



Deutsche Bahn
Zwischenbericht
Januar – Juni 2009

AUF EINEN BLICK

Ausgewählte Kennzahlen	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
Finanzkennzahlen in Mio. €				
Umsatz	14.272	16.597	- 2.325	- 14,0
Umsatz vergleichbar	14.248	16.597	- 2.349	- 14,2
Ergebnis vor Ertragsteuern	764	1.303	- 539	- 41,4
Ergebnis	547	915	- 368	- 40,2
EBITDA bereinigt	1.994	2.763	- 769	- 27,8
EBIT bereinigt	671	1.417	- 746	- 52,6
Kurzfristige Vermögenswerte per 30.06.2009/31.12.2008	6.973	5.840	+ 1.133	+ 19,4
Langfristige Vermögenswerte per 30.06.2009/31.12.2008	41.852	42.353	- 501	- 1,2
Eigenkapital per 30.06.2009/31.12.2008	12.728	12.155	+ 573	+ 4,7
Netto-Finanzschulden per 30.06.2009/31.12.2008	15.321	15.943	- 622	- 3,9
Bilanzsumme per 30.06.2009/31.12.2008	48.825	48.193	+ 632	+ 1,3
Capital Employed	28.223	28.249	- 26	- 0,1
ROCE in %	4,8	10,0	-	-
Brutto-Investitionen	2.376	2.633	- 257	- 9,8
Netto-Investitionen ¹⁾	923	1.337	- 414	- 31,0
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.549	1.609	- 60	- 3,7
Leistungskennzahlen				
Schienepersonenverkehr				
Reisende in Mio.	958,0	941,2	+ 16,8	+ 1,8
Verkehrsleistung in Mio. Pkm ²⁾	37.342	37.380	- 38	- 0,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm ³⁾	335,6	342,6	- 7,0	- 2,0
Busverkehr				
Reisende in Mio.	391,5	397,3	- 5,8	- 1,5
Verkehrsleistung in Mio. Pkm ²⁾	4.640	4.699	- 59	- 1,3
Spedition und Logistik				
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	34.364	37.307	- 2.943	- 7,9
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	456,3	629,5	- 173,2	- 27,5
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU ⁴⁾	650,1	720,5	- 70,4	- 9,8
Schiengüterverkehr				
Beförderte Güter in Mio. t	145,0	196,5	- 51,5	- 26,2
Verkehrsleistung in Mio. tkm ⁵⁾	44.255	59.260	- 15.005	- 25,3
Auslastung in t pro Zug	476,2	481,9	- 5,7	- 1,2
Schieneinfrastruktur				
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm ³⁾	494,2	521,2	- 27,0	- 5,2
davon konzernexterne Bahnen	(82,4)	(79,4)	(+ 3,0)	(+ 3,8)
Stationshalte in Mio.	71,5	71,0	+ 0,5	+ 0,7
davon konzernexterne Bahnen	(9,7)	(8,9)	(+ 0,8)	(+ 9,0)
Weitere Kennzahlen				
Mitarbeiter ⁶⁾ per 30.06.	236.773	240.709	- 3.936	- 1,6
Rating Moody's/Standard&Poor's/Fitch	Aa1/AA/AA	Aa1/AA/-	-	-

- ¹⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen
- ²⁾ Personenkilometer: Produkt aus der Anzahl der Reisenden und der mittleren Reiseweite
- ³⁾ Trassenkilometer: zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge
- ⁴⁾ TEU: Twenty Foot Equivalent Unit (standardisierte Containermaßeinheit)
- ⁵⁾ Tonnenkilometer: Produkt aus der Menge der beförderten Güter und der mittleren Transportweite
- ⁶⁾ In Vollzeitpersonen, das heißt, Teilleistkräfte werden anteilig eingerechnet

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN



Dr. Rüdiger Grube
Vorsitzender des Vorstands
der Deutschen Bahn AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

im ersten Halbjahr 2009 standen sowohl die Transportvolumina als auch Umsatz und Gewinn des DB-Konzerns unter dem Einfluss der größten Wirtschaftskrise der Nachkriegszeit. Insbesondere der europäische Schienengüterverkehr ist von den Entwicklungen in der Automobil-, Stahl- und Chemiebranche stark in Mitleidenschaft gezogen worden. Die drastische Verlangsamung des Welthandels hat direkte Auswirkungen auf die Logistiksparte.

Der Umsatz des DB-Konzerns ist um 14 Prozent zurückgegangen. Unter anderem aufgrund der hohen Fixkosten im Schienengüterverkehr führte dies zu einem Einbruch beim bereinigten EBIT um 53 Prozent. So beträgt unser Gewinn vor Steuern und Zinsen zum Ende des ersten Halbjahres 2009 671 Millionen Euro.

Auch wenn die Prognostizierbarkeit außerordentlich schwer ist, so ist absehbar, dass es Jahre dauern wird, bis die Transportvolumina wieder ihr Niveau von 2008 erreichen werden. Wir erleben neben der Finanz- und Wirtschaftskrise auch eine grundsätzliche Strukturkrise in einigen unserer Schlüsselbranchen. Der DB-Konzern hat die notwendigen Anpassungsmaßnahmen bereits eingeleitet. Mit unserem Konzernprogramm reACT09 wollen wir bis 2014 nachhaltig einen Ergebnisbeitrag von 2 Milliarden Euro erreichen. Unser Ziel bleibt es, die Finanzierungsfähigkeit des Unternehmens zu sichern.

Daneben liegt der Schwerpunkt in den kommenden Monaten auf der Konsolidierung. In der weiteren Integration der Akquisitionen, einschließlich der jüngst erworbenen polnischen Güterbahn PCC, liegen noch erhebliche Synergiepotenziale.

In unseren führenden Marktpositionen bleiben wir auch in der Krise unangefochten, da unsere Wettbewerber ähnlich oder stärker betroffen sind und die Grundprämissen unserer Unternehmensstrategie Bestand haben. So wird auch in Zukunft die Eisenbahn in Deutschland Kern unserer Strategie sein. Wir bieten unseren Kunden multimodale und internationale Reise- und Logistikketten mit Schwerpunkt Europa. Unseren Umweltvorteil werden wir weiter ausbauen.

Wir haben eine Verantwortung, über die Krise hinauszudenken: für unser Unternehmen, unsere Mitarbeiter und für die Nachhaltigkeit der Mobilität in Europa.

Ihr

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Rüdiger Grube', written in a cursive style.

Dr. Rüdiger Grube
Vorsitzender des Vorstands
der Deutschen Bahn AG

INHALT

1	VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN
2	WESENTLICHE EREIGNISSE
3	KONZERNZWISCHENLAGE- BERICHT (UNGEPRÜFT)
3	Überblick
4	Geschäfts- und Rahmen- bedingungen
8	Ertragslage
14	Entwicklung der Geschäftsfelder
22	Finanz- und Vermögenslage
26	Mitarbeiter
26	Weitere Informationen
29	Risikomanagement
30	Nachtragsbericht
31	Ausblick
33	KONZERNZWISCHEN- ABSCHLUSS (UNGEPRÜFT)
33	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
33	Überleitung zum Gesamtergebnis
34	Konzern-Bilanz
36	Konzern-Kapitalflussrechnung
37	Konzern-Eigenkapitalpiegel
38	Segmentinformation nach Geschäftssegmenten
40	Erläuterungen zum Konzern- zwischenabschluss
48	KONTAKTINFORMATIONEN FINANZTERMINE

WESENTLICHE EREIGNISSE

INKRAFTTRETEN DER LEISTUNGS- UND FINANZIERUNGSVEREINBARUNG

Am 1. Januar 2009 ist die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung in Kraft getreten. Danach verpflichtet sich der Bund, bis zum Jahr 2013 pro Jahr 2,5 Mrd. € für Reinvestitionen in das Bestandsnetz zur Verfügung zu stellen. Im Gegenzug geben wir dem Bund konkrete Qualitätszusagen und investieren jährlich 500 Mio. € an Eigenmitteln in das Bestandsnetz. Verbunden mit weiteren DB-Mitteln für die Instandhaltung sollen damit jährlich mindestens 4 Mrd. € in die bestehende Schieneninfrastruktur fließen.

DBAG HAT NUN AUCH EIN RATING VON FITCH

Im Februar 2009 hat Fitch seine erste Einschätzung zur DBAG veröffentlicht: Long-term Issuer Default Rating (IDR) von »AA« im langfristigen Bereich, ein Senior Unsecured Rating (SU) von »AA« und ein Short-term IDR von »F1+« im kurzfristigen Bereich. Unser langfristiges Rating liegt damit nur zwei Stufen unter der höchstmöglichen Bewertung. Unser kurzfristiges Rating entspricht der höchstmöglichen Einstufung.

1,3 MRD. € ZUSÄTZLICH FÜR BAHNHÖFE UND SCHIENENWEGE AUS KONJUNKTURPROGRAMMEN

Aus den beiden vom Bund aufgelegten Konjunkturpaketen sind insgesamt rund 1,3 Mrd. € für die Eisenbahninfrastruktur vorgesehen. Unter anderem werden daraus für Modernisierungsmaßnahmen an Bahnhöfen 300 Mio. € und für Neu- und Ausbaumaßnahmen im Schienennetz 520 Mio. € bereitgestellt. Mit der Umsetzung der ersten Projekte aus den Konjunkturpaketen wird in der zweiten Jahreshälfte 2009 begonnen.

ÜBERNAHME DES POLNISCHEN EISENBahnUNTERNEHMENS PCC LOGISTICS

Der DB-Konzern hat die Logistiksparte der Unternehmensgruppe PCC SE übernommen. PCC Logistics ist das größte private Eisenbahnunternehmen in Polen und umfasst mehrere regional operierende Unternehmen, die sich vor allem auf Transporte von Kohle, Chemieprodukten und Baustoffen spezialisiert haben.

KONZERNPROGRAMM REACT09 GESTARTET

Um angemessen auf die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise auf den DB-Konzern reagieren zu können, haben wir das Konzernprogramm reACT09 aufgelegt, das aus insgesamt 13 Einzelprojekten besteht und mittelfristig bis zu 2 Mrd. € einsparen soll.

UNTERZEICHNUNG DER FINANZIERUNGSVERTRÄGE ZUM BAHNPROJEKT STUTTGART-ULM

Am 2. April 2009 wurden die Finanzierungsverträge für die Verkehrsprojekte Stuttgart 21 und die Neubaustrecke Wendlingen-Ulm unterzeichnet. Die beiden Verkehrsprojekte umfassen einen neuen Tiefbahnhof in Stuttgart, einen ICE-Bahnhof für die Messe und den Flughafen sowie den Ausbau der ICE-Strecke nach Ulm.

DR. GRUBE NEUER VORSITZENDER DES VORSTANDS DER DBAG UND DER DB ML AG

Der bisherige Vorsitzende des Vorstands der Deutschen Bahn (DB AG), Hartmut Mehdorn, hat im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat sein Mandat zum 30. April 2009 niedergelegt. Daraufhin hat der Aufsichtsrat der DB AG Herrn Dr. Rüdiger Grube zum 1. Mai 2009 als neuen Vorstandsvorsitzenden der DB AG bestellt. Sein Vertrag läuft fünf Jahre. Dr. Grube ist zugleich auch Vorstandsvorsitzender der DB Mobility Logistics AG (DBMLAG).

KONZERNZWISCHENLAGEBERICHT (UNGEPRÜFT)

Überblick

WELTWEITE WIRTSCHAFTSKRISE BELASTET DEN DB-KONZERN

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
Umsatz	14.272	16.597	- 2.325	- 14,0
Umsatz - vergleichbar	14.248	16.597	- 2.349	- 14,2
EBITDA bereinigt	1.994	2.763	- 769	- 27,8
EBIT bereinigt	671	1.417	- 746	- 52,6
Ergebnis	547	915	- 368	- 40,2
Netto-Finanzschulden	15.321 ¹⁾	15.943 ²⁾	- 622	- 3,9
ROCE in %	4,8	10,0	-	-

¹⁾ Per 30. Juni

²⁾ Per 31. Dezember

Die Entwicklung des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) wurde im ersten Halbjahr 2009 spürbar beeinflusst von der bereits Mitte des Vorjahres einsetzenden negativen Entwicklung des weltweiten konjunkturellen Umfelds infolge der Wirtschafts- und Finanzkrise. Der daraus resultierende weltweite konjunkturelle Rückgang seit dem zweiten Halbjahr 2008 führte zu einer tiefen Rezession der Weltwirtschaft, von der insbesondere exportorientierte Länder betroffen sind. Während unsere Geschäftsfelder im Personenverkehr im ersten Halbjahr 2009 von den negativen Umfeldbedingungen nur in begrenztem Umfang betroffen waren, ist die Entwicklung unserer Geschäftsfelder im Bereich Transport und Logistik stark von den weltweiten Nachfragerückgängen und damit einhergehenden niedrigeren Transportvolumina beeinflusst worden. Wir haben auf diese Situation reagiert und kurzfristig eine fortlaufende strikte Ausgabensteuerung und Investitionspriorisierung eingeführt. Zudem haben wir mit reACT09 ein Programm aufgesetzt, dessen Fokus auch auf der Sicherung der mittelfristigen Wettbewerbsfähigkeit und der Nutzung aus der Krise resultierender Chancen liegt.

Infolge dieser Entwicklung hatte der DB-Konzern im ersten Halbjahr 2009 zum ersten Mal spürbare Rückgänge in Umsatz, operativem Ergebnis und ROCE zu verzeichnen.

Die Entwicklung des DB-Konzerns war im ersten Halbjahr 2009 wie auch schon im vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres durch Sondereffekte beeinflusst. Im ersten Halbjahr 2009 stammten diese im Wesentlichen aus der Realisierung von Erträgen aus Grundstückverkäufen im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21. In den bereinigten Ergebnisgrößen sind die Sondereffekte nicht enthalten.

Die Effekte aus konsolidierungskreisbedingten Veränderungen auf die Umsatzentwicklung waren im ersten Halbjahr 2009 nur sehr gering.

Geschäfts- und Rahmenbedingungen

VERÄNDERUNGEN IM DB-KONZERN

AKQUISITION DES POLNISCHEN EISENBAHNUNTERNEHMENS PCC LOGISTICS

Ende Januar 2009 wurden die Verträge für die Übernahme der Logistiksparte der Unternehmensgruppe PCC SE unterzeichnet. Der Vollzug der Übernahme erfolgte im Juli 2009. PCC Logistics ist dementsprechend nicht in den Zwischenabschluss zum 30. Juni 2009 einbezogen worden.

Mit rund 5.800 Mitarbeitern, einem Umsatz von 350 Mio. € und rund 8% Marktanteil im Jahr 2008 ist PCC Logistics das größte private Eisenbahnunternehmen in Polen. PCC Logistics umfasst mehrere regional operierende Unternehmen, die sich vor allem auf den Transport von Kohle, Chemieprodukten und Baustoffen spezialisiert haben, und betreibt leistungsfähige Verbindungen in alle polnischen Wirtschaftszentren. Mit der Integration in unser Schienengüterverkehrsnetzwerk wollen wir die PCC Logistics zu unserem zentralen Standbein für Osteuropa weiterentwickeln.

Polen ist Deutschlands größter Handelspartner in Osteuropa. Gleichzeitig ist Deutschland für Polen der größte Exportmarkt. Innerhalb der EU ist Polen der zweitgrößte nationale Eisenbahnmarkt und bietet großes Wachstumspotenzial für schienengebundene Logistikangebote für polnische und internationale Kunden. Zudem spielt Polen eine wichtige Rolle bei der Entwicklung von Verkehren auf den transeuropäischen Schienenachsen.

NEUSTRUKTURIERUNG DER VORSTANDSRESSORTS

Der Vorstand der DBAG wird zukünftig zwei neue Ressorts umfassen. Damit unterstreichen wir die besondere Bedeutung der in den Vorstandsressorts »Compliance, Datenschutz und Recht« sowie »Technik, Systemverbund und Dienstleistungen« gebündelten Themen für den DB-Konzern.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Auf Basis erster vorliegender Zahlen zeigte sich im ersten Halbjahr 2009 nach unseren Einschätzungen die nachfolgend beschriebene Entwicklung in unserem wirtschaftlichen Umfeld.

Die Weltwirtschaft schrumpfte nach dem starken Einbruch im Herbst 2008 im ersten Halbjahr 2009 nochmals sehr kräftig. Sowohl in den Industrieländern als auch in den meisten Schwellenländern setzte sich die Talfahrt in hohem Tempo fort. Die wirtschaftliche Entwicklung in den USA befand sich trotz Senkung des Leitzinses und umfangreicher von der Regierung aufgelegter Konjunkturprogramme im Abschwung. Die Entwicklung im asiatischen Raum hat sich insgesamt abgeschwächt. Japan erlebte zu Jahresbeginn 2009 die schärfste Rezession der Nachkriegszeit. Das Wirtschaftswachstum in China fiel im ersten Quartal 2009 auf ein Rekordtief. Gestützt durch die staatliche Förderung von Investitionen und Kreditvergaben waren im zweiten Quartal 2009 wieder deutliche Wachstumsraten zu verzeichnen.

Die europäische Wirtschaft ist in der ersten Jahreshälfte 2009 massiv eingebrochen. Im Euro-Raum verzeichneten vor allem der Außenhandel und die Investitionen starke Rückgänge. Dies galt insbesondere für Westeuropa. In den neuen EU-Ländern, deren Wachstum aufgrund enger Handelsbeziehungen in hohem Maße von der Entwicklung in Westeuropa abhängt, hat sich die konjunkturelle Entwicklung deutlich verschlechtert. Noch kritischer zeigt sich die Situation mit Blick auf die Gesamtregion Osteuropa. Während in den letzten Jahren noch kräftige Wachstumsraten verzeichnet werden konnten, hat sich diese positive Entwicklung in den ersten Monaten 2009 in einen überdurchschnittlich starken Rückgang umgekehrt.

Die deutsche Wirtschaft verzeichnete von allen großen europäischen Volkswirtschaften den stärksten Wachstumseinbruch. Von dem weltweiten Nachfrageeinbruch nach Investitions- und langlebigen Konsumgütern infolge der internationalen Krise ist die deutsche Wirtschaft aufgrund der hohen Außenhandelsabhängigkeit und der Spezialisierung auf besonders konjunkturreagible Industrieerzeugnisse überdurchschnittlich betroffen.

Das relevante Umfeld für den Güterverkehr in Deutschland hat sich deutlich verschlechtert. Aus den volkswirtschaftlich relevanten Faktoren waren negative Effekte zu verzeichnen. Insbesondere starke Rückgänge im Außenhandel und bei den Investitionen wirkten dämpfend. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe sank deutlich, vor allem die stark exportabhängigen Branchen verzeichneten hohe zweistellige Produktionsrückgänge. Auch die Stahlproduktion wurde mit einem hohen Produktionsminus erheblich in Mitleidenschaft gezogen. Die Bautätigkeit wurde zu Jahresbeginn 2009 durch den strengen Winter negativ beeinträchtigt.

Vom personenverkehrsrelevanten Umfeld in Deutschland gingen für den Schienenverkehr ebenfalls keine positiven Impulse aus. Die Wirtschaftskrise wirkt sich zunehmend auch auf dem Arbeitsmarkt aus. Ab März 2009 unterschritten die Erwerbstätigenzahlen das Vorjahresniveau. Die stark gestiegene Kurzarbeit stabilisierte noch den Arbeitsmarkt und dämpfte den Anstieg der Arbeitslosenzahlen. Die verfügbaren Einkommen gingen real zurück. Trotz der Maßnahmen der Konjunkturpakete (Steuerentlastung, Kurzarbeitergeld, Abwrackprämie, Rentenanhebung) stiegen die privaten Konsumausgaben kaum. Infolge stark gesunkener Rohölpreise sanken die Preise für Kraftstoffe deutlich.

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

PERSONENVERKEHR

Die Verkehrsleistung im deutschen Personenverkehrsmarkt (alle motorisierten Verkehrsträger: motorisierter Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr sowie innerdeutscher Luftverkehr) ging im ersten Halbjahr 2009 nach unseren Berechnungen um etwa 0,4% zurück. Sinkende Realeinkommen, eine schwache Konsumententwicklung und die sich zunehmend auch auf den Arbeitsmarkt auswirkende Wirtschaftskrise dämpften die Nachfrage im Gesamtmarkt.

Im Schienenpersonenverkehr in Deutschland konnte im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern nach unseren Schätzungen noch ein leichter Zuwachs in der Verkehrsleistung von etwa 0,3% verzeichnet werden. Dämpfend wirkten sich dabei unter anderem die im Vorjahresvergleich deutlich niedrigeren Kraftstoffpreise aus. Während die konzernexternen Bahnen aufgrund weiterer Übernahmen von Strecken im Regionalverkehr ihre Verkehrsleistung weiter um gut 8,5% ausbauen konnten, blieben die DB-Gesellschaften in Deutschland insgesamt leicht unter dem Vorjahresniveau (-0,2%).

Die krisenbedingte Konjunkturschwäche beeinträchtigte auch die Nachfrage im öffentlichen Straßenpersonenverkehr. Während der Linienverkehr stärker von den sinkenden Schülerzahlen betroffen war, machten sich beim Gelegenheitsverkehr vor allem die verringerte Kaufkraft und der schwache Privatkonsum bemerkbar. Nach unseren Berechnungen ging die Verkehrsleistung um etwa 0,5% zurück.

Nach einem sehr schwachen Jahresstart profitierte der motorisierte Individualverkehr in den Folgemonaten von den gegenüber dem Vorjahr stark gesunkenen Kraftstoffpreisen sowie dem Boom bei den PKW-Neuzulassungen. Dennoch blieb die Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2009 nach unseren Berechnungen um etwa 0,3% hinter dem Vorjahresniveau zurück.

Mit einem Rückgang um knapp 7% verzeichnete der innerdeutsche Luftverkehr im ersten Halbjahr 2009 den stärksten Rückgang in der Verkehrsleistung. Die insgesamt negativen Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld wirkten sich insbesondere auf die Nachfrage im Geschäftskundensegment belastend aus.

GÜTERVERKEHR

DEUTSCHLAND

Aufgrund der noch unvollständigen Daten für das erste Halbjahr 2009 kann zur Entwicklung des deutschen Güterverkehrsmarkts (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) nur eine vorläufige Aussage getroffen werden. Vor dem Hintergrund der zu Jahresbeginn stark negativen Impulse aus dem wirtschaftlichen Umfeld und bisher vorliegender Daten für den Schienen- und Binnenschiffsverkehr sowie die deutschen LKW und die Rohrfernleitungen gehen wir davon aus, dass die Verkehrsleistung des Gesamtmarkts im ersten Quartal 2009 um etwa 17% zurückgegangen ist. In den Folgemonaten dürfte sich diese schwache Entwicklung nahezu unverändert fortgesetzt haben.

Die Verkehrsleistung im Schienengüterverkehr in Deutschland verzeichnete zu Jahresbeginn 2009 einen starken Leistungseinbruch und blieb um mehr als 20% hinter dem Vorjahresniveau zurück. Während sich das Minus bei den konzernexternen Bahnen in den ersten Monaten mit etwas über 10% vergleichsweise verhalten zeigte, war bei den DB-Gesellschaften in Deutschland im ersten Halbjahr 2009 ein Rückgang um fast 27% zu verzeichnen. Bei den insgesamt deutlich negativen Umfeldimpulsen wirkte sich unter anderem die sehr schwache Montankonjunktur stark belastend aus.

Auch die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr zeigte in den ersten Monaten des Jahres 2009 nach unseren Schätzungen mit einem Rückgang um etwa 16% einen deutlichen Einbruch. Der krisenbedingte Rückgang war jedoch weniger stark als bei den Wettbewerbern auf der Schiene beziehungsweise in der Binnenschifffahrt, was vordergründig auf die unterschiedliche Güterstruktur zurückzuführen ist. Darüber hinaus dürften aber auch Verkehrsverlagerungen auf den LKW infolge des Frachtratenverfalls auf der Straße den Leistungsrückgang gedämpft haben.

In der Binnenschifffahrt war zu Jahresbeginn 2009 ebenfalls ein kräftiger Einbruch der Verkehrsleistung um über 20% zu verzeichnen. Neben der schwachen Wirtschaftsentwicklung ist der Rückgang durch die infolge des lang anhaltenden Winters schlechten Witterungsverhältnisse noch verstärkt worden. Wie auch im Schienengüterverkehr ist das deutliche Minus von der starken Abhängigkeit von Montan- und Massengütern geprägt.

GROSSBRITANNIEN

Der DB-Konzern ist mit seiner Tochtergesellschaft DB Schenker Rail (UK) Limited, London/Großbritannien, die wir Ende des Jahres 2007 erworben haben, der größte Anbieter von Schienengüterverkehrsleistungen in Großbritannien. Für die Entwicklung des dortigen Güterverkehrsmarkts im ersten Halbjahr 2009 liegen zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Zwischenberichts lediglich erste Einschätzungen vor, denen zufolge sich die Leistungsentwicklung im Güterverkehrsmarkt in Großbritannien (Schiene und Straße) im Vorjahresvergleich deutlich abgeschwächt hat.

Zu Beginn des Jahres 2009 lag der Rückgang im Schienengüterverkehr nicht auf dem Niveau der anderen europäischen Länder, war aber trotzdem deutlich spürbar. Dies resultierte aus der Entwicklung bei den für den Schienengüterverkehr besonders wichtigen Kohletransporten.

SPEDITION UND LOGISTIK

Der globale wirtschaftliche Abschwung seit der zweiten Jahreshälfte 2008 hat sich auch deutlich auf die internationalen Speditions- und Logistikmärkte ausgewirkt. Die für uns relevanten Märkte verzeichneten in diesem Umfeld im ersten Halbjahr 2009 nach kräftigen Steigerungen in den Vorjahren eine deutlich rückläufige Entwicklung.

EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

Die stark negative gesamtwirtschaftliche Entwicklung in Europa hatte für den europäischen Landverkehrsmarkt im ersten Halbjahr 2009 deutliche Volumeneinbußen im Vergleich zum ersten Halbjahr 2008 zur Folge. Aufgrund der verringerten Nachfrage auf dem Transportmarkt und entstandener Überkapazitäten war dabei auch ein starker Preisrückgang zu verzeichnen. Diesen Rückgang konnte auch die Verringerung von Transportkapazitäten infolge zahlreicher Insolvenzen nicht aufhalten.

Auf der Nachfrageseite spielt derzeit der Preis die entscheidende Rolle, während Qualitätskriterien in den Hintergrund treten. Die Wettbewerbsintensität auf dem europäischen Landverkehrsmarkt hat sich entsprechend spürbar verschärft.

LUFTFRACHT

Auch im Luftfrachtmarkt machte sich die weltweite Wirtschaftskrise im ersten Halbjahr 2009 stark bemerkbar. Nach hohen Volumeneinbrüchen von bis zu 25 % im Herbst 2008 und Anfang des Jahres 2009 weisen die Daten der letzten Monate immer noch Rückgänge von bis zu 21 % im Vergleich zum Vorjahr aus. Betroffen sind hiervon alle wesentlichen Relationen. Rückgänge verzeichneten auch die innerasiatischen Verkehre und das Inlandsluftfrachtgeschäft in den USA.

Die Frachtraten sind nach wie vor sehr niedrig. Die bereits Anfang des Jahres 2009 begonnene deutliche Kapazitätsreduktion der Fluggesellschaften hat sich im Jahresverlauf weiter fortgesetzt, sodass gegen Ende des ersten Halbjahres 2009 rund 11 % der weltweiten Frachtflugzeugflotte außer Dienst gestellt waren.

SEEFRACHT

Der anhaltend hohe Rückgang der Produktions- und Nachfragemengen infolge der weltweiten Wirtschaftskrise hatte auch im ersten Halbjahr 2009 erhebliche Auswirkungen auf den globalen Seefrachtmarkt. Diese zeigen sich insbesondere auf den Haupthandelsrouten mit einer Reduktion der Handelsvolumina von 15 bis 30 %. Der Rückgang des weltweiten Seefrachtaufkommens hat sich im Vergleich zu den ersten zwei Monaten des Jahres 2009 allerdings etwas abgeschwächt. Die Entwicklung der Exporte aus Asien – einem der wesentlichen Wachstumsmotoren des weltweiten Seefrachtaufkommens in der Vergangenheit – weist weiterhin Rückgänge aus. Auf den Relationen nach Nordamerika waren im ersten Halbjahr 2009 Rückgänge von 25 % und auf den Relationen nach Europa von 20 % zu verzeichnen. Die in den letzten Jahren ebenfalls boomenden Relationen aus Nordamerika nach Asien sowie die Relationen aus Europa nach Asien verzeichneten jeweils Volumenrückgänge von bis zu 15 %.

Das starke Ungleichgewicht zwischen Transportnachfrage und Kapazitätsangebot hat zu einem sehr niedrigen Ratenniveau geführt. Die Reedereien passen zunehmend ihre Kapazitäten an die veränderten Marktbedingungen an. Bislang wurden über 500 Schiffe aus dem Markt genommen, was einer Kapazitätsreduktion von rund 8 % entspricht.

KONTRAKTLOGISTIK

Der Markt für Kontraktlogistik verzeichnet im bisherigen Jahresverlauf voraussichtlich Rückgänge in einer Größenordnung von 10%. Besonders stark betroffen von der weltweiten Wirtschaftskrise ist die Nachfrage der Automobilindustrie nach Logistikdienstleistungen. Sinkende Produktionsmengen bei den meisten Herstellern, zum Teil verbunden mit zeitweiligen Betriebsstillegungen, spiegeln sich in sinkenden Volumina bei den Logistikdienstleistern wider. In der ebenfalls in hohem Maße mit Logistikdienstleistern zusammenarbeitenden Hightechindustrie zeigt sich ein ähnliches Bild. Der Konsumgütersektor ist dagegen relativ stabil, insbesondere Logistikprojekte im Bereich der »Fast Moving Consumer Goods« erweisen sich bislang als vergleichsweise wenig von der schwachen Konjunktur betroffen. Generell besteht durch die Krise die Tendenz des Reinsourcings, um Arbeitsplatzgarantien einzulösen. Zudem erhöhen sich die Risiken durch Insolvenzen einzelner Kunden.

Ertragslage

ÄNDERUNGEN IM VORJAHRESVERGLEICH

Die Aufwands- und Ertragsentwicklung wurde im ersten Halbjahr 2009 nicht wesentlich durch Veränderungen im Konsolidierungskreis beeinflusst. Folgende Veränderungen sind für die Vergleichbarkeit auf der Ebene der Geschäftsfelder relevant und werden nachfolgend, sofern erforderlich, erläutert:

- /// Die englische DB Regio (UK) wird seit dem 1. April 2008 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Bahn Regio geführt.
- /// Die spanische Transfesa wird seit dem 1. April 2008 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Rail geführt.
- /// Waggonbau Niesky wird seit dem 1. August 2008 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen geführt.
- /// Die rumänische Romtrans wird seit dem 31. Dezember 2008 in den Konzernabschluss einbezogen und im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics geführt.

UMSATZENTWICKLUNG

Umsatzerlöse IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
DB-Konzern	14.272	16.597	- 2.325	- 14,0
davon Bestellerentgelte	(2.228)	(2.226)	(+ 2)	(+ 0,1)
- Effekte aus wesentlichen Akquisitionen	24	0	+ 24	-
DB-Konzern - vergleichbar	14.248	16.597	- 2.349	- 14,2

Der Konzernumsatz ist im ersten Halbjahr 2009 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreswert spürbar zurückgegangen. Dies resultierte insbesondere aus signifikanten Volumenrückgängen in den für uns relevanten Transport- und Logistikmärkten. Aus den wesentlichen Akquisitionen resultierten dabei keine Impulse. Dazu zählte im ersten Halbjahr 2009 nur Romtrans mit einem Umsatzbeitrag von 24 Mio. €.

Belastungen resultierten umsatzseitig aus dem weltweiten konjunkturellen Abschwung. Hier machten sich Auswirkungen insbesondere in den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics bemerkbar. Zudem hatten wir, bezogen auf den Umsatz, deutlich negative Währungskurseffekte in einer Größenordnung von 114 Mio. € zu verzeichnen. Gegenläufig wirkten dämpfende währungskursbedingte Effekte auf die korrespondierenden Aufwandspositionen.

Umsatz nach Geschäftsfeldern IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	1.662	1.703	- 41	- 2,4
DB Bahn Regio	3.341	3.298	+ 43	+ 1,3
DB Bahn Stadtverkehr	1.009	962	+ 47	+ 4,9
DB Schenker Rail	1.782	2.419	- 637	- 26,3
DB Schenker Logistics	5.460	7.261	- 1.801	- 24,8
DB Dienstleistungen	47	55	- 8	- 14,5
DB Netze Fahrweg	349	351	- 2	- 0,6
DB Netze Personenbahnhöfe	192	176	+ 16	+ 9,1
DB Netze Energie	309	275	+ 34	+ 12,4
Sonstige	121	97	+ 24	+ 24,7
DB-Konzern	14.272	16.597	- 2.325	- 14,0

Die Entwicklung in allen Geschäftsfeldern verlief deutlich gedämpft oder war sogar negativ. Zuwächse waren nur in den Geschäftsfeldern DB Bahn Stadtverkehr, DB Bahn Regio, DB Netze Energie und DB Netze Personenbahnhöfe zu verzeichnen.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr hatte einen leichten Umsatzrückgang infolge von technisch bedingten Angebotseinschränkungen zu verzeichnen. Das Geschäftsfeld DB Bahn Regio profitierte von der vollständigen Einbeziehung der DB Regio (UK). Im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr stieg der Umsatz auf Basis einer positiven Entwicklung der Nachfrage bei den S-Bahnen und den Busverkehren an.

Die deutlichsten Rückgänge waren volumenbedingt in den Geschäftsfeldern DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail zu verzeichnen. Im Geschäftsfeld DB Dienstleistungen ging der Umsatz im Bereich IT-Dienstleistungen zurück.

Das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg lag annähernd auf dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe stiegen die Stationsentgelte und die Erlöse aus der Vermietung. Das Geschäftsfeld DB Netze Energie realisierte Umsatzsteigerungen aus der Weitergabe von höheren Energiepreisen und einer gestiegenen Nachfrage konzernexterner Kunden.

In der Struktur der Umsatzerlöse konnten die Geschäftsfelder im Personenverkehr ihre Anteile ausbauen: das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr von 10% auf 12%, das Geschäftsfeld DB Bahn Regio von 20% auf 23% und das Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr von 6% auf 7%. Gegenläufig gingen die Anteile der Geschäftsfelder DB Schenker Logistics und DB Schenker Rail zurück.

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

Umsatz nach Regionen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
Deutschland	9.801	10.716	- 915	- 8,5
Übriges Europa	2.973	3.915	- 942	- 24,1
Nordamerika	679	861	- 182	- 21,1
Asien/Pazifik	678	923	- 245	- 26,5
Übrige Welt	141	182	- 41	- 22,5
Insgesamt	14.272	16.597	- 2.325	- 14,0

Auch in der regionalen Umsatzverteilung spiegeln sich die Effekte aus der Rezession der Weltwirtschaft wider. In allen Regionen außerhalb Deutschlands waren zweistellige Umsatzrückgänge zu verzeichnen. In Deutschland war der Umsatzrückgang dabei relativ gesehen geringer. Dies resultierte aus der vergleichsweise guten Entwicklung unserer Aktivitäten im Personenverkehr. Dementsprechend stieg der Umsatzanteil Deutschlands von 65% auf 69%. Der Umsatzanteil des übrigen Europas und in Asien/Pazifik verringerte sich entsprechend.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Auszug Gewinn- und Verlustrechnung IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
Umsatz	14.272	16.597	- 2.325	- 14,0
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	847	804	+ 43	+ 5,3
Sonstige betriebliche Erträge	1.644	1.485	+ 159	+ 10,7
Summe Erträge	16.763	18.886	- 2.123	- 11,2
Materialaufwand	- 7.199	- 8.827	+ 1.628	- 18,4
Personalaufwand	- 5.438	- 5.227	- 211	+ 4,0
Abschreibungen	- 1.323	- 1.346	+ 23	- 1,7
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.643	- 1.757	+ 114	- 6,5
Summe Aufwendungen	- 15.603	- 17.157	+ 1.554	- 9,1
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.160	1.729	- 569	- 32,9
Finanzergebnis	- 396	- 426	+ 30	- 7,0
Ergebnis vor Ertragsteuern	764	1.303	- 539	- 41,4
Ertragsteuern	- 217	- 388	+ 171	- 44,1
Ergebnis	547	915	- 368	- 40,2

Auf Basis der negativen Umsatzentwicklung ging auch die Summe der Erträge – trotz eines Anstiegs der sonstigen betrieblichen Erträge infolge höherer Sondereffekte – insgesamt deutlich zurück. Auch die Aufwendungen waren in Summe rückläufig, allerdings im Vergleich zu den Erträgen nur unterproportional. Der Materialaufwand ist deutlich gesunken. Dies resultierte insbesondere aus der rückläufigen Geschäftstätigkeit im Geschäftsfeld DB Schenker Logistics. Entgegengesetzt wirkte der gestiegene Personalaufwand infolge von Tariferhöhungen.

Die Abschreibungen lagen im ersten Halbjahr 2009 leicht unterhalb des entsprechenden Vorjahreswerts.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im ersten Halbjahr 2009 spürbar zurückgegangen. Hier machten sich unter anderem die konzernweit eingeleiteten Maßnahmen zur Ausgabensteuerung positiv bemerkbar.

Infolge des deutlichen Umsatzrückgangs war auch die EBIT-Entwicklung im ersten Halbjahr 2009 stark rückläufig. Dieser Rückgang wirkte sich trotz einer Verbesserung des Finanzergebnisses auch auf die Entwicklung des Ergebnisses vor Ertragsteuern aus.

Die Verbesserung der Ertragsteuerposition hatte eine dämpfende Wirkung auf die Entwicklung des Ergebnisses, das allerdings auch stark rückläufig war.

OPERATIVE ERGEBNISGRÖSSEN

EBIT

EBIT bereinigt IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
EBIT	1.160	1.729	- 569	- 32,9
- Sondereffekte	489	312	+ 177	+ 56,7
EBIT bereinigt	671	1.417	- 746	- 52,6
davon aus wesentlichen Akquisitionen	(0)	(0)	(-)	(-)

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

Infolge des deutlichen Umsatzrückgangs ging das EBIT im ersten Halbjahr 2009 spürbar zurück. Gedämpft wurde die Entwicklung insbesondere durch die im Vergleich zum ersten Halbjahr 2008 in Summe höheren positiven Sondereffekte. Ohne Berücksichtigung der Sondereffekte zeigt das bereinigte EBIT im ersten Halbjahr 2009 einen noch stärkeren Rückgang.

Sondereffekte IN MIO. €	1. Halbjahr		1. Halbjahr
	2009		2008
Grundstücksverkäufe Stuttgart 21	639	Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	258
Sonstige	- 150	Vergleich Flughafenbahnhof Frankfurt	52
Insgesamt	489	Insgesamt	312

Die Sondereffekte ergaben sich im ersten Halbjahr 2009 im Wesentlichen aus dem Abschluss der Finanzierungsvereinbarung für das Projekt Stuttgart 21 und der dadurch eintretenden Realisierung von Erträgen im Zusammenhang mit in Vorjahren erfolgten Grundstücksverkäufen. Im ersten Halbjahr 2008 waren die Sondereffekte im Wesentlichen auf den Verkauf unserer Anteile an Arcor (243 Mio. €) und einen Ertrag aus einem erzielten Vergleich im Zusammenhang mit der Abrechnung von Baumaßnahmen beim Flughafenbahnhof Frankfurt zurückzuführen.

EBIT bereinigt nach Geschäftsfeldern IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	57	172	- 115	- 66,9
DB Bahn Regio	405	449	- 44	- 9,8
DB Bahn Stadtverkehr	105	100	+ 5	+ 5,0
DB Schenker Rail	- 121	209	- 330	-
DB Schenker Logistics	37	178	- 141	- 79,2
DB Dienstleistungen	57	77	- 20	- 26,0
DB Netze Fahrweg	243	326	- 83	- 25,5
DB Netze Personenbahnhöfe	127	138	- 11	- 8,0
DB Netze Energie	54	46	+ 8	+ 17,4
Sonstige/Konsolidierung	- 293	- 278	- 15	+ 5,4
DB-Konzern	671	1.417	- 746	- 52,6

Auf Ebene der Geschäftsfelder waren mit Ausnahme der Geschäftsfelder DB Netze Energie und DB Bahn Stadtverkehr in allen Geschäftsfeldern Rückgänge zu verzeichnen.

Die deutlichsten Rückgänge traten in den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Bahn Fernverkehr ein. Das Geschäftsfeld DB Schenker Rail hatte einen starken Rückgang in der Nachfrage zu verzeichnen und konnte aufgrund der hohen Asset-Intensität des Geschäfts die Kosten nur unterproportional senken. Auch das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics hatte deutlich niedrigere Transportvolumina zu verzeichnen. Aufgrund eines geringeren Fixkostenanteils sind hier allerdings auch die Kosten stärker zurückgegangen. Das Geschäftsfeld DB Bahn Fernverkehr hatte deutliche Kostensteigerungen in den Bereichen Energie-, Instandhaltungs- und Personalkosten zu verzeichnen, während gleichzeitig Umsatzrückgänge – unter anderem infolge der Einschränkungen in der Verfügbarkeit der ICE-Flotte – eingetreten sind.

Auch in den Geschäftsfeldern DB Netze Fahrweg, DB Bahn Regio und DB Dienstleistungen wurde die Entwicklung durch Personalkostensteigerungen geprägt, denen keine entsprechenden Umsatzsteigerungen gegenüberstanden. Im Geschäftsfeld DB Netze Personenbahnhöfe wirkte sich der Wegfall von Erträgen aus dem Verkauf von Empfangsgebäuden, die im ersten Halbjahr 2008 realisiert worden sind, negativ auf die EBIT-Entwicklung aus.

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

EBITDA

EBITDA bereinigt IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
EBIT	1.160	1.729	- 569	- 32,9
+ Abschreibungen	1.323	1.346	- 23	- 1,7
EBITDA	2.483	3.075	- 592	- 19,3
- Sondereffekte	489	312	+ 177	+ 56,7
EBITDA bereinigt	1.994	2.763	- 769	- 27,8
davon aus wesentlichen Akquisitionen	(1)	(0)	(+ 1)	(-)

Die Entwicklung des operativen Ergebnisses vor Zinsen und Abschreibungen (EBITDA) folgt in der Tendenz der Entwicklung des EBIT. Auch hier ist die Entwicklung rückläufig.

EBITDA bereinigt nach Geschäftsfeldern IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	237	354	- 117	- 33,1
DB Bahn Regio	612	652	- 40	- 6,1
DB Bahn Stadtverkehr	180	174	+ 6	+ 3,4
DB Schenker Rail	9	335	- 326	- 97,3
DB Schenker Logistics	121	260	- 139	- 53,5
DB Dienstleistungen	144	157	- 13	- 8,3
DB Netze Fahrweg	692	804	- 112	- 13,9
DB Netze Personenbahnhöfe	190	203	- 13	- 6,4
DB Netze Energie	97	96	+ 1	+ 1,0
Sonstige/Konsolidierung	- 288	- 272	- 16	+ 5,9
DB-Konzern	1.994	2.763	- 769	- 27,8

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

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

WERTMANAGEMENT

ROCE IN MIO. € BZW. %	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
EBIT bereinigt ¹⁾	1.342	2.834	- 1.492	- 52,6
÷ Capital Employed	28.223	28.249	- 26	- 0,1
ROCE in %	4,8	10,0	-	-

¹⁾ Werte hochgerechnet auf das Gesamtjahr auf Basis einer linearen Projektion

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

Für die Berechnung unserer Wertmanagementkennziffer ROCE verwenden wir zur besseren Vergleichbarkeit im Zeitablauf ein um Sondereffekte des Geschäftsjahres bereinigtes EBIT. Der ROCE konnte seine positive Entwicklung aus den letzten Jahren im ersten Halbjahr 2009 nicht fortsetzen. Auf Basis eines auf Vorjahresniveau liegenden Capital Employed zeigten sich hier die Auswirkungen des Rückgangs im bereinigten EBIT.

Die Ableitung der Kapitalkosten erfolgt marktgerecht unter Berücksichtigung des nachhaltigen Charakters unseres Steuerungskonzepts. Als langfristig angenommene Kapitalkosten veranschlagen wir auf Basis einer mittelfristigen Zielkapitalstruktur für den DB-Konzern 8,9% vor Steuern. Das Mindestrenditeziel für den DB-Konzern liegt unverändert bei 10%.

Entwicklung der Geschäftsfelder

GESCHÄFTSFELD DB BAHN FERNVERKEHR

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
Reisende Schiene in Mio.	59,1	59,1	-	-
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	16.662	16.961	- 299	- 1,8
Auslastung in %	43,8	42,0	-	-
Gesamtumsatz	1.729	1.768	- 39	- 2,2
davon Außenumsatz	(1.662)	(1.703)	(- 41)	(- 2,4)
EBITDA bereinigt	237	354	- 117	- 33,1
EBIT bereinigt	57	172	- 115	- 66,9
Brutto-Investitionen	21	36	- 15	- 41,7
Mitarbeiter in VZP per 30. Juni	15.094	14.970	+ 124	+ 0,8

Die Entwicklung im Geschäftsfeld Fernverkehr wurde im ersten Halbjahr 2009 durch einige belastende Faktoren gebremst. Dazu gehörten Angebotseinschränkungen im Zusammenhang mit der geringeren Verfügbarkeit unserer ICE-Flotte infolge verkürzter Wartungsintervalle und Belastungen durch Großbaustellen im Netz (insbesondere auf der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Berlin und Hamburg). Hinzu kamen fehlende Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld. Rückgänge gab es angebotsbedingt auch im Bereich der Nachtzüge. Trotzdem ist es uns gelungen, die Zahl der Reisenden insgesamt stabil zu halten und nur einen leichten Rückgang der Verkehrsleistung verzeichnen zu müssen. Positiv entwickelten sich dabei weiterhin unsere internationalen ICE-Angebote. Unsere Aktionsangebote und Marketingmaßnahmen haben wir erfolgreich fortgeführt.

Die negativen Effekte aus der Leistungsentwicklung spiegeln sich auch in der Umsatzentwicklung wider. Zusätzliche Belastungen resultierten aus geringerwertigen Ersatzverkehren für den Ausfall von ICE-Zügen. Der Umsatz ging dementsprechend im ersten Halbjahr 2009 leicht zurück.

Aufwandsseitig waren deutliche Steigerungen des Personalaufwands infolge der Umsetzung des Tarifabschlusses und der gestiegenen Zahl der Mitarbeiter zu verzeichnen. Der Materialaufwand wuchs infolge gesteigener Energieaufwendungen, höherer Kosten für die Stations- und Trassennutzung sowie höherer Instandhaltungsaufwendungen unter anderem für den Austausch von Achsen und für Fahrzeuge aus Ersatzverkehren. Gegenläufig waren die sonstigen betrieblichen Aufwendungen infolge unseres Kostenmanagements leicht rückläufig.

In Summe führten der Rückgang der Erträge und die Aufwandssteigerungen zu spürbaren Belastungen für das bereinigte EBITDA, das dementsprechend deutlich rückläufig war. Die Abschreibungen lagen leicht unterhalb des vergleichbaren Vorjahreswerts. Das bereinigte EBIT war dementsprechend auch deutlich rückläufig.

Die Brutto-Investitionen lagen unterhalb des vergleichbaren Vorjahresniveaus. Dies resultierte aus der Fertigstellung zahlreicher Investitionsprojekte (unter anderem ICE-1-Redesign, Umrüstung von ICE-Zügen für den internationalen Verkehr und Maßnahmen an Instandhaltungswerken).

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 30. Juni 2008 leicht angestiegen. Der Grund dafür war die Einstellung von zusätzlichen Servicemitarbeitern.

GESCHÄFTSFELD DB BAHN REGIO

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
Reisende Schiene in Mio.	619,2	610,7	+ 8,5	+ 1,4
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	17.889	17.732	+ 157	+ 0,9
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	239,5	245,1	- 5,6	- 2,3
Gesamtumsatz	3.381	3.338	+ 43,0	+ 1,3
davon Außenumsatz	(3.341)	(3.298)	(+ 43)	(+ 1,3)
davon Bestellerentgelte	(2.050)	(2.055)	(- 5)	(- 0,2)
EBITDA bereinigt	612	652	- 40	- 6,1
EBIT bereinigt	405	449	- 44	- 9,8
Brutto-Investitionen	278	310	- 32	- 10,3
Mitarbeiter in VZP per 30. Juni	25.157	25.470	- 313	- 1,2

Bei der Entwicklung des Geschäftsfelds DB Bahn Regio im ersten Halbjahr 2009 ist zu berücksichtigen, dass die DB Regio (UK) in den Vorjahreswerten nur mit dem zweiten Quartal enthalten ist. Zudem ist die Usedomer Bäderbahn (UBB) seit Oktober 2008 dem Bereich Sonstige zugeordnet.

Die Entwicklung der Verkehrsleistung im Geschäftsfeld DB Bahn Regio wurde im ersten Halbjahr 2009 durch die erstmalige vollständige Einbeziehung der DB Regio (UK) und die Umgliederung der UBB beeinflusst. Unter Bereinigung dieser Effekte lagen die Zahl der Reisenden (+ 0,2%) und die Verkehrsleistung (- 0,2%) in etwa auf dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Dabei neutralisierten sich der positive Effekt aus Nachfragesteigerungen und der negative Effekt aus dem Verlust von Linien annähernd. Die Betriebsleistung war im ersten Halbjahr 2009 rückläufig. Der positive Effekt aus der erstmaligen vollständigen Einbeziehung der DB Regio (UK) wurde hier überkompensiert durch die Rückgänge infolge von Leistungsverlusten, die im ersten Halbjahr 2009 zur Wirkung gekommen sind.

Die Umsatzentwicklung war im ersten Halbjahr 2009 leicht positiv. Dabei konnten Zuwächse bei den Fahrgelderlösen den Rückgang bei den Bestellerentgelten überkompensieren. Auch bereinigt um den Effekt aus der vollständigen Einbeziehung der DB Regio (UK) und den Abgang der UBB war die Umsatzentwicklung positiv (+ 1,0%).

Aufwandsseitig machten sich insbesondere die Tarifierhöhungen, ein höherer Energieaufwand, die gestiegenen Trassen- und Stationspreise sowie die Effekte aus der erstmaligen Einbeziehung der DB Regio (UK) bemerkbar. In der Folge stiegen der Personal- und der Materialaufwand spürbar an.

In der Ergebnisentwicklung haben die Aufwandssteigerungen die Umsatzzuwächse überkompensiert, sodass das bereinigte EBITDA im ersten Halbjahr 2009 rückläufig war. Infolge der hohen Investitionstätigkeit und durch die vollständige Einbeziehung der DB Regio (UK) stiegen die Abschreibungen leicht an. Das bereinigte EBIT ging infolgedessen etwas stärker zurück als das bereinigte EBITDA.

Die Brutto-Investitionen lagen leicht unterhalb des Vorjahresniveaus. Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag unverändert in der Beschaffung von Fahrzeugen.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 30. Juni 2008 leicht rückläufig. Dabei wirkten sich zum einen die Umgliederung der UBB (154 Mitarbeiter) und zum anderen Betriebsleistungsverluste und Produktivitätssteigerungen aus.

GESCHÄFTSFELD DB BAHN STADTVERKEHR

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
Reisende Schiene in Mio.	293,3	286,2	+ 7,1	+ 2,5
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	2.755	2.687	+ 68	+ 2,5
Betriebsleistung Schiene in Mio. Trkm	22,1	22,2	- 0,1	- 0,5
Reisende Bus in Mio.	367,2	367,1	+ 0,1	+ 0,0
Verkehrsleistung Bus in Mio. Pkm	4.214	4.247	- 33	- 0,8
Betriebsleistung Bus in Mio. Bkm	293,8	291,0	+ 2,8	+ 1,0
Gesamtumsatz	1.019	970	+ 49	+ 5,1
davon Außenumsatz	(1.009)	(962)	(+ 47)	(+ 4,9)
davon Bestellerentgelte	(170)	(171)	(- 1)	(- 0,6)
EBITDA bereinigt	180	174	+ 6	+ 3,4
EBIT bereinigt	105	100	+ 5	+ 5,0
Brutto-Investitionen	23	29	- 6	- 20,7
Mitarbeiter in VZP per 30. Juni	12.557	12.134	+ 423	+ 3,5

Die S-Bahnen des Geschäftsfelds DB Bahn Stadtverkehr steigerten im ersten Halbjahr 2009 insgesamt die Zahl der Reisenden und ihre Verkehrsleistung. Maßgeblich hierfür waren eine gestiegene Nachfrage und die Inbetriebnahme der S-Bahn-Linie zum Hamburger Flughafen. Im Bereich der Busverkehre war ein leichter Rückgang der Verkehrsleistung bei einer auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2008 liegenden Zahl der Reisenden zu verzeichnen. Hier machten sich insbesondere rückläufige Schülerverkehre belastend bemerkbar. Demgegenüber stieg die Betriebsleistung infolge von gewonnenen Ausschreibungen (insbesondere Busverkehren für die britischen Streitkräfte in Deutschland) leicht an.

Umsatzseitig haben sich sowohl die S-Bahnen als auch die Busverkehre positiv entwickelt. Neben den Leistungssteigerungen wirkten sich auch Preisanpassungen und Abrechnungen aus Vorperioden steigernd aus. Die Bestellerentgelte lagen leicht unter dem Wert des ersten Halbjahres 2008.

In der Aufwandsentwicklung resultierten für die S-Bahnen Belastungen aus höheren Energie- und Instandhaltungsaufwendungen. Im Personalaufwand konnten die Tarifierhöhungen nicht kompensiert werden. Im Bereich der Busverkehre stieg der Personalaufwand infolge eines höheren Personalbestands und höherer Tarifabschlüsse. Der Materialaufwand wurde unter anderem durch gestiegene Instandhaltungsaufwendungen insbesondere bei der S-Bahn Berlin belastet.

Insgesamt konnte sich aufgrund der zusätzlichen Kostenbelastungen die Umsatzentwicklung nur teilweise in der Ergebnisentwicklung widerspiegeln. Dennoch konnte das Geschäftsfeld sein bereinigtes EBIT und sein bereinigtes EBITDA geringfügig steigern. Die Abschreibungen lagen leicht über dem Niveau des ersten Halbjahres 2008.

Die Brutto-Investitionen lagen unterhalb des entsprechenden Vorjahresniveaus. Ursächlich hierfür waren zeitliche Verschiebungen von Fahrzeugbeschaffungen.

Die Zahl der Mitarbeiter ist im Vergleich zum 30. Juni 2008 leicht angestiegen. Einem Rückgang bei den S-Bahnen stand hier ein Anstieg bei den Busverkehren infolge der gewonnenen Ausschreibungen gegenüber.

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER RAIL

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
Beförderte Güter in Mio. t	145,0	196,5	- 51,5	- 26,2
Verkehrsleistung in Mio. tkm	44.255	59.260	- 15.005	- 25,3
Auslastung in t pro Zug	476,2	481,9	- 5,7	- 1,2
Gesamtumsatz	1.899	2.566	- 667	- 26,0
davon Außenumsatz	(1.782)	(2.419)	(- 637)	(- 26,3)
EBITDA bereinigt	9	335	- 326	- 97,3
EBIT bereinigt	- 121	209	- 330	-
Brutto-Investitionen	172	180	- 8	- 4,4
Mitarbeiter in VZP per 30. Juni	28.855	29.577	- 722	- 2,4

Die Entwicklung im Geschäftsfeld DB Schenker Rail wurde im ersten Halbjahr 2009 entscheidend geprägt von der konjunkturellen Entwicklung und dem daraus resultierenden Einbruch der Produktion und damit der Transportnachfrage in Schlüsselbranchen für den Schienengüterverkehr. In der Folge ist unsere Verkehrsleistung im ersten Halbjahr 2009 um ein Viertel zurückgegangen. Der Großteil der Abweichung entfällt auf die DB Schenker Rail Deutschland AG. Besonders ausgeprägt ist der Nachfragerückgang in den Bereichen Montan, Chemie, Fahrzeuge, forstwirtschaftliche Erzeugnisse sowie im Kombinierten Verkehr. Allein im Bereich Eisen und Stahl beträgt der Rückgang aufgrund der rückläufigen Rohstahlproduktion rund 43 % gegenüber dem Vorjahr. Die Auslastung hat sich konjunkturbedingt im Vorjahresvergleich verschlechtert.

Auch der Umsatz des Geschäftsfelds DB Schenker Rail lag im ersten Halbjahr 2009 infolge des konjunkturellen Abschwungs deutlich unter dem des Vergleichszeitraums des Vorjahres. Maßgeblich dazu beigetragen hat die Entwicklung bei der DB Schenker Rail Deutschland AG mit einem Rückgang in Höhe von 406 Mio. € beziehungsweise 26 %. Aus der erstmaligen vollständigen Einbeziehung von Transfesa war ein positiver Umsatzeffekt in Höhe von 34 Mio. € zu verzeichnen. Gegenläufig resultierte aus Währungskursveränderungen, bezogen auf das englische Pfund, ein negativer Effekt auf den Umsatz in Höhe von 31 Mio. €.

Infolge der deutlichen Leistungsrückgänge war auch der Materialaufwand spürbar, aber unterproportional, rückläufig. Hier machten sich insbesondere gesunkene Energie-, Infrastruktur- und Instandhaltungsaufwendungen infolge der gesunkenen Betriebsleistung bemerkbar. Dem entgegengesetzt stieg der Personalaufwand infolge der Tarifierhöhung bei der DB Schenker Rail Deutschland AG und der erstmaligen vollständigen Einbeziehung von Transfesa.

Der im ersten Halbjahr 2009 aufgrund der Konjunktorentwicklung eingetretene Umsatzrückgang konnte durch Maßnahmen zur Aufwandsbegrenzung wegen hoher Fixkostenanteile nur teilweise kompensiert werden. Das bereinigte EBITDA des Geschäftsfelds DB Schenker Rail ist daher gegenüber dem entsprechenden Vorjahreswert, bedingt durch die unterproportionale Abnahme des Aufwands im Verhältnis zu der rückläufigen Entwicklung der Erträge, sehr deutlich zurückgegangen.

Die Abschreibungen liegen leicht über dem Vorjahresniveau. Dies resultierte im Wesentlichen aus der erstmaligen vollständigen Einbeziehung von Transfesa.

Auch das bereinigte EBIT ist gegenüber dem ersten Halbjahr 2008 deutlich gesunken.

Die Brutto-Investitionen im Geschäftsfeld DB Schenker Rail lagen leicht unterhalb des Niveaus im ersten Halbjahr 2008. Dies ist im Wesentlichen auf die durchgeführten Investitionspriorisierungen zurückzuführen.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 30. Juni 2009 leicht unterhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Dies resultierte insbesondere aus Anpassungsmaßnahmen an die deutlich gesunkene Transportnachfrage.

GESCHÄFTSFELD DB SCHENKER LOGISTICS

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
Sendungen im europäischen Landverkehr in Tausend	34.364	37.307	- 2.943	- 7,9
Luftfrachtvolumen (Export) in Tausend t	456,3	629,5	- 173,2	- 27,5
Seefrachtvolumen (Export) in Tausend TEU	650,1	720,5	- 70,4	- 9,8
Gesamtumsatz	5.477	7.284	- 1.807	- 24,8
davon Außenumsatz	(5.460)	(7.261)	(- 1.801)	(- 24,8)
EBITDA bereinigt	121	260	- 139	- 53,5
EBIT bereinigt	37	178	- 141	- 79,2
Brutto-Investitionen	85	88	- 3	- 3,4
Mitarbeiter in VZP per 30. Juni	58.355	61.047	- 2.692	- 4,4

Das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics weist aufgrund der weltweiten Wirtschaftskrise in allen Sparten rückläufige Volumina im Vergleich zum ersten Halbjahr 2008 aus. Das Sendungsvolumen im Europäischen Landverkehr verzeichnet gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres einen deutlichen Rückgang im nationalen und internationalen Landverkehr, das Luftfrachtvolumen ging gegenüber dem ersten Halbjahr 2008 um fast ein Drittel zurück und auch in der Seefracht ist der Volumenrückgang im Vergleich zum ersten Halbjahr 2008 deutlich spürbar.

Die schwache Volumenentwicklung spiegelt sich auch in der Umsatzentwicklung wider. Der entsprechende Vorjahreswert wird um rund ein Viertel unterschritten. Dabei weisen aufgrund der weltweiten Wirtschaftskrise alle Regionen und alle Sparten Umsatzrückgänge aus: Die Sparte Land Transport verzeichnete einen Umsatzrückgang in Höhe von rund 24% gegenüber dem ersten Halbjahr 2008, die Sparte Air/Ocean in Höhe von rund 29% und die Sparte Contract Logistics/SCM in Höhe von rund 8%. Aus der erstmaligen Einbeziehung von Romtrans ergab sich ein positiver Umsatzeffekt in Höhe von 24 Mio. €. Gegenläufig ergab sich aus Währungskursveränderungen ein negativer Effekt auf den Umsatz in Höhe von 73 Mio. €.

Entsprechend der Umsatzentwicklung hat aufgrund der rückläufigen Geschäftsaktivitäten infolge gesunkener Transportvolumina der Materialaufwand deutlich abgenommen. Auch der Personalaufwand ist infolge von Personalanpassungsmaßnahmen leicht zurückgegangen. Aus Währungskurseffekten resultierten zudem dämpfende Effekte auf die Aufwandsentwicklung.

Der Volumenrückgang spiegelt sich trotzdem auch in der Ergebnisentwicklung wider. Das bereinigte EBITDA liegt deutlich unter dem entsprechenden Vorjahreswert. Die Abschreibungen lagen – im Wesentlichen infolge der erstmaligen Einbeziehung von Romtrans – leicht oberhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Dementsprechend war auch die Entwicklung des bereinigten EBIT sehr stark rückläufig. Deutliche Rückgänge waren in allen Sparten, insbesondere aber in der Luftfracht, zu verzeichnen. Das bereinigte EBIT der Sparte Contract Logistics/SCM war leicht negativ.

Die Brutto-Investitionen lagen im ersten Halbjahr 2009 leicht unterhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Der weitaus größte Teil der Investitionen mit annähernd 90 % entfällt auf die europäischen Gesellschaften. Die Investitionsschwerpunkte lagen weiterhin im Landverkehr in den Regionen Central, West und North.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2009 spürbar zurückgegangen. Bereinigt um die erstmalige Einbeziehung von Romtrans ist sie um 6,3% gesunken.

GESCHÄFTSFELD DB DIENSTLEISTUNGEN

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
Segmenterlöse	1.353	1.431	- 78	- 5,5
davon Außenumsatz	(47)	(55)	(- 8)	(- 14,5)
EBITDA bereinigt	144	157	- 13	- 8,3
EBIT bereinigt	57	77	- 20	- 26,0
Brutto-Investitionen	55	118	- 63	- 53,4
Mitarbeiter in VZP per 30. Juni	24.858	24.907	- 49	- 0,2

Die Entwicklung des Geschäftsfelds DB Dienstleistungen ist im Wesentlichen durch dessen Unterstützungscharakter für die konzerninternen Kunden geprägt. Den größten Teil der Segmenterlöse stellten daher unverändert die internen Segmenterlöse dar (1.199 Mio. €). Diese sind in Summe im ersten Halbjahr 2009 zurückgegangen. Hier machten sich unter anderem geringere Instandhaltungsleistungen bemerkbar. Dämpfend wirkte der Effekt aus der Einbeziehung der DB Waggonbau Niesky. Auch der Außenumsatz ist infolge geringerer Umsätze bei IT-Leistungen im ersten Halbjahr 2009 zurückgegangen.

Aufwandsseitig kam es beim Materialaufwand zu Rückgängen infolge der geringeren Geschäftstätigkeit, die den Effekt aus der Einbeziehung der DB Waggonbau Niesky deutlich überkompensiert haben. Gegenläufig ist der Personalaufwand angestiegen. Hier wirkten sowohl Tarifierhöhungen als auch die Einbeziehung der DB Waggonbau Niesky erhöhend.

In der Ergebnisentwicklung spiegelt sich der stärkere Rückgang der Erträge in Vergleich zu den Aufwendungen wider. Dementsprechend ist das bereinigte EBITDA rückläufig. Die Abschreibungen sind im ersten Halbjahr 2009 leicht angestiegen. Ursache war unter anderem ein höherer Anlagenbestand im Fuhrparkmanagement. Dementsprechend ist das bereinigte EBIT stärker zurückgegangen als das bereinigte EBITDA.

Die Brutto-Investitionen lagen erheblich unterhalb des Vorjahresniveaus. Hier machten sich sowohl geringere Investitionen im Fuhrparkmanagement als auch die zeitliche Verschiebung von Investitionen unter anderem im IT-Bereich bemerkbar.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2009 im Vergleich zum 30. Juni 2008 annähernd unverändert.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE FAHRWEG

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	493,6	521,2	- 27,6	- 5,3
davon konzernexterne Bahnen	(82,4)	(79,4)	(+ 3,0)	(+ 3,8)
Gesamtumsatz	2.126	2.197	- 71	- 3,2
davon Außenumsatz	(349)	(351)	(- 2)	(- 0,6)
EBITDA bereinigt	692	804	- 112	- 13,9
EBIT bereinigt	243	326	- 83	- 25,5
Brutto-Investitionen	1.594	1.625	- 31	- 1,9
Mitarbeiter in VZP per 30. Juni	40.872	41.596	- 724	- 1,7

Die Entwicklung der Trassennachfrage im Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg ist maßgeblich abhängig von den Betriebsprogrammen der konzerninternen Kunden, die einen Anteil in Höhe von 83% an der gesamten Trassennachfrage haben. Hier war im ersten Halbjahr 2009 konjunkturbedingt insbesondere im Schienengüterverkehr ein Nachfragerückgang zu verzeichnen. Insgesamt hat die Trassennachfrage daher im ersten Halbjahr 2009 abgenommen. Demgegenüber haben die konzernexternen Bahnen ihre Nachfrage und damit auch ihren Anteil an der Trassennachfrage weiter leicht ausgebaut (+ 2 Prozentpunkte auf nun 17%).

Den größten Teil der Umsätze stellen wegen des starken Gewichts der konzerninternen Kunden unverändert die Innenumsätze dar (1.777 Mio. €). Infolge der geringeren Trassennachfrage waren diese im ersten Halbjahr 2009 rückläufig. Die Außenumsätze lagen annähernd auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2008. Dämpfend wirkte hier ein geringeres Abrechnungsvolumen bei den Baugesellschaften. Insgesamt lagen die Segmenterlöse deutlich oberhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Dies resultierte aus einem Sondereffekt im Zusammenhang mit dem Projekt Stuttgart 21, von dem 620 Mio. € auf das Geschäftsfeld DB Netze Fahrweg entfallen.

Mit Blick auf eine hohe Qualität und Verfügbarkeit des Netzes lagen die Aufwendungen für Instandhaltungen oberhalb des entsprechenden Werts im ersten Halbjahr 2008. Dementsprechend ist auch der Materialaufwand im ersten Halbjahr 2009 angestiegen. Auch der Personalaufwand hat infolge der Tarifierhöhungen deutlich zugenommen.

Die bereinigte Ergebnisentwicklung war im ersten Halbjahr 2009 durch die Aufwandssteigerungen bei sinkenden Erträgen geprägt. Dementsprechend war die Entwicklung des bereinigten EBITDA spürbar rückläufig. Die Abschreibungen sind im ersten Halbjahr 2009 wegen einer Zuschreibung nach dem Austausch von Betonschwellen ebenfalls zurückgegangen.

Die bereinigte EBIT-Entwicklung war im ersten Halbjahr 2009 auch rückläufig, aber absolut gesehen nicht ganz so stark wie die des bereinigten EBITDA.

Das Modernisierungsprogramm haben wir mit den Schwerpunkten Bestandsnetz sowie Leit- und Sicherungstechnik fortgeführt. Die Brutto-Investitionen lagen dabei annähernd auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2008.

Die Zahl der Mitarbeiter ist per 30. Juni 2009 leicht zurückgegangen.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE PERSONENBAHNHÖFE

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
Stationshalte in Mio.	70,1	69,9	+ 0,2	+ 0,3
davon konzernexterne Bahnen	(9,7)	(8,9)	(+ 0,8)	(+ 9,0)
Gesamtumsatz	512	495	+ 17	+ 3,4
davon Außenumsatz	(192)	(176)	(+ 16)	(+ 9,1)
EBITDA bereinigt	190	203	- 13	- 6,4
EBIT bereinigt	127	138	- 11	- 8,0
Brutto-Investitionen	104	201	- 97	- 48,3
Mitarbeiter in VZP per 30. Juni	4.634	4.548	+ 86	+ 1,9

Die Zahl der Stationshalte ist im ersten Halbjahr 2009 leicht gestiegen. Zuwächse bei den konzernexternen Kunden – insbesondere infolge von Ausschreibungsgewinnen im Regionalverkehr – konnten dabei den leichten Rückgang in der Nachfrage durch Gesellschaften des DB-Konzerns kompensieren.

Den größten Teil der Umsätze stellen wegen des großen Gewichts konzerninterner Kunden unverändert die Innenumsätze dar (320 Mio. €). Diese lagen im ersten Halbjahr 2009 auf dem Niveau des entsprechenden Vorjahreswerts. Die Außenumsätze haben dagegen deutlich zugelegt. Dazu beigetragen haben sowohl die gestiegenen konzernexternen Stationshalte als auch höhere konzernexterne Vermietungserlöse. Insgesamt sind sowohl die Stationsentgelte als auch die Vermietungserlöse im ersten Halbjahr 2009 gestiegen.

Aufwandsseitig stieg der Personalaufwand infolge der Tariferhöhungen. Gegenläufig ging der Materialaufwand leicht zurück.

Bereinigt um den Sondereffekt Flughafenbahnhof Frankfurt im ersten Halbjahr 2008 ging das EBITDA, verursacht durch den Wegfall von Erträgen aus dem Verkauf von Empfangsgebäuden, leicht zurück. Die Abschreibungen lagen infolge höherer Investitionszuschüsse leicht unterhalb des entsprechenden Vorjahreswerts.

Das bereinigte EBIT war im ersten Halbjahr 2009 ebenfalls rückläufig.

Die Brutto-Investitionen lagen im ersten Halbjahr 2009 deutlich unterhalb des entsprechenden Vorjahreswerts. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus dem Wegfall eines erhöhten Investitionsvolumens für das Projekt Flughafen Berlin Brandenburg International (BBI) im ersten Halbjahr 2008.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 30. Juni 2009 leicht über dem Niveau des ersten Halbjahres 2008. Der Zuwachs resultierte aus der Erweiterung der Kapazitäten im Bau- und Projektmanagement.

GESCHÄFTSFELD DB NETZE ENERGIE

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
Gesamtumsatz	1.149	1.084	+ 65	+ 6,0
davon Außenumsatz	(309)	(275)	(+ 34)	(+ 12,4)
EBITDA bereinigt	97	96	+ 1	+ 1,0
EBIT bereinigt	54	46	+ 8	+ 17,4
Brutto-Investitionen	36	37	- 1	- 2,7
Mitarbeiter in VZP per 30. Juni	1.569	1.583	- 14	- 0,9

Den größten Teil der Umsätze im Geschäftsfeld DB Netze Energie stellen wegen des großen Gewichts konzerninterner Kunden unverändert die Innenumsätze dar (840 Mio. €). Diese sind im ersten Halbjahr 2009 angestiegen. Maßgeblichen Anteil an der Entwicklung hatten die gestiegenen Energieeinkaufspreise. Auch der Außenumsatz hat zugelegt. Neben den höheren Energieeinkaufspreisen ist dies auch auf eine stärkere Nachfrage durch konzernexterne Kunden zurückzuführen. Die kontrahierten Beschaffungspreise im ersten Halbjahr 2009 lagen dabei teilweise oberhalb der Marktpreise. Der Energieverkauf war bei allen Produkten konjunkturbedingt rückläufig.

Aufwandsseitig machten sich die Energiepreissteigerungen in einer deutlichen Erhöhung des Materialaufwands bemerkbar. Durch den kalten Winter nahmen zudem die Aufwendungen für Gas und Wärme zu. Auch der Personalaufwand ist infolge der Tarifierhöhungen leicht angestiegen.

Trotz der positiven Umsatzentwicklung lag das bereinigte EBITDA nur leicht oberhalb des entsprechenden Vorjahreswerts, da der Anstieg des Materialaufwands den Zuwachs fast vollständig kompensiert hat. Ein positiver Einmaleffekt resultierte aus der Auflösung einer Rückstellung in Zusammenhang mit unserer Beteiligung an einem Kraftwerk. Die Abschreibungen sind im ersten Halbjahr 2009 deutlich zurückgegangen.

Auch das bereinigte EBIT konnte im ersten Halbjahr 2009 zulegen.

Die Brutto-Investitionen lagen im ersten Halbjahr 2009 annähernd auf dem Niveau des ersten Halbjahres 2008.

Die Zahl der Mitarbeiter lag per 30. Juni 2009 leicht unterhalb der des entsprechenden Vorjahreszeitpunkts.

Finanz- und Vermögenslage

FINANZMANAGEMENT

Der DB-Konzern beschafft langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V. (DB Finance), Amsterdam/Niederlande. Das für den langfristigen Bereich ausgelegte Debt-Issuance-Programm über 10 Mrd. € wurde im Juli 2009 aufdatiert und in seinem Volumen auf 15 Mrd. € aufgestockt. Per 30. Juni 2009 war das Programm in Höhe von 8,2 Mrd. € in Anspruch genommen.

Anfang März 2009 emittierte der DB-Konzern über seine Finanzierungstochter DB Finance eine 1-Mrd.-€-Anleihe mit einer Laufzeit von zehn Jahren. Bei einem großen Investoreninteresse, vor allem aus Frankreich und Deutschland, war die Anleihe dreifach überzeichnet. Trotz der anhaltend schwierigen Marktbedingungen ist es gelungen, vergleichsweise gute Konditionen zu erzielen.

Im kurzfristigen Bereich stand per 30. Juni 2009 wie im Vorjahr ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung. Dieses wurde per 30. Juni 2009 mit 0,3 Mrd. € (per 31. Dezember 2008: nicht) in Anspruch genommen. Zudem verfügten wir per 30. Juni 2009 über garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von 1,6 Mrd. €. Das Commercial-Paper-Programm wird über die Kreditlinien als Back-up abgesichert. Darüber hinaus konnten wir per 30. Juni 2009 auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 0,9 Mrd. € zurückgreifen. Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Finanzierung von Working Capital als auch die Bereitstellung von Avalen.

Im ersten Halbjahr 2009 wurden keine größeren Finanzierungsleasingtransaktionen abgeschlossen.

Die aktuellen Einstufungen der Rating-Agenturen für die Kreditwürdigkeit der DB AG lauten: AA (Standard&Poors's), Aa1 (Moody's) und AA (Fitch). Im ersten Halbjahr 2009 haben die jährlichen Review-Meetings mit den Rating-Agenturen Standard & Poor's, Moody's und Fitch stattgefunden. Standard & Poor's hat daraufhin im Juli 2009 seine Einstufungen bestätigt.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Kurzfassung IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.549	1.609	- 60	- 3,7
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 893	- 1.110	+ 217	- 19,5
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	698	150	+ 548	-
Veränderung der flüssigen Mittel	1.332	641	+ 691	+ 108
Flüssige Mittel per 30. Juni	2.211	2.190	+ 21	+ 1,0

Trotz der deutlich schwächeren Entwicklung des Ergebnisses vor Ertragsteuern ist der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit im ersten Halbjahr 2009 nur leicht zurückgegangen. Positive Effekte resultierten hier aus der Reduktion des Working Capital und geringeren Zinszahlungen.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit lag unterhalb des Niveaus des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Ein niedrigerer Mittelbedarf für Brutto-Investitionen und der höhere Mittelzufluss aus Investitionszuschüssen überkompensierten hier den Wegfall des Nettomittelzuflusses aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten (im Wesentlichen aus dem Verkauf unseres Anteils an Arcor) im ersten Halbjahr 2008. Die Kaufpreiszahlung für PCC Logistics erfolgt im zweiten Halbjahr 2009.

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit lag im ersten Halbjahr 2009 deutlich oberhalb des Werts des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem Mittelzufluss aus der Begebung einer Anleihe im März 2009.

In Summe überstieg der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit und aus Finanzierungstätigkeit den Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit. Per 30. Juni 2009 ist der Bestand an flüssigen Mitteln im Vergleich zum 30. Juni 2008 leicht gestiegen.

NETTO-FINANZSCHULDEN

IN MIO. €	30.06.2009	31.12.2008	Veränderung	
			absolut	prozentual
Langfristige Finanzschulden	13.589	14.083	- 494	- 3,5
Kurzfristige Finanzschulden	3.979	2.770	+ 1.209	+ 43,6
Finanzschulden	17.568	16.853	+ 715	+ 4,2
- Flüssige Mittel und Finanzforderungen	2.247	910	+ 1.337	+ 147
Netto-Finanzschulden	15.321	15.943	- 622	- 3,9

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der Zinslosen Darlehen des Bundes zur Infrastrukturfinanzierung ausgewiesen. Per 30. Juni 2009 sind die Finanzschulden angestiegen, die Netto-Finanzschulden aber infolge eines deutlichen Anstiegs der vorgehaltenen Liquidität weiter zurückgegangen.

Dabei hat sich in der Struktur der Finanzschulden eine Verschiebung hin zu den kurzfristigen Finanzschulden ergeben. Dies resultierte im Wesentlichen aus einer Anleihe über 1,3 Mrd. €, die im Juni 2010 fällig wird und damit nun zu den kurzfristigen Finanzschulden gehört.

INVESTITIONEN

Brutto-Investitionen nach Geschäftsfeldern IN MIO. €	1. Halbjahr		Veränderung	
	2009	2008	absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	21	36	- 15	- 41,7
DB Bahn Regio	278	310	- 32	- 10,3
DB Bahn Stadtverkehr	23	29	- 6	- 20,7
DB Schenker Rail	172	180	- 8	- 4,4
DB Schenker Logistics	85	88	- 3	- 3,4
DB Dienstleistungen	55	118	- 63	- 53,4
DB Netze Fahrweg	1.594	1.625	- 31	- 1,9
DB Netze Personenbahnhöfe	104	201	- 97	- 48,3
DB Netze Energie	36	37	- 1	- 2,7
Sonstige/Konsolidierung	8	9	- 1	- 11,1
DB-Konzern	2.376	2.633	- 257	- 9,8
- erhaltene Investitionszuschüsse	1.453	1.296	+ 157	+ 12,1
Netto-Investitionen	923	1.337	- 414	- 31,0

Die Brutto-Investitionen lagen im ersten Halbjahr 2009 unterhalb des Werts im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Unter Berücksichtigung der gestiegenen Investitionszuschüsse Dritter sind die Netto-Investitionen deutlich zurückgegangen. Dabei lag der Schwerpunkt der Brutto-Investitionen unverändert bei den Geschäftsfeldern im Ressort Infrastruktur.

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

BILANZ

Bilanzstruktur IN MIO. € BZW. IN %	30.06.2009	31.12.2008	Veränderung	
			absolut	prozentual
Bilanzsumme	48.825	48.193	+ 632	+ 1,3
Struktur der Aktivseite				
Langfristige Vermögenswerte	41.852	42.353	- 501	- 1,2
Anteil an der Bilanzsumme	85,7%	87,9%	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	6.973	5.840	+ 1.133	+ 19,4
Anteil an der Bilanzsumme	14,3%	12,1%	-	-
Struktur der Passivseite				
Eigenkapital	12.728	12.155	+ 573	+ 4,7
Anteil an der Bilanzsumme	26,1%	25,2%	-	-
Langfristiges Fremdkapital	22.587	23.161	- 574	- 2,5
Anteil an der Bilanzsumme	46,2%	48,1%	-	-
Kurzfristiges Fremdkapital	13.510	12.877	+ 633	+ 4,9
Anteil an der Bilanzsumme	27,7%	26,7%	-	-

Die Bilanzsumme hat sich gegenüber dem 31. Dezember 2008 leicht erhöht. Dies resultierte auf der Aktivseite aus einem deutlich erhöhten Bestand an flüssigen Mitteln (+ 1,3 Mrd. €). Gegenläufig wirkten ein Rückgang des Sachanlagevermögens (- 0,3 Mrd. €) und der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (- 0,3 Mrd. €). In der Struktur der Aktivseite dominierte im Bereich der langfristigen Vermögensgegenstände unverändert das Sachanlagevermögen angesichts der Geschäftscharakteristika im Kernbereich Schiene.

Auf der Passivseite nahm das Eigenkapital durch das positive Ergebnis zu (+ 0,6 Mrd. €). Die kurzfristigen Finanzschulden stiegen um 1,2 Mrd. € durch den erhöhten Bestand an Commercial Paper (+ 0,3 Mrd. €) und durch eine Anleihe über 1,3 Mrd. €, die jetzt den kurzfristigen Finanzschulden zuzuordnen ist. Gegenläufig gingen die langfristigen Finanzschulden um 0,5 Mrd. € zurück. Die Struktur der Passivseite blieb gegenüber dem Jahresende 2008 weitgehend unverändert. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich leicht.

Mitarbeiter

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern IN VZP ¹⁾	30.06.2009	30.06.2008	Veränderung	
			absolut	prozentual
DB Bahn Fernverkehr	15.094	14.970	+ 124	+ 0,8
DB Bahn Regio	25.157	25.470	- 313	- 1,2
DB Bahn Stadtverkehr	12.557	12.134	+ 423	+ 3,5
DB Schenker Rail	28.855	29.577	- 722	- 2,4
DB Schenker Logistics	58.355	61.047	- 2.692	- 4,4
DB Dienstleistungen	24.858	24.907	- 49	- 0,2
DB Netze Fahrweg	40.872	41.596	- 724	- 1,7
DB Netze Personenbahnhöfe	4.634	4.548	+ 86	+ 1,9
DB Netze Energie	1.569	1.583	- 14	- 0,9
Sonstige	24.822	24.877	- 55	- 0,2
DB-Konzern	236.773	240.709	- 3.936	- 1,6
- Effekte aus wesentlichen Akquisitionen	1.140	0	+ 1.140	-
DB-Konzern - vergleichbar	235.633	240.709	- 5.076	- 2,1

¹⁾ Die Zahl der Mitarbeiter wird auf Basis von Vollzeitpersonen (VZP) berechnet, um eine bessere Vergleichbarkeit innerhalb des DB-Konzerns und im Zeitablauf zu gewährleisten. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Per 30. Juni 2009 ist die Zahl der Mitarbeiter gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitpunkt leicht zurückgegangen. Auf vergleichbarer Basis ist die Zahl der Mitarbeiter per 30. Juni 2009 noch etwas stärker zurückgegangen. Zuwächse waren nur in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Stadtverkehr und DB Netze Personenbahnhöfe zu verzeichnen. Rückgänge waren insbesondere in den Geschäftsfeldern DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Netze Fahrweg zu registrieren. Infolge der konjunkturellen Entwicklung und der daraus resultierenden signifikant geringeren Transportvolumina im Schienengüterverkehr und im Bereich Spedition und Logistik war im ersten Halbjahr die Einführung von Kurzarbeit im DB-Konzern erforderlich. Insgesamt waren per 15. Juni 2009 8.279 Mitarbeiter in Kurzarbeit. Davon entfielen auf das Geschäftsfeld DB Schenker Rail 5.838 Mitarbeiter, auf das Geschäftsfeld DB Schenker Logistics 620 Mitarbeiter und auf das Geschäftsfeld DB Dienstleistungen 1.238 Mitarbeiter.

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

Weitere Informationen

VERÄNDERUNGEN IN AUFSICHTSRAT UND VORSTAND DER DB AG

Ulrich Weber ist seit 1. Juli 2009 Vorstand Personal und Arbeitsdirektor. Sein Vertrag läuft über fünf Jahre. Er folgt damit Norbert Hansen nach, der zum 31. Mai 2009 sein Mandat niedergelegt hat. Darüber hinaus hat Herr Weber als Nachfolger von Margret Suckale das Vorstandsressort Personal und Dienstleistungen bei der DB ML AG übernommen. Ebenfalls zum 31. Mai 2009 hat Dr. Otto Wiesheu sein Mandat als Vorstandsmitglied, zuständig für das Ressort Wirtschaft und Politik, niedergelegt.

In der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 25. Mai 2009 wurde das Vorstandsressort Compliance, Datenschutz und Recht eingerichtet. Das Vorstandsressort Compliance, Datenschutz und Recht wird übergangsweise von Herrn Dr. Grube geleitet und spätestens zum 1. Januar 2010 von Gerd Becht übernommen. Herr Becht wird auch bei der DB ML AG das entsprechende Ressort übernehmen.

Zudem soll auf Vorschlag von Herrn Dr. Grube im September 2009 ein neues Vorstandsressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen bei der DB AG und der DB ML AG eingerichtet und in Personalunion geführt werden.

Christoph Dänzer-Vanotti ist seit dem 29. Januar 2009 Mitglied des Aufsichtsrats der DB AG. Ebenfalls seit dem 9. Februar 2009 neu im Aufsichtsrat ist Alexander Kirchner, der zum stellvertretenden Vorsitzenden gewählt wurde. Er folgt Lothar Krauß nach, der sein Mandat zum 31. Januar 2009 niedergelegt hat. Als Nachfolger von Staatssekretär Dr. Axel Nawrath, der sein Aufsichtsratsmandat zum 31. März 2009 niedergelegt hat, ist zum 1. April 2009 Staatssekretär Jörg Asmussen entsandt worden.

BEIHILFEBESCHWERDE VERKEHRSVERTRAG BERLIN UND BRANDENBURG

Die Veolia Verkehr GmbH (Veolia, vormals Connex Regiobahn GmbH) hat im August 2003 bei der Europäischen Kommission eine Beschwerde wegen der angeblichen Gewährung rechtswidriger Beihilfen eingereicht. Konkreter Anlass und Gegenstand des Verfahrens ist der Abschluss eines Verkehrsvertrags zwischen der DB Regio AG und den Ländern Brandenburg und Berlin. Details hierzu finden Sie im Geschäftsbericht 2008 des DB-Konzerns auf der Seite 122. Die Kommission hat mit Beschluss vom 23. Oktober 2007 das förmliche Prüfverfahren eingeleitet und die Bundesrepublik Deutschland zur Stellungnahme aufgefordert. Die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens ist ein Verfahrensschritt und greift den Ergebnissen der Kommissionsprüfung in keiner Weise vor. Die Bundesrepublik Deutschland hat mehrfach Stellung genommen und fordert die Einstellung des Verfahrens, da aus ihrer Sicht keine beihilferechtlichen Bedenken bestehen. Zu welchem Zeitpunkt und mit welchem Ausgang die Kommission das Verfahren beenden wird, ist derzeit nicht abzusehen.

ERMITTLUNGEN GEGEN GESELLSCHAFTEN DER SPEDITIONSBRANCHE

Die Europäische Kommission, das US-Justizministerium sowie die Kartellbehörden in Kanada, Südafrika, Neuseeland und der Schweiz haben wegen des Verdachts wettbewerbsbeschränkender Absprachen im Bereich der Land-, See- und Luftfracht Ermittlungen gegen die Speditionsbranche eingeleitet. Details hierzu finden Sie im Geschäftsbericht 2008 des DB-Konzerns auf der Seite 123.

Im Zusammenhang mit den Untersuchungen bei Schenker wurde im Januar 2008 in den USA eine private Schadenersatzsammelklage gegen eine Reihe von Spediteuren erhoben. Zu den Beklagten zählen unter anderem die Schenker AG und die Schenker Inc., New York/USA. Die Kläger begehren Schadenersatz für die rechtlich möglicherweise zu beanstandende Festlegung von Zuschlägen und Gebühren im Rahmen von Transportdienstleistungen, die bei den beklagten Spediteuren beauftragt worden waren. Derzeit ist der Ausgang dieses zivilgerichtlichen Verfahrens noch nicht absehbar. Mit einem Abschluss der kartellbehördlichen Ermittlungen ist nicht vor Ende des Jahres 2010 zu rechnen.

ECKPUNKTEVEREINBARUNG IM RECHTSSTREIT MIT DEM VRR ERZIELT

Am 19. Dezember 2008 hatte das Verwaltungsgericht (VG) Gelsenkirchen auf entsprechende Klagen der DB Regio NRW GmbH entschieden, dass die vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) seit Anfang des Jahres 2007 vorgenommenen Zahlungskürzungen nicht auf Beihilfe- beziehungsweise Preisrecht gestützt werden könnten und daher unberechtigt seien. Der VRR hat gegen die Entscheidungen Berufung beim OVG Münster eingelegt. Details hierzu finden Sie im Geschäftsbericht 2008 des DB-Konzerns auf der Seite 123.

Zur Beilegung der gerichtlichen Auseinandersetzung haben die DB Regio NRW GmbH und der VRR im ersten Halbjahr 2009 unter Vermittlung des Landes NRW weitere Vergleichsgespräche geführt, die Ende Juni zu einer Eckpunktevereinbarung geführt haben. Ausgehend von diesen Eckpunkten soll eine unterschriftsreife Änderungsvereinbarung des Verkehrsvertrags erzielt werden. Die Berufungen sollen nach Abschluss einer Änderungsvereinbarung zurückgenommen werden.

GESETZ ZUR ERWEITERUNG DER FAHRGASTRECHTE VERABSCHIEDET

Nach der Verabschiedung der EG-Verordnung 1371/2007 vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr hat der deutsche Gesetzgeber ein Gesetz zur Anpassung der nationalen eisenbahnrechtlichen Vorschriften an die EG-Verordnung verabschiedet.

Die EG-Verordnung, die am 3. Dezember 2009 in Kraft tritt, gilt für den gesamten – nationalen und internationalen – Eisenbahnfern- und -nahverkehr in der EU. Hat ein Zug eine Verspätung von 60 Minuten, müssen dem Bahnkunden 25% des Fahrpreises erstattet werden. Liegt eine Verspätung von zwei Stunden vor, sind es 50%. Bei mehr als 60 Minuten Verspätung sind den Fahrgästen außerdem Erfrischungen im Zug oder Bahnhof anzubieten. Wird aufgrund der Verspätung eine Übernachtung erforderlich, hat der Betroffene Anspruch auf ein Hotel oder ein Taxi.

Mit dem deutschen Gesetz treten die Regelungen der EG-Verordnung im innerdeutschen Eisenbahnverkehr bereits am 29. Juli 2009 in Kraft. Im Nahverkehr räumt das Gesetz den Fahrgästen zusätzliche Rechte ein: Bei einer absehbaren Verspätung von 20 Minuten kann der Reisende einen anderen Zug, auch einen höherwertigen Fernverkehrszug, nutzen. Fällt nach 23 Uhr ein Nahverkehrszug aus oder verspätet sich um eine Stunde, kann der Fahrgast ein Taxi zu seinem Zielort nehmen.

EINSCHRÄNKUNGEN IM BETRIEB BEI DER S-BAHN BERLIN

Als Konsequenz aus einem Radscheibenbruch bei einem S-Bahn-Zug am 1. Mai 2009 sind umfangreiche Untersuchungs- und Austauscharbeiten an den Viertelzügen der Baureihe 481 der Berliner S-Bahn erforderlich geworden. Da der Dauerfestigkeitsnachweis für die Radscheiben für diese Baureihe nicht zur Zufriedenheit des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) erbracht werden konnte, hat das EBA mit Bescheid vom 16. Juli 2009 angeordnet, dass abhängig von der Laufleistung und der jeweiligen Radsatzposition die Radscheiben in den Zügen ausgetauscht werden müssen. Zudem sind die Radscheiben je nach Radsatzposition alle 30.000 beziehungsweise alle 60.000 km mittels Wirbelstromprüfverfahren/ Ultraschallverfahren auf Rissfreiheit zu überprüfen. Gestaffelt nach der Radposition der Radscheiben ist der Austausch insgesamt bis zum 30. November 2009 vorzunehmen.

Von Mitte Juli 2009 an stand daher nur noch ein Drittel der S-Bahn-Flotte für den Betriebseinsatz zur Verfügung. Dies führte dazu, dass auf einigen Linien nur noch verkürzte Züge eingesetzt werden konnten und zudem das Angebot auf einigen Linien teilweise eingestellt werden musste. Ab August 2009 wird die Fahrzeugverfügbarkeit jedoch voraussichtlich wieder kontinuierlich zunehmen. Bis Anfang Dezember 2009 soll unseren Kunden wieder das vollständige Angebot zur Verfügung stehen.

Zur Abmilderung der Folgen dieser Angebotseinschränkungen für unsere Kunden haben wir in einer konzernübergreifenden Kooperation Ersatzverkehre mit Bussen und deutlich verstärkt Regional-Express-Züge eingesetzt. Wir prüfen, ob die aufgrund der Anordnung des EBA entstehenden Folgekosten von den Herstellern zurückgefordert werden können.

DB-KONZERN TRIFFT KEINE MITSCHULD BEI ICE-RADSATZWELLENBRUCH IM JULI 2008

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

Risikomanagement

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

Infolge der aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrise ist ein signifikanter Rückgang der Transportvolumina in allen für uns relevanten Transport- und Logistikmärkten infolge der negativen Geschäftsentwicklung aktueller und potenzieller Kunden zu verzeichnen. Daraus resultieren für den DB-Konzern Umsatz- und vor allem im Schienengeschäft auch Ergebnisrisiken, deren Umfang je nach konkreten Auswirkungen und Dauer der Finanz- und Wirtschaftskrise variieren kann. Es ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht absehbar, wann und wie schnell sich diese Märkte wieder erholen werden. Wir haben auf die veränderte Situation mit kurzfristigen Maßnahmen zur Ausgabensteuerung und Investitionspriorisierung sowie unserem konzernweiten Programm reACT09 reagiert, mit dem wir unter anderem unsere Kostenstrukturen der derzeit aktuellen Marktentwicklung anpassen wollen.

Im operativen Betrieb im Schienenverkehr haben wir im Augenblick spürbare Einschränkungen durch die Verkürzung von Wartungsintervallen beziehungsweise Austauschmaßnahmen an Schienenfahrzeugen infolge fehlerhafter Radsatzwellen zu verzeichnen. Daraus resultieren für den DB-Konzern erhebliche Belastungen durch Instandhaltungsaufwendungen und Umsatzverluste. Zudem kann nicht ausgeschlossen werden, dass Qualitätsmängel an anderen Schienenfahrzeugen auftreten, die die Verfügbarkeit unserer Fahrzeugflotte durch Sonderuntersuchungen oder vergleichbare Maßnahmen auf Anordnung des EBA einschränken. Wir prüfen derzeit, in welcher Form wir die Herstellerindustrie für den daraus im DB-Konzern entstehenden Schaden in Anspruch nehmen können.

Insgesamt hat sich die Chancen-Risiken-Position im ersten Halbjahr 2009 im Vergleich zum Bilanzstichtag 31. Dezember 2008 nicht wesentlich verändert. Die Chancen und Risiken für den DB-Konzern sind im Geschäftsbericht 2008 des DB-Konzerns auf den Seiten 128 ff. ausführlich dargestellt worden. Von diesen Risiken kann potenziell eine wesentliche Beeinträchtigung der Ertrags-, Vermögens- und Finanzlage des DB-Konzerns ausgehen. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden oder erkennbar.

Nachtragsbericht

BUNDESREGIERUNG BESCHLIESST »GRUNDSÄTZE GUTER UNTERNEHMENSFÜHRUNG« FÜR UNTERNEHMEN MIT BETEILIGUNG DES BUNDES

Die Bundesregierung hat am 1. Juli 2009 neue Grundsätze guter Unternehmensführung im Bereich des Bundes verabschiedet, die auch den sogenannten Public Corporate Governance Kodex des Bundes umfassen. Dieser legt Standards guter Unternehmensführung fest, die teilweise strikter gefasst sind als im Deutschen Corporate Governance Kodex.

Die im Public Corporate Governance Kodex enthaltenen Empfehlungen und Anregungen gelten für nicht börsennotierte Unternehmen, an denen der Bund direkt beteiligt ist.

Börsennotierte Unternehmen mit Bundesbeteiligung fallen weiterhin ausschließlich unter den bestehenden Deutschen Corporate Governance Kodex.

Wir prüfen zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Zwischenberichts die Auswirkungen des Public Corporate Governance Kodex auf den DB-Konzern.

KAUF DER POLNISCHEN PCC LOGISTICS ABGESCHLOSSEN

Der DB-Konzern hat die PCC Logistics mit Wirkung zum 21. Juli 2009 übernommen. Der Vertrag über den Kauf der größten privaten Güterbahn in Polen ist Ende Januar 2009 unterzeichnet worden. Am 12. Juni 2009 hatte die EU-Kommission die Übernahme genehmigt. Die ersten gemeinsamen Verkehre laufen bereits zwischen Polen und Deutschland sowie zwischen Polen und Rumänien. Die Realisierung eines neuen grenzüberschreitenden Ganzzugkonzepts sowie weiterer schienengebundener Logistikkösungen zum Fahrplanwechsel 2009/10 sind in Vorbereitung.

FERTIGSTELLUNG DES NEUEN LUFTFRACHT-EUROPA-HUBS IN FRANKFURT

Am Flughafen Frankfurt hat DB Schenker am 20. Juli 2009 sein neues Luftfracht-Europa-Hub eingeweiht, in das rund 50 Mio. € investiert worden sind. Anfang August 2009 geht das neue Drehkreuz für Luftfracht in Betrieb. Zukünftig sind dann die bislang an verschiedenen Standorten operierenden Import- und Exporteinheiten zusammengeführt. Damit wird das Euro-Hub in Frankfurt ein wesentlicher Knotenpunkt unseres internationalen Luftfrachtnetzwerks.

In dem Logistikzentrum in der CargoCity Süd werden zukünftig Luftfrachtsendungen im Auftrag von Industrie und Handel aus aller Welt gebündelt, zwischengelagert und für die Weiterbeförderung im Erdgeschoss auf einer Fläche von 15.000 qm abgefertigt. Im ersten Obergeschoss der Anlage befindet sich ein rund 10.000 qm großes Lager für Flugzeugersatzteile. Auch die Luftfahrtindustrie gehört zu den Kunden, die Logistikdienstleistungen von DB Schenker in Anspruch nehmen. Hinzu kommen in zwei Büroetagen auf 4.000 qm die Büroräume für etwa 200 Mitarbeiter. Die Anlage ist die modernste und leistungsfähigste Luftfrachtdrehscheibe im weltweiten Netz von DB Schenker.

STANDARD&POOR'S BESTÄTIGT RATING-EINSTUFUNGEN DER DB AG

Ende Juli 2009 hat Standard & Poor's die aktuellen Rating-Einstufungen der DB AG (AA/Stable/A-1+) bestätigt. Das Rating der DB AG bleibt damit seit seiner Ersterteilung im Jahr 2000 unverändert.

GRÖSSTE AUSSCHREIBUNG VON NAHVERKEHRSLEISTUNGEN IN DEUTSCHLAND BEEENDET

Ende Juli 2009 wurde durch den Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) das Ausschreibungsverfahren »Netz Stadtbahn« abgeschlossen. Insgesamt wurden 16 Regional-Express- und Regionalbahn-Strecken mit einem Volumen von rund 22 Mio. Zugkm beziehungsweise rund 1,3 Mrd. € über eine Gesamtlaufzeit von zwölf Jahren in vier Losen vergeben. Dabei war ausgeschlossen, dass derselbe Bewerber alle vier Lose gewinnt.

DB Regio erhielt den Zuschlag für die Lose 1 und 3 mit einem Gesamtvolumen von 15 Mio. Zugkm und wird damit weiterhin den Betrieb von drei Regional-Express-Linien und sechs Regionalbahn-Linien sicherstellen. Zudem wird DB Regio den neuen Flughafenexpress RE9 betreiben und übernimmt ab Dezember 2014 den Abschnitt Berlin-Lichtenberg – Eberswalde, der heute von der Ostdeutschen Eisenbahn GmbH bedient wird.

Ausblick

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Nach zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Zwischenberichts vorliegenden Einschätzungen von Wirtschaftsforschungsinstituten wird sich die wirtschaftliche Talfahrt im weiteren Jahresverlauf 2009 – wenn auch mit abgeschwächtem Tempo – fortsetzen. Die Prognosen für das internationale Umfeld sind dabei vorwiegend positiver als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland.

Einige Frühindikatoren verbessern sich zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Zwischenberichts und deuten so auf ein Abklingen der Talfahrt zum Jahresende 2009 hin. Mit einer schnellen Erholung der Weltwirtschaft ist aber nicht zu rechnen. Im Euroland dürfte sich die konjunkturelle Entwicklung im laufenden Jahr kaum beleben, da weder vom Außenhandel noch von der Inlandsnachfrage spürbare Impulse zu erwarten sind. Für Deutschland lassen die für das Jahr 2009 vorliegenden Prognosen ein Anhalten des Abschwungs erwarten. Das Bruttoinlandsprodukt (BIP) dürfte im Jahresdurchschnitt um etwa 6% zurückgehen und somit (neben Irland) den höchsten Rückgang im Euro-Raum verzeichnen. Sowohl der Außenhandel als auch die Investitionen werden wohl deutlich unter Vorjahr bleiben. Der private Konsum wird infolge unterstützender Maßnahmen aus dem Konjunkturprogramm sein Vorjahresniveau voraussichtlich halten können. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt dürfte sich im Jahresverlauf 2009 weiter verschlechtern. Insbesondere aufgrund der Auswirkungen des konjunkturellen Abschwungs auf den Arbeitsmarkt werden die verfügbaren Einkommen voraussichtlich zurückgehen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Vor dem Hintergrund der im Jahresverlauf zu erwartenden weiteren Verschlechterung der Arbeitsmarktsituation, rückläufiger Einkommen und einer stagnierenden Konsumententwicklung werden sich voraussichtlich auch die Perspektiven für den Personenverkehrsmarkt eintrüben. Für das Gesamtjahr gehen wir von einem Rückgang der Gesamtnachfrage um etwa 1% aus, wobei sich der marktdominierende motorisierte Individualverkehr und der öffentliche Straßenpersonenverkehr vergleichbar dem Gesamtmarkt entwickeln dürften. Während wir für den Schienenpersonenverkehr eine nur knapp unter dem Vorjahresniveau bleibende Verkehrsleistung erwarten, zeichnet sich für den innerdeutschen Luftverkehr ein kräftiger Rückgang ab.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt werden sich die negativen Konjunkturreffekte im Jahresverlauf zwar voraussichtlich abschwächen, insgesamt wird die Verkehrsleistung jedoch wohl weiter deutlich hinter dem Vorjahresniveau zurückbleiben. Die erwarteten Rückgänge für den Außenhandel sowie ein

branchenübergreifender Produktionseinbruch dürften die Nachfrage spürbar dämpfen. Für den Gesamtmarkt gehen wir von einem kräftigen Leistungsrückgang um etwa 16 % gegenüber dem Vorjahr aus. Während der Schienen- und der Binnenschiffsgüterverkehr überdurchschnittlich verlieren dürften, zeichnet sich für den Straßengüterverkehr eine Entwicklung leicht oberhalb des Gesamtmarktes ab. Durch den voraussichtlichen verkehrsträgerübergreifenden Einbruch im Jahr 2009 ist trotz der ab dem Jahr 2010 erwarteten Erholung auch im Mittelfristzeitraum ein Erreichen des Leistungsniveaus aus 2008 nicht abzusehen.

Eine kurzfristig spürbare Änderung der aktuellen Situation auf den weltweiten Transport- und Logistikmärkten ist nicht zu erwarten, wenngleich die Rückgänge im weiteren Jahresverlauf nicht mehr so stark ausfallen dürften. Vereinzelt erkennbare Erholungstendenzen setzen auf einem deutlich abgesenkten Ausgangsniveau auf und lassen eine Stabilisierung erwarten. Die dämpfenden Effekte der Wirtschaftskrise werden auf allen wesentlichen Relationen ihre Spuren hinterlassen. Die Wettbewerbsintensität und auch der Preisdruck werden hoch bleiben.

ERWARTETE GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Voraussichtliche Entwicklung im Geschäftsjahr 2009 IN MIO. € BZW. %	2008	2009
Umsatz	33.452	↘
EBIT bereinigt	2.483	↘
EBITDA bereinigt	5.206	↘
Brutto-Investitionen	6.765	→
ROCE in %	8,9	↘

Die hohen Unsicherheiten und eingeschränkten Prognosemöglichkeiten durch die gegenwärtige Wirtschafts- und Finanzkrise bestehen unverändert fort. Der weitere Verlauf der Krise und vor allem Zeitpunkt und Geschwindigkeit eines einsetzenden Erholungsprozesses sind im Augenblick nicht prognostizierbar. Es kann insofern nicht ausgeschlossen werden, dass sich weitere negative Auswirkungen auf die Ertragslage sowie die Finanz- und Vermögenslage ergeben könnten.

Auf Basis aktueller Einschätzungen erwarten wir für das gesamtwirtschaftliche Umfeld im Jahresverlauf 2009 keine wesentliche Aufhellung. Zudem erwarten wir, dass bezogen auf die Höhe der Volumentrückgänge in den für uns relevanten internationalen Transport- und Logistikmärkten bis Mitte des Jahres 2009 eine Bodenbildung stattgefunden hat, die Volumina aber auch in der zweiten Jahreshälfte im Vorjahresvergleich rückläufig sein werden. Unsere wirtschaftliche Entwicklung wird daher auch im Gesamtjahr 2009 rückläufig sein. Wir gehen allerdings zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Zwischenlageberichts davon aus, dass die prozentualen Rückgänge, bezogen auf Umsatz und bereinigtes EBIT, im Gesamtjahr 2009 spürbar, aber geringer als im ersten Halbjahr 2009 sein werden.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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

KONZERNZWISCHENABSCHLUSS (UNGEPRÜFT)

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni IN MIO. €	2009	2008
Umsatzerlöse	14.272	16.597
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	847	804
Gesamtleistung	15.119	17.401
Sonstige betriebliche Erträge	1.644	1.485
Materialaufwand	- 7.199	- 8.827
Personalaufwand	- 5.438	- 5.227
Abschreibungen	- 1.323	- 1.346
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.643	- 1.757
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.160	1.729
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	2	14
Zinsergebnis	- 430	- 417
Übriges Finanzergebnis	32	- 23
Finanzergebnis	- 396	- 426
Ergebnis vor Ertragsteuern	764	1.303
Ertragsteuern	- 217	- 388
Ergebnis	547	915
Ergebnis anteilig zugerechnet den:		
Aktionären der Deutschen Bahn AG	545	904
anderen Gesellschaftern	2	11
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)		
unverwässert	1,27	2,10
verwässert	1,27	2,10

Überleitung zum Gesamtergebnis

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni IN MIO. €	2009	2008
Ergebnis	547	915
Veränderung direkt im Eigenkapital erfasster Ergebnispositionen		
Änderungen aus Währungsumrechnung	18	- 22
Änderung aus Marktbewertung Wertpapiere	2	0
Änderung aus Marktbewertung Cashflow-Hedges	1	114
Anteil an erfolgsneutralen Ergebnisbestandteilen aus Unternehmen, die at Equity bilanziert werden	0	- 2
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (vor Steuern)	21	90
Veränderung latenter Steuern auf direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen	0	- 35
Saldo der direkt im Eigenkapital erfassten Ergebnispositionen (nach Steuern)	21	55
Gesamtergebnis	568	970
Gesamtergebnis anteilig zugerechnet den:		
Aktionären der Deutschen Bahn AG	566	960
anderen Gesellschaftern	2	10

Konzern-Bilanz

AKTIVA

IN MIO. €	30.06.2009	31.12.2008	30.06.2008
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	37.791	38.066	38.210
Immaterielle Vermögenswerte	1.905	1.910	1.857
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	360	355	294
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	62	63	72
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	184	189	170
Derivative Finanzinstrumente	37	78	136
Aktive latente Steuern	1.513	1.692	1.512
	41.852	42.353	42.251
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	860	830	803
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	1	2	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.103	3.373	3.665
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	574	550	600
Forderungen aus Ertragsteuern	142	124	147
Derivative Finanzinstrumente	82	82	60
Flüssige Mittel	2.211	879	2.190
	6.973	5.840	7.465
Bilanzsumme	48.825	48.193	49.716

PASSIVA

IN MIO. €	30.06.2009	31.12.2008	30.06.2008
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	2.150	2.150	2.150
Rücklagen	5.107	5.086	5.376
Erwirtschaftete Ergebnisse	5.332	4.782	4.329
Eigenkapital der Konzernaktionäre	12.589	12.018	11.855
Anteile anderer Gesellschafter	139	137	141
	12.728	12.155	11.996
Langfristiges Fremdkapital			
Finanzschulden	13.589	14.083	15.561
Übrige Verbindlichkeiten	348	379	371
Derivative Finanzinstrumente	216	180	286
Pensionsverpflichtungen	1.698	1.649	1.633
Sonstige Rückstellungen	4.287	4.273	4.406
Passive Abgrenzungen	2.287	2.438	2.495
Passive latente Steuern	162	159	206
	22.587	23.161	24.958
Kurzfristiges Fremdkapital			
Finanzschulden	3.979	2.770	2.817
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.267	3.608	3.609
Sonstige Verbindlichkeiten	3.273	3.386	3.401
Ertragsteuerschulden	39	183	231
Derivative Finanzinstrumente	152	145	18
Sonstige Rückstellungen	2.292	2.268	2.156
Passive Abgrenzungen	508	517	530
	13.510	12.877	12.762
Bilanzsumme	48.825	48.193	49.716

Konzern-Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni IN MIO. €	2009	2008
Ergebnis vor Steuern	764	1.303
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	1.323	1.346
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte	0	0
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	- 410	- 48
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten	0	- 257
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen	0	- 2
Zins- und Dividendenerträge	- 148	- 220
Zinsaufwendungen	577	635
Fremdwährungsergebnis	- 31	16
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	- 2	- 14
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge	- 80	- 50
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte	243	- 367
Veränderung der Verbindlichkeiten und der passiven Abgrenzungsposten	- 238	- 237
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel	1.998	2.105
Erhaltene Zinsen	15	75
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen	2	2
Gezahlte Zinsen	- 265	- 366
Gezahlte Ertragsteuern	- 201	- 207
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	1.549	1.609
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	82	143
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte	- 2.402	- 2.631
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	1.453	1.296
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen	- 8	- 61
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten	0	331
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte	0	- 6
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel	0	3
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel	- 11	- 184
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen	- 7	- 1
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 893	- 1.110
Gewinnausschüttungen an Minderheitengesellschafter	- 1	- 2
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen	- 59	- 95
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen	993	0
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen	0	- 841
Einzahlungen aus der Aufnahme Zinsloser Darlehen des Bundes	10	68
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes	- 430	- 270
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper	314	1.475
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper	- 129	- 185
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	698	150
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel	1.354	649
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	879	1.549
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel	2	0
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds	- 24	- 8
Flüssige Mittel am Ende der Periode	2.211	2.190

Konzern-Eigenkapitalpiegel

IN MIO. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen						Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Konzernaktionäre	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
		Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges ¹⁾	Sonstige Veränderungen	Summe Rücklagen				
Stand am 01.01.2009	2.150	5.310	- 119	- 5	- 104	4	5.086	4.782	12.018	137	12.155
+ Kapitaleinzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Kapitalherabsetzung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Minderung Kapitalrücklagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	- 1	- 1
+/- Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	0	0	5	5	1	6
+/- Ergebnis	0	0	18	2	1	0	21	545	566	2	568
Stand am 30.06.2009	2.150	5.310	- 101	- 3	- 103	4	5.107	5.332	12.589	139	12.728

IN MIO. €	Gezeichnetes Kapital	Rücklagen						Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Konzernaktionäre	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
		Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges ¹⁾	Sonstige Veränderungen	Summe Rücklagen				
Stand am 01.01.2008	2.150	5.310	- 58	0	65	3	5.320	3.431	10.901	52	10.953
+ Kapitaleinzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Kapitalherabsetzung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Minderung Kapitalrücklagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	- 2	- 2
+/- Übrige Veränderungen	0	0	0	0	0	0	0	- 6	- 6	81	75
+/- Ergebnis	0	0	- 21	0	79	- 2	56	904	960	10	970
Stand am 30.06.2008	2.150	5.310	- 79	0	144	1	5.376	4.329	11.855	141	11.996

¹⁾ Eigenkapitalposition enthält latente Steuern

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni IN MIO. €	DB Bahn Fernverkehr		DB Bahn Regio		DB Bahn Stadtverkehr		DB Schenker Rail		DB Schenker Logistics	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
Segmenterlöse										
externe Umsatzerlöse	1.662	1.703	3.341	3.298	1.009	962	1.782	2.419	5.460	7.261
interne Umsatzerlöse	67	65	40	40	10	8	117	147	17	23
Umsatzerlöse gesamt	1.729	1.768	3.381	3.338	1.019	970	1.899	2.566	5.477	7.284
externe übrige Segmenterlöse	66	85	108	95	25	28	124	111	56	47
interne übrige Segmenterlöse	23	25	31	29	22	26	18	45	1	0
Summe Segmenterlöse	1.818	1.878	3.520	3.462	1.066	1.024	2.041	2.722	5.534	7.331
Segmentergebnis (EBIT)	53	172	418	451	105	100	- 127	221	37	178
Bereinigung Sondereffekte ¹⁾	4	0	- 13	- 2	0	0	6	- 12	0	0
Bereinigtes Segmentergebnis (EBIT bereinigt ¹⁾)	57	172	405	449	105	100	- 121	209	37	178
EBITDA	233	354	625	654	180	174	3	347	121	260
EBITDA bereinigt ¹⁾	237	354	612	652	180	174	9	335	121	260
Zinsergebnis										
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	0	0	0	0	1	10	0	0
Übriges Finanzergebnis										
Ergebnis vor Ertragsteuern										
Ertragsteuern										
Ergebnis										
Segmentvermögen^{2), 3)}	2.770	3.082	5.143	5.189	1.376	1.400	4.087	4.146	4.856	5.300
Anteile an At-Equity-Beteiligungen ²⁾	0	1	15	24	2	2	107	78	10	10
Gesamtvermögen ²⁾	2.770	3.083	5.158	5.213	1.378	1.402	4.194	4.224	4.866	5.310
davon Goodwill	(0)	(0)	(18)	(19)	(5)	(5)	(334)	(337)	(974)	(893)
Segmentsschulden ^{2), 3)}	918	881	1.879	1.811	404	395	1.289	1.432	2.275	2.501
Segmentgesamtinvestitionen	21	36	278	451	23	29	180	361	94	95
Anlagenzugänge aus Unternehmenserwerben	0	0	0	141	0	0	8	181	9	7
Anlagenzugänge aus Brutto-Investitionen	21	36	278	310	23	29	172	180	85	88
Erhaltene Investitionszuschüsse	0	0	- 15	- 4	- 3	- 2	0	- 1	0	0
Netto-Investitionen	21	36	263	306	20	27	172	179	85	88
Planmäßige Abschreibungen ⁴⁾	180	179	205	199	75	73	130	123	84	82
Erfasste Wertminderungen/-aufholungen ⁴⁾	0	3	2	4	0	1	0	3	0	0
Mitarbeiter ⁵⁾	15.094	14.970	25.157	25.470	12.557	12.134	28.855	29.577	58.355	61.047

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

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

Segmentinformationen nach Regionen für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni

IN MIO. €

Externe Umsatzerlöse

Segmentvermögen¹⁾

davon langfristige Vermögenswerte¹⁾

¹⁾ Angabe erfolgt stichtagsbezogen

	DB Netze Fahrweg		DB Netze Personenbahnhöfe		DB Dienstleistungen		Beteiligungen/ Sonstige		Summe Segmente		Konsolidierung		Insgesamt	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
	349	351	192	176	47	55	430	372	14.272	16.597	0	0	14.272	16.597
	1.777	1.846	320	319	528	523	1.060	1.057	3.936	4.028	- 3.936	- 4.028	0	0
	2.126	2.197	512	495	575	578	1.490	1.429	18.208	20.625	- 3.936	- 4.028	14.272	16.597
	913	375	47	152	107	115	198	477	1.644	1.485	0	0	1.644	1.485
	82	70	8	7	671	738	831	733	1.687	1.673	- 1.687	- 1.673	0	0
	3.121	2.642	567	654	1.353	1.431	2.519	2.639	21.539	23.783	- 5.623	- 5.701	15.916	18.082
	847	326	125	191	39	77	- 220	56	1.277	1.772	- 117	- 43	1.160	1.729
	- 604	0	2	- 53	18	0	22	- 245	- 565	- 312	76	0	- 489	- 312
	243	326	127	138	57	77	- 198	- 189	712	1.460	- 41	- 43	671	1.417
	1.296	804	188	256	126	157	- 156	126	2.616	3.132	- 133	- 57	2.483	3.075
	692	804	190	203	144	157	- 134	- 119	2.051	2.820	- 57	- 57	1.994	2.763
													- 430	- 417
	0	0	0	0	0	0	1	4	2	14	0	0	2	14
													32	- 23
													764	1.303
													- 217	- 388
													547	915
	21.893	21.900	3.219	3.288	1.250	1.261	4.116	4.093	48.710	49.659	- 245	- 237	48.465	49.422
	1	0	0	0	0	8	225	171	360	294	0	0	360	294
	21.894	21.900	3.219	3.288	1.250	1.269	4.341	4.264	49.070	49.953	- 245	- 237	48.825	49.716
	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(13)	(13)	(1.344)	(1.267)	(0)	(0)	(1.344)	(1.267)
	2.645	2.787	360	362	653	650	6.604	6.441	17.027	17.260	19.070	20.460	36.097	37.720
	1.594	1.625	104	201	55	118	63	63	2.412	2.979	- 19	- 15	2.393	2.964
	0	0	0	0	0	0	0	2	17	331	0	0	17	331
	1.594	1.625	104	201	55	118	63	61	2.395	2.648	- 19	- 15	2.376	2.633
	- 1.349	- 1.085	- 65	- 173	0	0	- 21	- 31	- 1.453	- 1.296	0	0	- 1.453	- 1.296
	245	540	39	28	55	118	42	30	942	1.352	- 19	- 15	923	1.337
	484	481	63	64	86	74	64	66	1.371	1.341	- 16	- 14	1.355	1.327
	- 35	- 3	0	1	1	6	0	4	- 32	19	0	0	- 32	19
	40.872	41.596	4.634	4.548	24.858	24.907	26.391	26.460	236.773	240.709	0	0	236.773	240.709

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

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

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

	Inland		Übriges Europa		Nordamerika		Asien/Pazifik		Übrige Welt		Überleitung		Insgesamt	
	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008	2009	2008
	9.801	10.716	2.973	3.915	679	861	678	923	141	182	0	0	14.272	16.597
	41.882	42.635	3.982	4.295	430	485	1.093	1.156	125	130	953	721	48.465	49.422
	(37.318)	(37.937)	(2.269)	(2.247)	(193)	(177)	(580)	(553)	(29)	(26)	(- 580)	(- 754)	(39.809)	(40.186)

Erläuterungen zum Konzernzwischenabschluss

GRUNDLAGEN UND METHODEN

Der ungeprüfte verkürzte Zwischenabschluss zum 30. Juni 2009 wurde in Übereinstimmung mit den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der EU anzuwenden sind, und deren Auslegung durch das International Financial Reporting Interpretations Committee (IFRIC) erstellt. Der IAS 34 (Interim Financial Reporting) wurde beachtet. Die dem Konzernabschluss 2008 zugrunde liegenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden für den vorliegenden Zwischenabschluss stetig angewendet.

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

- /// IAS 1: DARSTELLUNG DES ABSCHLUSSES (ÜBERARBEITET SEPTEMBER 2007) IAS 1 (überarbeitet September 2007) enthält im Wesentlichen formale Änderungen in Bezug auf Bezeichnungen und Inhalte einzelner Abschlussbestandteile. Der Standard hat Auswirkungen auf die Darstellung des Abschlusses des DB-Konzerns.
- /// IAS 23: FREMDKAPITALKOSTEN (ÜBERARBEITET MÄRZ 2007) IAS 23 (überarbeitet März 2007) bestimmt, dass künftig Fremdkapitalzinsen, die direkt dem Erwerb, dem Bau oder der Herstellung eines »qualifizierten Vermögenswerts« im Sinne von IAS 23 zuzurechnen sind, zu aktivieren sind. Das bislang geltende Wahlrecht in Bezug auf die Aktivierung von Fremdkapitalkosten ist entfallen. Bisher wurden Fremdkapitalzinsen als Aufwand behandelt. Der Standard hat keine wesentlichen Auswirkungen auf den Abschluss des DB-Konzerns.
- /// IAS 32/IAS 1: ÄNDERUNG VON IAS 32 FINANZINSTRUMENTE: DARSTELLUNG UND IAS 1 DARSTELLUNG DES ABSCHLUSSES: KÜNDBARE FINANZINSTRUMENTE UND BEI LIQUIDATION ENTSTEHENDE VERPFLICHTUNGEN IAS 32 (überarbeitet Februar 2008) regelt, ob ein Finanzinstrument beim Emittenten als Eigenkapital oder als Verbindlichkeit zu klassifizieren ist. Unter bestimmten Bedingungen erlaubt die Neufassung des IAS 32, auch kündbare Finanzinstrumente als Eigenkapital auszuweisen. Für IAS 1 (überarbeitet Februar 2008) ergeben sich daraus entsprechende Folgeänderungen.
- /// IFRS 1/IAS 27: ÄNDERUNG VON IFRS 1: ERSTMALIGE ANWENDUNG DER INTERNATIONAL FINANCIAL REPORTING STANDARDS UND IAS 27: KONZERN- UND SEPARATE EINZELABSCHLÜSSE: ANSCHAFFUNGSKOSTEN VON ANTEILEN AN TOCHTERUNTERNEHMEN, GEMEINSCHAFTLICH GEFÜHRTEN UNTERNEHMEN UND ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN (ÜBERARBEITET MAI 2008) IFRS 1 und IAS 27 (überarbeitet Mai 2008) enthalten vereinfachte Regelungen zur Bewertung von Beteiligungen in einem erstmalig nach IFRS aufzustellenden Einzelabschluss. Es ergeben sich keine Auswirkungen auf den Konzernzwischenbericht.
- /// IFRS 2: ÄNDERUNG VON IFRS 2: ANTEILSBASIERTE VERGÜTUNG IFRS 2 (überarbeitet Januar 2008) enthält Klarstellungen sowie eine präzisierende Definition von Ausübungsbedingungen im Rahmen aktienbasierter Vergütungsvereinbarungen. Der Standard hat derzeit keine Relevanz für den DB-Konzern.
- /// IFRS 8: GESCHÄFTSSEGMENTE IFRS 8 regelt die Berichterstattung hinsichtlich der betrieblichen Segmente eines Unternehmens; die bisher in IAS 14 (Segmentberichterstattung) enthaltenen Regelungen werden durch IFRS 8 ersetzt. Die Anwendung des IFRS 8 hat zu keinen grundlegenden Anpassungen gegenüber der bisherigen Segmentberichterstattung geführt.
- /// IMPROVEMENTS TO IFRS: »IMPROVEMENTS TO IFRS« »Improvements to IFRS« (veröffentlicht im Mai 2008) stellt einen Sammelstandard zur Änderung verschiedener IFRS dar. Dabei geht es hauptsächlich um als unwesentlich angesehene Änderungen wie die Beseitigung von Inkonsistenzen

innerhalb der Standards und die Klarstellung missverständlicher Formulierungen. Die Anwendung der »Improvements to IFRS« hat keine Auswirkung auf den Konzernzwischenbericht.

- /// IFRIC 13: KUNDENBINDUNGSPROGRAMME (ANZUWENDEN FÜR BERICHTSPERIODEN MIT BEGINN AB 1. JANUAR 2009¹⁾) IFRIC 13 behandelt die Bilanzierung und Bewertung von gewährten Prämiegutschriften an Kunden beim Kauf von Gütern und Dienstleistungen. Die Anwendung des IFRIC 13 hat keine wesentliche Auswirkung auf den Konzernzwischenbericht.
- /// IFRIC 14: IAS 19 – DIE BEGRENZUNG EINES LEISTUNGSORIENTIERTEN VERMÖGENSWERTES, MINDESTDOTIERUNGSVERPFLICHTUNGEN UND IHRE WECHSELWIRKUNG (INNERHALB DER EU ANZUWENDEN FÜR BERICHTSPERIODEN MIT BEGINN AB 1. JANUAR 2009¹⁾) IFRIC 14 gibt allgemeine Leitlinien zur Bestimmung der Obergrenze des Überschussbetrags eines Pensionsfonds, der nach IAS 19 als Vermögenswert angesetzt werden kann. Die Anwendung des IFRIC 14 hat keine Auswirkung auf den Konzernzwischenbericht.

¹⁾ Der vom IASB vorgesehene Anwendungszeitpunkt für den Standard wurde seitens der EU geändert.

VERÄNDERUNGEN IN DER SEGMENTZUORDNUNG

Im Berichtszeitraum haben sich keine wesentlichen Veränderungen ergeben.

VERÄNDERUNGEN IM KONZERN

Der Vollkonsolidierungskreis der DB AG hat sich wie folgt entwickelt:

2009 ANZAHL	Inland	Ausland	Insgesamt
Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften			
Stand zum 01.01.	175	355	530
Zugänge	6	5	11
Zugänge aus Änderung der Einbeziehungsart	2	13	15
Abgänge ¹⁾	1	4	5
Abgänge aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0
Stand zum 30.06.	182	369	551

¹⁾ Einschließlich zweier Abgänge aus konzerninterner Verschmelzung.

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis handelt es sich um sechs im Berichtszeitraum neu gegründete Gesellschaften sowie um den Erwerb der Anteile an der DB Polska Holding Sp.z.o.o., Polen, der DB Polska Acquisition Sp.z.o.o., Polen, und der DB Regio Tyne and Wear Limited, UK. Weitere zwei Zugänge resultieren aus dem Erwerb der restlichen Anteile an der Transfesa Distribución y Logística, S.L., Spanien, einer Tochtergesellschaft der Transportes Ferroviarios Especiales (Transfesa).

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

Die bedeutsamste Transaktion wird nachfolgend erläutert:

- /// Am 16. Januar 2009 hat die Transfesa die restlichen 45,12% der Anteile an der Transfesa Distribución y Logística, S.L., einer Tochtergesellschaft der Transfesa, erworben. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt im Segment DB Schenker Rail.

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

IN MIO. €	30.06.2009
Kaufpreis	
Geleistete Zahlungen	18
- Auf Minderheiten entfallender Kaufpreisanteil	- 8
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	0
+ Direkt zurechenbare Kosten	0
Gesamter Kaufpreis	10
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	3
Firmenwert	7

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

KAUFPREISALLOKATION TRANSFESA DISTRIBUCIÓN Y LOGÍSTICA

Das erworbene Nettovermögen wird nachfolgend dargestellt:

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

Kaufpreisanpassungen haben sich nicht ergeben.

KAUFPREISALLOKATION ROMTRANS

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

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

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

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

Hiernach ergibt sich folgende Ermittlung des Firmenwerts:

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

Bei den Abgängen aus dem Konsolidierungskreis handelt es sich um zwei Verschmelzungen sowie um drei Liquidationen.

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

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2009 IN MIO. €	DB-Konzern	Davon aus Konsolidierungskreis-zugängen	Beiträge für Konsolidierungskreis-abgänge
Umsatzerlöse	14.272	(127)	- 2
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	847	(17)	0
Gesamtleistung	15.119	(144)	- 2
Sonstige betriebliche Erträge	1.644	(18)	0
Materialaufwand	- 7.199	(- 97)	1
Personalaufwand	- 5.438	(- 32)	0
Abschreibungen	- 1.323	(- 8)	0
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.643	(- 25)	1
Operatives Ergebnis (EBIT)	1.160	(0)	0
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	2	(0)	0
Zinsergebnis	- 430	(- 1)	0
Übriges Finanzergebnis	32	(0)	0
Finanzergebnis	- 396	(- 1)	0
Ergebnis vor Ertragsteuern	764	(- 1)	0
Ertragsteuern	- 217	(2)	0
Ergebnis	547	(1)	0

Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 127 Mio. € betreffen im Wesentlichen mit 34 Mio. € Transfesa, mit 34 Mio. € DB Regio (UK) und mit 24 Mio. € Romtrans.

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

EVENTUALFORDERUNGEN, EVENTUALSCHULDEN UND BÜRGCHAFTSVERPFLICHTUNGEN

Eventualforderungen bestanden zum 30. Juni 2009 in Höhe von 59 Mio. € (zum 31. Dezember 2008: 60 Mio. €, zum 30. Juni 2008: 122 Mio. €) und umfassen überwiegend einen Rückforderungsanspruch auf Erstattung geleisteter Baukostenzuschüsse, der jedoch der Höhe und dem Zeitpunkt der Fälligkeit nach zum Abschlussstichtag nicht hinreichend sicher bestimmt war.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

IN MIO. €	30.06.2009	31.12.2008	30.06.2008
Eventualschulden aus			
der Begebung und Übertragung von Wechseln	0	0	0
der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	0	0	0
Sonstige Eventualschulden ¹⁾	102	114	157
Insgesamt	102	114	157

¹⁾ Vorjahreszahlen angepasst

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

Darüber hinaus bestanden zum 30. Juni 2009 Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften von 136 Mio. € (zum 31. Dezember 2008: 135 Mio. €, zum 30. Juni 2008: 107 Mio. €); diese betreffen im Wesentlichen hingegebene Zollbürgschaften ausländischer Schenker-Gesellschaften. Weiterhin dienen Sachanlagen mit Buchwerten von 172 Mio. € (zum 31. Dezember 2008: 190 Mio. €) der Besicherung von Krediten der EUROFIMA (Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial), Basel/Schweiz, an die DBAG; dies betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge, die bei den operativen Gesellschaften der Segmente DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio und DB Schenker Rail zum Einsatz gelangen.

Das wegen des Verdachts wettbewerbsbeschränkender Absprachen im Bereich der Land-, See- und Luftfracht durch die Europäische Kommission, das US-Justizministerium sowie die Kartellbehörden in Kanada, Südafrika, Neuseeland und der Schweiz eingeleitete Ermittlungsverfahren gegen die Speditionsbranche dauert an; mit einem Abschluss der Verfahren ist nicht vor Ende 2010 zu rechnen. Zum aktuellen Zeitpunkt sind wir aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung weder in der Lage, den Zeitpunkt, zu dem mögliche Bußgelder verhängt werden, noch deren potenzielle Höhe abschätzen zu können. Dies betrifft auch die Höhe von Schadenersatzansprüchen aufgrund des potenziell wettbewerbswidrigen Verhaltens.

SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

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

IN MIO. €	30.06.2009	31.12.2008	30.06.2008
Bestellobligo für den Erwerb von			
Sachanlagevermögen	6.711	5.415	5.490
Immateriellen Vermögenswerten	2	9	12
Ausstehende Einlagen	308	325	293
Insgesamt	7.021	5.749	5.795

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen resultiert im Wesentlichen aus einem gestiegenen erwarteten Investitionsvolumen im Segment DB Netze Fahrweg.

Die ausstehenden Einlagen betreffen mit 308 Mio. € (zum 31. Dezember 2008: 317 Mio. €, zum 30. Juni 2008: 293 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen der EUROFIMA. Die Veränderung zum Vorjahresausweis resultiert aus Währungskurseffekten.

BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN UNTERNEHMEN UND PERSONEN

Wesentliche wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und der Bundesrepublik Deutschland betreffen Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund aus zinslos gewährten Darlehen (Barwert: 3.168 Mio. €, zum 31. Dezember 2008: 3.511 Mio. €, zum 30. Juni 2008: 3.441 Mio. €). Darüber hinaus bestehen Leistungsbeziehungen aus den an den Bund gezahlten Entgelten im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamten sowie Kostenerstattungen für die Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich sowie aus erhaltenen Investitionszuschüssen. Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betreffen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen beziehungsweise Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der DB AG bei der EUROFIMA.

SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

Im ersten Quartal 2009 hat die Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, eine Anleihe über 1,0 Mrd. € mit einer Laufzeit über zehn Jahre und zu 4,875% verzinslich begeben.

Am 2. April 2009 wurde die Finanzierungsvereinbarung für das Projekt Stuttgart 21 unterschrieben. Die unterzeichneten Verträge regeln die Finanzierung der Anteile der DB AG, des Bundes, des Landes Baden-Württemberg, des Verbandes Region Stuttgart, der Landeshauptstadt Stuttgart und der Flughafen GmbH. Das Projekt sieht die vollständige Neuordnung und Modernisierung des Bahnknotens Stuttgart vor und umfasst die Schaffung eines Durchgangsbahnhofs in der Landeshauptstadt Stuttgart, die Anbindung des Landesflughafens und der Neuen Landesmesse sowie die Realisierung der Neubaustrecke Wendlingen – Ulm. Im Zusammenhang mit dem Verkauf von Grundstücken wurde ein Ertrag von 640 Mio. € realisiert, der unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen ist (in der Segmentberichterstattung unter »Bereinigung Sondereffekte«).

WESENTLICHE EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Am 30. Januar 2009 hat der DB-Konzern einen Vertrag über den Erwerb der Petro Carbo Chem (PCC) Logistics (Logistiksparte der PCC-Unternehmensgruppe) unterzeichnet. Das Closing ist am 20. Juli 2009 erfolgt; der Kaufpreis beträgt 170 Mio. €. Aufgrund des kurzen Zeitraums zwischen dem Stichtag des Closings und dem Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernzwischenberichts ist die Kaufpreisallokation noch nicht abschließend durchgeführt.

Berlin, den 31. Juli 2009

Deutsche Bahn AG

Der Vorstand

KONTAKTINFORMATIONEN

INVESTOR RELATIONS

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefon: 030.297-61676
Telefax: 030.297-61983
E-Mail: ir@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/ir

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

KONZERNKOMMUNIKATION

Telefax: 030.297-61919
E-Mail: medienbetreuung@deutschebahn.com
Internet: www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

Unsere Servicenummer 018 05.99 66 33 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für BahnCard-Kunden.

Dabei gelten folgende Gebühren für Anrufe aus dem deutschen Festnetz (gegebenenfalls abweichende Preise für Gespräche aus den Mobilfunknetzen): 14 ct/Min.

FINANZTERMINE

25. MÄRZ 2010

Bilanzpressekonferenz, Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2009

IMPRESSUM

REDAKTION

Deutsche Bahn AG,
Investor Relations

BERATUNG UND PRODUKTIONSKOORDINATION

Mentor Werbeberatung,
Kelkheim

GESTALTUNG UND DTP

Studio Delhi,
Mainz

LITHOGRAFIE

Koch Lichtsatz und Scan,
Wiesbaden

DRUCK

Druckerei und Verlag Klaus Koch,
Wiesbaden

LEKTORAT

AdverTEXT,
Düsseldorf

BILDNACHWEIS

Max Lautenschläger (Titel)
Marc Darchinger (S. 1)



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.deutschebahn.com