN ODER VERBESSERTEN MARKT- UND UMFELDBEDINGUNGEN

Die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise hat sich auch spürbar auf den DB-Konzern ausgewirkt. Der DB-Konzern hat daher mit der Einführung des DB-konzernweiten Programms reACT auf die Folgen der aktuellen Krise reagiert. Mit den 13 Projekten des Programms reACT sollen die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise auf den DB-Konzern abgemildert und zugleich die eigene Wettbewerbsfähigkeit durch gezielte Maßnahmen langfristig gestärkt werden. Kurzfristig stehen dabei Maßnahmen für mehr Produktivität und Kostensenkungen im Vordergrund. Wir sehen hierin Chancen für Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen.

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Aktivitäten liegt im Bereich der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität für unsere Kunden. Wir sehen hierin Chancen für Verbesserungen des Kundenzuspruchs.

Unsere strategische Ausrichtung mit unseren führenden Marktpositionen und die eingeleiteten Maßnahmen zur Abmilderung der Folgen der aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrise eröffnen uns zudem Chancen, mittelfristig von einer konjunkturellen Belebung zu profitieren.

Bezüglich der allgemeinen Umfeldbedingungen ist eine bessere Entwicklung des relevanten gesamtwirtschaftlichen Umfelds als bisher erwartet denkbar, aber im Geschäftsjahr 2010 nur in geringem Umfang zu erwarten.

WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

Zu den Risiken für die DB Netz AG zählen:

- *Marktrisiken:* Diese ergeben sich im Wesentlichen indirekt, das heißt über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.
- *Preisrisiken:* Durch die Weitergabe von Rohstoffpreis-, Energie- und Lohnsteigerungen durch unsere Lieferanten sowie durch eine hohe Binnennachfrage infolge der guten Konjunktorentwicklung besteht das Risiko des Preisanstiegs für wesentliche von der DB Netz AG nachgefragte Lieferungen und Leistungen. So ist zum Beispiel der Schienenpreis von der Stahlpreisentwicklung abhängig. Wir reagieren hierauf mit weiterentwickelten Beschaffungskonzepten.
- *Betriebsrisiken:* Als Infrastrukturbetreiber verfügen wir über ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir mit systematischer Wartung, dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Sicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Für wesentliche Einzelrisiken haben wir bilanzielle Vorsorge getroffen.
- *Projektrisiken:* Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina und eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten führen zu Projektrisiken, die entweder durch eigene Projekte direkt oder durch die vernetzten Produktionsstrukturen mittelbar Auswirkungen auf uns haben. Unser Hauptaugenmerk legen wir weiterhin auf unsere Großprojekte, für die wir im Berichtsjahr weitere Analysen zur Konkretisierung möglicher Risiken durchgeführt haben. Als Konsequenzen identifizierter Risiken leiten wir operative Gegenmaßnahmen ein. Auch Kostenerhöhungen und erwartete Mehraufwendungen beziehen wir in unsere Planungsrechnungen mit ein.
- *Beschaffungsrisiken:* Durch die DB-konzernweite Bündelung des Einkaufs versucht der DB-Konzern übergreifend Beschaffungsrisiken so gut wie möglich zu mildern. Je nach Marktconstellation ist es dabei nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen weiterzugeben. Der DB-Konzern begegnet diesem Risiko übergreifend durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente.

- *Finanzwirtschaftliche Risiken:* Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB-Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzern-Treasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.
- *Regulatorische Risiken:* Im Schienenverkehr erbringen wir Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Der Zugang zum deutschen Schienennetz ist seit dem Jahr 1994 diskriminierungsfrei möglich.

Gegenstand der Regulierung sind unter anderem auch die einzelnen Komponenten der von der DB Netz AG verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung.

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

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

UMFASSENDES RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

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

Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht.

BEWERTUNG DER DERZEITIGEN RISIKOPOSITION

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

NACHTRAGSBERICHT

OLIVER KRAFT NEUER VORSTANDSVORSITZENDER DER DB NETZ AG

Der Aufsichtsrat der DB Netz AG hat in einer außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 16. Februar 2010 Herrn Oliver Kraft mit sofortiger Wirkung als neuen Vorsitzenden des Vorstands der DB Netz AG berufen. Gleichzeitig wurde Herr Ralph-Peter Hänisch zum 1. März 2010 als Vorstandsmitglied für das Ressort Produktion bestellt.

AUSBLICK

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 Expansion auf niedrigem Niveau. Daher erwarten wir für das Geschäftsjahr 2010 insgesamt wieder leicht positive Impulse aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland und im Euro-Raum.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die nachfolgenden Einschätzungen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2010 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Die Erfahrungen aus früheren wirtschaftlichen Schwächephasen zeigen, dass Rezessionen, die mit Banken- und Immobilienkrisen einhergehen, zumeist nur langsam überwunden wurden. Insgesamt dürfte die konjunkturelle Dynamik daher eher mäßig ausfallen. Unwägbarkeiten bestehen bezüglich der Stabilität und Intensität des erwarteten wirtschaftlichen Aufschwungs, sodass auch ein deutlich langsames Wachstum beziehungsweise ein Rückfall in die Rezession möglich sein könnte.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2010 vorliegenden Prognosen einen leichten Anstieg des BIP erwarten. 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 weiter verringern. Dies wird die Kreditvergabe der Banken an die Unternehmen beeinträchtigen. Von einer ausgesprochenen Kreditklemme wird gegenwärtig nicht ausgegangen; sie ist aber nicht auszuschließen. 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. Zudem kehren sich die günstigen Einflüsse der Energiepreisentwicklung auf Konsum und Unternehmensgewinne in den Industrieländern infolge steigender Rohölpreise im Jahr 2010 voraussichtlich um.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

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

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt ist für 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.

ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Im Geschäftsjahr 2010 sind aus den Rahmenbedingungen keine wesentlichen Impulse zu erwarten. Wir werden uns auch zukünftig bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB NETZ AG

Wir werden im Geschäftsjahr 2010 unseren eingeschlagenen Weg konsequent fortsetzen. Der unternehmerische Fokus liegt auf der Verbesserung der Leistungsqualität. Wir gehen davon aus, dass wir uns mit den bereits abgeschlossenen oder in Umsetzung befindlichen Maßnahmenpaketen und Programmen im laufenden Jahr erfolgreich weiterentwickeln können. Vor dem Hintergrund der Finanzierung unseres Investitionsprogramms ist die mittelfristige Verbesserung unseres Ergebnisses unser vorrangiges wirtschaftliches Ziel. Hierfür setzen wir auch im laufenden Jahr in hohem Maße auf die Wirkung interner Maßnahmen.

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

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

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

Bei den Umsatzerlösen wird aus gegenwärtiger Sicht und unter Berücksichtigung der aktuellen Konjunkturindikatoren für das Geschäftsjahr 2010 ein Anstieg aufgrund höherer Trassenpreise erwartet. Aufgrund der Fortsetzung der eingeleiteten Maßnahmen zur Steigerung der Effizienz gehen wir von einer weiteren Ergebnisverbesserung im Geschäftsjahr 2010 aus.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.



JAHRESABSCHLUSS

033	.....	BILANZ
034	.....	GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
035	.....	KAPITALFLUSSRECHNUNG
036	.....	ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS
038	.....	ANHANG
055	.....	BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS
056	.....	WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

BILANZ

AKTIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
A. ANLAGEVERMÖGEN	(2)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		265	291
Sachanlagen		20.790	21.106
Finanzanlagen		15	15
		21.070	21.412
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	115	113
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	626	591
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		45	33
		786	737
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	12	12
		21.868	22.161

PASSIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklage	(7)	5.858	5.830
		6.625	6.597
B. RÜCKSTELLUNGEN	(8)	1.484	2.053
C. VERBINDLICHKEITEN	(9)	12.942	12.606
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(10)	817	905
		21.868	22.161

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
Umsatzerlöse	(12)	4.124	4.113
Bestandsveränderungen	(3)	6	2
Andere aktivierte Eigenleistungen		433	398
Gesamtleistung		4.563	4.513
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	1.581	1.240
Materialaufwand	(14)	-1.610	-1.645
Personalaufwand	(15)	-1.701	-1.655
Abschreibungen	(16)	-994	-947
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	-791	-828
		1.048	678
Beteiligungsergebnis	(18)	16	29
Zinsergebnis	(19)	-296	-369
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		768	338
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(28)	-768	-338
Jahresergebnis		0	0

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit vor Steuern und vor Gewinnabführung		768	338
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		994	947
Veränderung der Pensionsrückstellungen		5	7
Cashflow		1.767	1.292
Veränderung der übrigen Rückstellungen		-574	-165
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge		-27	-2
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		-81	-126
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-37	367
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-387	-68
Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit		661	1.298
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		203	291
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		-4.548	-4.550
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		4.107	3.624
Einzahlungen aus der Aufnahme Zinsloser Darlehen des Bundes		10	79
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		-256	-255
Auszahlungen für die Tilgung zinspflichtiger Darlehen des Bundes		-165	0
Auszahlungen für den Zugang von konzerninternen Anlagen		-25	-42
Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit		-674	-853
Auszahlungen durch Gewinnübernahme durch Gesellschafter/ Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter		-338	-146
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		476	-429
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		-106	152
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-)Krediten		-7	-16
Mittelabfluss/-zufluss aus Finanzierungstätigkeit		25	-439
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		12	6
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		33	27
Finanzmittelbestand am Jahresende	(21)	45	33

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände.

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

IN MIO. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten					
	Vortrag zum 01.01.2009	Übertragung von/an Kon- zerngesell- schaften ¹⁾	Zugänge ²⁾	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2009
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE						
Konzessionen, Rechte und ähnliche immaterielle Vermögensgegenstände	491	0	1	-5	0	487
SACHANLAGEN						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken						
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3.514	0	45	-18	-50	3.491
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	505	0	5	5	-10	505
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	11.358	0	17	146	-10	11.511
	15.377	0	67	133	-70	15.507
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	14.329	-1	288	328	-127	14.817
3. Fahrzeuge für den Personen- und Güterverkehr	0	0	-	-	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	239	-18	6	10	-4	233
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	896	-9	13	19	-41	878
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	2.526	0	127	-485	243	2.411
	33.367	-28	501	5	1	33.846
FINANZANLAGEN						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	29	-	-	-	-	29
2. Beteiligungen	0	-	-	-	-	0
	29	0	0	0	0	29
Anlagevermögen insgesamt	33.887	-28	502	0	1	34.362

¹⁾ Die konzerninternen Übertragungen betreffen im Wesentlichen Übertragungen zwischen der DB Netz AG und der DB Bahnbau GmbH (-14 Mio. €), Übertragungen zwischen der DB Netz AG und der DB Energie GmbH (-2 Mio. €), Übertragungen zwischen DB Netz AG und der Deutschen Gleis- und Tiefbau GmbH (3 Mio. €) sowie Übertragungen zwischen der DB Netz AG und der DB Regio AG (1 Mio. €).

Vortrag zum 01.01.2009	Übertragung von/an Kon- zerngesell- schaften ¹⁾	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Außerplan- mäßige Abschrei- bungen/Ver- rechnungen	Um- buchungen	Abgänge ³⁾	Abschreibungen		Buchwert	
						Stand am 31.12.2009	Stand am 31.12.2009	Stand am 31.12.2008	
-200	0	-22	-	0	0	-222	265	291	
-290	-	0	-58	0	7	-341	3.150	3.224	
-228	0	-16	0	2	6	-236	269	277	
-3.287	-	-165	-1	-2	7	-3.448	8.063	8.071	
-3.805	0	-181	-59	0	20	-4.025	11.482	11.572	
-7.782	-	-656	-1	0	100	-8.339	6.478	6.547	
0	0	0	-	-	-	0	0		
-155	12	-13	-3	0	3	-156	77	84	
-519	4	-59	0	0	38	-536	342	377	
0	-	-	-	-	-	0	2.411	2.526	
-12.261	16	-909	-63	0	161	-13.056	20.790	21.106	
-14	-	-	-	-	-	-14	15	15	
0	-	-	-	-	-	0	0	0	
-14	0	0	0	0	0	-14	15	15	
-12.475	16	-931	-63	0	161	-13.292	21.070	21.412	

²⁾ In den Zugängen sind mit 28 Mio. € Zugänge aus der Korrektur der Immobilienneuordnung enthalten.

³⁾ In den Abgängen bei den Grundstücken und grundstücksgleichen Rechten ist mit 5 Mio. € die Inanspruchnahme der Rückstellung für Immobilienrisiken enthalten, die seit dem Vorjahr aktivisch mit dem Sachanlagevermögen verrechnet ist.

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2009

VORBEMERKUNGEN

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

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

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Abschreibungen werden grundsätzlich entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt und erfolgen »pro rata temporis«.

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

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

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

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

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen erfolgt die Bewertung zu Standard- oder zu gleitenden Durchschnittspreisen.

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

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

Bankguthaben sind zu Anschaffungskosten bewertet, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

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

Analog zu den Pensionsrückstellungen werden weitere personalbezogene Rückstellungen nach versicherungsmathematischen Grundsätzen gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck gebildet. Die zu verwendenden Rechnungszinssätze betragen 6% p. a. für Vorruhestands- und Sterbegeldrückstellungen und 5,5% p. a. für Altersteilzeit- und Jubiläumsrückstellungen. Die Bewertung der Rückstellungen für Haftpflichtrenten basiert auf einem Zinssatz von 5% p. a. (im Vorjahr: 5,75% p. a.).

Alle anderen Rückstellungen sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung; darüber hinaus sind für konkrete Risiken Rückstellungen gemäß § 249 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 HGB bilanziert. Die sonstigen Rückstellungen werden grundsätzlich auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50 % erfasst.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

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

Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG).

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

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

(2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagengitter auf den Seiten 36 – 37 zu entnehmen.

Erhaltene Baukostenzuschüsse in Höhe von 2.938 Mio. € (im Vorjahr: 3.477 Mio. €) sind im Berichtsjahr von den Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 63 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände in Höhe von 2,8 Mio. € (im Vorjahr: 3,5 Mio. €) enthalten.

(3) Vorräte

IN MIO. €	2009	2008
Hilfs- und Betriebsstoffe	98	102
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	17	11
Insgesamt	115	113

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 127 Mio. € (im Vorjahr: 111 Mio. €) gebildet.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

IN MIO. €	2009	davon Rest- laufzeit mehr als 1 Jahr	2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	210	(13)	238
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	379	(8)	309
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	(0)	1
Sonstige Vermögensgegenstände	36	(0)	43
Insgesamt	626	(21)	591

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 61 Mio. € (im Vorjahr: 66 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen und gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren aus Lieferungen und Leistungen.

(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen für Gebäudemieten 12 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €) ausgewiesen.

(6) Gezeichnetes Kapital

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

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2009 5.858 Mio. € (im Vorjahr: 5.830 Mio. €) aus.

Die Kapitalrücklage basiert auf dem Betrag, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat. Im Geschäftsjahr 2009 wurden durch vertraglich vorgesehene Korrekturen der Neuordnung von Immobilien aufgrund neuerer Erkenntnisse weitere 28 Mio. € zugeführt. Der größte Teil entfällt auf Rückabwicklungen aus dem Aurelis-Paket.

(8) Rückstellungen

IN MIO. €	2009	2008
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	184	179
Steuerrückstellungen	14	8
Sonstige Rückstellungen	1.286	1.866
Insgesamt	1.484	2.053

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr per Saldo 12 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 15 Mio. €). In den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen sind 9 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) aus Entgeltumwandlung (Deferred Compensation) enthalten.

Weitere 1 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) wurden im Rahmen von Personalübergängen auf andere Konzerngesellschaften übertragen.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

IN MIO. €	2009	2008
Rückzahlungsverpflichtungen	353	262
Risikovorsorge für Projekte	239	239
Verpflichtungen im Personalbereich	230	251
Unterlassene Instandhaltung	65	64
Risiken Oberflächenrisse Schienenkopf	40	0
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	40	41
Restrukturierungsmaßnahmen	30	38
Rücktrittsrisiko	0	421
Zinsverpflichtung	0	200
Übrige Risiken	289	350
Insgesamt	1.286	1.866

Die Risikovorsorge für Projekte betrifft Projektrisiken und möglicherweise verlorene Planungskosten.

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

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Arbeitsmehrleistungen, Altersteilzeit und Jubiläumszuwendungen, Tantiemen sowie Vorruhestandsverpflichtungen.

Die Rückstellung für Risiken »Oberflächenrisse Schienenkopf« von 40 Mio. € wurde für die erforderliche Ausbesserung von Schienenköpfen gebildet.

Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen sowie besitzstandswahrende Zulagen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Geschäftsjahr wurde diese mit 17 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €) in Anspruch genommen.

Der Rückgang der Risiken aus Rücktrittsrechten und Zinsverpflichtungen ist mit 619 Mio. € auf die endgültige Entscheidung zur Durchführung des Projekts »Stuttgart 21« zurückzuführen.

(9) Verbindlichkeiten

IN MIO. €	2009	davon mit Restlaufzeit			2008
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Zinslose Darlehen des Bundes	4.227	490	1.370	2.367	4.639
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.033	233	0	800	1.040
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	0	0	5
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	375	372	2	1	446
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	6.976	1.814	3.691	1.471	6.180
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	0	0	4
Sonstige Verbindlichkeiten	329	215	0	114	292
davon aus Steuern	(13)	(13)	(0)	(0)	(10)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Insgesamt	12.941	3.125	5.063	4.753	12.606
davon zinspflichtig	(6.720)				(6.350)

Die unter anderem für den Verkauf von Liegenschaften erhaltenen Anzahlungen in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) werden ab dem Berichtsjahr nicht mehr gesondert unter den erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen, sondern unter den sonstigen Verbindlichkeiten passiviert.

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber der DB AG in Höhe von 5.412 Mio. € (im Vorjahr: 4.936 Mio. €) enthalten. Davon haben 5.161 Mio. € (im Vorjahr: 3.567 Mio. €) eine Restlaufzeit von über einem Jahr.

Weitere kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG bestehen in Höhe von 1.369 Mio. € (im Vorjahr: 1.027 Mio. €). Hierin sind eine Verbindlichkeit aus dem Cashpooling von 508 Mio. € (im Vorjahr: 614 Mio. €) und die Gewinnabführungsverpflichtung von 768 Mio. € (im Vorjahr: 338 Mio. €) enthalten.

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

(10) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 681 Mio. € (im Vorjahr: 762 Mio. €) bezieht sich im Wesentlichen auf die im Jahr 1999 beziehungsweise 2004 erworbenen Rückzahlungsforderungen des Bundes aus Zinslosen Darlehen. Der Posten wird in Anlehnung an die Nutzungsdauer der geförderten Anlagen aufgelöst.

Darüber hinaus werden einmalig gezahlte Tilgungsbeihilfen in Höhe von 106,8 Mio. € (im Vorjahr: 111,8 Mio. €) und Aufwandszuschüsse der Bundesländer ausgewiesen, die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden.

(11) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

IN MIO. €	2009	2008
Bestellobligo für Investitionen	4.877	4.730
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(1.587)	(1.987)
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	411	435
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(386)	(423)
Insgesamt	5.288	5.165

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

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

IN MIO. €	2009	2008
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	82	78
fällig 1 bis 5 Jahre	176	187
fällig über 5 Jahre	153	170
Insgesamt	411	435

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG*(12) Umsatzerlöse*

IN MIO. €	2009	2008
Erlöse aus Trassenentgelten	3.887	3.883
Erlöse aus örtlicher Infrastruktur	235	229
Sonstige Umsatzerlöse	1	1
Insgesamt	4.123	4.113

Die Erlöse wurden weit überwiegend im Inland erzielt.

(13) Sonstige betriebliche Erträge

IN MIO. €	2009	2008
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	686	114
Leistungen für Dritte	170	164
Mieten und Pachten	129	130
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	91	150
Ausgleichszahlungen nach EWG-VO Nr. 1192/69	76	74
Erstattung von Aufwendungen an Anlagen Dritter	75	91
Erträge im Zusammenhang mit dem Anlagevermögen (im Wesentlichen Erträge aus Zuwendungen der öffentlichen Hand)	72	165
Materialverkäufe	68	123
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	9	7
Übrige sonstige betriebliche Erträge	205	222
Insgesamt	1.581	1.240
davon periodenfremd	(786)	(271)

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen resultieren im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Projekt »Stuttgart 21«.

(14) Materialaufwand

IN MIO. €	2009	2008
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe	152	131
Aufwendungen für bezogene Leistungen	222	332
Aufwendungen für Instandhaltungen	1.236	1.182
Insgesamt	1.610	1.645

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

Die Aufwendungen für TK-Anlagen in Höhe von 52 Mio. € (im Vorjahr: 55 Mio. €) werden ab dem Berichtsjahr innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen und nicht mehr im Materialaufwand erfasst.

(15) Personalaufwand

IN MIO. €	2009	2008
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	990	958
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	395	384
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	33	25
Gesamt	1.418	1.367
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG		
für Arbeitnehmer	198	203
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	85	85
Gesamt	283	288
davon für Altersversorgung	(20)	(19)
Insgesamt	1.701	1.655

In den Löhnen und Gehältern werden in Höhe von 2,4 Mio. € (im Vorjahr: 2,1 Mio. €) für Mitarbeiter übernommene Lohn- und Kirchensteuer ausgewiesen. Die im Geschäftsjahr 2009 gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen von 17 Mio. € (im Vorjahr: 15. Mio. €) sind gegen die Rückstellungen verrechnet worden.

(16) Abschreibungen

IN MIO. €	2009	2008
Planmäßige Abschreibungen	931	944
Außerplanmäßige Abschreibungen	63	3
Insgesamt	994	947

(17) Sonstige betriebliche Aufwendungen

IN MIO. €	2009	2008
Beratung, Servicefunktionen, Dienstleistungen	293	243
Mieten und Pachten	122	128
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten		
inklusive Programmierung und Systemanalyse	72	74
Zuschüsse zu Anlagen Dritter	70	82
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen		
und aus der Ausbuchung von Forderungen	12	8
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	11	24
Konzern-/Managementumlagen	6	8
Aufwendungen aus der Zuführung zu Rückstellungen für Projektrisiken	0	6
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	205	255
Insgesamt	791	828
davon periodenfremd	(11)	(24)

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern in Höhe von 12,6 Mio. € (im Vorjahr: 4,7 Mio. €) enthalten.

Die Aufwendungen für TK-Anlagen in Höhe von 52 Mio. € (im Vorjahr: 55 Mio. €) werden ab dem Berichtsjahr innerhalb der sonstigen betrieblichen Aufwendungen unter den Aufwendungen für Beratung, Servicefunktionen, Dienstleistungen und nicht mehr im Materialaufwand erfasst.

(18) Beteiligungsergebnis

IN MIO. €	2009	2008
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	16	29
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0	0
Insgesamt	16	29

(19) Zinsergebnis

IN MIO. €	2009	2008
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3	11
davon aus verbundenen Unternehmen	(2)	(7)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-299	-380
davon an verbundene Unternehmen	(-258)	(-272)
Insgesamt	-296	-369

ERLÄUTERUNG ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

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

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

(20) Finanzmittelbestand

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

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß nicht einbezogen die Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG aus dem Cashpooling in Höhe von 508 Mio. € (im Vorjahr: 614 Mio. €) und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 1.033 Mio. € (im Vorjahr: 1.040 Mio. €)

SONSTIGE ANGABEN

(21) Mitteilung nach § 20 AktG

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

(22) Konzernzugehörigkeit

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

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

Der Konzernabschluss der DB AG wird beim elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter www.ebundesanzeiger.de erhältlich.

(23) Anteilsbesitz

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

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

(24) Beschäftigte

IN VZP	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
	2009	2008	2009	2008
Arbeitnehmer	23.562	23.769	23.736	24.165
Zugewiesene Beamte	10.801	11.131	10.996	11.404
Zwischensumme	34.363	34.900	34.732	35.569
Auszubildende	1.283	1.173	1.058	1.042
Insgesamt	35.646	36.073	35.790	36.611

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

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

*(25) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats
Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2009 an:*



Dr. Volker Kefer

Vorsitzender des Vorstands,
Erlangen

– bis 9. September 2009 –

- a) Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH (Vorsitz)¹⁾
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Beirat)



Dagmar Haase

Ressort Vertrieb,
Bad Homburg

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



Berthold Huber

Ressort Personal,
Weilheim

- a) DB Fahrwegdienste GmbH (Vorsitz)



Oliver Kraft

Ressort Produktion,
Bad Homburg

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



Harald Stumpf

Ressort Finanzen und Controlling,
Ober-Mörlen

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

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:



Dr. Rüdiger Grube

Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 27. Mai 2009),
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Gechingen
– seit 18. Mai 2009 –

- 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
- b) Deutsche Bank AG (Beirat Geschäftsregion Stuttgart)



Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Berlin
– bis 30. April 2009 –

- 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
Dresdner Bank AG
SAP AG
- b) Allianz Deutschland AG (Beirat)



Alois Weis*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
Gewerkschaftssekretär der TRANSNET Gewerkschaft,
Hörsbach
– bis 3. Juli 2009 –



André Wichmann*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
(seit 25. November 2009),
Fachbereichsleiter Infrastruktur TRANSNET Gewerkschaft,
Falkensee
– seit 14. August 2009 –

- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Beirat)



Heinrich Biesel*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Hannover



Christian Bormann*

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

- 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



Siegfried Danninger*

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

- bis 30. April 2009 –
- a) Sparda International GmbH (Vorsitz)
Sparda-Bank München eG (Vorsitz)
Sparda-ImmoFin-GmbH (Vorsitz)



Claudia de Andrés-Gayón

Leiterin Personalsteuerung, Konzernarbeitsmarkt
der Deutschen Bahn AG,
Berlin

– seit 13. Oktober 2009 –



Dr. Alexander Groß

Abteilungsleiter Wirtschaftspolitik im Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie,
Teltow

a) Hypo Real Estate Holding AG



Dr. Alexander Hedderich

Vorsitzender des Vorstands der
DB Schenker Rail Deutschland AG,
Berlin

– bis 31. August 2009 –



Martin Herion*

Gewerkschaftssekretär der TRANSNET Gewerkschaft,
Ulm

a) Sparda-Bank Baden-Württemberg eG



Hans-Georg Klecker*

Gewerkschaftssekretär TRANSNET Gewerkschaft
Bad Essen

– seit 23. Februar 2009 –

a) DB ProjektBau GmbH
C.I.C.S. AG
Comfort Finance AG
SMS Projekt-Consult GmbH
Sparda-Bank Münster eG (Vorsitz)



Thomas Kohl

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



Dr. Ralph Körfggen

Leiter Konzernentwicklung der Deutschen Bahn AG,
Bad Soden

– seit 13. Oktober 2009 –



Ilona Lange*

Angestellte der DB Netz AG,
Bad Homburg



Ingulf Leuschel

Konzernbevollmächtigter für das Land Berlin der
Deutschen Bahn AG,
Ahrensburg



Dr. Richard Lutz

Leiter Konzerncontrolling der DB Mobility Logistics AG,
Hoppegarten



Rolf Lutzke*

Bereichsleiter Politik und Internationales der
TRANSNET Gewerkschaft,
Berlin

– bis 31. Januar 2009 –

**Peter Mießen**

Abteilungsleiter II im Bundesministerium der Finanzen,
Glienicke

a) Euler Hermes Kreditversicherungs-AG

**Marianne Motherby**

Leiterin Recht der Deutschen Bahn AG,
Berlin

**Jürgen Niemann**

Mitglied der Geschäftsführung der
DB Dienstleistungen GmbH,
Berlin

– bis 30. September 2009 –

**Petra Orschekowski***

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

**Franz Rackl***

Vorsitzender des Betriebsrats der DB Netz AG,
Allersberg

– seit 4. Juni 2009 –

a) Sparda-Bank Nürnberg eG

**Elmar Remmert***

Mitglied des Betriebsrats der DB Netz AG,
Hagen

– seit 12. Januar 2009 –

**Dr. André Zeug**

Vorsitzender des Vorstands der DB Station&Service AG,
Berlin

b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

**Rainer Zimmermann***

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



* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ Konzerninternes Mandat

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich
zu bildenden Aufsichtsräten

b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in-
und ausländischen Kontrollgremien von
Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 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.

IN T €	2009	2008
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	48	59

Die Bezüge von drei Vorstandsmitgliedern (bis 9. September 2009: vier Vorstandsmitglieder) werden im Rahmen von Managementverträgen durch die DB AG in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Somit entfallen die Angaben nach § 285 Nr. 9 HGB.

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

(26) Honorare des Abschlussprüfers

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

(27) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind im Lagebericht genannt.

(28) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Frankfurt am Main, den 26. Februar 2010

DB Netz AG
Der Vorstand

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

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

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 26. Februar 2010

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler
Wirtschaftsprüfer

ppa. Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Name und Sitz	Anteil am Kapital, durch- gerechnet in %	Umsatz 2009 in Mio. €	Mitarbeiter
DB Bahnbau GmbH, Berlin	100,0	158	907
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	100,0	55	523
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH, Bodenheim am Rhein	87,5	36	466
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin	100,0	148	1.176
Ibb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH, Berlin	100,0	46	226
Deutsche Bahn Gleisbau GmbH, Berlin	100,0	76	428

Bericht des Aufsichtsrats



DR. RÜDIGER GRUBE

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei Sitzungen zusammen. Eine für den 10. September 2009 zusätzlich anberaumte außerordentliche Sitzung wurde kurzfristig abgesagt. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Netz AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

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

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

ARBEITSSCHWERPUNKTE

Der Aufsichtsrat hat in seiner Sitzung am 27. Mai 2009 den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2008 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 25. November 2009 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2010 befasst und den aktuellen Stand der Budgetplanung 2010, der Mittelfristplanung 2011 bis 2014 sowie der langfristigen strategischen Ziele der DB Netz AG zur Kenntnis genommen.

Darüber hinaus beschäftigte sich der Aufsichtsrat im Jahr 2009 intensiv mit dem Maßnahmenplan zur Umsetzung der mittelfristigen Strategie der DB Netz AG, den durch die Konjunkturpakete I und II des Bundes geförderten Maßnahmen sowie den Bescheiden der Bundesnetzagentur zu regulierungsrelevanten Themen. Ferner befasste sich der Aufsichtsrat mit der Qualität des Netzes und der Pünktlichkeitsentwicklung im Personen- und Güterverkehr und den Bedarfsplaninvestitionen.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG zum 31. Dezember 2009 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 20. April 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 sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2009 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2009 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Als Arbeitnehmervertreter wurden Herr Elmar Remmert per Gerichtsbeschluss vom 12. Januar 2009 als Nachfolger für Herrn Volker Thürk, der sein Aufsichtsratsmandat zum 31. Dezember 2008 niedergelegt hat, und Herr Hans-Georg Klecker per Gerichtsbeschluss vom 23. Februar 2009 als Nachfolger für Herrn Rolf Lutzke, der sein Mandat zum 31. Januar 2009 niedergelegt hat, zu Mitgliedern des Aufsichtsrats bestellt.

Herr Dr. Rüdiger Grube wurde im Rahmen der außerordentlichen Hauptversammlung am 18. Mai 2009 als Nachfolger für Herrn Hartmut Mehdorn, der sein Mandat zum 30. April 2009 niedergelegt hat, zum Mitglied des Aufsichtsrats und Vertreter der Anteilseignerseite gewählt.

Als Arbeitnehmervertreter wurden Herr Franz Rackl mit Gerichtsbeschluss vom 4. Juni 2009 als Nachfolger von Herrn Siegfried Danninger, der sein Mandat mit Wirkung zum 30. April 2009 niedergelegt hat, und Herr André Wichmann mit Gerichtsbeschluss vom 14. August 2009 zum Nachfolger von Herrn Alois Weis, der sein Mandat zum 3. Juli 2009 niedergelegt hat, zu Mitgliedern des Aufsichtsrats bestellt.

Frau Claudia de Andrés-Gayón und Herr Dr. Ralph Körfgen wurden im Rahmen der außerordentlichen Hauptversammlung am 13. Oktober 2009 als Nachfolger von Herrn Dr. Alexander Hedderich und Herrn Jürgen Niemann, die ihre Mandate zum 31. August 2009 beziehungsweise 30. September 2009 niedergelegt haben, zu Mitgliedern des Aufsichtsrats und Vertreter der Anteilseignerseite gewählt.

Herr Dr. Rüdiger Grube wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats am 27. Mai 2009 für die Dauer seiner Amtsperiode zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie zum Mitglied des Präsidiums des Aufsichtsrats der DB Netz AG gewählt.

Herr Wichmann wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats am 25. November 2009 für die Dauer seiner Amtsperiode zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie zum Mitglied des Präsidiums des Aufsichtsrats der DB Netz AG gewählt.

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

Herr Dr. Volker Kefer legte sein Mandat als Vorstandsvorsitzender und Mitglied des Vorstands der DB Netz AG für das Ressort Vorstandsvorsitzender (I.N) mit Wirkung zum 9. September 2009 nieder.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 25. November 2009 wurde Herr Dr. Jörg Sandvoß für den Zeitraum vom 1. März 2010 bis 28. Februar 2013 zum Vorstandsmitglied für das Ressort Vertrieb und Fahrplan (I.NM) der DB Netz AG bestellt. Herr Dr. Sandvoß folgt Frau Dagmar Haase, die ihr Vorstandsmandat mit Wirkung zum 28. Februar 2010 niedergelegt hat.

In der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats am 26. Februar 2010 wurde Herrn Oliver Kraft mit sofortiger Wirkung für die Restlaufzeit seiner derzeitigen Bestellung das Ressort Vorstandsvorsitzender (I.N) der DB Netz AG übertragen. Gleichzeitig wurde er zum Vorsitzenden des Vorstands der DB Netz AG ernannt. In derselben Sitzung wurde Herr Ralph-Peter Hänisch für den Zeitraum vom 1. März 2010 bis 28. Februar 2013 zum Vorstandsmitglied für das Ressort Produktion (I.NP) der DB Netz AG bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren erfolgreichen Einsatz im Geschäftsjahr 2009.

Frankfurt am Main, im März 2010

Für den Aufsichtsrat



Dr. Rüdiger Grube
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Netz AG



Bildübersicht



TITEL

In der Betriebsleitzentrale in Berlin geht der Betriebsprozessdatenmanager seiner Arbeit nach.



SEITE 5

Im Rahmen des Sofortprogramms Seehafenhinterlandverkehr werden viele Maßnahmen zur Steigerung der Streckenkapazität durchgeführt.



SEITE 15

Im Dezember 2009 wurde der neue Umschlagbahnhof im Güterverkehrszentrum am Nürnberger Hafen fertiggestellt.



SEITE 31

Im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit 8.2 wird die Unstrut-Talbrücke neu gebaut.



SEITE 60

Eine regelmäßige Arbeit der DB Netz AG ist die Instandhaltung der Gleisanlagen.

IMPRESSUM

DB NETZ AG

THEODOR-HEUSS-ALLEE 7, 60486 FRANKFURT AM MAIN,
WWW.DBNETZE.COM

DIE DB NETZ AG IST EIN UNTERNEHMEN DES
DEUTSCHE BAHN KONZERNS.

DER GESCHÄFTSBERICHT SOWIE AKTUELLE
INFORMATIONEN SIND AUCH IM INTERNET ABRUFBAR:
WWW.DEUTSCHEBAHN.COM/IR
WWW.DEUTSCHEBAHN.COM/PRESSE

REDAKTION DEUTSCHE BAHN AG, INVESTOR RELATIONS
TELEFON: 030.297-64031, TELEFAX: 030.297-64036
E-MAIL: IR@DEUTSCHEBAHN.COM
INTERNET: WWW.DEUTSCHEBAHN.COM/IR

BERATUNG UND PRODUKTIONSKOORDINATION

MENTOR WERBEBERATUNG, KELKHEIM

GESTALTUNG STUDIO DELHI, MAINZ

DTP APU ART&PUBLISHING FRANKFURT, FRANKFURT AM MAIN

LITHOGRAFIE KOCH LICHTSATZ UND SCAN, WIESBADEN

DRUCK COLORDRUCK LEIMEN, LEIMEN

LEKTORAT ADVERTTEXT, DÜSSELDORF

FOTOGRAFIE UND BERATUNG MAX LAUTENSCHLÄGER, BERLIN

BILDNACHWEIS ANDREAS MANN (S.2),

HAFEN NÜRNBERG-ROT GMBH (S.15), FRANK KNIESTEDT (S.31),

MARC DARCHINGER (S.57)



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

www.dbnetze.com