



Deutsche Bahn
Geschäftsbericht 2007

DB-KONZERN 2007

AUF EINEN BLICK

31,3

MRD. € UMSATZ

- DB AG als Management-Holding
- Vertikal integrierte Konzernstruktur
- Portfolio fokussiert auf das Kerngeschäft
- Ratings: Moody's Aa1/Standard & Poor's AA

2,9

MRD. € EBIT

- Erfolgreiches internes Wachstum
- Zusätzliches Wachstum durch Akquisitionen
- Kostenstruktur weiter verbessert

11,7

MRD. € UMSATZ IM RESSORT
PERSONENVERKEHR

- Nr. 2 im europäischen Schienenpersonenverkehr
- Nr. 1 im europäischen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)
- Nr. 1 im Busverkehr in Deutschland

17,9

MRD. € UMSATZ IM RESSORT
TRANSPORT UND LOGISTIK

- Nr. 1 im europäischen Schienengüterverkehr
- Nr. 1 im europäischen Kombinierten Verkehr
- Nr. 1 im europäischen Landverkehr
- Nr. 2 in der weltweiten Luftfracht
- Nr. 3 in der weltweiten Seefracht
- Nr. 6 in der globalen Kontraktlogistik

1,5

MRD. € UMSATZ IM RESSORT
INFRASTRUKTUR
UND DIENSTLEISTUNGEN

- Funktionierender Wettbewerb: rund 340 Eisenbahnunternehmen auf der Schiene unterwegs
- Größtes europäisches Schienennetz
- Effiziente Services für interne und externe Kunden

DAS LEITBILD DES DB-KONZERNS.

ZUKUNFT BEWEGEN.

WER SIND WIR?

WIR SIND EIN FÜHRENDES MOBILITÄTS-
UND LOGISTIKUNTERNEHMEN.

Wir haben unser Unternehmen gemeinsam erfolgreich modernisiert und zukunftsfähig ausgerichtet. **Wir bewegen** Menschen und Güter in durchgängigen Mobilitäts- und Logistikketten. **Wir treiben** als integrierter Konzern mit unserer starken Eisenbahn als Herzstück die Weiterentwicklung von Mobilität und Logistik ständig voran – lokal, national, weltweit. **Wir gestalten** und betreiben die Verkehrsnetzwerke der Zukunft – zu Lande, zu Wasser und in der Luft.

WAS IST UNSER ZIEL?

WIR WERDEN DAS WELTWEIT FÜHRENDE
MOBILITÄTS- UND LOGISTIKUNTERNEHMEN.

Wir werden unseren Kunden innovative und individuelle Mobilitäts- und Logistikkösungen aus einer Hand anbieten. **Wir werden** die verschiedenen Verkehrsträger ökonomisch und ökologisch intelligent miteinander vernetzen. **Wir werden** bei Qualität und Kundenzufriedenheit Maßstäbe in unseren Märkten setzen. **Wir werden** dadurch unsere führenden Positionen weiter ausbauen.

WIE MACHEN WIR DAS?

WIR ÜBERZEUGEN KUNDEN,
MITARBEITER UND EIGENTÜMER.

Kundenorientiert: Wir setzen für jeden einzelnen unserer Kunden alles in Bewegung, damit er seine eigenen Ziele einfach, zuverlässig und sicher erreicht. **Wirtschaftlich:** Wir stellen die dauerhafte Steigerung des Unternehmenswerts in den Mittelpunkt unseres Handelns – so sichern wir unsere Zukunft. **Fortschrittlich:** Wir fördern Flexibilität, Lernbereitschaft und den Mut, Bestehendes zu hinterfragen und kontinuierlich zu verbessern, durch ein motivierendes Arbeitsumfeld mit Perspektive und Teilnahme am Unternehmenserfolg. **Partnerschaftlich:** Wir denken, gestalten und handeln gemeinsam über Funktionen und Bereiche hinweg, um unser ganzes Potenzial auszuschöpfen. **Verantwortungsvoll:** Wir engagieren uns aus Überzeugung für eine soziale Gesellschaft und verstehen uns als Vorreiter eines klimafreundlich und umweltfreundlich organisierten Verkehrs.



INHALT

4	VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN	44	KONZERNLAGEBERICHT
		46	Überblick
14	VORSTAND	50	Wirtschaftliches Umfeld
		53	Entwicklungen auf den relevanten Märkten
16	BERICHT DES AUFSICHTSRATS	58	Geschäftsentwicklung
		64	Entwicklung der Geschäftsfelder
20	KONZERNTHEMEN	79	Finanz- und Vermögenslage
22	Jahreschronik	85	Wertmanagement
24	Auf einen Blick	88	Strategie
25	Finanzkommunikation	96	Nachhaltigkeit
31	Konzernprofil	106	Technik und Beschaffung
		111	Weitere Informationen
		118	Risikomanagement
		125	Nachtragsbericht
		127	Ausblick



134 KONZERNABSCHLUSS

- 136 Bericht der Unternehmensleitung
- 137 Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
- 138 Konzern-Bilanz
- 140 Konzern-Kapitalflussrechnung
- 141 Konzern-Eigenkapitalpiegel
- 142 Konzern-Anhang
- 224 Wesentliche Beteiligungen
- 227 Organe der DBAG
- 231 Bestätigungsvermerk

232 WEITERE INFORMATIONEN

- 234 Wesentliche Leistungsbeziehungen
- 235 Entwicklung der Investitionszuschüsse
- 238 BahnBeirat
- 240 Glossar
- 242 10-Jahres-Übersicht

- 244 Unser Angebot im Internet
- 244 Impressum
- Kontaktinformationen
- Finanztermine



Sehr geehrte Damen und Herren,

der Deutsche Bahn Konzern und seine Geschäftsfelder waren auch im Jahr 2007 erfolgreich unterwegs. Unserem Ziel, das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu werden, sind wir damit einen weiteren Schritt näher gekommen.

Wir tragen damit den Anforderungen einer globalisierten Wirtschaft Rechnung, aber auch dem wachsenden Mobilitätsbedürfnis der Menschen in Deutschland und Europa. Und wir entsprechen damit auch der Notwendigkeit, den DB-Konzern wirtschaftlich nachhaltig weiterzuentwickeln. Im Geschäftsjahr 2007 haben wir dabei erstmals annähernd so viel verdient, wie zur Deckung unserer Kapitalkosten erforderlich ist. Und es ist uns gelungen, die Verschuldung signifikant weiter zurückzuführen.

Gleichwohl waren wir im Jahr 2007 mit schwierigen Entwicklungen konfrontiert. Ich will nicht verhehlen, dass die Tarifaueinandersetzungen mit den herbeigeführten hohen Abschlüssen den jahrelangen Anstrengungen zur Sanierung des Unternehmens entgegenwirken. Diese Abschlüsse haben Einfluss auf unsere Kostenposition und

damit auf unsere Wettbewerbsfähigkeit. Wir müssen und werden hier wirkungsvolle Gegensteuerungsmaßnahmen ergreifen. Andernfalls müssten wir das Feld unseren Wettbewerbern überlassen. Das wollen wir verhindern.

Das zurückliegende Geschäftsjahr war erneut das beste in der Geschichte des DB-Konzerns: Umsatz und Ergebnis erreichten wiederum Spitzenwerte. Auch die Leistung auf der Schiene in Deutschland entwickelte sich weiter positiv. Dies ist umso bemerkenswerter angesichts der Steigerungsraten, die wir schon im Vorjahr verbuchen konnten. In Deutschland läuft mehr Verkehr auf der Schiene als jemals zuvor.

Zu dieser fortgesetzten Renaissance der Schiene tragen sowohl wir als auch konzernexterne Eisenbahnen auf unserem vollständig für Wettbewerb geöffneten Netz bei. Damit hat sich die Schiene insgesamt als der umweltfreundlichste Verkehrsträger im Wettbewerb gut behauptet – und dies trotz anhaltend nachteiliger Rahmenbedingungen.

Im allgemein stagnierenden deutschen Personenverkehrsmarkt konnte der Schienenverkehr insgesamt in einem schwierigen Umfeld seinen Marktanteil verteidigen. Auch unsere Geschäftsfelder konnten dabei – trotz des entfallenen WM-Effekts und der Belastung aus der Tarifaueinandersetzung – ihre Position behaupten.

Getragen von der guten Konjunktur und dem boomenden Welthandel entwickelte sich der deutsche Güterverkehrsmarkt positiv. Zwar fiel das Wachstum im Schienengüterverkehr nicht mehr so hoch aus wie im Vorjahr, doch erreichte insbesondere der Kombinierte Verkehr erhebliche Wachstumsraten. Dynamisch wirkte auch die im Jahr 2007 vollzogene Öffnung des europäischen Schienengüterverkehrsmarkts, die gleichzeitig auch den Wettbewerbsdruck für uns verschärft hat.

Bremsend wirkten auch im Güterverkehr die Streikmaßnahmen. Neben den Umsatzausfällen ist insbesondere die mittel- und langfristige Wirkung kritisch für uns. Zahlreiche Großkunden, vor allem im Schienengüterverkehr, denken offen darüber nach, Transportaufträge zukünftig auch auf andere Anbieter zu verlagern. Hier wird es nun darauf ankommen, das Vertrauen der Kunden wiederzugewinnen und die Kundenbindung zu verstärken. Unsere Vertriebsmannschaft arbeitet mit Hochdruck an dieser Herausforderung.

Das Berichtsjahr stand auch im Zeichen eines verstärkten Baugeschehens im Bereich der Infrastruktur. Wir haben mit dem Programm »ProNetz« große Anstrengungen unternommen, unsere Infrastruktur für das zu erwartende Wachstum der kommenden Jahre zu ertüchtigen. 28 Baukorridore sind planmäßig abgearbeitet und 4.400 Kilometer Gleis erneuert worden. Durch eine innovative Planung konnten wir dabei

die Pünktlichkeit auf einem hohen Niveau von über 90 Prozent halten. Im laufenden Jahr werden wir »ProNetz« mit 64 Baukorridoren intensiviert fortführen und die präventive Instandhaltung weiter verstärken.

Rund 3,5 Milliarden Euro haben wir im Jahr 2007 gemeinsam mit dem Bund in das bestehende Netz investiert. Die zur Verfügung stehenden Bundesmittel konnten wie schon im Vorjahr komplett abgerufen werden, obgleich dieser kameralistische Prozess nach wie vor komplex und für die zu bewältigenden Aufgaben nicht optimal ist. Wir brauchen deshalb dringend die angestrebte Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung mit dem Bund.

Einen Schwerpunkt im Infrastrukturausbau legen wir in den kommenden Jahren auf den Seehafenhinterlandverkehr, der auch 2007 zu den stärksten Wachstumstreibern zählte. Prognosen gehen bis 2015 von einer Verdoppelung des Containeraufkommens in den deutschen Seehäfen aus. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, müssen insbesondere die Hauptverbindungen ins Hinterland zeitnah den erforderlichen Kapazitäten angepasst werden. Dafür haben wir Lösungen entwickelt, die in den Masterplan Güterverkehr und Logistik des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Eingang finden sollen.

Erheblich verbesserte Angebote für die Kunden standen auch im Jahr 2007 im Mittelpunkt unserer Aktivitäten.

Der Personenverkehr hat sein Netz weiter europäisch ausgedehnt. Der ICE fährt seit Juni nach Paris und seit Dezember auch nach Kopenhagen, Aarhus und Wien. Die im Juli mit sechs weiteren europäischen Bahngesellschaften gegründete Allianz RailTeam für den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr wird künftig dazu beitragen, für die Kunden attraktive Angebote zwischen vielen europäischen Großstädten und Regionen aufs Gleis setzen zu können. Die führenden Bahnen Europas gehen somit vereint den Wettbewerb mit den Fluggesellschaften an.

Im ICE-Verkehr haben wir im Jahr 2007 unseren Service weiter ausgebaut, die 1. Klasse aufgewertet und zahlreiche Verbesserungen in Sachen Ticketing, Kundenbetreuung und -bindung umgesetzt. Der BahnCard-Bestand hat erstmals die Marke von vier Millionen übersprungen.

Im Regional- und Stadtverkehr konnten wir in einem wettbewerbsintensiven Umfeld wieder zahlreiche Ausschreibungen und Vergaben für uns gewinnen. Entscheidend war dabei oft die Systemkompetenz des DB-Konzerns. Gleichwohl nimmt der Wettbewerbsdruck weiter zu. Einem vollständig liberalisierten Markt in Deutschland stehen zahlreiche nach wie vor abgeschottete Märkte in den Ländern der Europäischen Union gegenüber. Eine weitere Expansion im deutschen Stadtverkehrsmarkt wurde uns im Vorjahr durch Gerichtsurteile – für uns nicht nachvollziehbar – verwehrt. Wir müssen deshalb konsequent die Möglichkeiten ergreifen, die sich in geöffneten Auslandsmärkten ergeben. So konnten wir im Berichtsjahr die dänische

Busgesellschaft Pan Bus erwerben und nutzen diese zukünftig als Nukleus für die Expansion in den dänischen Stadtverkehrsmarkt. Mit dem vollständigen Erwerb von Chiltern Railways sowie der 50-Prozent-Beteiligung an den beiden Joint Ventures London Overground Rail Operations und Wrexham, Shropshire & Marylebone Railway Company ist uns zum Jahresende auch der Einstieg in den attraktiven britischen Personenverkehrsmarkt gelungen – ein weiterer Meilenstein für die Strategie des DB-Konzerns.

Das Ressort Transport und Logistik war im Geschäftsjahr 2007 weiter auf Wachstumskurs und hat seine Netzwerke sowohl europäisch als auch global verdichtet. Damit untermauern wir unsere Strategie, End-to-End-Angebote von Transport- und Logistikleistungen für unsere Kunden bereitzustellen. Dabei setzen wir auf verkehrsträgerübergreifende Netzwerke. Mit den Zukäufen der britischen Güterbahn EWS, der spanischen Güterbahn Transfesa, des spanischen Logistikdienstleisters Spain-Tir sowie der Gründung des polnischen Joint Ventures East-West-Railways und des Joint Ventures Railion Scandinavia konnten wir wichtige Lücken schließen.

In zahlreichen Projekten haben wir uns intensiv – den Anforderungen unserer Kunden folgend – um die Europäisierung des Schienengüterverkehrs gekümmert. Dabei spielt auch der Blick nach Osten eine wichtige Rolle: Wir streben regelmäßige Transporte über die eurasische Landbrücke bis nach China an. Dazu haben wir insbeson-

dere die Kooperation mit den Russischen Eisenbahnen weiter vertieft. Die Integration der 2006 erfolgten Akquisitionen von BAX und StarTrans haben wir nun weitgehend abgeschlossen. Wir sind damit in der Lage, auf allen global bedeutenden Handelsachsen für unsere Kunden Logistikleistungen aus einer Hand zur Verfügung zu stellen.

Fazit: Das Jahr 2007 war für den DB-Konzern wechselhaft und bewegt. Einem positiven Geschäftsverlauf standen lähmende Tarifaueinandersetzungen sowie die anhaltende Ungewissheit über den Zeitpunkt und die Form der Teilprivatisierung des Konzerns gegenüber. Die Teilprivatisierung mit frischem Kapital für das Unternehmen ist und bleibt notwendig, um die positive Entwicklung des DB-Konzerns – auch zum Wohl des Standorts Deutschland – ungebrochen fortführen zu können. Wir wollen und müssen weiter in unsere Netzwerke investieren.

Unsere Ergebnisse der letzten Jahre können sich sehen lassen. Im Eisenbahngeschäft haben wir die Produktivität im Vergleich zu 1994 nahezu verdreifacht und damit den Steuerzahler um zweistellige Milliardenbeträge entlastet. Wenn 2007 zum ersten Mal auch DB Netz ein deutlich positives Ergebnis ausweist und dabei gleichzeitig die Leistung weiter gesteigert hat, ist das der Beleg dafür, dass eine unternehmerische Herangehensweise auch für die Infrastruktur der richtige Weg ist.

Wir haben den DB-Konzern in den vergangenen Jahren zukunftssicher und nachhaltig aufgestellt. Wir haben unsere Angebote deutlich ausgeweitet. Das Unternehmen ist gut vorbereitet für die Herausforderungen der Globalisierung und der europäischen Liberalisierung. Wir werden deshalb auch im laufenden Geschäftsjahr unseren ambitionierten Kurs halten.

Ihr

A handwritten signature in blue ink that reads "Hartmut Mehdorn". The signature is written in a cursive style with a large, prominent 'H' and 'M'.

*Hartmut Mehdorn
Vorsitzender des Vorstands
der Deutschen Bahn AG*





STEFAN GARBER
Infrastruktur und Dienstleistungen
Bestellt bis 2010

DR. NORBERT BENDEL
Transport und Logistik
Bestellt bis 2010

DR. KARL-FRIEDRICH RAUSCH
Personenverkehr
Bestellt bis 2010

DIETHELM SACK
Finanzen und Controlling
Bestellt bis 2011

Die Lebensläufe der Vorstandsmitglieder finden Sie
im Internet unter www.db.de.



HARTMUT MEHDORN
Vorsitzender des Vorstands
Bestellt bis 2011

DR. OTTO WIESHEU
Wirtschaft und Politik
Bestellt bis 2010

MARGRET SUCKALE
Personal und Recht
Bestellt bis 2010



DR. WERNER MÜLLER
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Deutschen Bahn AG

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat hat im Berichtsjahr alle ihm nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung zugewiesenen Aufgaben wahrgenommen. Er hat den Vorstand bei der Unternehmensleitung sowie der Führung der Geschäfte umfassend beraten und überwacht. Der Vorstand unterrichtete den Aufsichtsrat zeitnah und ausführlich über die Unternehmensplanung und die wirtschaftliche, strategische und finanzielle Entwicklung der DB AG und ihrer Konzerngesellschaften. Alle wesentlichen Geschäftsvorgänge wurden anhand der Berichte des Vorstands im Plenum und in den zuständigen Ausschüssen erörtert. Der Aufsichtsratsvorsitzende stand in engem Kontakt zu dem Vorsitzenden des Vorstands und wurde von diesem regelmäßig über die aktuelle Geschäftsentwicklung des Konzerns und die anstehenden unternehmerischen Entscheidungen informiert.

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr zu vier ordentlichen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. Die Sitzungen des Aufsichtsrats wurden durch Sitzungen des Präsidiums, des Personalausschusses und des Prüfungsausschusses vorbereitet. Schwerpunkte der Beratung im Plenum bildeten die Umsatz-, Ergebnis- und Beschäftigungsentwicklung des Konzerns sowie die wesentlichen Investitions-, Beteiligungs- und Desinvestitionsprojekte. Der Aufsichtsrat hat sich außerdem mit den zustimmungspflichtigen Geschäften des Vorstands befasst und alle erforderlichen Zustimmungen erteilt. In zwei Fällen wurden die Beschlüsse im schriftlichen Verfahren gefasst.

In seiner Sitzung am 28. März 2007 beschäftigte sich der Aufsichtsrat mit dem Lagebericht und dem Jahresabschluss 2006 sowie dem Konzernlagebericht und Konzernabschluss 2006 der DB AG. Außerdem stimmte er der Veräußerung der Geschäftsanteile an der NUCLEAR CARGO + SERVICE GmbH sowie der Veräußerung der Geschäftsanteile an der Frachtcontor Junge & Co. GmbH zu.

In seiner Sitzung am 27. Juni 2007 stimmte der Aufsichtsrat dem Verkauf der Scandlines AG zu. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich daneben mit dem Erwerb von 100 % der Anteile der English Welsh & Scottish Railway Holding Limited, dem Erwerb von 50,09 % der Anteile an der Transportes Ferroviarios Especiales, S.A. sowie dem Erwerb von 100 % der Anteile der Spedition Spain-Tir und erteilte nach eingehender Beratung die hierfür erforderlichen Zustimmungen. Ferner stimmte der Aufsichtsrat den Investitionen in drei Umrichterwerke und dem Kauf von Güterwagen für den Marktbereich Montan zu.

Die Zustimmung zur Veräußerung sämtlicher Anteile an der nicht zum Kerngeschäft gehörenden Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG sowie zum Abschluss des Memorandum of Understanding zur Realisierung der Projekte Umbau des Knotens Stuttgart und NBS Wendlingen-Ulm standen im Mittelpunkt der Sitzung des Aufsichtsrats am 5. September 2007. Der Aufsichtsrat stimmte des Weiteren dem Neubau einer Speditionsanlage in Salzburg und dem Kauf von Güterwagen sowie von Lokomotiven der Baureihe 185 zu.

Vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung informierte sich der Aufsichtsrat in einer außerordentlichen Sitzung am 15. November 2007 eingehend über den Stand der Kapitalprivatisierung der DB AG und der Tarifaueinandersetzung mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL).

In seiner Sitzung am 5. Dezember 2007 stimmte der Aufsichtsrat der Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2008 zu und nahm die Mittelfristplanung 2009 – 2012 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB AG zur Kenntnis. Der Aufsichtsrat erteilte außerdem seine Zustimmung zum Verkauf der Brilliant National Services, Inc. einschließlich Tochtergesellschaften und der LA Terminals, Inc. an die N.Y.S. National Indemnity Company. Er stimmte der Errichtung des Joint Ventures Railion Scandinavia A/S zur Bildung einer gemeinsamen Produktionsgesellschaft zwischen Railion Danmark A/S und Green Cargo AB zu. Ferner informierte sich der Aufsichtsrat über den Stand des Magnetbahn-Projekts München.

Gegenstand der schriftlichen Befassungen waren die Zustimmungen zum Erwerb der Restanteile von 49 % an dem Joint Venture BAX Global Korea Ltd. sowie zur Immobilienneuordnung innerhalb des DB-Konzerns.

SITZUNGEN DER AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

Das Präsidium des Aufsichtsrats ist im Geschäftsjahr 2007 zu insgesamt fünf Sitzungen zusammengetreten und stand zu allen wesentlichen geschäftspolitischen Fragen in ständigem Kontakt mit dem Vorstand. Dabei wurden insbesondere die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet. Das Präsidium ließ sich außerdem regelmäßig über den Stand der Kapitalprivatisierung der DB AG unterrichten und informierte sich in einer Sondersitzung mit dem Vorsitzenden der Gewerkschaft der Lokomotivführer über die laufenden Tarifaueinandersetzungen mit der GDL.

Der Prüfungsausschuss, der im Berichtsjahr vier Sitzungen und zwei Telefonkonferenzen abgehalten hat, befasste sich insbesondere mit den Abschlüssen der DB AG

und des DB-Konzerns und bereitete die Beschlüsse des Aufsichtsrats über den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2006 vor. Weitere Prüfungsschwerpunkte bildeten die Quartalsberichte, der Halbjahresabschluss 2007 sowie die Budgetplanung für das Jahr 2008 und die Mittelfristplanung 2009 – 2012. Hierzu stand der Vorsitzende des Prüfungsausschusses in regelmäßigem Austausch mit dem Finanzvorstand und dem Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss setzte sich daneben mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements, der Weiterentwicklung der Corporate Compliance, der Integration von BAX Global, der Erteilung des Prüfauftrags an den Abschlussprüfer sowie ausgewählten Investitionsprojekten auseinander und ließ sich über Ergebnisse der internen Revision unterrichten.

Der Personalausschuss hat im Berichtsjahr in drei Sitzungen die Personalentscheidungen des Aufsichtsrats vorbereitet und abschließend die Vertragsangelegenheiten des Vorstands im Auftrag des Aufsichtsrats geregelt.

Die Ausschussvorsitzenden berichteten dem Plenum regelmäßig und ausführlich über die Arbeit der Ausschüsse.

CORPORATE GOVERNANCE

Der Aufsichtsrat hat sich in seiner Sitzung am 28. März 2007 mit der Weiterentwicklung der Corporate Governance Grundsätze der DB AG beschäftigt und diese entsprechend der Fortschreibung des Deutschen Corporate Governance Kodex angepasst. Ferner hat er sich in seiner Sitzung am 5. Dezember 2007 eingehend mit dem Ergebnis der Effizienzprüfung befasst.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2007 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Berlin, geprüft und mit uneingeschränkten Bestätigungsvermerken versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 26. März 2008 Gegenstand der Sitzung des Prüfungsausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 28. März 2008 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB AG sowie den Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2007 und den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2007 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

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

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

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Peter Debuschewitz legte sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 30. Juni 2007 nieder. Als Nachfolgerin wurde mit Wirkung vom 16. August 2007 Frau Ute Plambeck zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

Herr Staatssekretär Dr. Bernd Pfaffenbach legte sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 31. Januar 2008 nieder. Als Nachfolger wurde mit Wirkung zum 1. Februar 2008 Herr Dr. Walther Otremba, Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, nach § 9 Abs. 2 der Satzung der DB AG von der Bundesrepublik Deutschland in den Aufsichtsrat entsandt.

Herr Staatssekretär Jörg Hennerkes legte sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 31. Januar 2008 nieder. Als Nachfolger wurde mit Wirkung zum 1. Februar 2008 Herr Matthias von Randow, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, nach § 9 Abs. 2 der Satzung der DB AG von der Bundesrepublik Deutschland in den Aufsichtsrat entsandt.

Mit Wirkung zum 31. August 2007 schied Herr Roland Heinisch nach langjähriger Tätigkeit für die DB AG aus dem Vorstand der DB AG aus.

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

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

Berlin, im März 2008
Für den Aufsichtsrat



Dr. Werner Müller
Vorsitzender





KONZERNTHEMEN

- 22 Jahreschronik
- 24 Auf einen Blick
- 25 Finanzkommunikation
- 31 Konzernprofil

JAHRESCHRONIK 2007

AUCH IM BERICHTSJAHR HABEN WIR EINE VIELZAHL GROSSER UND KLEINER SCHRITTE GETAN, UM UNSERE ANGEBOTE ZU VERBESSERN, UNSER KONZERNPORTFOLIO WEITERZUENTWICKELN UND ZUKUNFTSWEISENDE PROJEKTE ANZUSTOSSEN.



JANUAR

2. Vom 2. Januar an gelten die rund eine Million Fahrkarten für drei Monate, die wir im Rahmen einer Kooperation mit Tchibo verkauft haben. Dieses Angebot setzt damit eine Reihe erfolgreicher Kooperationen fort.

10. Am 10. Januar startet das »Winter-Spezial«, mit dem Reisende ab 29 € beliebig weite Fahrten innerhalb Deutschlands unternehmen können. Nach Österreich, Dänemark, Tschechien, in die Benelux-Länder und die Schweiz kosten die Fahrkarten ab 39 €.

18. Am 18. Januar fegt der Orkan Kyrill über Europa und schränkt das öffentliche Leben und den Schienenverkehr stark ein.

20. Vom 20. bis zum 28. Januar sind mehrere hundert Tonnen schwere Großschiffe auf der »boot 2007« zu sehen, die Schenker nach Düsseldorf transportiert hat.

FEBRUAR

9. Am 9. Februar wird das Redesign des 30. ICE 1 abgeschlossen. Dies markiert die Halbzeit des Projekts.

23. Seit dem 23. Februar können Reisende an 25 großen Bahnhöfen den drahtlosen Zugang zum Internet (WLAN) nutzen. Vier Telekommunikationsunternehmen bieten in unserem Mobility Net ihre Dienstleistungen an.

23. Am 23. Februar beginnt die Umrüstung von 23 modernen Elektroloks mit dem Länderpaket Deutschland/Dänemark/Schweden. Damit stärken wir unseren Fahrzeugpool mit weiteren Mehrfrequenzlokomotiven.

26. Am 26. Februar unterzeichnet DB Stadtverkehr einen Vertrag über den Erwerb von rund 285 Stadt-, Überland- und Reisebussen für über 70 Mio. €.

28. Am 28. Februar gründen wir mit der polnischen PCC Rail S.A. ein gemeinsames Eisenbahnunternehmen für den Güterverkehr mit Sitz in Breslau/Polen.

[SEITE 71](#)

MÄRZ

14. Seit dem 14. März können ICE-Fahrgäste zwischen Frankfurt Flughafen und Köln drahtlos online sein. Damit wird das bereits bestehende Angebot auf der Strecke Dortmund-Köln um eine der höchstfrequentierten ICE-Strecken erweitert.

15. Vom 15. bis zum 23. März stellen DB Systems, DB Telematik, DB Telekommunikationstechnik die neuste Technik zum Thema Sicherheit auf der CeBIT vor.

18. Vom 18. bis zum 20. März präsentiert Schenker seine umfassenden Dienstleistungen in der Weinlogistik auf der Düsseldorfer Fachmesse ProWein.

28. Am 28. März nimmt das Eisenbahnfährschiff »Vilnius« den Betrieb zwischen Sassnitz-Mukran auf Rügen und dem russischen Hafen Baltijsk bei Kaliningrad auf. Dies ist die erste Nonstop-Verbindung von Deutschland nach Russland.

APRIL

1. Seit dem 1. April können unsere Angebote »City-Ticket« und »City mobil« in über 100 beziehungsweise über 30 Städten genutzt werden. Damit wird für Bahnreisende die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel an vielen Orten noch einfacher.

4. Vom 4. April bis zum 15. Mai können unsere Kunden mit dem »Frühling-Spezial« ab 29 € beliebig weite Fahrten in der 2. Klasse quer durch Deutschland unternehmen. Nach Österreich, Dänemark, Tschechien, in die Benelux-Länder und in die Schweiz gibt es Fahrkarten ab 39 €.

17. Am 17. April wird im Hafen von Turku das erste multimodale Logistikzentrum Finnlands seiner Bestimmung übergeben. Die neue Schenker-Anlage verbindet die vier Verkehrsträger LKW, Flugzeug, Schiff und Bahn und dient zugleich als Distributionszentrum.

MAI

3. Am 3. Mai stellen wir den Wettbewerbsbericht 2007 vor.

6. Am 6. Mai unterzeichnen wir zusammen mit einem Partner einen Vertrag für die Umsetzung eines 550 km langen Teilstücks der »Nord-Süd-Minerallinie« in Saudi-Arabien. Auf dieser Strecke sollen ab dem Jahr 2010 Bodenschätze auf der Schiene vom Norden zu den Häfen im Süden des Landes transportiert werden.

21. Vom 21. Mai bis zum 3. Juni gibt es in den rund 3.400 Reisebüros mit Fahrkartenverkauf für unsere Züge das »Reisebüro-Spezial«. Damit können zwei Personen für nur 49 € in der 2. Klasse einmal quer durch Deutschland reisen.

25. Am 25. Mai eröffnen die Präsidentin der SNCF, Anne-Marie Idrac, und der Vorstandsvorsitzende der DBAG, Hartmut Mehdorn, mit einer Premierenfahrt von ICE und TGV in Paris die beiden neuen Verbindungen von Frankfurt am Main und Stuttgart nach Paris. [SEITE 64](#)

JUNI

2. Am 2. Juni landet auf dem Flughafen Frankfurt-Hahn die erste Boeing 747-400F auf ihrem neuen Rundflug von Dubai über Hahn nach Toledo, Ohio/USA. [SEITE 69](#)

10. Vom 10. Juni bis zunächst zum 28. Dezember gibt es als Nachfolger unseres Online-Angebots Surf & Rail das »Dauer-Spezial« für einen Preis ab 29 €.

16. Am 16. Juni wird mit der Betuwe-Route eine der modernsten Güterzugverbindungen Europas in Betrieb genommen. [SEITE 71](#)

19. Am 19. Juni unterzeichnen die Gesellschafter der Scandlines AG, die DBAG und das dänische Transport- und Energieministerium eine Vereinbarung zum Verkauf ihrer Anteile an Scandlines. [SEITE 48](#)

21. Am 21. Juni unterzeichnen wir einen Vertrag mit der Russischen Eisenbahn RZD, der eine enge Zusammenarbeit in den Bereichen Transport und Logistik beinhaltet.



JULI

- 1.** Ab dem 1. Juli sind unsere Regionalzüge bundesweit rauchfrei unterwegs.
- 9.** Am 9. Juli vereinbaren wir mit der Tarifgemeinschaft aus Transnet und GDBA einen Tarifabschluss für 134.000 Beschäftigte. [SEITE 100](#)
- 19.** Am 19. Juli wird ein Memorandum of Understanding zur Verwirklichung von »Stuttgart 21«, einem der größten deutschen Infrastrukturprojekte, unterzeichnet. [SEITE 73](#)
- 20.** Am 20. Juli schließen wir einen Vertrag zum Erwerb der britischen EWS. [SEITE 47](#)
- 26.** Am 26. Juli schließen wir einen Vertrag zum Erwerb der Mehrheit an der spanischen Transfesa. [SEITE 47](#)
- 31.** Am 31. Juli unterzeichnen wir den Vertrag zur Übernahme der dänischen Pan Bus. [SEITE 48](#)

AUGUST

- 1.** Am 1. August starten wir die »1. Klasse Offensive«, um die Attraktivität der Reisen in der 1. Klasse im ICE deutlich zu steigern.
- 2.** Am 2. August 2007 unterzeichnen wir den Vertrag zum Erwerb der spanischen Logistikgruppe Spain-Tir. [SEITE 47](#)
- 3.** Am 3. August befördern wir 26 Porsche Cayenne zum Start der Transsiberia Rallye nach Moskau. Der Transport verläuft zunächst per LKW, anschließend per Spezialwaggons.
- 6.** Am 6. August wird das größte Bauvorhaben in Nordrhein-Westfalen abgeschlossen. Auf der Strecke Dülmen – Appelhülsen wurden 24 km Gleise erneuert.
- 29.** Am 29. August wird nach zehnwöchiger Bauzeit die DB Lounge am Münchner Hauptbahnhof wiedereröffnet.
- 29.** Am 29. August stellen wir unseren ersten Nachhaltigkeitsbericht vor. [SEITE 96](#)

SEPTEMBER

- 1.** Seit dem 1. September sind Fernverkehrszüge und Bahnhöfe rauchfrei.
- 1.** Von nun bis 30. November bereichern Gerichte eines Sternekochs unsere Bordrestaurants.
- 3.** Am 3. September beginnen 2.500 Jugendliche im DB-Konzern ihre Ausbildung oder ein duales Studium.
- 7.** Am 7. September feiert die Netzleitzentrale in Frankfurt ihren 10. Geburtstag.
- 10.** Vom 10. bis zum 30. September sorgt DB Schenker bei der FIFA Frauen-Fußball-Weltmeisterschaft China 2007™ für die Ausrüstung und das Gepäck der Teams.
- 13.** Vom 13. bis zum 23. September sind wir erstmals als Aussteller auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) vertreten.
- 27.** Am 27. September prämiiert die Allianz pro Schiene den Berliner Hauptbahnhof und den Landsberger Bürgerbahnhof als Bahnhöfe des Jahres. [SEITE 75](#)

OKTOBER

- 1.** Am 1. Oktober startet der Verkauf der Umwelt BahnCard 25. Sie kostet 25 € für die 2. Klasse, gewährt 25 % Rabatt und ist bis zu 25 Wochen gültig. [SEITE 102](#)
- 14.** Am 14. Oktober endet die BUGA 2007 und verzeichnet einen Verkauf von 65.000 Kombitickets, die die An- und Abfahrt mit unserem Regionalverkehr sowie den Eintritt enthalten. Zudem betreut DB Schenker die BUGA als exklusiver Logistikdienstleister.
- 17.** Am 17. Oktober 2007 wird der »Liberalisierungsindex Bahn 2007« in Brüssel vorgestellt. [SEITE 112](#)
- 24.** Am 24. Oktober bestellen wir für das S-Bahn-Netz Nürnberg 42 elektrische Triebfahrzeuge »Talent 2«.
- 30.** Am 30. Oktober feiern wir mit einer symbolischen Enthüllung der beiden Tunnelvortriebsmaschinen den Durchschlag des 9.385 m langen Katzenbergtunnels, der das derzeit größte Tunnelprojekt Deutschlands ist. [SEITE 73](#)

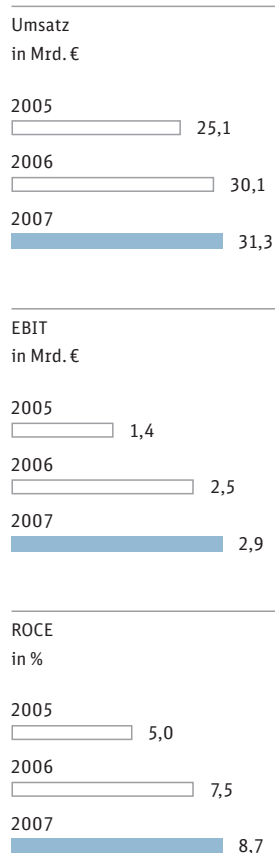
NOVEMBER

- 1.** Ab dem 1. November kommt in unseren Fernverkehrszügen die zweite Auflage der Weinkarte zum Einsatz. Neben den beliebten Klassikern werden drei neue Weine renommierter Winzer ausgeschenkt.
- 13.** Am 13. November legen die Mitglieder der GDL im Güterverkehr die Arbeit nieder, einen Tag später auch im gesamten Personenverkehr. Der Streik in unserem Schienenverkehr dauert bis zum 17. November.
- 24.** Am 24. November wird das Großprojekt Neu-Ulm 21 offiziell abgeschlossen und der neue und tiefer gelegte Bahnhof in Betrieb genommen. Beim Umbau der Gleisanlage wurde die Anzahl der Gleise von 16 auf vier reduziert und ein Bahnhof komplett neu gebaut.
- 30.** Am 30. November wird eine Einigung mit den Gewerkschaften Transnet und GDBA auf Eckpunkte einer neuen Entgeltstruktur erreicht. [SEITE 100](#)

DEZEMBER

- 1.** Von nun an hat der DB-Konzern eine neue Markenarchitektur. [SEITE 48](#)
- 9.** Am 9. Dezember startet der ICE von Berlin und Hamburg nach Dänemark. Kopenhagen und Aarhus sind damit erstmals mit dem ICE erreichbar. [SEITE 64](#)
- 9.** Seit dem 9. Dezember fährt der ICE zudem sechsmal täglich von Frankfurt am Main über Passau und Nürnberg direkt nach Wien. [SEITE 64](#)
- 19.** Am 19. Dezember gründen wir zusammen mit der schwedischen Güterbahn Green Cargo eine gemeinsame Produktionsgesellschaft für Skandinavien. [SEITE 71](#)
- 19.** Am 19. Dezember verlädt DB Schenker in Stuttgart die ersten Fahrzeuge für die Überführung zur Detroit-Motor-Show.
- 31.** Am 31. Dezember wird das Projekt »Niedersachsen ist am Zug« abgeschlossen. Es wurden 32 Stationen modernisiert.

AUF EINEN BLICK



Ausgewählte Kennzahlen	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Finanzkennzahlen in Mio. €				
Umsatz	31.309	30.053	+1.256	+4,2
Umsatz vergleichbar	31.066	29.989	+1.077	+3,6
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.016	1.555	+461	+29,6
Jahresergebnis	1.716	1.680	+36	+2,1
EBITDA	5.690	5.427	+263	+4,8
EBIT	2.895	2.477	+418	+16,9
EBIT vor Sondereffekten	2.370	2.143	+227	+10,6
Langfristige Vermögenswerte per 31. 12.	42.046	43.360	-1.314	-3,0
Kurzfristige Vermögenswerte per 31. 12.	6.483	5.080	+1.403	+27,6
Bilanzsumme per 31. 12.	48.529	48.440	+89	+0,2
Eigenkapital per 31. 12.	10.953	9.214	+1.739	+18,9
Finanzschulden per 31. 12.	18.062	19.881	-1.819	-9,1
Netto-Finanzschulden per 31. 12.	16.513	19.586	-3.073	-15,7
Capital Employed	27.393	28.693	-1.300	-4,5
ROCE	8,7%	7,5%	-	-
Brutto-Investitionen	6.320	6.584	-264	-4,0
Netto-Investitionen	2.060	2.836	-776	-27,4
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.364	3.678	-314	-8,5
Leistungskennzahlen				
Schienepersonenverkehr				
Reisende in Mio.	1.835	1.854	-19	-1,0
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	74.792	74.788	+4	+0,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm	694,1	702,7	-8,6	-1,2
Schiene Güterverkehr				
Beförderte Güter in Mio. t	312,8	307,6	+5,2	+1,7
Verkehrsleistung in Mio. tkm	98.794	96.388	+2.406	+2,5
Auslastung in t pro Zug	481,4	473,7	+7,7	+1,6
Betriebsleistung in Mio. Trkm	205,2	203,5	+1,7	+0,8
Schieneinfrastruktur				
Anzahl Bahnhöfe	5.718	5.730	-12	-0,2
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.049	1.016	+33	+3,2
davon konzernexterne Bahnen	(147)	(128)	+19	+14,8
Betriebslänge in km	33.890	34.122	-232	-0,7
Busverkehr				
Reisende in Mio.	779	738	+41	+5,6
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	9.099	8.705	+394	+4,5
Weitere Kennzahlen				
Mitarbeiter per 31. 12.	237.078	229.200	+7.878	+3,4
Rating Moody's/Standard & Poor's	Aa1/AA	Aa1/AA	-	-

FINANZKOMMUNIKATION

Investor Relations

Im Rahmen unserer IR-Aktivitäten haben wir erneut zahlreiche Finanzpräsentationen an wesentlichen europäischen und asiatischen Finanzmärkten durchgeführt. Einen verstärkten Schwerpunkt legten wir auf eine Vielzahl von Einzelgesprächen mit Analysten und bedeutenden Investoren. Wesentliche Informationen finden Sie auch in unserem Internetauftritt unter www.db.de/ir.

RATING

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

Im Berichtsjahr haben Moody's und Standard & Poor's ihre Rating-Einstufungen erneut bestätigt. Beide Ratings sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert. Ende August 2006 hatte Standard & Poor's aufgrund der öffentlichen Diskussion über die Privatisierung des DB-Konzerns den Ausblick von stabil auf negativ zurückgenommen.

ANLEIHEN – EMISSIONEN IM BERICHTSJAHR

ISIN	Emittent	Währung in Mio.	Volumen	Kupon	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
XS 0311 212 723	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	600	5,00%	Juli 2015	12

Im Juli haben wir über unsere Finanzierungstochter Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, eine 600-Mio.-€-Anleihe mit einer Laufzeit von zwölf Jahren emittiert. Das Papier diente der teilweisen Refinanzierung fällig werdender Anleihen mit einem Volumen von rund 1,6 Mrd. € im Gesamtjahr – darunter eine 600-Mio.-USD- und eine 750-Mio.-CHF-Anleihe aus dem Jahr 2002. Bei großem Investoreninteresse, vor allem aus Frankreich, Italien und den Niederlanden, wurde das Anleihevolumen vorzeitig von 500 Mio. € um 100 Mio. € aufgestockt. Die Emission wurde unmittelbar vor Eintritt der »Kreditkrise« durchgeführt und war die letzte Transaktion, die noch ohne eine Neuemissionsprämie auf die Kreditderivatpreise platziert werden konnte.

WERTMANAGEMENTKENNZIFFERN WEITER VERBESSERT

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

Return on Capital Employed			
in Mio. € bzw. %	2007	2006	2005
EBIT vor Sondereffekten	2.370	2.143	1.350
÷ Capital Employed	27.393	28.693	27.013
= ROCE	8,7%	7,5%	5,0%

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

Tilgungsdeckung			
in Mio. € bzw. %	2007	2006	2005
Operativer Cashflow	4.281	4.171	3.249
÷ Adjustierte Netto-Finanzschulden	20.280	22.412	22.152
= Tilgungsdeckung	21,1%	18,6%	14,7%

Gearing			
in Mio. € bzw. %	2007	2006	2005
Netto-Finanzschulden	16.513	19.586	19.669
÷ Eigenkapital	10.953	9.214	7.675
= Gearing	151%	213%	256%

Corporate Governance – Transparenz und Effizienz der Unternehmensführung

Corporate Governance steht im internationalen Sprachgebrauch für eine verantwortliche, auf langfristige Wertschöpfung ausgerichtete Unternehmensleitung, -kontrolle und Ausgestaltung der Strukturen und Prozesse. Die Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung für deutsche börsennotierte Unternehmen sind in dem im Jahr 2002 von der Regierungskommission erlassenen Deutschen Corporate Governance Kodex niedergelegt. Vorstand und Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG haben sich zu einer freiwilligen Beachtung des Deutschen Corporate Governance Kodex (Kodex) in der Form eigener »Corporate Governance Grundsätze« entschlossen. Die Bahn hat damit Verhaltensmaßstäbe für die Leitung und Überwachung der Gesellschaft etabliert, die zu einer höheren Transparenz für den nationalen und internationalen Kapitalmarkt beitragen. Damit wollen wir das Vertrauen von Geschäftspartnern, Investoren, Mitarbeitern und der Öffentlichkeit in die Leitung und Kontrolle des Unternehmens fördern. Die Corporate Governance Grundsätze der DB AG sind in der jeweils aktuellen Version auf unserer Internetseite verfügbar. 



WWW.DB.DE/IR

Die Corporate Governance Grundsätze der DB AG werden entsprechend den sich ändernden gesetzlichen Vorgaben und Entwicklungen regelmäßig angepasst. Im Berichtsjahr haben wir die Fortschreibung des Kodex vom 12. Juni 2006 weitgehend in den Grundsätzen umgesetzt. Nicht übernommen wurden:

- die Einbeziehung langfristiger Komponenten mit Anreizwirkung bei der Vorstandsvergütung sowie die Information der Hauptversammlung über die Grundzüge des Vergütungssystems und deren Veränderung;
- die Möglichkeit, durch Beschluss der Hauptversammlung mit Dreiviertelmehrheit von der individualisierten Offenlegung der Vorstandsvergütung abzusehen;
- die Veröffentlichung eines gesonderten Vergütungsberichts als Teil des Corporate Governance Berichts sowie
- der individualisierte Ausweis der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder im Corporate Governance Bericht.

Zudem wurden die Maßgaben aufgenommen, die im DB-Konzern bereits angewandt werden, formal aber in den Corporate Governance Grundsätzen der DB AG noch nicht nachvollzogen waren. Dementsprechend wurden die Zuständigkeit des Personalausschusses zur Beratung und Überprüfung der Struktur des Vergütungssystems, die individualisierte Offenlegung der Vorstandsvergütung im Anhang zum Konzernabschluss sowie die Fristen zur Veröffentlichung des Konzernabschlusses und des Halbjahresberichts in den Corporate Governance Grundsätzen festgeschrieben.

ZUSAMMENWIRKEN VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Vorstand und Aufsichtsrat der DB AG arbeiten auf der Grundlage der durch das deutsche Aktiengesetz, die Satzung, die Geschäftsordnungen von Aufsichtsrat und Vorstand sowie die Beschlüsse der Organe ausgestalteten Rahmenbedingungen zum Wohl des Unternehmens eng zusammen. Der Vorstand stimmt die strategische Ausrichtung des Unternehmens mit dem Aufsichtsrat ab und erörtert mit ihm in regelmäßigen Abständen den Stand der Strategieumsetzung. Der Vorstand informiert regelmäßig, zeitnah und umfassend über alle relevanten Fragen der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements. Er geht dabei insbesondere auf Abweichungen des Geschäftsverlaufs von aufgestellten Plänen und Zielen ein. Die Berichterstattung umfasst darüber hinaus auch die Arbeitsergebnisse der internen Revision sowie die Compliance.

Die Organmitglieder einschließlich ihrer Mandate finden Sie im Anhang.^{[1][2]}



SIEHE SEITE 227 FF.

VORSTAND

Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Er ist bei der Leitung an das Unternehmensinteresse gebunden und der Steigerung des nachhaltigen Unternehmenswerts verpflichtet und sorgt für ein angemessenes Risikomanagement und Risikocontrolling. Der Vorstand besteht seit dem Ausscheiden von Roland Heinisch zum 1. September 2007 aus sieben Mitgliedern. Die Geschäftsverteilung wurde entsprechend angepasst und der Systemverbund Bahn in das Ressort des Vorstandsvorsitzenden überführt.

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

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. Er besteht aus 20 Mitgliedern, die nach dem Mitbestimmungsgesetz je zur Hälfte von den Anteilseignern und den Arbeitnehmern gestellt werden. Die Anteilseignervertreter werden teils vom Eigentümer entsandt und teils von der Hauptversammlung gewählt. Die Wahl der Arbeitnehmervertreter folgt den Vorgaben des Mitbestimmungsrechts. Die Mitglieder des Aufsichtsrats sind unabhängig. Persönliche oder geschäftliche Beziehungen einzelner Aufsichtsratsmitglieder zur Gesellschaft werden im Konzernabschluss ausgewiesen.^{[1][2]} Interessenkonflikte sind gegenüber dem Aufsichtsrat offenzulegen. Im Berichtsjahr gab es keinen solchen Interessenkonflikt.




SIEHE SEITE 219 F.

Der Aufsichtsrat hat von der Möglichkeit der Bildung von Ausschüssen Gebrauch gemacht und einen Präsidialausschuss, einen Personalausschuss, einen Prüfungsausschuss sowie einen Vermittlungsausschuss nach den Vorschriften des Mitbestimmungsgesetzes eingerichtet. Der Prüfungsausschuss befasst sich insbesondere mit den Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements sowie der Erteilung des Prüfauftrags an den Abschlussprüfer. Seine Arbeit ist in einer eigenen Geschäftsordnung geregelt.

Gemäß Ziffer 5.6 der Corporate Governance Grundsätze führt der Aufsichtsrat regelmäßig eine Effizienzprüfung durch. Die Auswertung der entsprechenden schriftlichen Umfrage hat ergeben, dass die Aufsichtsratsmitglieder die Tätigkeit des Aufsichtsrats überwiegend für sehr effizient halten und die Zusammenarbeit zwischen Vorstand und Aufsichtsrat sehr gut funktioniert.


VERGÜTUNG

Die Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat erfolgt leistungsbezogen. Ihre Bezüge setzen sich aus festen und variablen Bestandteilen zusammen. Die Höhe der variablen Komponente ist maßgeblich an die operative Ergebnisentwicklung des DB-Konzerns gekoppelt. Die Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sind individualisiert und aufgeteilt nach fixen und variablen Komponenten im Anhang des Jahres- und Konzernabschlusses dargestellt.  Die Arbeitnehmervertreter führen die erhaltene Aufsichtsratsvergütung weitestgehend an die Hans-Böckler-Stiftung ab. Die Zuführungen zu den Pensionsrückstellungen für den Vorstand werden in einem Betrag ausgewiesen.



SIEHE SEITE 219 F.

RISIKOMANAGEMENT

Der verantwortungsbewusste Umgang mit Chancen und Risiken, die im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit entstehen, ist ein wesentlicher Grundsatz guter Corporate Governance. Für Vorstand und Aufsichtsrat ist deshalb die frühzeitige Identifizierung und Begrenzung von geschäftlichen Risiken von hoher Bedeutung. Vorstand und Management im DB-Konzern stehen umfassende Berichts- und Kontrollsysteme zur Verfügung, die kontinuierlich weiterentwickelt werden. Das konzernweit ausgerichtete integrierte Risikomanagementsystem dient der rechtzeitigen Erfassung der Risiken und dem Ergreifen von Gegensteuerungsmöglichkeiten. Über die Ergebnisse werden Vorstand und Aufsichtsrat regelmäßig unterrichtet. 



SIEHE RISIKOBERICHT,
 SEITE 118 FF.

FINANZPUBLIZITÄT UND RECHNUNGSLEGUNG

Die Finanzkommunikation umfasst in der Regelberichterstattung die Veröffentlichung von Konzern- und Jahresabschluss sowie eines Halbjahresberichts. Darüber hinaus wird im Rahmen der Investor-Relations-Aktivitäten und Unternehmenskommunikation regelmäßig über aktuelle Entwicklungen informiert. Termine der wesentlichen wiederkehrenden Veröffentlichungen werden in einem »Finanzkalender« mit ausreichendem Zeitvorlauf publiziert. Das Internet nutzen wir zur Sicherstellung einer schnellen und umfassenden Information.

RECHNUNGSLEGUNG UND ABSCHLUSSPRÜFUNG

Die Rechnungslegung für den DB-Konzern erfolgt seit dem Geschäftsjahr 2004 nach den International Financial Reporting Standards (IFRS). Der Konzernabschluss ist innerhalb von 90 Tagen nach Geschäftsjahresende, der Halbjahresbericht 45 Tage nach dem Ende des Berichtszeitraums öffentlich zugänglich. Damit stellen wir die wirtschaftliche Lage des Konzerns transparent und nachvollziehbar dar.

COMPLIANCE

Die Einhaltung der rechtlichen und ethischen Grundsätze im Geschäftsverkehr ist integraler Bestandteil der Unternehmenskultur der DB AG. Im Berichtsjahr wurden das interne Regelwerk neu strukturiert und überarbeitet und basierend auf dem neuen Leitbild konzernweit geltende Grundsätze etabliert. Diese dienen als Koordinaten für sämtliche geschäftlichen Entscheidungen und Handlungen aller Führungskräfte und Mitarbeiter. Die Konzerngrundsätze gliedern sich in Strategie-, Management-, Führungsgrundsätze und ethische Grundsätze und sind Grundlage für alle weiterführenden Regularien. Die seit dem Jahr 2000 bestehende Compliance-Abteilung der DB AG wurde im Juli 2007 neu aufgestellt und im Ressort des Vorstandsvorsitzenden angesiedelt. Durch die Maßnahme stellt der Vorstand eine noch effektivere Korruptionsbekämpfung sicher, die den Konzern vor Sanktionen, Haftungsrisiken und Imageschäden bewahren soll.

EINHALTUNG DER CORPORATE GOVERNANCE GRUNDSÄTZE

Der Corporate Governance Beauftragte der DB AG hat dem Prüfungsausschuss in seiner Sitzung am 27. März 2008 berichtet und die Einhaltung und Umsetzung der Corporate Governance Grundsätze bestätigt. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Anregungen und Empfehlungen des Kodex und der darauf basierenden Corporate Governance Grundsätze der DB AG zur Arbeit von Aufsichtsrat und Vorstand eingehalten wurden.

KONZERNPROFIL

Steuerung des Konzerns

In unserer Konzernstruktur hat die Deutsche Bahn AG (DB AG) die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding für den integrierten Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern). Das Geschäftsportfolio ist im Wesentlichen in neun Geschäftsfelder strukturiert, die drei Vorstandsressorts zugeordnet sind. Die operativen Geschäftsaufgaben werden von den Geschäftsfeldern wahrgenommen. Komplettiert wird unsere Struktur durch zentrale Gruppen- und Servicefunktionen.

Die DB AG ist seit ihrer Gründung 1994 eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht und hat dementsprechend eine duale Führungs- und Kontrollstruktur. Über die wesentlichen Unternehmen, die ihr direkt oder indirekt gehören, sowie über Beteiligungen informiert die Übersicht auf den Seiten 224 bis 226.



ORGANISATIONSSTRUKTUR

AUF SICHTSRAT			
KONZERNVORSTAND			
Vorsitzender	Finanzen und Controlling	Wirtschaft und Politik	Personal und Recht
	Personenverkehr	Infrastruktur und Dienstleistungen	Transport und Logistik
Gruppenfunktionen	Fernverkehr	Netz	Schenker • Land Transport • Air/Ocean Freight • Contract Logistics, SCM
	Regio	Personenbahnhöfe	
Servicefunktionen	Stadtverkehr	Energie	Schienengüterverkehr • Rail Freight • Intermodal
		Dienstleistungen	

Unsere Märkte

Der DB-Konzern erbringt nationale und internationale Dienstleistungen, deren Zielmärkte sich in unserem Konzernmarkenauftritt unter »Mobility - Networks - Logistics« widerspiegeln. Wir agieren weltweit und sind in über 130 Ländern und allen wichtigen Wirtschaftsregionen vertreten.

Seit dem Start der Bahnreform 1994 haben wir den DB-Konzern durch umfangreiche Sanierungen, Effizienzsteigerungen sowie umfassende Modernisierungsprogramme zu einem leistungsstarken Wirtschaftsunternehmen entwickelt. Unser Ziel auf allen relevanten Märkten ist es, durch die Qualität unserer Leistungen Kunden zu überzeugen und unsere Ertrags- und Finanzkraft weiter zu verbessern.

Wir sind eines der führenden Mobilitätsunternehmen in Europa. Die Liberalisierung der europäischen Personenverkehrsmärkte hat begonnen, ist aber europaweit unterschiedlich weit fortgeschritten. Im Schienenpersonenfernverkehr übernimmt Deutschland hinsichtlich des offenen Marktzugangs eine Vorreiterrolle. Im Regional- und Stadtverkehr werden dagegen in ganz Europa zunehmend Verkehre ausgeschrieben. Diese Märkte entwickeln sich in diesem Zusammenhang immer mehr zu einem Markt mit europäischem Wettbewerb.

Mit unserer integrierten Struktur übernehmen wir eine doppelte Verantwortung, in der wir zugleich der führende Nutzer unserer Infrastruktur sind. Wir wollen den Verkehrsträger Schiene weiterentwickeln, um zum einen die für den Standort Deutschland so wichtige Verkehrsinfrastruktur zu stärken. Zum anderen schaffen wir die Voraussetzungen, um die zunehmenden Verkehrsströme in Europa bewältigen zu können.

Mit Blick auf die Kundenanforderungen haben wir über das klassische Kerngeschäft hinaus unsere Verkehrsleistungen in übergreifende Mobilitätsangebote integriert. Dies gilt sowohl hinsichtlich internationaler Mobilität als auch für die verkehrsträgerübergreifenden Angebote oder optimierte Schnittstellen an den Übergängen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern.

Genauso wie im Personenverkehr haben wir uns auch im Bereich Transport und Logistik auf die aktuellen und zukünftigen Marktanforderungen strategisch eingestellt: So steht »DB Schenker« für unsere internationale logistische Leistungsfähigkeit in klar definierten Marktsegmenten. Durch ein umfassendes, international ausgerichtetes Angebotsportfolio nutzen wir die Chancen auf den wachstumsstarken Märkten. Damit sorgen wir auch für die Zukunftsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Indem wir ihn in leistungsstarke, übergreifende Netzwerke einbinden, sichern wir den Kundenkontakt und eröffnen auch neue Wachstumschancen.

Das Markt- und Wettbewerbsumfeld im Logistikmarkt zeichnet sich durch hohe Dynamik und Wettbewerbsintensität aus und bietet damit große Chancen für die unternehmerische Weiterentwicklung. Infolge zunehmender Internationalisierung und

der grenzüberschreitenden Ausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen steigt die Nachfrage nach internationalen Logistikangeboten. Dem stellen wir uns mit multimodalen Transportketten, integrierten Angebots- und Branchenlösungen.

Eine wichtige strategische Perspektive für die Schiene ergibt sich aus der sukzessiven Marktöffnung in Europa, die bereits eingesetzt hat – im Schienengüterverkehr seit dem Jahr 2007 und im Schienenpersonenverkehr für den grenzüberschreitenden Verkehr vom Jahr 2010 an. Daraus ergeben sich Potenziale für den Verkehrsträger Schiene, die wir durch wettbewerbsfähige Angebote allein oder in Partnerschaften mit anderen Bahnen ausschöpfen wollen.

So erschließen wir uns eine Bandbreite ertragsorientierter Entwicklungsmöglichkeiten, wobei wir gleichzeitig unsere Programme zur internen Effizienzsteigerung fortsetzen.

[i]

RELEVANTE MÄRKTE 2007

WELT

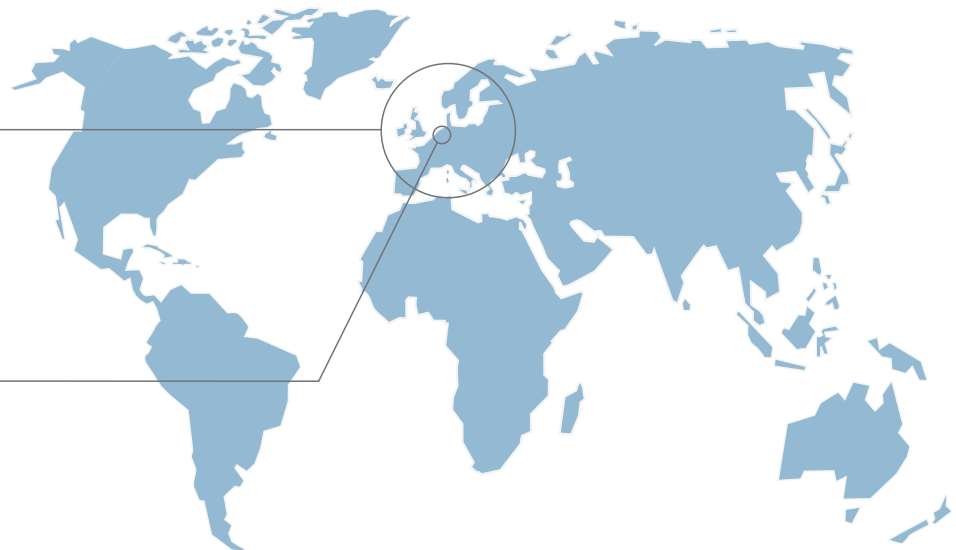
- Seefracht
- Luftfracht
- Kontraktlogistik
- Bahnprojekte weltweit

EUROPA

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

DEUTSCHLAND

- Fernverkehr
- Schieneninfrastruktur



Ressort Personenverkehr

UMFASSENDE MOBILITÄTSANGEBOTE AUS EINER HAND

Mobilitätsangebote sind eine der Kernkompetenzen des DB-Konzerns. In den Geschäftsfeldern Fernverkehr sowie Regio und Stadtverkehr kümmern wir uns um komfortable, kundengerechte Mobilitätsketten. Unter der Marke »DB Bahn« bieten wir Schienenverkehre, Busverkehre und mit wachsender Bedeutung auch andere intermodale Mobilitätsprodukte. Unser Anspruch ist eine intelligente Verknüpfung der Angebote auf der Schiene, aber auch der reibungslose Übergang zu anderen Verkehrsträgern. So verzahnen wir zum Beispiel unsere Angebote Fernverkehr über die CityTicket-Funktion der BahnCard exzellent mit den Verkehren im Regional- und Stadtverkehr.

Basierend auf der Stärke in unserem Heimatmarkt sind wir bereits heute der größte Mobilitätskonzern in Europa – führend im Schienenpersonenfernverkehr und im Regional- und Stadtverkehr. Vor diesem Hintergrund verfolgen wir mit Priorität das Ziel, unsere Position als führender Mobilitätsanbieter in Deutschland zu festigen und in Europa auszubauen.



MARKTPositionEN PERSONENVERKEHR 2006

NR. 2 IM SCHIENENPERSONENVERKEHR IN EUROPA

auf Umsatzbasis

1. SNCF/Keolis
2. Deutsche Bahn
3. First Group
4. Trenitalia
5. National Express

NR. 1 IM ÖFFENTLICHEN PERSONEN- NAHVERKEHR IN EUROPA

auf Umsatzbasis

1. Deutsche Bahn
SNCF/Keolis
3. Transport for London
4. Veolia
5. RATP



NR. 2 BEI DEN ANBIETERN VON PERSONENVERKEHRS- LEISTUNGEN IN EUROPA

auf Umsatzbasis

1. SNCF/Keolis
2. Deutsche Bahn
3. British Airways
4. Deutsche Lufthansa
5. Air France-KLM

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

GESCHÄFTSFELD FERNVERKEHR

Das Geschäftsfeld Fernverkehr erbringt nationale und grenzüberschreitende Fernverkehrsleistungen auf der Schiene. Der Tageslinienverkehr der DB Fernverkehr AG ist das Kerngeschäft des Geschäftsfelds. Mit dem Versprechen, schnelle und komfortable Verbindungen direkt in die Städte hinein zu attraktiven Preisen anzubieten, wollen wir Kunden von unseren Angeboten überzeugen und unseren Marktanteil ausbauen. Daneben bieten die DB AutoZug GmbH und CityNightLine CNL AG Auto-reise- und Nachtzugverkehre. Mit der Eröffnung der Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt beziehungsweise Stuttgart – Paris und der Aufnahme der Verbindungen nach Wien sowie Kopenhagen und Aarhus haben wir unsere europäischen Mobilitätsangebote ausgebaut. Dafür stehen auch die Gründung von Railteam  – eine Allianz zwischen DB, SNCF, Eurostar, NS Hispeed, ÖBB, SBB und SNCB – und die Ausweitung unseres Engagements bei Thalys. 

3.265 MIO. € UMSATZ
 139 MIO. € EBIT
 15.011 MITARBEITER



WWW.THALYS.COM
WWW.RAILTEAM.EU

GESCHÄFTSFELD REGIO

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

6.532 MIO. € UMSATZ
 451 MIO. € EBIT
 24.781 MITARBEITER

Im deutschen Schienenpersonennahverkehrsmarkt werden in den nächsten 15 Jahren sämtliche bestellten Verkehre am Markt platziert werden. Mit abgestimmten Verkehrskonzepten, einem zeitgemäßen Fahrzeugpark sowie überzeugender Qualität und gutem Service wollen wir unsere Marktposition als größter Nahverkehrsdienstleister in Deutschland verteidigen. Hierfür möchten wir auch zusätzliche Kunden gewinnen, indem wir unsere Angebote mit Blick auf die Anforderungen unserer Fahrgäste und der Besteller optimieren. Zudem möchten wir die vorhandenen Wettbewerbsvorteile, zum Beispiel unsere Kompetenz in Planung, Aufbau und Betrieb komplexer Verkehrssysteme, für internationales Wachstum nutzen.

GESCHÄFTSFELD STADTVERKEHR

Das Geschäftsfeld Stadtverkehr verantwortet die S-Bahnen in Berlin und Hamburg sowie 22 Busgesellschaften in Deutschland. Wir bieten eigenwirtschaftlich oder im Auftrag von Städten und Landkreisen Verkehrsleistungen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr an. Mit dem Geschäftsfeld haben wir uns so aufgestellt, dass wir Chancen bei der Öffnung und Weiterentwicklung des heute noch stark fragmentierten Markts wahrnehmen können. Die allmähliche Öffnung dieses Markts lässt eine Konsolidierung in den nächsten Jahren erwarten. Zudem richten wir unseren Blick

1.879 MIO. € UMSATZ
 166 MIO. € EBIT
 12.221 MITARBEITER

auf Wachstumsmöglichkeiten in den benachbarten europäischen Märkten, da unsere Kooperationsmöglichkeiten in Deutschland aufgrund der derzeitigen kartellrechtlichen Auffassungen begrenzt sind.

Ressort Transport und Logistik

WELTWEITE LOGISTISCHE KOMPETENZ MIT SCHIENEN-KNOW-HOW

Seit der erfolgreichen Integration von Schenker im Jahr 2002 sind wir nicht nur führender Anbieter im europäischen Schienengüterverkehr, sondern auch im Bereich Spedition und Logistik. Mit Blick auf die heutigen und zukünftigen Kundenanforderungen ist es notwendig, den Schienengüterverkehr in übergreifende Logistikangebote einzubinden. Hierauf haben wir uns bereits heute ausgerichtet. Unter der Marke »DB Schenker« positionieren wir uns mit einem einheitlichen Marktauftritt in den internationalen Märkten als starker Partner von Transport- und Logistikkunden weltweit.



MARKTPositionEN TRANSPORT UND LOGISTIK 2006

NR. 1 IM EUROPÄISCHEN SCHIENENGÜTERVERKEHR

auf Basis tkm

1. DB Schenker
2. PKP
3. SNCF
4. Trenitalia
5. RCA

NR. 1 IM EUROPÄISCHEN LANDVERKEHR

auf Umsatzbasis

1. DB Schenker
2. DHL
3. DSV
4. Dachser
5. Geodis

NR. 2 IN DER WELTWEITEN LUFTFRACHT

auf Basis t

1. DHL
2. DB Schenker
3. UPS
4. Panalpina
5. Kühne & Nagel

NR. 3 IN DER WELTWEITEN SEEFRACHT

auf Basis TEU

1. Kühne & Nagel
2. DHL
3. DB Schenker
4. Panalpina
5. UPS


NR. 6 IN DER GLOBALEN KONTRAKTLOGISTIK

auf Umsatzbasis


1. DHL
2. CEVA Logistics
3. Kühne & Nagel
4. Wincanton
5. Ryder

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

DB Schenker bietet seinen Kunden vom Massengut bis zum Paket weltweite Lösungen über alle Verkehrsträger entlang der gesamten Logistikkette an. Dabei verknüpft der DB-Konzern seine Stellung im europäischen Schienengüterverkehr und im europäischen Landverkehr mit seinen starken Positionen im weltweiten Luft- und Seefrachtgeschäft sowie in Kontraktlogistik und Supply Chain Management.

DB Schenker hat eine führende Position im europäischen Landverkehr sowie führende Positionen in der weltweiten See- und Luftfracht und ist in Europa im Schienengüterverkehr der führende Anbieter. Um unsere Wettbewerbsposition zusätzlich zu stärken, haben wir die anhaltenden Konsolidierungstendenzen auf den weltweiten Logistikmärkten weiterhin aktiv genutzt, um unsere Aufstellung nicht nur durch organisches Marktwachstum, sondern auch durch strategische Akquisitionen abzurunden. So haben wir zum Beispiel im Berichtsjahr mit der Übernahme von Spain-Tir  unsere Position im europäischen Landverkehr weiter gestärkt.

 SIEHE SEITE 47

Nach den Ergebnissen des Liberalisierungsindex 2007  ist die faktische Liberalisierung auf der Nord-Süd-Achse mit Abstand am weitesten vorangeschritten. Hier ist der Schienengüterverkehr bereits gut aufgestellt und bietet unter anderem von Skandinavien nach Italien durchgängige Transporte an. Der Erwerb des Schweizer Eisenbahnverkehrsunternehmens Brunner Railway Services GmbH (BRS) ergänzt die bestehenden Optionen auf der Nord-Süd-Achse um ein weiteres Standbein. Damit kann DB Schenker im Schienengüterverkehr ein umfassendes Leistungsspektrum im Schweizverkehr anbieten. Neue Wachstumsmöglichkeiten eröffnen sich ebenfalls auf der Ost-West-Achse. Auch hierauf haben wir uns bereits heute strategisch ausgerichtet, etwa durch Gründung der East West Railways  gemeinsam mit der polnischen PCC. Im Berichtsjahr haben wir unser Netzwerk entlang der strategisch bedeutenden Korridore gezielt ergänzt.


 SIEHE SEITE 112

 SIEHE SEITE 71

GESCHÄFTSFELD SCHENKER

Mit einer Präsenz an mehr als 1.100 Standorten in über 130 Ländern behaupten wir uns als Global Player in Märkten, die von hohen Wachstumsraten, hartem Konkurrenzkampf und zunehmendem Konsolidierungstempo geprägt sind. Wir sind sowohl im europäischen Landverkehr als auch im weltweiten Luft- und Seefrachtgeschäft sowie in der Kontraktlogistik führend. Für uns gilt es, in Zukunft diese Positionen zu erhalten und weiter auszubauen.

14.057 MIO. € UMSATZ
 453 MIO. € EBIT
 59.312 MITARBEITER

Nach dem Erwerb des amerikanischen Logistikdienstleisters BAX ist dessen Integration in unser weltweites Logistiknetzwerk nahezu abgeschlossen. BAX ergänzt unsere bisherigen Aktivitäten hervorragend in Bezug auf geografische Präsenz und Kundenstruktur. Im Berichtsjahr konnten wir unter anderem durch die Akquisition der Spedition Spain-Tir  unsere führende Position im Landtransport in Europa weiter ausbauen. In der Luft- und Seefracht nutzen wir verstärkt Dubai, das sich nicht nur als Hub der Region Wachstumsmarkt Naher/Mittlerer Osten, sondern verstärkt auch als Drehscheibe im Güterverkehr zwischen den Kontinenten etabliert.

 SIEHE SEITE 47

Wir bieten weltweit integrierte Logistik für weltweite Warenströme im Landverkehr, in der Luft- und Seefracht sowie sämtlichen damit verbundenen logistischen Dienstleistungen. Der Markt erwartet von einem Logistikdienstleister eine modulare Angebotspalette sowie jederzeit bedarfsgerechte Kapazitäten – für Einzelprojekte ebenso wie für globale Beschaffungs- und Distributionskonzepte. Unsere Mitarbeiter erarbeiten durchgängige Lösungen für die Anforderungen unserer Kunden, indem sie die Module unseres gesamten Dienstleistungsangebots zu komplexen Wertschöpfungsketten verknüpfen. So wird ein zuverlässiger Waren- und Informationsfluss gewährleistet. Und unsere Kunden verlangen jederzeit bedarfsgerechte Kapazitäten. Dazu ist ein Unternehmen nur dann in der Lage, wenn es über eine gewachsene Kompetenz für alle Verkehrsträger verfügt:



- Als Spezialist für Landverkehre in Europa verbinden wir die wesentlichen europäischen Wirtschaftsregionen mit einem dichten Netz von Linienverkehren nach Fahrplan.
- Wir sind gleichermaßen auf weltweite Lösungen in der Luft- und Seefracht sowie alle damit verbundenen logistischen Dienstleistungen spezialisiert.

Unsere integrierten Logistikzentren an den Schnittstellen der globalen Güterströme schaffen dabei wirkungsvolle Verbindungen zwischen verschiedenen Verkehrsträgern und ermöglichen eine breite Palette an Value Added Services.

GESCHÄFTSFELD SCHIENENGÜTERVERKEHR

Im Geschäftsjahr 2007 haben wir unsere Struktur im Schienengüterverkehr angepasst, um den Anforderungen unserer Märkte und Kunden gerecht zu werden. Produktion und Vertrieb rücken nunmehr enger zusammen.

Im Schienengüterverkehr sind wir bereits heute Europas größter und leistungsstärkster Transporteur: Nahezu 60 % unserer Transporte sind grenzüberschreitend. Die europäische Perspektive bietet uns große Wachstumspotenziale. Bei weiten Distanzen und großen, bündelungsfähigen Warenströmen kann die Schiene ihre Vorteile besonders gut ausspielen. Wir haben uns dafür mit eigenen Netzzugängen außerhalb Deutschlands und dem Ausbau unserer internationalen Kooperationen vorbereitet. Heute betreiben wir ein offenes Netzwerksystem zum Transport von Einzelwagen oder Wagengruppen, erbringen Ganzzugverkehre als Punkt-zu-Punkt-Transporte und ausgewählte logistische Zusatzleistungen (zum Beispiel den Umschlag Straße/Schiene von Massengütern in Railports oder Instandhaltungsleistungen).

Durch den Erwerb der English Welsh & Scottish Railway Ltd (EWS) , der größten Güterbahn in Großbritannien, und von Transfesa  konnten wir unsere Position in Westeuropa und auf der iberischen Halbinsel deutlich ausbauen. Die Gründung der East West Railways gemeinsam mit der polnischen PCC erschließt Wachstumspotenziale in Osteuropa bis hin zur Anbindung Asiens über die transsibirische Eisenbahn.

3.878 MIO. € UMSATZ

217 MIO. € EBIT

28.874 MITARBEITER



SIEHE SEITE 47



SIEHE SEITE 47

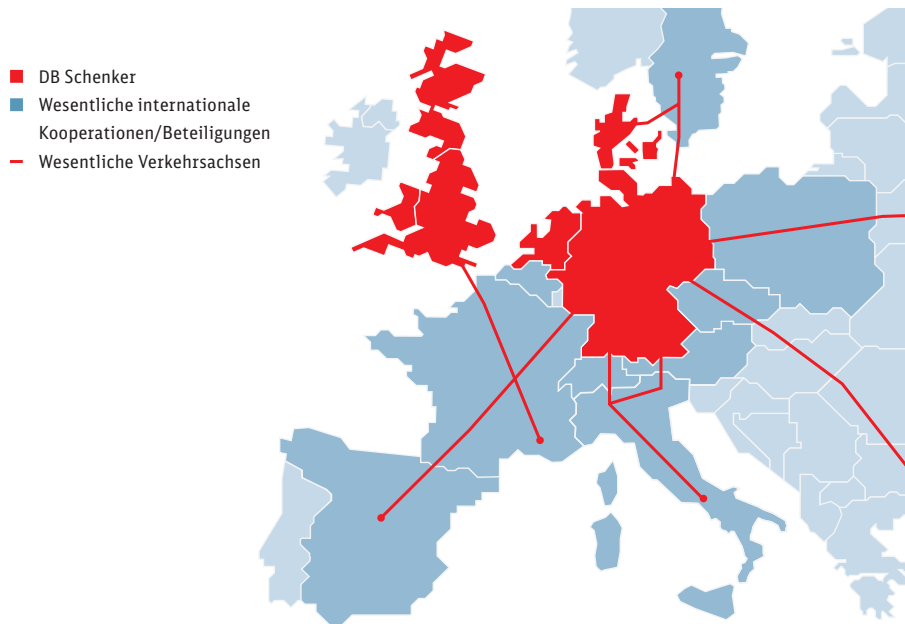
Unsere Vertriebsorganisation in den Schwerpunktbranchen Montan, Chemie, Baustoffe, Konsum- und Industriegüter und Automotive haben wir im Jahr 2007 weiterentwickelt: Unsere Kunden werden nun durch spezialisierte Branchenteams noch intensiver aus einer Hand betreut.

Der Kombinierte Verkehr (KV) ist das am stärksten wachsende Segment im europäischen Schienengüterverkehr. Unser Angebot umfasst Schienentraktion, Terminalumschlag, Bereitstellung von Wagenmaterial und Erbringung von Zusatzleistungen an Wiederverkäufer (Operateure, Speditionen und Reedereien). Wir haben sowohl Zugang zu allen wichtigen Terminals in Deutschland sowie auch zu Seehafenterminals an Nord- und Ostsee und zu Terminals im Ausland. Unser KV-Netzwerk zusammen mit unseren Partneroperatoren reicht von den europäischen Überseehäfen bis ins Hinterland. Sie ermöglichen Reedereikunden, Spediteuren und Transporteuren schnelle Verbindungen in ganz Deutschland im maritimen und kontinentalen KV sowie optimale Anbindungen an das europäische Ganzzugnetz. Durch eine Beteiligung am Terminalnetzwerk in China haben wir den Einstieg in den chinesischen Bahnmarkt vollzogen und die Partizipation am schnell wachsenden chinesischen Containermarkt gesichert. Damit treiben wir die Entwicklung der Landbrücke Europa/China via Russland weiter voran.

Seit dem Jahr 2007 ist das Geschäft im KV entsprechend den europäischen Warenströmen an drei europäischen Verkehrsachsen (Zentral, Ost-West und Nord-Süd) ausgerichtet. Vertrieb und Produktion bieten entlang der Achsen den Kunden maßgeschneiderte Lösungen aus einer Hand an.

[i]

SCHIENENGÜTERVERKEHR: AUSGERICHTET AUF EUROPA



Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen

STARKES RÜCKGRAT FÜR EINEN LEISTUNGSFÄHIGEN SCHIENENVERKEHR IN DEUTSCHLAND

Eine qualitativ hochwertige Infrastruktur und zuverlässige, bezahlbare Dienstleistungen sind die zentralen Voraussetzungen für einen reibungslosen Schienenverkehr und damit für die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Systems Bahn. Zur Optimierung unserer Struktur haben wir unsere Aktivitäten rund um Infrastruktur und Dienstleistungen gebündelt. Das Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen umfasst die Personenbahnhöfe, das Netz, die Energieversorgung und unsere umfangreichen Dienstleistungen in den Bereichen Service, Facility Management, Fuhrpark, IT, Telematik und Fahrzeuginstandhaltung. Hinzu kommen unsere Projektbauaktivitäten. Wir zielen dabei auf die weitere Vereinfachung von Schnittstellen – insbesondere zwischen den Infrastrukturunternehmen und in deren Verhältnis zu infrastrukturnahen Dienstleistern, aber auch zu den zuständigen Gebietskörperschaften.

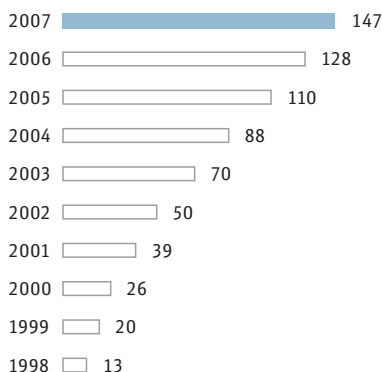
Am Markt treten die Geschäftsfelder des Ressorts unter der Marke »DB Netze« auf. DB Netze liefert ein umfassendes Angebot von Schienen-, Energie-, Daten- und Servicenetzen durch das optimale Zusammenspiel von Infrastruktur und Dienstleistungen und schafft so aus einer Hand die Rahmenbedingungen für ein erfolgreiches Bahngeschäft.

[i]

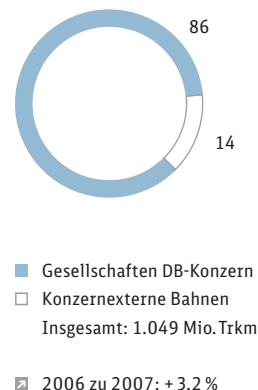
»OPEN ACCESS« IN DEUTSCHLAND

- Mit dem Start der Bahnreform 1994 wurde in Deutschland ein diskriminierungsfreier Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in Deutschland etabliert.
- Deutschland nimmt hierbei europaweit eine führende Position ein: Der unabhängige Liberalisierungsindex Bahn 2007 bestätigt den durchgehend hohen Grad der Marktöffnung in Deutschland im europäischen Vergleich.
- Die Sicherstellung eines diskriminierungsfreien Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur unterliegt der Aufsicht durch die Bundesnetzagentur. [SEITE 113](#)
- Insgesamt konnten im Rahmen der Erstellung des Netzfahrplans 2008 alle Trassenkonflikte einvernehmlich in den Koordinierungsverfahren gelöst werden. Trassenkonflikte können entstehen, wenn zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen dieselbe Strecke zur gleichen Zeit nutzen wollen.

Leistungen konzernexterner Bahnen auf dem Netz der DB in Mio. Trkm



Struktur Trassenkilometer in %



GESCHÄFTSFELD NETZ

Im Geschäftsfeld Netz ist die DB Netz AG Dienstleister für die derzeit rund 340 – darunter 310 konzernexterne – Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU). Sie alle nutzen das rund 34.000 km umfassende deutsche Schienennetz, das das längste in ganz Europa ist. Aufgrund seiner zentralen Lage hat es eine hohe Bedeutung für die Transportwirtschaft in Europa. Das deutsche Schienennetz steht seit 1994 allen gemäß § 6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) in Deutschland zugelassenen EVU diskriminierungsfrei zur Nutzung offen. In eigener Verantwortung stellt die DB Netz AG den diskriminierungsfreien Zugang zur ihrer Infrastruktur sicher. Die Leistung der konzernexternen Bahnen auf dem Netz nimmt dabei seit Jahren stark zu.

Wichtigste Aufgabe des Geschäftsfelds Netz ist es, mit einem qualitativ hochwertigen und auf die Bedürfnisse der EVU abgestimmten Schienennetz die Grundlage für einen sicheren und zuverlässigen Eisenbahnbetrieb zu schaffen. DB Netz ist verantwortlich für den Betrieb der leistungsfähigen Eisenbahninfrastruktur (Fern-/Ballungsnetz, Regionalnetz, Zugbildungs- und -behandlungsanlagen). Zugleich gehören die Vermarktung kundenorientierter Trassenangebote, die Erstellung der Fahrpläne in enger Zusammenarbeit mit den Kunden sowie die Instandhaltung und Instandsetzung zu ihren Aktivitäten. Hinzu kommen die Weiterentwicklung der Schieneninfrastruktur durch Investitionen in das bestehende Netz, eine moderne Leit- und Sicherheitstechnik sowie in Neu- und Ausbaustrecken. Dabei nimmt die Finanzierung der Infrastruktur durch den Bund und die Länder eine zentrale Rolle ein.

617 MIO. € AUSSENUMSATZ
 3.908 MIO. € INNENUMSATZ
 478 MIO. € EBIT
 39.780 MITARBEITER

GESCHÄFTSFELD PERSONENBAHNHÖFE

Unsere Bahnhöfe sind das Zugangstor zur Bahn, aber auch Verkehrsdrehscheibe für die Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsträger, Marktplatz sowie Visitenkarten für Städte und Regionen. Das Aktivitätenspektrum des Geschäftsfelds umfasst den Betrieb der Personenbahnhöfe als Verkehrsstation sowie die Entwicklung und Vermarktung der damit in Verbindung stehenden Bahnhofflächen. In eigener Verantwortung stellt die DB Station & Service AG den diskriminierungsfreien Zugang zu ihrer Infrastruktur sicher. Die Zahl der Stationshalte konzernfremder Bahnen nimmt dabei seit Jahren zu.

Seit Beginn der Bahnreform werden die Bahnhöfe kontinuierlich durch Modernisierungsmaßnahmen auf die Belange der Reisenden und Bahnhofsbesucher hin umgestaltet. Neben baulichen Maßnahmen stehen einerseits die umfassende Servicekompetenz, hohe Sicherheit, eine gute Kundeninformation und die funktionale Wegeleitung sowie andererseits eine erhöhte Ertragskraft aus dem Vermietungsgeschäft, insbesondere bei Bahnhöfen mit hoher Frequenz, im Vordergrund.

328 MIO. € AUSSENUMSATZ
 654 MIO. € INNENUMSATZ
 170 MIO. € EBIT
 4.537 MITARBEITER

99 MIO. € AUSSENUMSATZ
 2.545 MIO. € INNENUMSATZ
 120 MIO. € EBIT
 26.808 MITARBEITER

GESCHÄFTSFELD DIENSTLEISTUNGEN

Das Geschäftsfeld Dienstleistungen umfasst sechs verschiedene Dienstleistungsbereiche: DB Fahrzeuginstandhaltung, DB Systel, DB Services, DB Fuhrpark sowie DB Kommunikationstechnik und DB Sicherheit. Die verkehrsbezogenen Dienstleistungen des Geschäftsfelds werden sowohl für konzerninterne als auch für konzernexterne Kunden erbracht, wobei die konzerninternen Kunden deutlich überwiegen. Das flächendeckende Leistungsportfolio ist kundenorientiert ausgerichtet und bündelt einzelne Leistungen zu einem Komplettservice. Durch die Nutzung unserer Kernkompetenzen (flächendeckender Service, Beherrschung des komplexen Systems Bahn sowie Integrationsfähigkeit in die Wertschöpfungskette der internen Kunden) können Dienstleistungen »aus einer Hand« bei standardisierter Qualität angeboten und der Know-how-Vorsprung bei eisenbahnnahen Dienstleistungen ausgebaut werden.

- DB Fahrzeuginstandhaltung verantwortet die schwere Instandhaltung von Schienenfahrzeugen und bietet an 15 Standorten konzerninternen und -externen Kunden Umbau, Modernisierung und Revision von Zügen sowie die Aufarbeitung von Komponenten wie Radsätzen, Drehgestellen oder Bremsen an.
- DB Systel, der IT- und TK-Dienstleister des DB-Konzerns, entwickelt und betreibt als Full-Service-Provider wegweisende Informatik- und Telekommunikationslösungen für den Reise- und Logistikmarkt. Das Portfolio deckt die gesamte IT-Wertschöpfungskette ab – von der Beratung und Konzeption über die Entwicklung bis hin zur Betriebsführung und zum Support. Der Bereich betreut rund 80.000 IT-Anwender und betreibt in einem der größten Rechenzentren Europas mehr als 380 IT-Systeme. Zum Leistungsspektrum gehören auch hochsicherheitsrelevante digitale Funknetze wie beispielsweise GSM-R entlang von rund 24.500 Streckenkilometern.
- DB Services ist der Systemdienstleister rund um Immobilien und Verkehr. Die Leistungspalette der Geschäftseinheit umfasst das professionelle technische und infrastrukturelle Facility Management bei Gewerbe-, Verwaltungs-, Verkehrs- und Industrieimmobilien. Die Bereitstellung von fahrbereiten, gereinigten Zügen und insbesondere die Reinigung von täglich rund 15.000 Reisezugwagen gehören ebenfalls zum Leistungsspektrum. Zu den weiteren Angeboten zählen vielseitige Fahrwegdienste wie zum Beispiel Vegetationspflege oder Sicherung von Baustellen. Auch für Schifffahrtsunternehmen, für Flughäfen und Fluggesellschaften ist DB Services tätig.

- DB Fuhrpark ist der Mobilitäts- und Flottenmanager des DB-Konzerns, für die Bundeswehr sowie andere Unternehmen. Mit rund 100.000 Fahrzeugen ist die DB Fuhrpark mit ihren Beteiligungsgesellschaften einer der führenden nationalen Mobilitätsdienstleister im Übergang Straße/Schiene zur Abrundung der Mobilitätskette im Vor- und Nachlauf des Schienenverkehrs. Die Tochtergesellschaft DB Rent bietet mit DB Carsharing ein umfassendes Mobilitätsnetz in 90 Städten mit rund 1.600 Fahrzeugen an. Das innovative Fahrradmietsystem Call a Bike ist ebenfalls ein Angebot der DB Rent.
- DB Kommunikationstechnik ist der Spezialist für Flächenservices im technischen Bereich. Das Leistungsspektrum umfasst die Instandhaltung und Wartung von IT- und Netzwerktechnik, Sicherheitstechnik und Fahrgastinformationsanlagen. Dazu gehören auch Automatentechnik sowie Druck- und Informationslogistik.
- DB Sicherheit bündelt Sicherheitsfunktionen im Konzern und bietet umfassende und professionelle Sicherheits- und Ordnungsdienstleistungen für Reisende, Mitarbeiter, Güter, Bahnanlagen und Immobilien an. DB Sicherheit ist der führende Anbieter im öffentlichen Verkehrsraum in Deutschland.

GESCHÄFTSFELD ENERGIE

Unter dem Dach der DB Energie ist die Verantwortung für die energieartenübergreifende Versorgung der Bahn und weiterer Unternehmen mit entsprechendem Technik-Know-how und Steuerungsinstrumenten gebündelt. Dafür verfügt die DB Energie über eine umfangreiche, technisch komplexe Infrastruktur. Als unabhängiger Energiemanager sorgt sie für reibungslose Abläufe. Sie liefert Bahnstrom und Treibstoffe diskriminierungsfrei an alle Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland.

454 MIO. € AUSSENUMSATZ
 1.664 MIO. € INNENUMSATZ
 161 MIO. € EBIT
 1.611 MITARBEITER



185



KONZERNLAGEBERICHT

46	Überblick
50	Wirtschaftliches Umfeld
53	Entwicklungen auf den relevanten Märkten
58	Geschäftsentwicklung
64	Entwicklung der Geschäftsfelder
79	Finanz- und Vermögenslage
85	Wertmanagement
88	Strategie
96	Nachhaltigkeit
106	Technik und Beschaffung
111	Weitere Informationen
118	Risikomanagement
125	Nachtragsbericht
127	Ausblick

ÜBERBLICK





ANHALTEND POSITIVE GESCHÄFTSENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2007

• KONZERNPORTFOLIO WEITER FOKUSSIERT • MARKENARCHITEKTUR
NEU GEORDNET

Erfolgskurs der Deutschen Bahn hat sich 2007 fortgesetzt

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Umsatz	31.309	30.053	+1.256	+4,2
Umsatz - vergleichbar	31.066	29.989	+1.077	+3,6
EBIT	2.895	2.477	+418	+16,9
EBIT vor Sondereffekten	2.370	2.143	+227	+10,6
Jahresergebnis	1.716	1.680	+36	+2,1
ROCE	8,7%	7,5%	-	-

Das Geschäftsjahr 2007 verlief insgesamt sehr erfreulich. Der DB-Konzern konnte seine erfolgreiche Entwicklung weiter fortsetzen:

- Positive Leistungsentwicklung 
- Erneute Verbesserung von Umsatz und Ergebnis 
- Anhaltend gute Entwicklung der Geschäftsfelder 
- Steigerung der Wertmanagementkennziffer ROCE  fast auf Höhe unserer Kapitalkosten



SIEHE SEITE 53 FF.
SIEHE SEITE 58 FF.
SIEHE SEITE 64 FF.
SIEHE SEITE 85 FF.

Positiv geprägt wurde das Berichtsjahr insbesondere durch ein gutes konjunkturelles Umfeld, umfassende Produkt- und Serviceverbesserungen, die Ausweitung unseres Angebots im europäischen Schienenverkehr, die Auswirkungen der Inbetriebnahme neuer Schieneninfrastruktur im Vorjahr, das weitere Wachstum unseres internationalen Transport- und Logistikgeschäfts sowie die Realisierung weiterer Effizienzfortschritte.

Neben zahlreichen positiven Faktoren ist bei der Analyse aber auch zu berücksichtigen, dass es im Vorjahresvergleich einige belastende Faktoren gab. Gleich zu Beginn des Berichtsjahres schränkte der Orkan Kyrill unsere Schienenaktivitäten in Deutschland stark ein. In der Mitte des Jahres entfielen die Mehrverkehre im Rahmen der FIFA WM 2006™ (WM-Effekt), die sich im Vorjahr positiv auf unsere Aktivitäten ausgewirkt hatten. In der zweiten Jahreshälfte musste der DB-Konzern durch sehr schwierige Tarifverhandlungen gehen, in deren Verlauf und Folge es zu umfangreichen Arbeitsniederlegungen und sehr großer Verunsicherung bei unseren Kunden gekommen ist.

Darüber hinaus war das Berichtsjahr wie auch schon das Vorjahr durch umfangreiche Sondereffekte geprägt. Hierzu zählten unter anderem die Verkäufe von Scandlines und Aurelis.

Während im Vorjahr die Entwicklung insbesondere der Umsatzerlöse noch stark durch die Übernahme von BAX geprägt war, wirken sich die konsolidierungskreisbedingten Veränderungen im Berichtsjahr nicht so stark aus. Die im Berichtsjahr übernommenen Gesellschaften, die insbesondere unsere Position im europäischen Schienengüterverkehr stärken, hatten im Berichtsjahr noch keine wesentlichen Auswirkungen.

Konzernportfolio weiter fokussiert

Im Berichtsjahr ist es uns gelungen, unser Konzernportfolio durch gezielte Transaktionen weiter zu optimieren. Dabei konnten wir neben dem organischen Wachstum unsere Wettbewerbsfähigkeit insbesondere im Schienengüterverkehr weiter verbessern.

Zu den wesentlichen Transaktionen im Berichtsjahr gehören:

- **AKQUISITION DER EWS:** Im Juli 2007 wurde der Kaufvertrag zum Erwerb von 100 % der Geschäftsanteile der English Welsh & Scottish Railway Holdings Limited (EWS), London/Großbritannien, unterzeichnet. Der Kaufpreis beläuft sich auf 335 Mio. €. Als größte britische Güterbahn und als eines der größten Güterverkehrsunternehmen in Europa ist die EWS auf Wagenladungsverkehr in den Bereichen Energiewirtschaft, Industriegüter und Baumaterial spezialisiert. Mit ihrer Tochtergesellschaft Euro Cargo Rail ist sie auch in Frankreich aktiv. Damit ist die EWS eine sehr gute Ergänzung unseres europäischen Schienengüterverkehrsnetzwerks. Die EWS wurde im Berichtsjahr mit der Bilanz in den Konzernabschluss einbezogen.
- **AKQUISITION DER TRANSFESA:** Ebenfalls im Juli 2007 wurde der Kaufvertrag zum Erwerb eines Mehrheitsanteils in Höhe von 50,09 % an der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales S.A. (Transfesa), Madrid/Spanien, unterzeichnet. Die spanische Bahn RENFE und die französische Bahn SNCF bleiben Minderheitsaktionäre der Transfesa. Transfesa ist ein international agierender Transport- und Logistikdienstleister, der sich auf Schienen- und Straßentransporte in den Segmenten Automotive, Schüttgut und General Cargo spezialisiert hat. Aufgrund seiner vielseitigen Präsenz im iberischen Wirtschaftsraum und als Betreiber von Umachsanlagen eröffnet Transfesa uns einen idealen Zugang nach Spanien und Portugal. Damit werden wir unsere Position als führendes Schienengüterverkehrsunternehmen in Europa ausbauen und einen wesentlichen Beitrag zur Optimierung des Güterverkehrs in Richtung Südwesteuropa leisten können. Transfesa wurde im Berichtsjahr noch nicht mit in den Konzernabschluss einbezogen. Die Transaktion steht noch unter dem Vorbehalt behördlicher Zustimmung.
- **AKQUISITION DER SPAIN-TIR:** Im August 2007 wurde der Kaufvertrag zum Erwerb von 100 % der Geschäftsanteile der spanischen Logistikgruppe Spain-Tir unterzeichnet. Der Kaufpreis beläuft sich auf 143 Mio. €. Schenker wird mit dieser Akquisition das europäische Landverkehrsnetz, speziell auf der iberischen Halbinsel, weiter ausbauen. Spain-Tir hat sich in den vergangenen 30 Jahren zu einem führenden Anbieter im spanischen und portugiesischen Landverkehr entwickelt. Das Unternehmen verfügt auf der iberischen Halbinsel über ein eigenes Netz von 19 Niederlassungen – davon 16 in Spanien und 3 in Portugal – und eine Lagerfläche von insgesamt 92.000 Quadratmetern. Zu dem Netz gehören außerdem 46 Franchisenehmer. Spain-Tir wurde im Berichtsjahr per 1. Oktober 2007 in den Konzernabschluss einbezogen.

- **AKQUISITION DER PAN BUS:** Im Juli 2007 wurde der Kaufvertrag zum Erwerb der dänischen Busgesellschaft Pan Bus, Viborg/Dänemark, unterzeichnet. Der Kaufpreis beläuft sich auf rund 7 Mio. €. Pan Bus ist eines der ältesten Stadtverkehrsunternehmen in Dänemark und betreibt Stadt- und Regionalverkehre in Viborg und Limfjord. Gemeinsam mit Pan Bus kann sich DB Stadtverkehr als leistungsstarker und zuverlässiger Anbieter im dänischen Stadtverkehrsmarkt positionieren.
- **VERKAUF DER SCANDLINES:** Im Juni 2007 wurde der Vertrag zum Verkauf unserer Anteile an der Scandlines AG an ein Konsortium von Allianz Capital Partners, 3i Group and Deutsche Seereederei unterzeichnet. Die DB AG hielt 50 % der Anteile an der Scandlines AG. Wir folgen mit dem Verkauf unserer Strategie zur weiteren Fokussierung auf unser Kerngeschäft im Verkehrsmarkt. Der vereinbarte Verkaufspreis für 100 % der Anteile beläuft sich auf 1,6 Mrd. €, davon haben wir 793 Mio. € erhalten.
- **VERKAUF DER AURELIS:** Im August 2007 wurde der Vertrag zum Verkauf unserer Anteile an der Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG an ein Konsortium aus Hochtief Projektentwicklung GmbH und Redwood Grove International L.P. geschlossen. Der vereinbarte Verkaufspreis beläuft sich auf 1.640 Mio. €. Aurelis entwickelt und verwertet nicht betrieblich notwendige Flächen. Im Portfolio der Gesellschaft befanden sich zum Zeitpunkt des Verkaufs rund 1.500 Liegenschaften mit etwa 27 Millionen Quadratmetern, vor allem in den Ballungsgebieten Deutschlands.
- **VERKAUF DER FCJ:** Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2007 haben wir die Frachtcontor-Junge-Gruppe (FCJ) an die Beteiligungsgesellschaft Frachtcontor Junge GmbH i.Gr. verkauft. Der Verkaufspreis beläuft sich auf 16 Mio. €.
- **VERKAUF DER NCS:** Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2007 haben wir die NUCLEAR CARGO + SERVICE-Gruppe (NCS) an die Compagnie Daher S.A. veräußert. Der Verkaufspreis beläuft sich auf 20 Mio. €.

Markenarchitektur im DB-Konzern neu geordnet

Im Berichtsjahr haben wir unsere Markenarchitektur neu geordnet. Seit Dezember werden die Produkte des Personenverkehrs offiziell mit »DB Bahn« gekennzeichnet. »DB Netze« ist die neue Marke für das Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen. »DB Schenker« steht jetzt weltweit für unsere Transport- und Logistikaktivitäten.

Der neue Marktauftritt unterstützt die auf Internationalisierung und Vernetzung ausgerichtete Konzernstrategie. Er sichert eine einfache, klare und einheitliche Außendarstellung. Der Marktauftritt baut auf der erfolgreichen Positionierung der bisherigen Konzernmarken auf. Die Konzernmarke ist zukünftig eine Kombination aus dem

bekanntes DB-Symbol und dem Schriftzusatz »Mobility, Networks, Logistics«. Ein eigenständiger Marktauftritt stärkt die Bedeutung der jeweiligen Ressorts. Im Personenverkehr steht die Strategie einer integrierten Mobilitätskette im Vordergrund: Fern-, Regional- und Stadtverkehr sowie Carsharing und »Call a Bike« treten deshalb ab sofort unter der Marke »DB Bahn« auf. Die Marke »DB Netze« steht für das Zusammenspiel von Infrastruktur und Dienstleistungen zur Bereitstellung nachhaltiger Verkehrssysteme. Dieser Bereich entwickelt und betreibt ein flächendeckendes Angebot von Verkehrs-, Energie-, Daten- und Servicenetzen. Schenker und Railion operieren als »DB Schenker«. Diese Marke verknüpft die Kompetenz eines weltweit erfolgreichen Dienstleisters für integrierte Logistik mit dem Erfolg des größten europäischen Schienengüterverkehrsanbieters.

[i]

**KONZERNMARKE DB MIT DREI RESSORTMARKEN
 DB BAHN, DB NETZE UND DB SCHENKER**



WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

POSITIVE IMPULSE AUS DER GESAMTWIRTSCHAFTLICHEN ENTWICKLUNG

• ENERGIEPREISE WEITER ANGESTIEGEN • EURO ERZIELT HÖCHSTSTÄNDE GEGENÜBER DEM US-DOLLAR

Der überwiegende Anteil unseres Geschäfts im Personen- und im Schienengüterverkehr ist in hohem Maße abhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Hier fielen die Wachstumsimpulse im Jahr 2007 nur leicht schwächer aus als im Jahr 2006, mit Ausnahme des privaten Verbrauchs, der unter dem Vorjahresniveau blieb. Unsere global ausgerichteten Speditions- und Logistikaktivitäten konnten von der ebenfalls kaum verminderten und immer noch kräftigen Dynamik im Welthandel profitieren.

Wirtschaftliche Entwicklung weiter positiv

Gesamtwirtschaftliche Entwicklung: Bruttoinlandsprodukt(BIP)-Zuwachs		
in %	2007	2006
Welt ¹⁾	3,4	3,8
USA	2,1	2,9
Japan	1,9	2,2
China	11,1	10,8
Euro-Raum	2,6	2,9
Deutschland	2,5	2,9

¹⁾ Summe ausgewählter Industrie- und Schwellenländer

Die Daten für das Jahr 2007 entsprechen den per 13. Februar 2008 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW), Statistisches Bundesamt

Das Wachstum der Weltwirtschaft hielt trotz hoher Rohölpreise im Jahr 2007 kaum vermindert an, hat sich jedoch im Verlauf des Jahres verlangsamt. Ausschlaggebend dafür war, dass die konjunkturelle Dynamik in den USA infolge der Immobilien- und Finanzmarktkrise nachließ. Dies sowie die deutliche Aufwertung des Euro zogen auch die Exportkonjunktur im Euro-Raum in Mitleidenschaft. Deswegen verlangsamte sich trotz anhaltend günstiger Binnenkonjunktur der gesamtwirtschaftliche Zuwachs. Wachstumsstärkste Region war erneut Asien. In China übertraf das Wirtschaftswachstum nochmals das hohe Niveau des Vorjahres.

Die Entwicklung im Euro-Raum war vergleichbar. Hier kamen die wesentlichen Impulse weiterhin von der Binnennachfrage. Mit einem Bruttoinlandsprodukt(BIP)-Zuwachs von etwa 6 % entwickelten sich dabei die neuen EU-Mitgliedsländer erneut am dynamischsten.

Auch der Aufschwung in Deutschland hielt im Jahr 2007 leicht vermindert weiter an. Angesichts der nachlassenden Expansion der Weltwirtschaft und des starken Euro schwächten sich zwar sowohl die Zuwachsrate des Exports als auch die der Inlandsnachfrage gegenüber dem Vorjahr ab, blieben aber auf hohem Niveau. Die guten Absatz- und Ertragsaussichten der Unternehmen sowie die hohe Kapazitätsauslastung führten

auch zu einem kräftigen Anstieg der Ausrüstungsinvestitionen. Die Bauinvestitionen legten – wenn auch verlangsamt – weiter zu. Die Zahl der Erwerbstätigen, vor allem auch die der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, nahm spürbar zu. Wachstumsbremsend war die Entwicklung des privaten Konsums, der aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung, der höheren Inflationsrate und einer Zunahme der Sparquote leicht zurückging.

Energiepreise erreichen neue Höchststände

Nach anfänglichem Rückgang haben sich die Preise für Rohöl im Laufe des Jahres knapp verdoppelt. Mitte Januar notierte der amerikanische Leitindex West Texas Intermediate (WTI) kurzfristig unter 50 US-Dollar (USD)/Barrel (bbl), erreichte dann aber bis Mitte November fast die Marke von 100 USD/bbl. Im Jahresdurchschnitt haben die Preise für Rohöl mit über 72 USD/bbl den entsprechenden Vorjahreswert um knapp 10 % übertroffen. Der Anstieg des Euro gegenüber dem Dollar konnte zwar für den Euro-Raum einen Großteil des Preisanstiegs ausgleichen, aber selbst in €/bbl waren die Ölpreise zum Jahresende 2007 höher als zum Vorjahresende. Eine weiterhin hohe Nachfrage, getrieben hauptsächlich durch die wirtschaftliche Expansion der aufstrebenden Schwellenländer sowie durch die Förderkürzung der Organization of the Petroleum Exporting Countries (OPEC), sorgte für eine Verknappung des Markts. Zusätzlich stiegen die Kosten für das Erschließen neuer Felder aufgrund von Material- und Personalengpässen sowie Projektverzögerungen durch technische und politische Hindernisse sehr stark an.

Auch die Preise an den Terminmärkten für 50-Hz-Strom legten im Verlauf des Jahres 2007 stark zu. Seit den Tiefstständen im Februar sind sie um mehr als 25 % gestiegen. Gegen Jahresende wurde mit 62 €/MWh ein neuer Höchststand für das Jahr 2008 gehandelt. Preistreiber waren neben den gestiegenen Ölpreisen auch die gestiegenen Kohlepreise, die sich auf US-Dollar-Basis beinahe verdoppelt haben. Zudem erhöhten sich auch die Preise für Emissionsrechte. Nach einem Tief zu Jahresbeginn pendelten sie sich für die zweite Handelsperiode (2008–2012) auf einem mittleren Niveau bei 21–24 €/t ein. Für die erste Handelsperiode (2005–2007) lieferte das Jahr 2007 allerdings keine zusätzlichen Impulse. Aufgrund des Überangebots sind die Emissionsrechte für die erste Handelsperiode im Laufe des Jahres nahezu wertlos geworden.

Euro erzielt Höchststände

Die Kursentwicklung des Euro zum US-Dollar wie auch zu anderen wesentlichen Währungen zeigte im Laufe des Jahres eine kontinuierliche Aufwärtsbewegung. Dies resultierte aus gegenläufigen Entwicklungen der unterjährigen Zinsen und der Aussicht, dass der kurzfristige US-Dollar-Zins unter das Euro-Niveau fallen könnte. Mit annähernd 1,50 USD im November wurde der bisher höchste Stand der europäischen Gemeinschaftswährung seit ihrer Einführung im Jahr 1999 erzielt.

Uneinheitliche Zinsentwicklung im kurz- und langfristigen Bereich

Einhergehend mit der konjunkturellen Belebung zogen die kurzfristigen Zinsen im Euro-Raum im Laufe des Jahres um etwa einen Prozentpunkt an. Für Dreimonatsgelder wurden zum Jahresende 4,50 % bezahlt. Bis zur Jahresmitte folgten auch die langfristigen Zinsen dieser Entwicklung. Die zehnjährige Bundesanleihe wurde in der Spitze mit 4,675 % verzinst. Mit Beginn der Subprime-Krise in den USA und dadurch bedingten Liquiditätsengpässen im Interbankenmarkt kamen sowohl die internationalen Aktien- als auch die Kreditmärkte unter Druck. Die Investoren fanden in Staatsanleihen eine sicherere Anlageform und fragten diese verstärkt nach. Entsprechend zogen die Anleihekurse an und die Rendite bildete sich zurück. Zum Jahresende lag die Verzinsung der zehnjährigen Bundesanleihe bei 4,35 %.

ENTWICKLUNGEN AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

SCHIENENPERSONENVERKEHR LEGT WEITER LEICHT ZU • SCHIENENGÜTER-
 VERKEHR VERZEICHNET STARKES WACHSTUM • DB-SCHIENENINFRASTRUK-
 TUR ERNEUT STÄRKER VON KONZERNEXTERNEN BAHNEN GENUTZT •
 INTERNATIONALE LOGISTIKMÄRKTE MIT ANHALTEND HOHER WACHSTUMS-
 DYNAMIK

Weiteres Wachstum des Schienenpersonenverkehrs in Deutschland

Personenverkehrsmarkt in Deutschland in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsraten		Marktanteil	
	2007	2006	2007	2006
Schienenpersonenverkehr	+ 0,4	+ 3,8	9,5	9,5
DB-Konzern	(+ 0,0)	(+ 3,1)	(9,0)	(9,0)
Konzernexterne Bahnen	(+ 9,0)	(+ 25,0)	(0,5)	(0,5)
Öffentlicher Straßenpersonenverkehr	+ 0,0	+ 0,9	9,2	9,2
DB-Konzern	(+ 4,5)	(- 4,2)	(1,1)	(1,0)
Motorisierter Individualverkehr	- 0,5	- 1,7	80,0	80,1
Luftverkehr (innerdeutsch)	+ 7,6	+ 4,1	1,3	1,2
Gesamtmarkt	- 0,3	- 1,0	100,0	100,0

Die Daten für das Jahr 2007 entsprechen den per 13. Februar 2008 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen

Der deutsche Personenverkehrsmarkt (alle motorisierten Verkehrsträger: motorisierter Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr sowie innerdeutscher Luftverkehr) erreichte im Jahr 2007 eigenen Berechnungen zufolge das Vorjahresniveau. Maßgeblich für diese Entwicklung war eine Stabilisierung beim motorisierten Individualverkehr, der erst im letzten Jahresdrittel von steigenden Kraftstoffpreisen betroffen war.


Der Schienenpersonenverkehr insgesamt konnte leicht zulegen und so seinen Marktanteil in einem schwierigen Umfeld behaupten. Dies wurde begünstigt durch die positive Konjunktorentwicklung und die daraus resultierende Entspannung auf dem Arbeitsmarkt. Die Schienenpersonenverkehrsgesellschaften des DB-Konzerns konnten trotz der erheblichen Beeinträchtigungen durch Streiks und Streikankündigungen in der zweiten Jahreshälfte das hohe Vorjahresniveau halten.^{[1][2]} Wir gehen zudem von einem kräftigen Nachfragewachstum im Jahr 2007 bei den konzernexternen Bahnen aus. Dieser Zuwachs fiel jedoch geringer aus, da im Vorjahresvergleich weniger Neuverkehre infolge von Ausschreibungsgewinnen aufgenommen wurden. Der geschätzte Marktanteil konzernexterner Eisenbahnen am Schienenpersonennahverkehr liegt bezogen auf die Verkehrsleistung bei 9,6 % (im Vorjahr: 8,9 %).



SIEHE SEITEN
 65 (FERNVERKEHR),
 66 (REGIO) UND
 68 (STADTVERKEHR)



SIEHE SEITE 58

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) verblieb im Jahr 2007 annähernd auf Vorjahresniveau. Leichte Rückgänge beim Gelegenheitsverkehr wurden abgefedert durch Zuwächse im Linienverkehr von Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen, bei dem sich sinkende Schülerzahlen allmählich bemerkbar machen. Die Verkehrsleistung der Busgesellschaften des DB-Konzerns stieg infolge der Wiederaufnahme der RBB  in den Konsolidierungskreis.

Das beschleunigte Wachstum im innerdeutschen Luftverkehr gründete hauptsächlich auf einer erneuten Angebotsausweitung im Billigflugmarkt. Die Nachfrage wurde zudem im letzten Quartal verstärkt durch Verlagerungen von der Schiene, weil Kunden durch die Tarifaueinandersetzung im DB-Schieneverkehr zunehmend verunsichert worden waren.

Weiterhin starkes Wachstum im Schienengüterverkehr

Güterverkehrsmarkt in Deutschland in % auf Basis der Verkehrsleistung	Wachstumsraten		Marktanteil	
	2007	2006	2007	2006
Schienengüterverkehr	+ 7,1	+12,1	17,3	17,3
DB-Konzern ¹⁾	(+ 2,9)	(+ 9,5)	(13,9)	(14,5)
Konzernexterne Bahnen	(+ 28,7)	(+ 27,9)	(3,4)	(2,8)
Straßengüterverkehr	+ 8,0	+ 7,3	70,5	69,8
Binnenschiff	+ 1,4	- 0,2	9,8	10,3
Rohrfernleitungen	+ 1,5	- 5,4	2,4	2,6
Gesamtmarkt	+ 7,0	+ 6,9	100,0	100,0



¹⁾ Railion Deutschland AG und RBH Logistics GmbH

Die Daten für das Jahr 2007 entsprechen den per 13. Februar 2008 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Quelle: Statistisches Bundesamt, eigene Berechnungen

Die Entwicklung des Güterverkehrsmarkts in Deutschland (Schiene, Straße, Binnenschifffahrt und Rohrfernleitungen) hat sich im Jahr 2007 mit anhaltend hoher Dynamik fortgesetzt. Die Verkehrsleistung hat sich gegenüber dem bereits starken Vorjahreswert nochmals erhöht. Ein anhaltend kräftiger Außenhandel und eine weiter positive Investitionsentwicklung hielten den Produktionszuwachs auf einem hohen Niveau und steigerten die Verkehrsnachfrage. Dämpfende Effekte gingen von dem starken Euro-Kurs und den kräftig gestiegenen Rohöl- und Energiepreisen aus. Darüber hinaus belasteten auch weiterhin verkehrsträgerübergreifend aufgetretene Kapazitätsengpässe das Geschäft.

Das Wachstum im Schienengüterverkehr hat sich leicht abgeschwächt, aber auch weiterhin auf hohem Niveau fortgesetzt. Die nationalen, aber vor allem die internationalen Transporte konnten hierbei deutlich zulegen. Der Marktanteil der Schiene konnte nach dem starken Vorjahresanstieg um 0,8 Prozentpunkte im Jahr 2007 behauptet werden. Wachstumsträger blieb der Kombinierte Verkehr, aber auch in den Bereichen »Landwirtschaftliche Erzeugnisse«, »Chemische Produkte«, »Steine, Erden« und

»Eisen, Nichteisenmetalle (NE-Metalle)« konnten deutliche Zuwächse verzeichnet werden. Die im Schienengüterverkehr tätigen Gesellschaften des DB-Konzerns konnten dabei einen weiteren Anstieg erzielen.  Im Vergleich mit der Wachstumsrate im Vorjahr ist zu beachten, dass im Jahr 2006 die RBH Logistics GmbH erstmalig im Ergebnis des DB-Konzerns enthalten war. Gedämpft wurde der Anstieg zudem durch die zum Jahresende nachlassenden Impulse aus der Rohstahlproduktion und die Folgen der Tarifaus-einandersetzung. Bei den konzernexternen Eisenbahnen setzte sich die Entwicklung der Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr leicht beschleunigt fort. Neben einem kräftigen Plus der Binnenverkehre stiegen infolge der anhaltenden Ausweitung der internationalen Geschäftsaktivitäten vor allem die grenzüberschreitenden Transporte stark an. Der geschätzte Anteil der konzernexternen Bahnen am Schienengüterverkehr erhöhte sich weiter und lag im Jahr 2007 bei knapp 20 %. Dieser Anstieg ist auch auf Verlagerungen aufgrund der Tarifaus-einandersetzung  zurückzuführen.



SIEHE SEITE 72

Im Straßengüterverkehr (deutsche LKW und ausländische LKW – inklusive Kabotageverkehren in Deutschland) gewann die Entwicklung der Verkehrsleistung nach dem bereits starken Vorjahr weiter an Dynamik. Die ausländischen LKW, die bei den grenzüberschreitenden Verkehren dominieren, legten hierbei erneut stärker zu als ihre deutschen Wettbewerber. Ihr Anteil an der Gesamtleistung auf der Straße betrug gut 33 %. Auf der einen Seite wirkten die Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld positiv in Form eines anhaltend kräftigen Außenhandels und einer anziehenden Binnennachfrage. Andererseits wurde die Entwicklung durch deutlich gestiegene Kosten (vor allem Dieselpreise und Personalkosten infolge der Neuregelung der Lenk- und Ruhezeiten) belastet. Darüber hinaus wurden auch die durchschnittlichen LKW-Mautsätze um rund einen Cent je Fahrzeugkilometer erhöht.





SIEHE SEITE 100 F.

Nach zwei schwachen Jahren konnte die Binnenschifffahrt im Jahr 2007 wieder ein leichtes Wachstum der Verkehrsleistung verzeichnen. Nach einem kräftigen Jahresstart auf der Basis starker Vorjahresrückgänge schwächte sich die Entwicklung im Jahresverlauf ab. Den positiven Konjunkturimpulsen standen hierbei negative Effekte aus der starken Witterungsabhängigkeit (Wasserstände) entgegen. Belastend wirkten auch Einschränkungen durch Abfertigungsprobleme in den Häfen Rotterdam und Antwerpen sowie kräftig gestiegene Gasölkosten. Nachdem die Verkehrsleistung sowohl im Straßen- als auch im Schienengüterverkehr stärker als in der Binnenschifffahrt zugelegt hat, konnte diese ihren Marktanteil nicht halten und rutschte erstmalig unter die 10 %-Marke.

DB-Schieneinfrastruktur erneut stärker von konzernexternen Bahnen genutzt


Ausgewählte Kennzahlen	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
DB-Schieneinfrastruktur in Deutschland				
Eisenbahnverkehrsunternehmen	338	352	- 14	- 4,0
DB-Konzern	28	24	+ 4	+ 16,7
Konzernexterne Bahnen	310	328	- 18	- 5,5
Trassennachfrage Mio. Trkm	1.049	1.016	+ 33	+ 3,2
DB-Konzern	902	888	+ 14	+ 1,6
Konzernexterne Bahnen	147	128	+ 19	+ 14,8
Stationshalte Mio. Stopps	142,4	143,8	- 1,4	- 0,9
DB-Konzern	124,0	128,2	- 4,2	- 3,3
Konzernexterne Bahnen	18,4	15,6	+ 2,8	+ 17,9

Angesichts des seit 1994 offenen Marktzugangs nutzen vermehrt konzernexterne Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) die Infrastruktur in Deutschland. Im Jahr 2007 ging ihre Zahl zwar leicht zurück, liegt aber nach wie vor auf einem sehr hohen Niveau.

Die Entwicklung der für unsere Eisenbahninfrastrukturgesellschaften maßgeblichen Größen ist abhängig von den Betriebsprogrammen ihrer Kunden und dementsprechend auch von der Entwicklung auf den Verkehrsmärkten. Die von den konzerninternen und -externen Kunden im Schienenpersonen- und -güterverkehr erbrachte Betriebsleistung bestimmt die Auslastung der vorhandenen Infrastruktur und damit die Nachfrage nach unseren hier angebotenen Produkten und Dienstleistungen. Im Jahr 2007 stieg die Trassennachfrage  weiter an. Die Zahl der Stationshalte  war insgesamt leicht rückläufig. Mit Blick auf die Verkehrsleistung sind unsere Infrastrukturgesellschaften dabei indirekt dem hohen Marktdruck ihrer Kunden ausgesetzt. Dies liegt begründet in der hohen inter- und intramodalen Wettbewerbsintensität der Verkehrsmärkte beziehungsweise der darüber hinausgehenden Mobilitäts- und Logistikmärkte.

Daneben ist die Entwicklung des Einzelhandels von besonderer Bedeutung. Der Branchenmix sowie die Waren- und Dienstleistungsangebote in den Bahnhöfen stehen im Wettbewerb zu Warenhäusern, zu Angeboten in Fußgängerzonen und auf Marktplätzen sowie zu anderen Strukturen des Einzelhandels und der Gastronomie. Die Einzelhandelsumsätze in Deutschland sind im Berichtsjahr insgesamt um rund 2 % zurückgegangen.

Dynamische Entwicklung der internationalen Transport- und Logistikmärkte

Getragen von einer hohen weltwirtschaftlichen Dynamik entwickelten sich die globalen Handelsströme weiterhin positiv. Die für unser Geschäftsfeld Schenker relevanten Märkte verzeichneten in diesem Umfeld im Jahr 2007 erneut ein deutliches Wachstum von 5 bis 8%, an dem wir im Berichtsjahr wieder überdurchschnittlich partizipieren konnten. 



SIEHE SEITE 74
(TRASSENNACHFRAGE)
BEZIEHUNGSWEISE
SEITE 75 (STATIONSHALTE)



SIEHE SEITE 70

EUROPÄISCHER LANDVERKEHR

Die insbesondere im westeuropäischen Euro-Raum anhaltend positive konjunkturelle Entwicklung sowie die Fortsetzung des Aufwärtstrends in Osteuropa wirkten positiv auf den europäischen Landverkehrsmarkt. Aus diesem Grund blieb die Nachfrage nach Transportdienstleistungen im Straßengüterverkehr mit einem Wachstum von mehr als 7% weiterhin hoch. Dies galt insbesondere für die grenzüberschreitenden Verkehre. Infolge der anhaltend hohen Nachfrage nach Transportdienstleistungen war aber auch eine Verknappung der Laderaumkapazitäten zu verzeichnen. Daneben prägten weiterhin hohe Dieselpreise und eine begrenzte Verfügbarkeit von LKW-Fahrern den Markt. Spediteure konnten jedoch die hierdurch gestiegenen Einkaufskosten nicht immer vollständig an die Kunden weitergeben. Der Markt an sich ist nach wie vor stark fragmentiert, auch wenn sich die Konsolidierungstendenzen insbesondere durch Akquisitionen weiter fortsetzen.

LUFTFRACHT

Der globale Luftfrachtmarkt zeigte sich auch im Berichtsjahr mit stabilen Wachstumsraten von rund 5%. Die Relationen zwischen Asien und Nordamerika und innerhalb Asiens entwickelten sich weiter äußerst positiv. Der Markt für Verkehre aus Nordamerika heraus stagnierte sowohl bei den Warenströmen nach Europa als auch nach Asien. Die volumenstärkste Relation Asien – Europa wuchs dagegen sehr stabil. Volumina aus Europa heraus verzeichneten aufgrund der guten Konjunktur insbesondere bei den deutschen Exporten nach Asien und Amerika eine starke Volumenentwicklung.

SEEFRACT

Auch auf dem weltweiten Seefrachtmarkt, der um rund 8% zulegen konnte, waren Exporte aus Asien und hier vor allem aus China nach Europa und Amerika sowie innerasiatische Verkehre die Wachstumstreiber. Nach wie vor wurden deutlich mehr Volumina aus Asien aus- als nach Asien eingeführt. Die Unpaarigkeit der Transportströme führte auf den Relationen aus Europa heraus und von Amerika nach Asien zu einem niedrigen Frachtratenniveau. Für die Relationen aus Asien insbesondere nach Europa hingegen erhöhten die Reedereien ihre Raten. Aufgrund der hohen Wettbewerbsintensität im Speditionsgeschäft konnten die Ratenerhöhungen häufig nicht an die Kunden weitergegeben werden. Auch der Markt für Seefracht wurde geprägt von einer Konsolidierung der Reedereien auf der Beschaffungsseite und von aggressivem Wettbewerb zur Sicherung und Gewinnung von Volumina auf der Absatzseite.

KONTRAKTLOGISTIK

Die Nachfrage im Bereich Kontraktlogistik/Supply Chain Management (SCM) nach Mehrwertdienstleistungen und SCM-Lösungen nahm auch im Berichtsjahr mit rund 7% deutlich zu. Der Markt verlangt zunehmend eine flexible Ausrichtung auf internationale, kundenindividuelle Prozesse im Sinne maßgeschneiderter, gleichzeitig aber auch kosteneffizienter Lösungen. Branchen-Know-how, umfangreiche IT-Kompetenz, Innovationsfähigkeit und Zugang zu globalen Netzwerken sind dabei die Schlüsselkompetenzen.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG

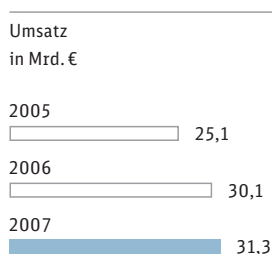
DEUTLICHER UMSATZANSTIEG UM 4,2 % AUF 31,3 MRD. € – AUF VERGLEICHBARER BASIS UM 3,6 % • ANTEIL DES AUSLANDSGESCHÄFTS STEIGT AUF 35 % • WEITERE DEUTLICHE EBIT-VERBESSERUNG

Wesentliche Änderungen im Vorjahresvergleich

Das erzielte Umsatz- und Ergebniswachstum im Geschäftsjahr 2007 wurde nicht wesentlich durch Veränderungen im Konsolidierungskreis beeinflusst. Folgende Veränderungen sind für die Vergleichbarkeit relevant und werden nachfolgend, sofern erforderlich, erläutert:

- Nach der Auflösung des Gemeinschaftsunternehmens intalliance AG mit der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG wurde die Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB) in den DB-Konzern zurückübertragen und wird nun im Geschäftsfeld Stadtverkehr geführt.
- Spain-Tir wurde im Berichtsjahr seit dem 1. Oktober 2007 in den Konzernabschluss einbezogen und wird nun im Geschäftsfeld Schenker geführt.
- Die Frachtcontor-Junge-Gruppe (FCJ) haben wir an die Beteiligungsgesellschaft Frachtcontor Junge GmbH i.Gr. und die NUCLEAR CARGO + SERVICE-Gruppe (NCS) an die Compagnie Daher S.A. mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2007 veräußert.
- Die Beteiligungen an der Fertrans AG und der Fertrans GmbH (zusammen Fertrans) und der Schenker Russija sind ab dem Berichtsjahr in den Vollkonsolidierungskreis einbezogen.

Deutlicher Umsatzanstieg



Umsatzerlöse in Mio. €	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
DB-Konzern	31.309	30.053	+1.256	+4,2
- Fertrans, RBB, Schenker Russija und Spain-Tir (jeweils 2007) bzw. FCJ und NCS (jeweils 2006)	243	64	+179	-
DB-Konzern - vergleichbar	31.066	29.989	+1.077	+3,6

Insgesamt konnten wir den Konzernumsatz gegenüber dem Vorjahreswert weiter steigern. Der ganz überwiegende Teil des Umsatzwachstums wurde von unserem operativen Geschäft getragen. Nur ein Wachstumsanteil von 0,6 Prozentpunkten resultierte aus den vorstehend genannten Veränderungen des Konsolidierungskreises. Das Umsatzwachstum speiste sich dabei ganz maßgeblich aus der anhaltend positiven Leistungsentwicklung im Schienenverkehr und im weltweiten Speditions- und Logistikgeschäft. Belastungen resultierten umsatzseitig aus dem Orkan Kyrill, dem Einmaleffekt im

Vorjahr aus der FIFA Fussball WM 2006™ und der Tarifauseinandersetzung zum Jahresende. Zudem hatten wir teilweise negative Währungskurseffekte im Zusammenhang mit der Entwicklung des Dollar-Kurses zu verzeichnen.

 SIEHE SEITE 100 F.

Umsatz nach Geschäftsfeldern in Mio. €	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Fernverkehr	3.265	3.234	+ 31	+ 1,0
Regio	6.532	6.480	+ 52	+ 0,8
Stadtverkehr	1.879	1.805	+ 74	+ 4,1
Schenker	14.057	13.232	+ 825	+ 6,2
Schienengüterverkehr	3.878	3.802	+ 76	+ 2,0
Netz	617	548	+ 69	+ 12,6
Personenbahnhöfe	328	310	+ 18	+ 5,8
Dienstleistungen	99	94	+ 5	+ 5,3
Energie	454	362	+ 92	+ 25,4
Sonstige	200	186	+ 14	+ 7,5

Die Entwicklung der Geschäftsfelder war sehr positiv. Alle Geschäftsfelder haben zum Umsatzwachstum beigetragen. Die absolut größten Zuwächse wurden in den Geschäftsfeldern Schenker, Energie, Schienengüterverkehr, Stadtverkehr und Netz erzielt. Auch die Geschäftsfelder Regio, Fernverkehr und Personenbahnhöfe entwickelten sich erfreulich. Detaillierte Ausführungen zur Entwicklung der einzelnen Geschäftsfelder finden Sie im Kapitel »Geschäftsfelder«.

 SIEHE SEITE 64 FF.

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

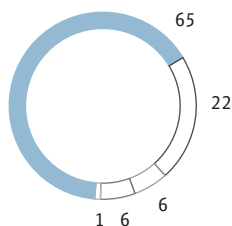
Umsatz nach Regionen in Mio. €	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Deutschland	20.464	19.857	+ 607	+ 3,1
Übriges Europa	6.719	5.968	+ 751	+ 12,6
Nordamerika	1.827	1.769	+ 58	+ 3,3
Asien/Pazifik	1.967	2.180	- 213	- 9,8
Übrige Welt	332	279	+ 53	+ 19,0

Der Umsatzanteil der Aktivitäten außerhalb Deutschlands hat sich im Berichtsjahr leicht von 34 % auf 35 % erhöht. Die Entwicklung in den Regionen Nordamerika und Asien/Pazifik wurde im Berichtsjahr stark durch negative Währungskurseffekte in einer Größenordnung von rund 250 Mio. € belastet. Zudem kam es im Rahmen der vollständigen Integration der BAX-Gesellschaften im Vergleich zum Vorjahr teilweise zu einer veränderten regionsspezifischen Darstellung, die die Vergleichbarkeit mit den Vorjahreswerten einschränkt. Hieraus resultierte regionsbezogen eine Verschiebung von Innen- zu Außenumsätzen beziehungsweise von Außen- zu Innenumsätzen. Auch hieraus resultierten negative Effekte auf die Außenumsatzentwicklung in der Region Asien/Pazifik.



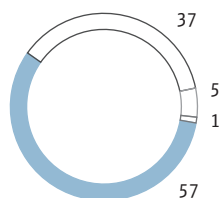
UMSATZSTRUKTUR 2007

Nach Regionen
in %



- Deutschland
- Übriges Europa
- Nordamerika
- Asien/Pazifik
- Übrige Welt

Nach Ressort
in %



- Transport und Logistik
- Personenverkehr
- Infrastruktur und Dienstleistungen
- Sonstige

Nach Geschäftsfeldern
in %

Geschäftsfeld	2007 (%)
Fernverkehr	10,4
Regio	20,9
Stadtverkehr	6,0
Schenker	44,9
Schiengüterverkehr	12,4
Netz	2,0
Personenbahnhöfe	1,0
Dienstleistungen	0,3
Energie	1,5
Sonstige	0,6

Erträge steigen stärker als die Aufwendungen

Entwicklung Aufwendungen und Erträge in Mio. €	2007		2006		Veränderung	
	absolut	prozentual	absolut	prozentual	absolut	prozentual
Summe Erträge	36.473	+ 4,8	34.802	+ 1,671	+ 1,671	+ 4,8
davon sonstige betriebliche Erträge	(3.219)	(+ 12,6)	(2.859)	(+ 360)	(+ 360)	(+ 12,6)
Materialaufwand	- 17.166	+ 4,4	- 16.449	- 717	- 717	+ 4,4
Personalaufwand	- 9.913	+ 1,3	- 9.782	- 131	- 131	+ 1,3
Abschreibungen	- 2.795	- 5,3	- 2.950	+ 155	+ 155	- 5,3
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 3.704	+ 17,8	- 3.144	- 560	- 560	+ 17,8
Summe Aufwendungen	- 33.578	+ 3,9	- 32.325	- 1.253	- 1.253	+ 3,9
Operatives Ergebnis (EBIT)	2.895	+ 16,9	2.477	+ 418	+ 418	+ 16,9

Auf Basis der positiven Umsatzentwicklung stieg auch die Summe der Erträge insgesamt deutlich an. Die Entwicklung der sonstigen betrieblichen Erträge, die deutlich oberhalb des Vorjahreswerts lagen, ist insbesondere auf den Verkauf von Beteiligungen zurückzuführen. Gegenläufig entwickelten sich hier die Erträge aus staatlichen Zuschüssen bei der DB Netz AG und aus der Auflösung von Rückstellungen sowie die übrigen Erträge. Dabei ist zu berücksichtigen, dass unter den übrigen Erträgen im Vorjahr als Einmaleffekt die Auswirkungen des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts bezüglich der Bezahlung für die Erbringung bahnpolizeilicher Leistungen durch den Bundesgrenzschutz in Höhe von insgesamt 256 Mio. € enthalten waren.

In der Aufwandsentwicklung wurden die Erfolge unserer konzernweit vorangetriebenen Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Verbesserung unserer Kostenstrukturen überkompensiert durch die Effekte aus der Ausweitung der Geschäftstätigkeit

im Geschäftsfeld Schenker, höheren Aufwendungen für die Instandhaltung der Schieneninfrastruktur und unserer Fahrzeugflotte sowie höheren Energiepreisen. Dies spiegelt sich insbesondere in einem deutlichen Anstieg des Materialaufwands wider.

Der Personalaufwand lag leicht oberhalb des Vorjahreswerts. Positive Effekte aus weiteren Effizienzsteigerungsmaßnahmen wurden hier überkompensiert durch den Anstieg der Zahl der Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt und aus den bereits eingetretenen Folgen des im Berichtsjahr abgeschlossenen Tarifvertrags in Form einer Einmalzahlung.

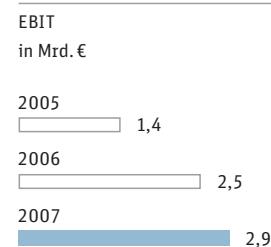
Der Rückgang der Abschreibungen resultierte im Wesentlichen aus dem im Vergleich zum Vorjahr um 110 Mio. € niedrigeren Gesamtvolumen der außerplanmäßigen Abschreibungen. Hier hatten sich im Vorjahr erhöhte Abschreibungen für Reisezugwagen und Oberbauanlagen ausgewirkt.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind im Berichtsjahr deutlich angestiegen. Dies ist unter anderem auf die Bildung einer Rückstellung für Drohverluste im Geschäftsfeld Regio, ^[66] höhere Mietaufwendungen und höhere sonstige bezogene Dienstleistungen zurückzuführen.

 SIEHE SEITE 67

Operatives Ergebnis weiter verbessert

EBIT in Mio. €	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
EBIT	2.895	2.477	+ 418	+ 16,9
Sondereffekte des jeweiligen Geschäftsjahres	525	334	+ 191	+ 57,2
EBIT vor Sondereffekten	2.370	2.143	+ 227	+ 10,6
EBIT-Anteil Fertrans, RBB, Schenker Russija und Spain-Tir (jeweils 2007) bzw. FCJ und NCS (jeweils 2006)	3	21	- 18	- 85,7



Das EBIT ist für den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder eine zentrale Ergebnisgröße. Im Berichtsjahr konnten wir auf Basis der dargestellten Entwicklung das EBIT weiter deutlich verbessern. Wie im Vorjahr war die Entwicklung des EBIT auch im Berichtsjahr spürbar durch Sondereffekte beeinflusst. Diese lagen sogar noch oberhalb des Vorjahreswerts. Trotzdem zeigte sich sowohl beim EBIT als auch beim EBIT vor Sondereffekten eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Vorjahreswert. Im Vorjahr resultierten die Sondereffekte noch im Wesentlichen aus Einmaleffekten im Zusammenhang mit dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts bezüglich der Bezahlung für die Erbringung bahnpolizeilicher Leistungen durch den Bundesgrenzschutz sowie dem Verkauf von Beteiligungen. Im Berichtsjahr resultierten die größten positiven Sondereffekte aus dem Verkauf von Scandlines und Aurelis. Gegenläufig wirkte die Rückstellungsbildung für Drohverluste ^[66] im Geschäftsfeld Regio, die in Höhe von 310 Mio. € gebildet wurde und von der 270 Mio. € als Sondereffekt bereinigt wurden.

 SIEHE SEITE 67

EBIT nach Geschäftsfeldern in Mio. €	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Fernverkehr	139	124	+ 15	+ 12,1
Regio	451	690	- 239	- 34,6
Stadtverkehr	166	154	+ 12	+ 7,8
Schenker	453	367	+ 86	+ 23,4
Schienengüterverkehr	217	242	- 25	- 10,3
Netz	478	100	+ 378	-
Personenbahnhöfe	170	136	+ 34	+ 25,0
Dienstleistungen	120	31	+ 89	-
Energie	161	166	- 5	- 3,0
Sonstige/Konsolidierung	540	467	+ 73	+ 15,6

Auf Ebene der Geschäftsfelder entfielen die deutlichsten absoluten Ergebnissteigerungen auf die Geschäftsfelder Netz, Dienstleistungen, Schenker und Personenbahnhöfe. Aber auch die Geschäftsfelder Fernverkehr und Stadtverkehr entwickelten sich erfreulich. Ergebnisrückgänge waren in den Geschäftsfeldern Regio, Schienengüterverkehr und Energie zu verzeichnen. Im Bereich Sonstige/Konsolidierung kam es zu einem leichten Anstieg. Hier wirkten sich insbesondere die Effekte aus dem Verkauf von Scandlines und Aurelis aus.

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



SIEHE SEITE 64 FF.

Ergebnis weiter verbessert

Entwicklung Ergebnisgrößen in Mio. €	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Operatives Ergebnis (EBIT)	2.895	2.477	+ 418	+ 16,9
Finanzergebnis	- 879	- 922	+ 43	- 4,7
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.016	1.555	+ 461	+ 29,6
Ertragsteuern	- 300	125	- 425	-
Jahresergebnis	1.716	1.680	+ 36	+ 2,1

Auf Basis der weiteren deutlichen EBIT-Steigerung ist das Ergebnis vor Ertragsteuern erneut deutlich angestiegen. Auch das Finanzergebnis hat sich per 31. Dezember 2007 verbessert. Dies war insbesondere eine Folge der Verbesserung des Zinsergebnisses um 33 Mio. €. Hier wirkten sich zum einen das höhere Zinsniveau auf der Ertragsseite und zum anderen die im Jahresdurchschnitt geringere Verschuldung und die daraus resultierenden niedrigeren Aufwendungen positiv aus. Zudem verbesserte sich auch das Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen um 14 Mio. €.

Trotz eines deutlichen Rückgangs der Steuerposition verbesserte sich auch das Jahresergebnis weiter. In der Steuerposition spiegelten sich zum 31. Dezember 2007 im Vergleich zum 31. Dezember 2006 Änderungen der Unternehmensteuerreform in Deutschland wider. Aus dieser resultierte eine Reduzierung des Ertragsteuersatzes ab dem Jahr 2008. Zur Ermittlung der latenten Steuern wird dementsprechend ab dem Berichtsjahr nicht mehr der bisherige Konzernsteuersatz in Höhe von 40,0 %, sondern ein reduzierter Steuersatz in Höhe von 30,5 % angesetzt. Die negativen Auswirkungen hieraus auf den DB-Konzern liegen bei rund 430 Mio. €. Im Vorjahr hatte der auszuweisende latente Steuerertrag aus zusätzlichen künftigen Nutzungsmöglichkeiten von temporären Differenzen und Verlustvorträgen den tatsächlichen Steueraufwand noch überkompensiert. Aufgrund der beschriebenen Reduzierung des zukünftigen Ertragsteuersatzes und eines weiteren Anstiegs des tatsächlichen Steueraufwands war dies im Berichtsjahr nicht mehr der Fall.

Das anderen Gesellschaftern zustehende Ergebnis lag wie im Vorjahr bei 15 Mio. €. Aus der beschriebenen Entwicklung resultierte daher insgesamt ein ebenfalls um 36 Mio. € auf 1.701 Mio. € gestiegenes Jahresergebnis nach Abzug der Anteile anderer Gesellschafter (im Vorjahr: 1.665 Mio. €). Hieraus ergab sich ein verbessertes Ergebnis je Aktie in Höhe von 3,96 € (im Vorjahr: 3,87 €).

ENTWICKLUNG DER GESCHÄFTSFELDER

Geschäftsfeld Fernverkehr

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	34.137	34.458	- 321	- 0,9
Reisende Schiene in Mio.	118,7	119,9	- 1,2	- 1,0
Auslastung in %	42,06	42,97	-	-
Außenumsatz	3.265	3.234	+ 31	+ 1,0
Segmentergebnis (EBIT)	139	124	+ 15	+ 12,1
Brutto-Investitionen	126	262	- 136	- 51,9
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	15.011	14.641	+ 370	+ 2,5

WESENTLICHE EREIGNISSE

- Mit neuen ICE-Direktverbindungen von Frankfurt und Stuttgart nach Paris, von Frankfurt über Nürnberg nach Wien sowie von Berlin und Hamburg nach Kopenhagen/Aarhus haben wir unsere führende Position im grenzüberschreitenden europäischen Schienenpersonenverkehr weiter gestärkt. Zudem haben wir uns an der Thalys International  beteiligt. Thalys ist ein Service, der gemeinsam von den belgischen, französischen, niederländischen und deutschen Bahnunternehmen zwischen Paris, Brüssel, Amsterdam und Köln angeboten wird.
- Mit der SNCF (Frankreich), der Eurostar (Großbritannien, Frankreich und Belgien), der NS Hispeed (Niederlande), der ÖBB (Österreich), der SBB (Schweiz) und der SNCB (Belgien) haben wir uns zum Railteam  zusammengeschlossen. Das gemeinsame Ziel ist es, internationales Reisen so einfach und komfortabel wie möglich zu machen.
- Einen neuen Rekordstand erreichte der Kundenkreis der BahnCard, der erstmals auf über vier Millionen Karteninhaber anstieg. Im Berichtsjahr konnten 300.000 neue Nutzer gewonnen werden. Die Anzahl der Prämien in unserem Programm bahn.bonus wurde im Dezember auf über 80 verdoppelt. Mit mehr als zwei Millionen BahnCard-Kunden nahmen Ende des Jahres 2007 doppelt so viele Kunden an bahn.bonus teil wie ein Jahr zuvor.
- Die Akzeptanz unserer Spezialpreisangebote ist ungebrochen hoch. Im Berichtsjahr haben wir das »Winter-Spezial« und das »Frühlings-Spezial« neu aufgelegt. Das »Dauer-Spezial« wurde erstmals in das Angebot aufgenommen. Außerdem starteten wir die Umwelt BahnCard25,  bei deren Nutzung nun auch Umweltpremien eingelöst werden können.
- Unsere Angebote »City Ticket« und »City mobil« haben wir erweitert. Damit können Bahnreisende die öffentlichen Nahverkehrsmittel an Start- und Zielort unkompliziert nutzen.
- Unsere ICE-Flotte haben wir weiter optimiert: Fünf ICE-3-Triebzüge wurden für den Frankreichverkehr und zehn ICE-TD-Triebzüge für den Dänemarkverkehr umgebaut. Das im Jahr 2005 gestartete umfangreiche Redesign der ICE-1-Flotte haben wir fortgeführt.



WWW.THALYS.COM




WWW.RAILTEAM.EU



SIEHE KAPITEL
»NACHHALTIGKEIT«,
SEITE 96 FF.

- Reisen in der 1. Klasse wurde noch attraktiver. Zur Serviceverbesserung wurden 200 neue Mitarbeiter eingestellt und geschult. Am Münchner Hauptbahnhof wurde die DB Lounge auf das Doppelte ihrer bisherigen Größe mit einem separaten Bereich für Kunden der 1. Klasse umgebaut. An Bord der Züge gab es wieder Menüangebote prominenter Köche sowie eine entsprechend überarbeitete Weinkarte.


LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Verkehrsleistung war im Geschäftsfeld Fernverkehr im Berichtsjahr leicht rückläufig. Auch die Zahl der Reisenden nahm leicht ab. Dies ist zurückzuführen auf die Belastungen durch den Orkan Kyrill, den Wegfall des WM-Effekts und die Tarifauseinandersetzung konnten leistungsseitig nicht vollständig ausgeglichen werden. Insbesondere die Verunsicherung unserer Kunden durch die Tarifauseinandersetzung  und die damit verbundenen Folgen wirkten sich spürbar negativ aus. Diese negativen Effekte konnten durch die positiven Auswirkungen aus unseren Aktionspreisangeboten, der fortgesetzten Optimierungen unseres Fahrplans, der Aufnahme der schnelleren Verbindungen nach Paris und der erstmalig ganzjährigen Wirksamkeit der Ende Mai 2006 in Betrieb genommenen neuen Infrastruktur (Berliner Nord-Süd-Tunnel, Schnellfahrstrecke Nürnberg–Ingolstadt–München) nicht vollständig ausgeglichen werden.

Der Anteil der ICE-Verkehre an der Verkehrsleistung stieg leicht auf 64 % (im Vorjahr: 63 %).

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Trotz des leichten Leistungsrückgangs konnten wir durch die Fortsetzung unseres konsequenten Erlösmanagements den Außenumsatz weiter steigern. Die positive Ergebnisentwicklung resultierte aus dem Anstieg des Außenumsatzes und einem Einmal-effekt aus dem Verkauf von Fahrzeugen, die insgesamt die Aufwandserhöhungen gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum überkompensierten. Insbesondere der Materialaufwand stieg im Wesentlichen wegen höherer Aufwendungen für Instandhaltung, Trassennutzung und Energie.

Die Brutto-Investitionen lagen unterhalb des Vorjahresniveaus. Dies liegt begründet im Abschluss der Beschaffung von Zügen der Baureihen ICE 3 und ICE T im Vorjahr. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen« .



SIEHE SEITE 100 F.




SIEHE SEITE 81 FF.

Geschäftsfeld Regio

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	35.292	35.069	+ 223	+ 0,6
Reisende Schiene in Mio.	1.206	1.215	- 9	- 0,7
Außenumsatz	6.532	6.480	+ 52	+ 0,8
davon Bestellerentgelte	(4.147)	(4.203)	(- 56)	(- 1,3)
Segmentergebnis (EBIT)	451	690	- 239	- 34,6
Brutto-Investitionen	459	380	+ 79	+ 20,8
Mitarbeiter in VZP per 31. 12.	24.781	25.700	- 919	- 3,6


WESENTLICHE EREIGNISSE

- Unsere Preisangebote stießen auf eine anhaltend gute Resonanz. Die Anzahl der verkauften Ländertickets stieg im Berichtsjahr erneut an und lag damit deutlich über der Marke von zehn Millionen.
- Wir haben die konsequente Modernisierung unserer Nahverkehrsflotte fortgesetzt. Unter anderem platzierten wir einen Auftrag über 53 weitere Doppelstockwagen im Wert von rund 70 Mio. € für den Einsatz bei der S-Bahn Dresden.
- Auf der Strecke Hamburg – Rostock hat der Hanse Express nach gewonnener Ausschreibung seinen Betrieb erfolgreich aufgenommen. Hier kommen 25 neue Doppelstockwagen zum Einsatz.
- Entlang der »Mitte-Deutschland-Verbindung« wurden zur Bundesgartenschau (BUGA) 2007 in Gera modernisierte Gleisanlagen, Bahnhöfe und Haltestellen sowie Verknüpfungspunkte mit dem städtischen Nahverkehr in Betrieb genommen.
- Im Berichtsjahr wurde eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen. 



SIEHE SEITE 111

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Im Geschäftsfeld Regio konnten wir trotz des ausschreibungsbedingten Verlusts von Verkehren an Wettbewerber und des entfallenen WM-Effekts die Verkehrsleistung im Berichtsjahr leicht steigern. Begünstigend wirkten sich zudem das gute Arbeitsmarktumfeld, weiter steigende Kraftstoffpreise sowie der anhaltende Erfolg der Ländertickets und anderer Pauschalangebote aus. Gegenläufige Effekte resultierten aus der relativ schwachen Einkommensentwicklung und der Tarifauseinandersetzung,  die auch hier zu starken Belastungen führte. Die Zahl der Reisenden war im Berichtsjahr leicht rückläufig.



SIEHE SEITE 100 F.

AUSSCHREIBUNGEN UND VERKEHRSVERTRÄGE

Von den Bestellerorganisationen wurden im Berichtsjahr 33,1 Mio. Trkm vergeben. Davon konnten wir rund 70 % für uns entscheiden. Folgende Ausschreibungen konnten gewonnen werden: E-Netz Würzburg (5,9 Mio. Zugkilometer [Zugkm] p. a.), München – Passau (2,6 Mio. Zugkm p. a.), RB Mosel (2,4 Mio. Zugkm p. a.), Cottbus – Leipzig (1,3 Mio. Zugkm p. a.). Zudem konnten drei Verhandlungsverfahren erfolgreich

abgeschlossen werden: VRN (Bergstraße) (1,3 Mio. Zugkm p. a.), Pellenz-Eifel- und Moselweinbahn (0,7 Mio. Zugkm p. a.) und Netz Ost in Schleswig-Holstein (7,0 Mio. Zugkm p. a.).

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Auch die Geschäftsentwicklung war erneut erfreulich. Der Umsatz lag leicht oberhalb des Vorjahreswerts. Dabei resultierte der leichte Umsatzanstieg allein aus Zuwächsen bei den Fahrgelderlösen vor allem im Verbundbereich. Die Bestellerentgelte waren erneut leicht rückläufig.

Die Ergebnisentwicklung wurde im Berichtsjahr belastet durch die Bildung einer Rückstellung für Drohverluste in Höhe von 310 Mio. € bezogen auf die bislang kontrahierten langfristigen Verkehrsverträge. Infolge der zu erwartenden Effekte aus höheren Energiepreisen und Personalkosten aufgrund der Tarifabschlüsse, die nicht über Steigerungen im Erlösbereich kompensiert werden können, wurden diese Verkehrsverträge im Berichtsjahr neu beurteilt. Durch die insgesamt positive Umsatzentwicklung und weitere Kostenoptimierungen wäre die EBIT-Entwicklung ohne den Sondereffekt aus der Rückstellungsbildung positiv gewesen.

Die Brutto-Investitionen lagen deutlich oberhalb des Vorjahresniveaus. Die Ausweitung der Brutto-Investitionen steht im Zusammenhang mit der Beschaffung von Fahrzeugen für gewonnene Ausschreibungen und im Rahmen von bestehenden Verkehrsverträgen. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen«.

 SIEHE SEITE 81 FF.

Geschäftsfeld Stadtverkehr

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €			Veränderung	
	2007	2006	absolut	prozentual
Verkehrsleistung Schiene in Mio. Pkm	5.362	5.262	+ 100	+ 1,9
Reisende Schiene in Mio.	540,5	549,8	- 9,3	- 1,7
Verkehrsleistung Bus in Mio. Pkm	8.228	7.882	+ 346	+ 4,4
Reisende Bus in Mio.	722,6	683,1	+ 39,5	+ 5,8
Außenumsatz	1.879	1.805	+ 74	+ 4,1
davon Bestellerentgelte	(336)	(348)	(- 12)	(- 3,4)
Segmentergebnis (EBIT)	166	154	+ 12	+ 7,8
Brutto-Investitionen	107	98	+ 9	+ 9,2
Mitarbeiter in VZP per 31. 12.	12.221	12.238	- 17	- 0,1

WESENTLICHE EREIGNISSE

- Mit der Übernahme der dänischen Busgesellschaft Pan Bus haben wir unsere Aktivitäten über unseren Heimatmarkt hinaus ausgedehnt. Mit 120 Mitarbeitern und einem Fuhrpark von 58 Bussen betreibt Pan Bus Stadt- und Regionalverkehre in den süddänischen Städten Viborg und Limfjord.
- Für den weiteren Ausbau unserer Busflotte haben wir einen Großauftrag für 285 Stadt-, Überland- und Reisebusse im Wert von mehr als 70 Mio. € erteilt.

- Unsere Busgesellschaften erzielten Spitzenwerte bei der Kundenzufriedenheit. Über 70 % unserer Fahrgäste waren mit den angebotenen Leistungen zufrieden.
- Der Verkehrsvertrag über die Durchführung des S-Bahn-Verkehrs im Hamburger Gleichstromnetz durch die S-Bahn Hamburg GmbH wurde bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 verlängert.

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die S-Bahnen des Geschäftsfelds Stadtverkehr steigerten insgesamt ihre Verkehrsleistung auch im Berichtsjahr. Die Zahl der Reisenden ging leicht zurück. Dabei konnte die Entwicklung bei der S-Bahn Berlin die Entwicklung bei der S-Bahn Hamburg überkompensieren. Dämpfend wirkten der entfallene WM-Effekt, die schwache Einkommensentwicklung und die Belastungen aus der Tarifauseinandersetzung. Demgegenüber wirkten sich das gute Arbeitsmarktumfeld und hohe Kraftstoffpreise positiv aus.

Der Anstieg der Verkehrsleistung und der Reisenden im Busbereich ist auf die Integration der RBB zurückzuführen. Auf vergleichbarer Basis blieben die Verkehrsleistung und die Zahl der Reisenden auf dem Niveau des Vorjahres.

AUSSCHREIBUNGEN

Im Bereich der Busverkehre registrieren wir eine anhaltend hohe Wettbewerbsintensität, die sich in den bisherigen und den noch anstehenden Ausschreibungen bemerkbar macht. Im Berichtsjahr wurden Leistungen mit einem Gesamtvolumen von 30,6 Mio. Nutzwagenkilometern (NWkm) vergeben. Unsere Gewinnquote ist dabei auf 28 % zurückgegangen (im Vorjahr: 33 %).

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Im Geschäftsfeld Stadtverkehr haben sich im Hinblick auf den Umsatz- und Ergebnisbeitrag sowohl die S-Bahnen Berlin und Hamburg als auch das Busgeschäft gut entwickelt. Bei den S-Bahnen waren die Bestellerentgelte rückläufig. Hier machte sich der Wegfall eines Einmaleffekts aus der Neubewertung von Risiken bei der S-Bahn Berlin im Vorjahr bemerkbar, in dessen Folge die Bestellerentgelte im Vorjahr spürbar angestiegen waren. Gegenläufig zu den Bestellerentgelten entwickelten sich die Fahrgeldeinnahmen positiv. Zum anderen trug die Integration der RBB in die Sparte Bus wesentlich zum Anstieg des Außenumsatzes bei. Auch die Außenumsatzentwicklung bei der S-Bahn Hamburg war leistungs- und tarifbedingt positiv. Hier stiegen zudem auch die Bestellerentgelte an.

Ergebnisseitig führten die Belastungen bei den S-Bahnen zu einem leichten Ergebnismrückgang. Dieser konnte überkompensiert werden durch eine Ergebnisverbesserung bei den Bussen, sodass das EBIT insgesamt anstieg.

Die Brutto-Investitionen lagen oberhalb des Vorjahresniveaus. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen«.



SIEHE SEITE 100 F.



SIEHE SEITE 58



SIEHE SEITE 81 FF.

Geschäftsfeld Schenker

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Sendungsvolumen im europäischen Landverkehr in Tausend	69.568	68.809	+ 759	+ 1,1
Luftfrachtvolumen in Tausend t	1.291	1.190	+ 101	+ 8,5
Seefrachtvolumen in Tausend TEU	1.455	1.275	+ 180	+ 14,1
Außenumsatz	14.057	13.232	+ 825	+ 6,2
Segmentergebnis (EBIT)	453	367	+ 86	+ 23,4
Brutto-Investitionen	227	227	0	0,0
Mitarbeiter in VZP per 31. 12.	59.312	54.905	+ 4.407	+ 8,0

WESENTLICHE EREIGNISSE

- Mit dem Erwerb von Spain-Tir haben wir unsere europaweiten Logistiknetzwerke weiter verstärkt und unsere strategische Wettbewerbsposition für Verkehre von der und zur iberischen Halbinsel ausgebaut. Außerdem übernahmen wir die Stückgut- und Landverkehrsaktivitäten der Spedition F.W. Neukirch (GmbH & Co. KG).
- In der Automobilindustrie intensivierten wir die Zusammenarbeit mit Weltmarken dieser Branche: Für Daimler wurde in Bremen ein Lieferantenpark in Betrieb genommen, Porsche beauftragte uns mit der Versorgung seines russischen Händler-netzes mit Originalteilen und -zubehör, und für die Kölner Ford-Werke leisten wir weiterhin Vormontage und Just-in-sequence-Anlieferung von Instrumenten-tafeln.
- Für unsere Frachtkunden aus den Branchen Automotive, Elektronik, Maschinenbau und Bekleidung bieten wir seit Juni eine wöchentliche Flugverbindung zwischen Dubai, Hahn bei Frankfurt am Main und Toledo im US-Bundesstaat Ohio an. In Toledo befindet sich unser größter Hub für den US-Markt.
- Der Ausbau des europäischen Netzwerks schritt voran durch die Eröffnung multi-modaler Logistikzentren im finnischen Turku und im griechischen Thessaloniki sowie Terminals in Duisburg als dem größten Binnenhafen der Welt und im See-hafen von Rostock.
- Mit der Eröffnung eines neuen Logistikzentrums in Ichikawa haben wir im Berichtsjahr unsere Wettbewerbsposition in Japan weiter gestärkt. Der 15.000 Quadratmeter umfassende Warenumserschlagplatz nahe Tokio ergänzt das mit unserem Partner Seino Transportation geknüpfte Netzwerk von insgesamt 24 landesweiten Stützpunkten. Für den Wachstumsmarkt Vietnam hat Schenker ein Joint Venture mit Gemadept, dem größten Spediteur des Landes, gegründet.

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Auch im Berichtsjahr konnte das Geschäftsfeld Schenker seinen erfolgreichen Wachstumskurs in allen Sparten und Regionen beibehalten. Damit behauptete Schenker seine Stellung als einer der weltweit führenden Anbieter integrierter Logistikdienstleistungen.

Im Europäischen Landverkehr konnten wir im Berichtsjahr das Sendungsvolumen im nationalen wie auch im internationalen Verkehr weiter steigern. Sowohl in der Luft- als auch in der Seefracht übertrafen wir das Marktwachstum mit kräftigen Zuwachsraten auf nahezu allen Relationen. Regionale Schwerpunkte waren wie im Vorjahr Verkehre von und nach beziehungsweise innerhalb Asiens.

Mit deutlichen Zuwächsen in Asien und Nordamerika entwickelte sich auch das Geschäft im Bereich Kontraktlogistik/Supply Chain Management (SCM) weiter positiv. Geprägt war das Geschäftsjahr durch die erfolgreiche Umsetzung mehrfach anwendbarer Logistiklösungen für international tätige Kunden in den Schlüsselbranchen Automotive, Hightech und Consumer. Darüber hinaus konnten die Kapazitäten für Logistikleistungen in den Wachstumsmärkten weltweit weiter ausgebaut werden.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Auch die wirtschaftliche Entwicklung war im Berichtsjahr anhaltend positiv: Der Außenumsatz stieg weiter an. Der europäische Landverkehr erzielte dabei erneut ein zweistelliges Wachstum, das sich aus weiteren Volumensteigerungen und aus Preismaßnahmen im bestehenden Geschäft ergab.

Auch die Luft-/Seefracht wies trotz negativer Währungskurseffekte weitere Zugewinne aus. Der Umsatzanstieg basierte in See- wie Luftfracht maßgeblich auf positiven Volumenentwicklungen. Weiterhin sehr dynamisch war auch die Entwicklung in der Logistik mit annähernd zweistelligen Zuwachsraten. Regional steuerte unverändert Europa den größten Umsatzbeitrag bei, gefolgt von Asien und Amerika mit in etwa gleich großen Anteilen.

Insgesamt entwickelte sich die Ergebnissituation erfreulich. Im europäischen Landverkehr gab es eine hohe Nachfrage nach Transportdienstleistungen verbunden mit knappen Laderaumkapazitäten und einem anhaltend hohen Margendruck als Folge einer scharfen Wettbewerbssituation vor allem bei Ausschreibungen. Trotzdem ist es gelungen, die Ergebnissituation weiter zu verbessern. Auch in der Luft-/Seefracht und der Logistik lag die Ergebnissentwicklung insgesamt über dem Niveau des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. In der Seefracht aber hat sich aufgrund der anhaltend dynamischen Marktentwicklung die Wettbewerbsintensität weiter verschärft, so dass der Margendruck erneut zugenommen hat.

Die Brutto-Investitionen lagen auf dem Vorjahresniveau. Hierin spiegelt sich der weitere Ausbau unserer Netzwerke wider. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen«.




SIEHE SEITE 81 FF.

Geschäftsfeld Schienengüterverkehr

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Verkehrsleistung in Mio. tkm	98.794	96.388	+ 2.406	+ 2,5
Beförderte Güter in Mio. t	312,8	307,6	+ 5,2	+ 1,7
Auslastung in t pro Zug	481,4	473,7	+ 7,7	+ 1,6
Außenumsatz	3.878	3.802	+ 76	+ 2,0
Segmentergebnis (EBIT)	217	242	- 25	- 10,3
Brutto-Investitionen	196	157	+ 39	+ 24,8
Mitarbeiter in VZP per 31. 12.	28.874	24.257	+ 4.617	+ 19,0


WESENTLICHE EREIGNISSE

- Mit Beginn des Geschäftsjahres 2007 haben wir die Aktivitäten der bisherigen Geschäftsfelder Railion und Stinnes im neuen Geschäftsfeld Schienengüterverkehr zusammengeführt.
- Mit der Übernahme der English Welsh & Scottish Railway Holding Limited (EWS) sowie der Mehrheitsbeteiligung an der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales (Transfesa)  haben wir im Berichtsjahr unsere Spitzenposition als international agierendes Verkehrsunternehmen im europäischen Schienengüterverkehr entlang der zentralen Transportkorridore weiter ausgebaut.
- Nach 15-jähriger Bauzeit nahmen die Niederländer im Juni mit der Betuwe-Linie eine der modernsten Güterzugverbindungen Europas in Betrieb. Die neu gebaute reine Güterverkehrsstrecke verbindet den Hafen Rotterdam mit dem Ruhrgebiet und verkürzt die Fahrzeit um eineinhalb auf drei Stunden.
- Die East West Railways Sp.z.o.o. wurde im Februar als Gemeinschaftsunternehmen mit der polnischen Güterbahn PCC Rail SA mit Sitz in Breslau gegründet. Sie dient dem Ausbau des nationalen und des grenzüberschreitenden Güterverkehrs zwischen Deutschland und Polen.
- Mit der Russischen Eisenbahn (RZD) unterzeichneten wir im Juni einen Vertrag über eine enge Zusammenarbeit in den Bereichen Transport und Logistik.
- Unser Netzwerk ist um die Schweiz erweitert worden. Railion Schweiz ging aus der Brunner Railway Services GmbH hervor, die wir Anfang des Jahres übernommen haben. Damit können wir neben den Ganzzugtransporten nun auch Einzelwagenverkehre zwischen Deutschland und der Schweiz anbieten.
- Zusammen mit der schwedischen Güterbahn Green Cargo haben wir eine gemeinsame Produktionsgesellschaft für Skandinavien gegründet. Railion Scandinavia A/S soll den Zugverkehr zwischen Skandinavien und Mitteleuropa durch den Einsatz durchgehender Züge leistungsfähiger machen.



SIEHE SEITE 47

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Das Geschäftsfeld Schienengüterverkehr konnte seine Verkehrsleistung im Berichtsjahr erneut steigern. Die Verbesserung wurde fast ausschließlich von der Railion Deutschland getragen. Das Wachstum im Berichtsjahr wurde abgeschwächt durch die zum Jahresende nachlassenden Impulse aus der für unser Geschäft bedeutenden Rohstahlproduktion und den Folgen der Tarifaueinandersetzung. 





SIEHE SEITE 100 F.

Im Berichtsjahr konnte Railion Deutschland das starke Vorjahresergebnis übertreffen und profitierte hierbei vor allem von den positiven Konjunkturimpulsen. Auch unsere europäische Aufstellung bewährte sich, die grenzüberschreitenden Verkehre entwickelten sich kräftiger als die Binnentransporte. Mit einem Anteil von knapp 60 % bildeten diese mit steigender Tendenz den Schwerpunkt der Verkehrsnachfrage. Demgegenüber wirkten sich die anhaltend hohe Wettbewerbsintensität und die Folgen der Tarifaueinandersetzung bremsend auf die Entwicklung aus.

Im konventionellen Wagenladungsverkehr gab es die deutlichsten Zuwächse bei den forstwirtschaftlichen Produkten, im Bereich Eisen und Stahl, bei den chemischen Produkten und bei den mineralischen Roh-/Baustoffen. Spürbare Verluste gab es hingegen wie bei allen anderen Verkehrsträgern im Bereich der Mineralölerzeugnisse. Der Kombinierte Verkehr konnte wie in den beiden Vorjahren stärker als der konventionelle Wagenladungsverkehr wachsen. Die Verkehrsleistung im Kombinierten Verkehr stieg um rund 9 % an. Die Zahl der Ganzzüge lag mit über 2.100 pro Woche deutlich über dem Vorjahr. Getragen wurde das Wachstum vor allem von den steigenden Verkehren im internationalen Bereich – insbesondere Richtung Italien, Österreich sowie von und nach Skandinavien.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die positive Leistungsentwicklung ging einher mit einer weiteren Steigerung des Umsatzes insbesondere bei Railion Deutschland und konnte damit den Trend aus dem Vorjahr weiter fortsetzen. Unterstützend wirkte dabei ein anhaltend gutes konjunkturelles Umfeld in den für die Schiene relevanten Branchen. Gegenläufig wirkten Belastungen aus Leistungsverlusten infolge der Tarifaueinandersetzung  und der daraus resultierenden Verunsicherung unserer Kunden sowie der Verkauf der NCS, die im Vorjahreswert noch mit 43 Mio. € enthalten war. Die weitere Umsatzsteigerung konnte sich nicht in der Ergebnisentwicklung niederschlagen. Belastend wirkte sich hier der Verkauf einer Stinnes-Beteiligung aus, der einen negativen ergebniswirksamen Effekt in Höhe von 65 Mio. € zur Folge hatte. Infolge der Umsatzsteigerung und weiterer Kostenoptimierungen wäre ohne diesen Einmaleffekt die EBIT-Entwicklung positiv gewesen. Die Brutto-Investitionen lagen deutlich oberhalb des Vorjahresniveaus. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Fortführung unseres mehrjährigen Modernisierungsprogramms für elektrische Lokomotiven. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen«. 



SIEHE SEITE 100 F.



SIEHE SEITE 81 FF.

Geschäftsfeld Netz

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.049	1.016	+ 33	+ 3,2
davon konzernexterne Bahnen	(147)	(128)	(+ 19)	(+ 14,8)
Innenumsatz	3.908	3.825	+ 83	+ 2,2
Außenumsatz	617	548	+ 69	+ 12,6
Segmentergebnis (EBIT)	478	100	+ 378	-
Brutto-Investitionen	4.433	4.419	+ 14	+ 0,3
Mitarbeiter in VZP per 31. 12.	39.780	41.356	- 1.576	- 3,8

WESENTLICHE EREIGNISSE

- Durch das im Berichtsjahr aufgelegte Zukunftsprogramm »Pro Netz« ertüchtigen wir die Infrastruktur für die Anforderungen durch den stark wachsenden Verkehr auf der Schiene. Kernelemente sind dabei die enge Verzahnung von Instandhaltung und Investitionen sowie die Ausweitung vorbeugender Maßnahmen im bestehenden Schienennetz.
- Für den Bau der neuen Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Stuttgart und Ulm sowie das Projekt »Stuttgart 21« für einen hochleistungsfähigen Durchgangsbahnhof in der baden-württembergischen Landeshauptstadt mit einem Gesamtvolumen von rund 4,8 Mrd. € wurde im Berichtsjahr gemeinsam mit Bund und Land eine grundsätzliche Verständigung erreicht. Der Abschluss des Großprojekts »Neu-Ulm 21« im November repräsentiert einen wichtigen Abschnitt auf der europäischen Magistrale Paris – Stuttgart – Augsburg – München – Wien.
- Die positive Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs und das gestiegene Güterverkehrsaufkommen haben sich auch in den Trassenanmeldungen für den Netzfahrplan 2008 niedergeschlagen. Die DB Netz AG verzeichnete einen Anstieg bei den Trassenbestellungen im Güterverkehr um 3,1% auf 9.222 Trassen sowie im Personenverkehr um 5,7% auf 37.398 Trassen. Für den Fahrplan des kommenden Jahres hat die DB Netz AG somit 46.620 Trassen erstellt.
- Aufgrund der stark wachsenden Seetransporte und der daraus resultierenden Zunahme von Hinterlandverkehren entwickelten wir unter Mitwirkung von Häfen den »Masterplan Schiene Seehafen-Hinterland-Verkehr«. Um die zukünftig notwendigen Kapazitäten auf der Schiene gewährleisten zu können, sind sowohl Neu- und Ausbauprojekte wie die so genannte »Y-Trasse« Bremen/Hamburg – Hannover wichtig wie auch kleininvestive Maßnahmen.
- Das derzeit größte deutsche Tunnelprojekt, der Katzenbergtunnel, erreichte im Oktober mit dem Durchschlag des 9.385 Meter langen Tunnels einen wichtigen Meilenstein. Mit dem Tunnelneubau ermöglichen wir künftig höhere Geschwindigkeiten und kürzere Reisezeiten vor allem auf der Strecke Karlsruhe – Basel.

- Nach rund drei Jahren Bauzeit ging die über 700 Meter lange neue Röhre des Buschtunnels ans Netz. Das Bauwerk mit einem Investitionsvolumen von mehr als 50 Mio. € ist Bestandteil der international bedeutenden Ausbaustrecke »Köln – Aachen – Grenze«.

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die positive Leistungsentwicklung im Schienenverkehr in Deutschland spiegelt sich auch in der gestiegenen Trassennachfrage wider. Das Geschäftsfeld Netz konnte dabei im Berichtsjahr sowohl eine weiter deutlich steigende Nutzung durch konzernexterne Bahnen als auch eine gestiegene Nachfrage durch konzerninterne Bahnen insbesondere im Schienengüterverkehr verzeichnen. In der Struktur der Trassennachfrage ist der Anteil der konzernexternen Bahnen dadurch leicht auf 14 % gestiegen.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Den größten Teil des Gesamtumsatzes stellten wegen des starken Gewichts konzerninterner Kunden unverändert die Innenumsätze dar. Sie nahmen im Berichtsjahr zu, weil unter anderem die interne Trassennachfrage gestiegen ist. Auch die Außenumsätze sind im Berichtsjahr gestiegen. Diese Entwicklung wurde von der im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Trassennachfrage konzernexterner Kunden getragen. Zudem wirkten sich im Innen- wie im Außenumsatz auch die Tarifanpassungen im Rahmen des Trassenpreissystems 2007 aus.

Mit Blick auf eine hohe Qualität und Verfügbarkeit des Netzes lagen die Aufwendungen für Instandhaltungen auf einem weiterhin hohen Niveau. Im Rahmen des Projekts »ProNetz« haben wir diese im Berichtsjahr nochmals erhöht. Personalaufwendungen und Abschreibungen waren dagegen rückläufig. Die EBIT-Entwicklung war im Berichtsjahr sowohl durch die Umsatzausweitung als auch durch die Erfolge unserer Maßnahmen zur Effizienzsteigerung geprägt, was sich insbesondere in einem geringeren Personalaufwand bemerkbar macht. Zudem gingen auch die Abschreibungen zurück. Insgesamt konnte das EBIT deutlich verbessert werden.

Das Modernisierungsprogramm wurde mit den Schwerpunkten Bestandsnetz sowie Leit- und Sicherungstechnik fortgeführt. Die Brutto-Investitionen lagen dabei auf dem hohen Vorjahresniveau. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen«.



SIEHE SEITE 81 FF.

Geschäftsfeld Personenbahnhöfe

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Stationshalte in Mio.	140,2	141,5	- 1,3	- 0,9
davon konzernexterne Bahnen	(16,2)	(15,6)	(+ 0,6)	(+ 3,8)
Innenumsatz	654	640	+ 14	+ 2,2
Außenumsatz	328	310	+ 18	+ 5,8
Segmentergebnis (EBIT)	170	136	+ 34	+ 25,0
Brutto-Investitionen	350	643	- 293	- 45,6
Mitarbeiter in VZP per 31. 12.	4.537	4.557	- 20	- 0,4

WESENTLICHE EREIGNISSE

- Im Rahmen des Infrastrukturgroßprojekts »Stuttgart 21« soll der Schienenverkehr in Stuttgart komplett neu geordnet werden. Dabei werden unter anderem drei neue Bahnhöfe (Hauptbahnhof, Flughafen-Messe und S-Bahn-Station) die Leistungsfähigkeit des neuen Bahnknotens gewährleisten.
- Die Modernisierung der Hauptbahnhöfe Göttingen und Lübeck sowie des Eurobahnhofs Saarbrücken wurde erfolgreich abgeschlossen.
- Mit dem ersten Mehrfachanbietermodell unter Beteiligung vier führender Telekommunikationsunternehmen rüsteten wir für reisende Internetnutzer im Berichtsjahr die am stärksten frequentierten Bahnhöfe für den WLAN-Zugang um.
- Als »beeindruckende Beispiele für die Wandlungsfähigkeit und die Modernität des Schienenverkehrs« kürte die Allianz pro Schiene den Berliner Hauptbahnhof und den Bahnhof Landsberg am Lech zu den »Bahnhöfen des Jahres 2007«. Der Dresdener Hauptbahnhof, ein Entwurf von Lord Norman Foster, erhielt den »Renault Traffic Future Award 2007«.
- Im Berichtsjahr beschlossen wir den Verkauf von 490 nicht mehr betriebsnotwendigen Empfangsgebäuden an ein Bieterkonsortium. Im Zusammenwirken mit den jeweiligen Kommunen sollen privates Kapital und spezielles Fachwissen positive Impulse für die Entwicklung eines attraktiven Bahnhofsumfelds geben.

LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Zahl der Stationshalte ist im Berichtsjahr etwas zurückgegangen. Ursächlich hierfür war der leichte Rückgang in der Nachfrage durch Gesellschaften des DB-Konzerns infolge von Ausschreibungsverlusten. Die konzernexternen Eisenbahnen konnten dagegen infolge von Ausschreibungsgewinnen ihre Nachfrage weiter ausbauen.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Den größten Teil des Gesamtumsatzes stellten wegen des großen Gewichts konzerninterner Kunden unverändert die Innenumsätze dar. Diese lagen leicht oberhalb des Vorjahresniveaus. Auch seinen Außenumsatz konnte das Geschäftsfeld Personenbahnhöfe im Berichtsjahr weiter steigern. Dies resultierte aus höheren Umsätzen in der Vermietung und höheren externen Stationsentgelten. Maßgeblich hierfür war die Inbetriebnahme der Nord-Süd-Verbindung in Berlin Ende Mai 2006. Diese wirkte sich im Berichtsjahr erstmalig ganzjährig aus. Zudem stieg die Zahl der Stationshalte konzernexterner Bahnen weiter an.

Auch die EBIT-Entwicklung war positiv. Hierzu trugen sowohl der höhere Außenumsatz als auch das konsequente Kostenmanagement bei.

Unsere Modernisierungsprogramme wurden auch im Berichtsjahr fortgeführt. Die Brutto-Investitionen lagen dabei unterhalb des Vorjahresniveaus. Der Rückgang resultierte aus der Inbetriebnahme des Großprojekts Knoten Berlin mit der Nord-Süd-Verbindung im Vorjahr. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen«.



SIEHE SEITE 81 FF.

Geschäftsfeld Dienstleistungen

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Innenumsatz	2.545	2.349	+ 196	+ 8,3
Außenumsatz	99	94	+ 5	+ 5,3
Segmentergebnis (EBIT)	120	31	+ 89	-
Brutto-Investitionen	281	242	+ 39	+ 16,1
Mitarbeiter in VZP per 31. 12.	26.808	26.689	+ 119	+ 0,4

WESENTLICHE EREIGNISSE

- Unter dem Dach der neu gegründeten DB Systel GmbH haben wir im Berichtsjahr die Kompetenzen für Informationstechnologie (IT) und Telekommunikation (TK) konsolidiert. Durch den Zusammenschluss entstand mit rund 5.100 Mitarbeitern einer der größten konzerneigenen IT/TK-Dienstleister in Europa.
- Das Fahrradvermietsystem »Call a Bike« konnte einen deutlichen Kundenzuwachs verzeichnen. In Stuttgart und Karlsruhe werden unsere Mietfahräder seit dem Sommer ebenso angeboten wie bereits seit einigen Jahren in Berlin, Frankfurt am Main, Köln und München.
- DB Services baute sein externes Geschäft weiter aus. In den Bereichen Systemdienstleistungen, Fahrzeugdienste, Facility Management und spezielle Industriedienstleistungen konnten mehrere Kooperationen abgeschlossen werden. Außerdem erhielt DB Services den »Facility Management Anwenderpreis 2007« im Rahmen der EXPO Real (Internationale Fachmesse für Gewerbeimmobilien).

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Entwicklung des Geschäftsfelds Dienstleistungen ist im Wesentlichen durch dessen Unterstützungscharakter für die konzerninternen Kunden geprägt. Den größten Teil des Gesamtumsatzes stellten daher unverändert die Innenumsätze dar. Diese sind im Berichtsjahr angestiegen. Auch die konzernexternen Umsatzerlöse sind im Berichtsjahr leicht angestiegen. Die Außenumsätze wurden weiterhin maßgeblich von der DB FuhrparkService und der DB System erzielt.

Bei der Betrachtung der EBIT-Entwicklung ist zu berücksichtigen, dass Ergebniseffekte aus Effizienzmaßnahmen im Rahmen unseres Programms »Qualify« im Vorjahr nicht mehr bei den Dienstleistungsgesellschaften realisiert, sondern in Form von Preisanpassungen an die Kunden weitergegeben wurden. Daraus resultierte im Vorjahr ein negativer Einmaleffekt. Die positive Geschäftsentwicklung im Berichtsjahr ist auf die Umsetzung weiterer Effizienzprogramme zurückzuführen. Des Weiteren wirkte sich die gute Auftragslage bei der DB Fahrzeuginstandhaltung positiv auf die Ergebnisentwicklung aus.

Die Brutto-Investitionen lagen oberhalb des Vorjahresniveaus. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen«.



SIEHE SEITE 81 FF.

Geschäftsfeld Energie

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Innenumsatz	1.664	1.652	+ 12	+ 0,7
Außenumsatz	454	362	+ 92	+ 25,4
Segmentergebnis (EBIT)	161	166	- 5	- 3,0
Brutto-Investitionen	178	103	+ 75	+ 72,8
Mitarbeiter in VZP per 31. 12.	1.611	1.628	- 17	- 1,0

WESENTLICHE EREIGNISSE

- DB Energie nahm die komplett erneuerte Zentralschaltstelle (Zes) Köln in Betrieb. In sechs Jahren Bauzeit wurden 24 Mio. € unter anderem in ein rechnergestütztes Leitsystem zur Überwachung und Steuerung der Bahnstromversorgung investiert.
- Die seit Ende März in Dresden eingesetzte Blindstromkompensationsanlage spart neben Investitions- und Instandhaltungskosten auch Energie und reduziert so den CO₂-Ausstoß um rund 4.500 t pro Jahr. Im Vergleich zu einem Umformer liefert die Kondensatorbank Blindleistung annähernd verlustfrei.

WIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Den größten Teil des Gesamtumsatzes im Geschäftsfeld Energie stellten wegen des großen Gewichts konzerninterner Kunden unverändert die Innenumsätze dar. Diese sind im Berichtsjahr leicht angestiegen. Den Außenumsatz konnten wir deutlich steigern. Maßgeblichen Anteil an der positiven Entwicklung hatte das Produkt Energiedienstleistungen. Zudem stieg der Energieverkauf durch zusätzliche konzernexterne Verkehre auf der Schiene und damit der Absatz von 16,7-Hz-Traktionsstrom. In der Umsatzentwicklung schlugen sich – wenn auch in geringerem Maße – zudem die gestiegenen Bezugskosten für Energie nieder, die an die Kunden weitergegeben werden mussten.

Trotz der positiven Umsatzentwicklung lag das EBIT im Berichtsjahr leicht unterhalb des Vorjahresniveaus. Hier macht sich ein Effekt in Höhe von 26 Mio. € aus der Auflösung von Stilllegungs- und Entsorgungsrückstellungen im Vorjahr bemerkbar, der so im Berichtsjahr nicht wieder aufgetreten ist. Die positive Umsatzentwicklung in Verbindung mit einem straffen Kostenmanagement konnte diesen Rückgang nicht vollständig ausgleichen.

Die Brutto-Investitionen lagen oberhalb des Vorjahresniveaus. Die Schwerpunkte finden Sie im Kapitel »Investitionen«.



SIEHE SEITE 81 FF.

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

EXZELLENTEN RATINGS IM BERICHTSJAHR ERNEUT BESTÄTIGT • NETTOVERSCHULDUNG WEITER RÜCKLÄUFIG • BRUTTO-INVESTITIONEN ERNEUT AUF HOHEM NIVEAU • BILANZSTRUKTUR WEITGEHEND STABIL • EIGENKAPITALQUOTE AUF 22,6 % VERBESSERT

Finanzmanagement

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

Für Emissionen im langfristigen Bereich steht ein Debt-Issuance-Programm über 10 Mrd. € zur Verfügung, unter dem per 31. Dezember 2007 noch ein Emissionsspielraum von rund 2,4 Mrd. € vorhanden war. Im kurzfristigen Bereich standen per 31. Dezember 2007 wie im Vorjahr ein Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. €, das per 31. Dezember 2007 nicht in Anspruch genommen worden war, sowie garantierte ungenutzte Kreditfazilitäten in Höhe von rund 2,1 Mrd. € zur Verfügung. Das Commercial-Paper-Programm wird über die Kreditlinien als Back-up abgesichert. Darüber hinaus konnten wir zum Bilanzstichtag auf Kreditlinien für das operative Geschäft in Höhe von 1.042 Mio. € zurückgreifen. Diese Linien, die den Tochtergesellschaften weltweit zur Verfügung gestellt werden, umfassen sowohl die Bereitstellung von Working Capital als auch von Avalen.

Im Berichtsjahr wurden keine größeren Leasingtransaktionen abgeschlossen.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P) und Moody's regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stable«, S&P »AA/negative« im langfristigen Bereich beziehungsweise Moody's »P-1«, S&P »A-1+« im kurzfristigen Bereich. Die Rating-Einstufungen sind seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert. Ende August 2006 hatte S&P aufgrund der öffentlichen Diskussion über die Privatisierung des DB-Konzerns den Ausblick von stabil auf negativ zurückgenommen.

Kapitalflussrechnung

Kurzfassung in Mio. €	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.364	3.678	- 314	- 8,5
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 87	- 3.404	+ 3.317	- 97,4
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	- 2.093	- 278	- 1.815	-
Veränderung des Finanzmittelbestands	+ 1.254	- 10	+ 1.264	-
Flüssige Mittel per 31. 12.	1.549	295	+ 1.254	-

Trotz der anhaltend erfreulichen Entwicklung unseres Geschäfts im Berichtsjahr verbunden mit einem um 461 Mio. € verbesserten Ergebnis vor Ertragsteuern ist der Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit im Berichtsjahr zurückgegangen. Hier machte sich der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen infolge der ausgeweiteten Aktivitäten im Geschäftsfeld Schenker bemerkbar.

Im Mittelfluss aus Investitionstätigkeit haben sich der Abfluss für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie in finanzielle Vermögenswerte und der Zufluss aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie Investitionszuwendungen annähernd ausgeglichen. In der Folge ist aus dem deutlichen Mittelabfluss aus dem Vorjahr ein sehr viel geringerer im Berichtsjahr geworden. Die Auszahlungen für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte lagen mit 6.248 Mio. € um 336 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 6.584 Mio. €). Infrastrukturinvestitionen finanzieren wir aufgrund entsprechender gesetzlicher Regularien mit Zinslosen Darlehen des Bundes, mit direkt im Anlagevermögen verrechneten Baukostenzuschüssen, in geringerem Umfang mit Mitteln auf Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungs- und Eisenbahnkreuzungsgesetzes sowie darüber hinaus mit Eigenmitteln. Die Einzahlungen aus Investitionszuwendungen sind im Berichtsjahr deutlich um 512 Mio. € auf 4.260 Mio. € angestiegen (im Vorjahr: 3.748 Mio. €). Diese sind aber zum Teil Investitionsmaßnahmen zuzuordnen, die bereits im Vorjahr erfolgt sind.

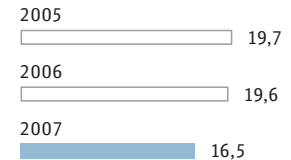
Im Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit zeigen sich unsere Aktivitäten zur Rückführung der Finanzschulden. Nach einem saldierten Mittelzufluss aus der Begebung und Tilgung von Anleihen in Höhe von 1.285 Mio. € im Vorjahr war im Berichtsjahr ein saldierter Mittelabfluss in Höhe von 1.050 Mio. € zu verzeichnen. Der saldierte Mittelabfluss aus der Aufnahme und Tilgung von Bankverbindlichkeiten und Commercial Paper lag mit 737 Mio. € unter dem Mittelabfluss in Höhe von 1.101 Mio. € im Vorjahr. Die Auszahlungen für die Rückführung von Zinslosen Darlehen lagen mit 311 Mio. € unter dem Niveau des Vorjahres (im Vorjahr: 362 Mio. €). Insgesamt lag der Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit deutlich über dem Vorjahreswert.

Per 31. Dezember 2007 verfügte der DB-Konzern über einen im Vergleich zum 31. Dezember 2006 deutlich angestiegenen Bestand an flüssigen Mitteln.

Netto-Finanzschulden


in Mio. €	31.12.2007	31.12.2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Langfristige Finanzschulden	16.228	17.165	- 937	- 5,5
davon Zinslose Darlehen	(3.282)	(3.292)	(- 10)	(- 0,3)
Kurzfristige Finanzschulden	1.834	2.716	- 882	- 32,5
davon Zinslose Darlehen	(275)	(308)	(- 33)	(- 10,7)
Finanzschulden	18.062	19.881	- 1.819	- 9,1
- Flüssige Mittel	1.549	295	+ 1.254	-
Netto-Finanzschulden	16.513	19.586	- 3.073	- 15,7

Netto-Finanzschulden
in Mrd. €



Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der Zinslosen Darlehen des Bundes zur Infrastrukturfinanzierung ausgewiesen. Die Finanzschulden ohne die Zinslosen Darlehen gingen im Berichtsjahr deutlich um 1.776 Mio. € auf 14.505 Mio. € zurück. Die unter IFRS zum Barwert angesetzten Zinslosen Darlehen verringerten sich um 43 Mio. € auf 3.557 Mio. €, sodass auch inklusive der Zinslosen Darlehen die Finanzschulden deutlich rückläufig waren.

Maßgeblich für die Rückführung der Finanzschulden war der Rückgang bei den ausstehenden Bankverbindlichkeiten (- 410 Mio. €) und den ausstehenden Anleihen (- 1.001 Mio. €) sowie die vollständige Rückführung des Bestands an Commercial Paper per 31. Dezember 2007 (- 357 Mio. €).

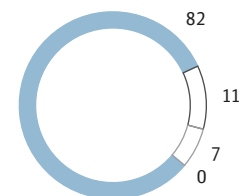
Aufgrund der gleichzeitigen deutlichen Zunahme der vorgehaltenen Liquidität (+ 1.254 Mio. €) waren auch die Netto-Finanzschulden stark rückläufig. Die Akquisitionen  im Berichtsjahr konnten damit ohne eine Ausweitung der Verschuldung finanziert werden.





 SIEHE SEITE 47 F.

Investitionen

Brutto-Investitionen nach Geschäftsfeldern in Mio. €	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Fernverkehr	126	262	- 136	- 51,9
Regio	459	380	+ 79	+ 20,8
Stadtverkehr	107	98	+ 9	+ 9,2
Schenker	227	227	-	-
Schienengüterverkehr	196	157	+ 39	+ 24,8
Netz	4.433	4.419	+ 14	+ 0,3
Personenbahnhöfe	350	643	- 293	- 45,6
Dienstleistungen	281	242	+ 39	+ 16,1
Energie	178	103	+ 75	+ 72,8
Sonstige/Konsolidierung	- 37	53	- 90	-
DB-Konzern	6.320	6.584	- 264	- 4,0
erhaltene Investitionszuschüsse				
Dritter	4.260	3.748	+ 512	+ 13,7
Netto-Investitionen	2.060	2.836	- 776	- 27,4

Brutto-Investitionen
in %



-  Infrastruktur und Dienstleistung
-  Personenverkehr
-  Transport und Logistik
-  Sonstige

Im Berichtsjahr haben wir unseren Modernisierungskurs mit erneut hohen Brutto-Investitionen fortgesetzt. Diese lagen dabei etwas unter dem Vorjahresniveau. Verantwortlich hierfür ist der Abschluss von Großprojekten in der Infrastruktur und einer umfangreichen Neubeschaffung von ICE-Triebzügen im Vorjahr. Bei der Entwicklung der Baukostenzuschüsse ist zu beachten, dass rund 250 Mio. € für Maßnahmen aus dem Vorjahr erst im Berichtsjahr zugeflossen sind.

Wesentliche Schwerpunkte waren Maßnahmen zur Verbesserung von Leistungsfähigkeit und Effizienz im Infrastrukturbereich, Bahnstationsmodernisierungen sowie die weitere Verjüngung unseres Fahrzeugparks im Schienen- und Busverkehr. Ferner haben wir in die Weiterentwicklung der Logistiknetze im Geschäftsfeld Schenker investiert.

Im Geschäftsfeld Fernverkehr standen das Redesign des ICE 1 und der Umbau von ICE-Zügen für den Frankreichverkehr im Vordergrund. Im Geschäftsfeld Regio wurde insbesondere in die Beschaffung von Elektrotriebzügen der Baureihen 423 und 425 für den S-Bahn-Verkehr, die Beschaffung von Doppelstockwagen und in Dieseltriebzüge für das Nürnberger Dieselnetz investiert. Das Geschäftsfeld Stadtverkehr hat insbesondere Busbeschaffungen und Investitionen in das Betriebs- und Informationssystem für die S-Bahn Berlin durchgeführt.

Im Geschäftsfeld Schenker haben wir den überwiegenden Anteil unserer Investitionen in Europa getätigt. Schwerpunkte waren hier der Neubau und die Erweiterung von Speditionsanlagen. Damit werden die Voraussetzungen für eine effizientere Abwicklung des Sendungsvolumens und für weiteres Wachstum im Landverkehr und in der Logistik geschaffen. Weitere Schwerpunkte lagen im Bereich IT.

Die Investitionsschwerpunkte im Geschäftsfeld Schienengüterverkehr lagen erneut bei elektrischen Lokomotiven im Rahmen des mehrjährigen Modernisierungsprogramms und der marktorientierten Modernisierung des Güterwagenparks.

Im Geschäftsfeld Netz waren Maßnahmen zur Stärkung der Leistungsfähigkeit des Bestandsnetzes sowie der Leit- und Sicherungstechnik wesentlicher Schwerpunkt. Zusätzlich standen Großprojekte wie Nürnberg - Erfurt, Erfurt - Halle/Leipzig, Karlsruhe - Basel, City-Tunnel Leipzig, Augsburg - Olching, Saarbrücken - Ludwigshafen sowie die Inbetriebnahme des GSM-R-Basisnetzes und der Ausbau der GSM-R-Zusatzstrecken im Vordergrund.

Im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe dominierten die Abschluss- und Erweiterungsarbeiten am Hauptbahnhof Berlin/Bügelbauten, der City-Tunnel Leipzig sowie die weitere Modernisierung in der Fläche (unter anderem »Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen« und »Niedersachsen ist am Zug«).

Innerhalb des Geschäftsfelds Dienstleistungen tätigte DB Fuhrpark Ersatzinvestitionen für Fahrzeuge und DB Systel Ersatz- und Erweiterungsinvestitionen in Hard- und Software.


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

Die Investitionsstruktur wurde weiterhin dominiert von den Geschäftsfeldern im Vorstandsressort Infrastruktur und Dienstleistungen und hier unverändert vor allem vom Geschäftsfeld Netz. Auf sie entfielen insgesamt 82 % der Brutto-Investitionen (im Vorjahr: 82 %) und auf das Geschäftsfeld Netz allein 70 % (im Vorjahr: 67 %). Die Geschäftsfelder im Vorstandsressort Personenverkehr hatten einen Anteil von 11% (im Vorjahr: 11%) und die Geschäftsfelder im Vorstandsressort Transport und Logistik von 7% (im Vorjahr: 6 %).

Bilanz

Bilanzstruktur in %	31.12.2007	31.12.2006
Struktur der Aktivseite		
Langfristige Vermögenswerte	86,6	89,5
Kurzfristige Vermögenswerte	13,4	10,5
Bilanzsumme	100,0	100,0
Struktur der Passivseite		
Eigenkapital	22,6	19,0
Langfristiges Fremdkapital	52,8	54,4
Kurzfristiges Fremdkapital	24,6	26,6
Bilanzsumme	100,0	100,0

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2007 leicht um 89 Mio. € beziehungsweise 0,2 % auf 48.529 Mio. € angestiegen (per 31. Dezember 2006: 48.440 Mio. €).

Die langfristigen Vermögenswerte lagen mit 42.046 Mio. € deutlich um 3,0 % oder 1.314 Mio. € unterhalb des Vorjahresendwerts (per 31. Dezember 2006: 43.360 Mio. €). Maßgeblich hierfür war der Rückgang des Sachanlagevermögens um 1.393 Mio. € auf 38.069 Mio. € (per 31. Dezember 2006: 39.462 Mio. €) infolge des Abgangs des Immobilienportfolios von Aurelis. 

Der Anstieg der kurzfristigen Vermögenswerte per 31. Dezember 2007 um 1.403 Mio. € auf 6.483 Mio. € resultierte aus einem erhöhten Bestand an Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (+ 308 Mio. €) infolge der Geschäftsausweitung im Geschäftsfeld Schenker und dem deutlich erhöhten Bestand an flüssigen Mitteln (+1.254 Mio. €).

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

 SIEHE SEITE 48

Auf der Passivseite betrafen die maßgeblichen Veränderungen im Berichtsjahr das Eigenkapital sowie die Finanzschulden. Das Eigenkapital stieg im Wesentlichen ergebnisbedingt um 1.739 Mio. € auf 10.953 Mio. €. Entsprechend erhöhte sich auch die Eigenkapitalquote. Sowohl die langfristigen als auch die kurzfristigen Finanzschulden gingen per 31. Dezember 2007 deutlich zurück. In der Struktur des Fremdkapitals – einschließlich der hier ausgewiesenen Zinslosen Darlehen des Bundes aus der Infrastrukturfinanzierung – ging der Anteil des langfristigen Fremdkapitals an der Bilanzsumme leicht zurück. Auch der Anteil des kurzfristigen Fremdkapitals ist per 31. Dezember 2007 leicht zurückgegangen und liegt dementsprechend im Einklang mit unserer Ausrichtung auf eine weitgehend fristenkongruente Finanzierung weiterhin deutlich niedriger als der des langfristigen Fremdkapitals.

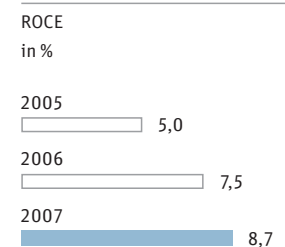
WERTMANAGEMENT

KONTINUIERLICHER FORTSCHRITT: ROCE AUF 8,7 % GESTEIGERT

- TILGUNGSDECKUNG UND GEARING WEITER VERBESSERT

ROCE als kapitalmarktkonformes, wertorientiertes Steuerungsinstrument

ROCE in Mio. € bzw. %	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
EBIT	2.895	2.477	+ 418	+ 16,9
- Sondereffekte des jeweiligen Geschäftsjahres	525	334	+ 191	+ 57,2
EBIT vor Sondereffekten	2.370	2.143	+ 227	+ 10,6
÷ Capital Employed	27.393	28.693	- 1.300	- 4,5
= ROCE	8,7%	7,5%	-	-



Im Rahmen unseres Wertmanagements bewerten wir die Perspektiven von Geschäftsfeldern und Investitionsprogrammen hinsichtlich ihrer strategischen Potenziale sowie ihres Beitrags zur nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts. Das zentrale Instrument zur wertorientierten Ressourcensteuerung bildet dabei das Kapitalrenditekonzept Return on Capital Employed (ROCE).

Wir führen sowohl den DB-Konzern als auch die einzelnen Geschäftsfelder über Zielrenditen unter Berücksichtigung von Charakter und Risiko des operativen Geschäfts. An den Zielrenditen messen wir die Performance unserer Geschäftsaktivitäten. Weiterhin 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.

Die Ableitung der Kapitalkosten erfolgt kapitalmarktgerecht unter Berücksichtigung des mittelfristigen Charakters des Steuerungskonzepts. Als Kapitalkosten veranschlagen wir auf Basis einer mittelfristigen Zielkapitalstruktur 8,9 % vor Steuern. Das mittelfristige ROCE-Ziel wurde für den DB-Konzern auf 10 % festgesetzt.

Für die Berechnung unserer Wertmanagementkennziffer ROCE verwenden wir zur besseren Vergleichbarkeit im Zeitablauf ein um Sondereffekte des Geschäftsjahres bereinigtes EBIT. Den ROCE konnten wir im Berichtsjahr erneut steigern. Die positive Entwicklung ist auf die deutliche Verbesserung des EBIT vor Sondereffekten zurückzuführen. Der Rückgang des Capital Employed hat ebenfalls zur Steigerung unserer Kapitalrentabilität beigetragen. Ursächlich hierfür ist maßgeblich der Rückgang der Sachanlagen aufgrund des Verkaufs von Aurelis.

Das Capital Employed stellt den betrieblichen, durch den DB-Konzern zu verzinsenden Kapitaleinsatz dar.

 SIEHE SEITE 61

 SIEHE SEITE 48

Ableitung des Capital Employed

aus der Bilanz

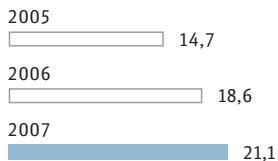
in Mio. €

	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Aktivische Ermittlung				
Sachanlagen/Immaterielle Vermögensgegenstände	39.855	41.081	- 1.226	- 3,0
+ Vorräte	784	710	+ 74	+ 10,4
+ Forderungen/Sonstige Vermögensgegenstände	4.263	4.196	+ 67	+ 1,6
- Sonstige Verbindlichkeiten	7.577	7.499	+ 78	+ 1,0
- Sonstige Rückstellungen	6.766	6.388	+ 378	+ 5,9
- Passive Abgrenzungen	3.166	3.407	- 241	- 7,1
Capital Employed	27.393	28.693	- 1.300	- 4,5
Passivische Ermittlung				
Eigenkapital	10.953	9.214	+ 1.739	+ 18,9
+ Finanzschulden	18.062	19.881	- 1.819	- 9,1
+ Pensionsverpflichtungen	1.594	1.514	+ 80	+ 5,3
+ Passive derivative Finanzinstrumente	274	465	- 191	- 41,1
+ Passive latente Steuern	137	72	+ 65	+ 90,3
- Aktive derivative Finanzinstrumente	79	30	+ 49	+ 163
- Aktive latente Steuern	1.644	1.800	- 156	- 8,7
- Finanzanlagen	355	328	+ 27	+ 8,2
- Flüssige Mittel	1.549	295	+ 1.254	-
Capital Employed	27.393	28.693	- 1.300	- 4,5

Weitere Verbesserungen von Tilgungsdeckung und Gearing

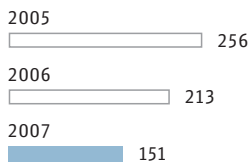
Tilgungsdeckung

in %



Gearing

in %



Tilgungsdeckung/Gearing

in Mio. € bzw. %

	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
EBIT vor Sondereffekten	2.370	2.143	+ 227	+ 10,6
+ Operativer Zinssaldo ^{1), 2)}	- 832	- 907	+ 75	- 8,3
+ Abschreibungen ²⁾	2.743	2.935	- 192	- 6,5
= Operativer Cashflow	4.281	4.171	+ 110	+ 2,6
Netto-Finanzschulden	16.513	19.586	- 3.073	- 15,7
+ Barwert Operate Lease	3.767	2.826	+ 941	+ 33,3
÷ Adjustierte Netto-Finanzschulden	20.280	22.412	- 2.132	- 9,5
= Tilgungsdeckung	21,1%	18,6%	-	-
Finanzschulden	18.062	19.881	- 1.819	- 9,1
- Flüssige Mittel	1.549	295	+ 1.254	-
= Netto-Finanzschulden	16.513	19.586	- 3.073	- 15,7
÷ Eigenkapital	10.953	9.214	+ 1.739	+ 18,9
= Gearing	151%	213%	-	-

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

²⁾ Bereinigt um Sondereffekte

Die Kennzahlen zur Steuerung der Verschuldung sind die Tilgungsdeckung (Verhältnis von operativem Cashflow zu adjustierten Netto-Finanzschulden – inklusive des Barwerts der Verpflichtungen aus Operate Lease) und das Gearing (Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital). Wir streben eine unserer derzeitigen hervorragenden Bonitätseinstufung angemessene Verschuldung an: Das mittelfristige Ziel für die Tilgungsdeckung liegt bei 30 %. Für das Gearing haben wir als Ziel ein Verhältnis von Eigenkapital zu Netto-Verschuldung von 1:1.

Im Berichtsjahr konnten wir die Tilgungsdeckung gegenüber dem Vorjahr steigern. Der Anstieg ist primär durch den Rückgang der adjustierten Netto-Finanzschulden getrieben. Durch die deutliche Rückführung der Netto-Finanzschulden konnte auch die Zunahme des Barwerts Operate Lease kompensiert werden. Diese Zunahme geht im Wesentlichen auf höhere Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen durch die Übernahme von EWS sowie den Ausbau der Geschäftsaktivitäten des Geschäftsfelds Schenker zurück. Der Anstieg des operativen Cashflows hat ebenfalls zur Verbesserung der Tilgungsdeckung beigetragen. Das Gearing verbesserte sich im Vorjahresvergleich deutlich durch den Anstieg des Eigenkapitals bei gleichzeitig stark rückläufigen Netto-Finanzschulden.

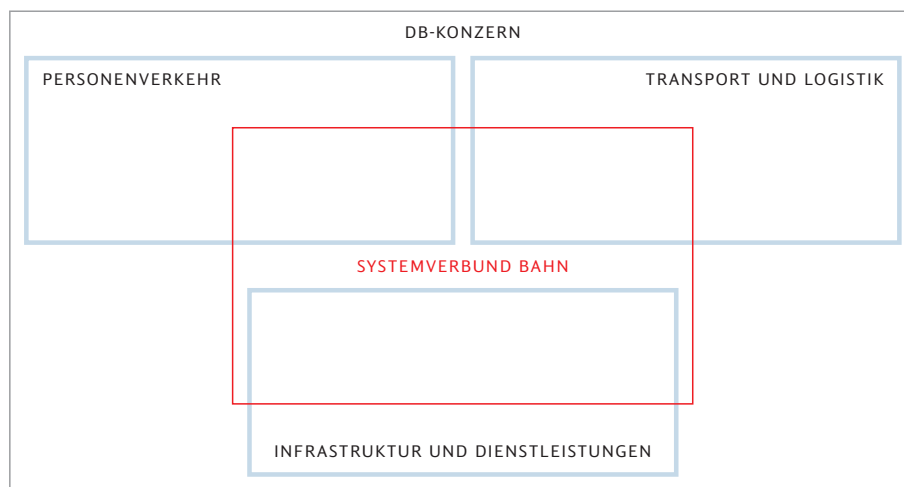
STRATEGIE

DB-KONZERN WILL DAS WELTWEIT FÜHRENDE MOBILITÄTS- UND LOGISTIK-UNTERNEHMEN WERDEN • ERHALT UND AUSBAU FÜHRENDER MARKT-POSITIONEN IN ALLEN RELEVANTEN MÄRKTEN • SYSTEMATISCHE WEITERENTWICKLUNG DES SCHIENENGESCHÄFTS UND DER LOGISTIKKOMPETENZ

Mit der Bahnreform haben wir im Jahr 1994 den Auftrag übernommen, die Deutsche Bahn unternehmerisch auszurichten. In den ersten Jahren lag der Schwerpunkt dabei auf der Sanierung des Schienengeschäfts verbunden mit dem Abbau des über Jahrzehnte aufgelaufenen Investitionsstaus. Durch konsequentes Kostenmanagement und kontinuierliche Prozessoptimierungen in Kombination mit einer Vielzahl an Modernisierungsmaßnahmen haben wir eine nachhaltige Verbesserung von Angebot, Qualität und Profitabilität erreicht.

[i]

SELBSTVERSTÄNDNIS DES DB-KONZERNS



Hinsichtlich unseres Geschäftsportfolios sind wir als integrierter Konzern aufgestellt und betrachten die Fokussierung auf miteinander verbundene Geschäftsfelder als wesentlichen Erfolgsfaktor. In unserem Schienengeschäft liegen die primären Aufgaben in der Aufrechterhaltung unserer starken Marktstellung im Personen- und Güterverkehr und in der Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit. Unsere integrierte Konzernstruktur ist dabei eine elementare Voraussetzung, um eine umfassende Verantwortung für die Weiterentwicklung der Schiene übernehmen zu können.

Neben der Weiterentwicklung der Eisenbahn im Heimatmarkt Deutschland haben wir sukzessive unser Portfolio im europäischen Eisenbahnmarkt sowie im weltweiten Speditions- und Logistikgeschäft auf- und ausgebaut. Dabei haben wir den DB-Konzern mit zielgerichteten Weiterentwicklungen des Kerngeschäfts auf veränderte, anspruchsvollere Kundenanforderungen ausgerichtet. Insbesondere mit den Akquisitionen von Schenker (2002) und BAX (2006) haben wir zusätzliche Wachstumspotenziale im europäischen Landverkehr, in der internationalen Luft- und Seefracht und in der Kontraktlogistik erschlossen. Mit dem Kauf von EWS und Transfesa im Berichtsjahr haben wir unsere Position im europäischen Schienengüterverkehr weiter ausgebaut. So haben wir es bereits heute geschafft, führende Marktpositionen in allen relevanten Verkehrsegmenten einzunehmen.

DB-KONZERN HAT DAS ZIEL, DAS WELTWEIT FÜHRENDE MOBILITÄTS- UND LOGISTIKUNTERNEHMEN ZU WERDEN

Durch den integrierten Betrieb von Verkehr und Infrastruktur sowie die ökonomisch und ökologisch intelligente Verknüpfung aller Verkehrsträger bewegen wir heute Menschen und Güter in durchgängigen Mobilitäts- und Logistikketten. So gestalten und betreiben wir die Verkehrsnetzwerke der Zukunft: Eisenbahninfrastruktur in Deutschland, Personenverkehr in Deutschland und zunehmend in Europa, Schienengüterverkehr und Landverkehr in Europa sowie Luft- und Seefracht weltweit.


Wir haben uns zum Ziel gesetzt, das weltweit führende Mobilitäts- und Logistikunternehmen zu werden. Dieses Ziel erreichen wir, indem wir unsere Verkehrsnetzwerke den zukünftigen Markterfordernissen entsprechend weiter optimieren und ausbauen. Damit setzen wir Maßstäbe in unseren Märkten. Unsere Ziele wollen wir entlang von drei Dimensionen umsetzen: Verkehrsnetzwerke ausbauen, das bestehende Geschäft kontinuierlich optimieren und Verbundeffekte realisieren.


(1) VERKEHRSNETZWERKE AUSBAUEN

Die kontinuierliche Anpassung unserer Verkehrsnetzwerke an sich wandelnde Kundenbedürfnisse und an sich verändernde Rahmenbedingungen im Wettbewerbs- und im öffentlichen Umfeld ist entscheidend, um unsere führenden Marktpositionen zu erhalten und auszubauen. Die Schwerpunkte unserer geplanten Aktivitäten werden wesentlich durch drei Entwicklungen geprägt:

- Die Globalisierung der industriellen Strukturen mit weit reichenden Standortverlagerungen lässt weiterhin ein im Vergleich zur BIP-Entwicklung überproportionales Wachstum des Transport- und Logistiksektors erwarten. Um die stark steigende Nachfrage nach Schienengüter- und hier insbesondere

Hafenhinterlandverkehren bedienen zu können, werden wir die Eisenbahninfrastruktur in Deutschland gezielt ausbauen. Als Folge der Globalisierung steigen auch die Bedürfnisse unserer Kunden nach komplexen und weltweit vernetzten Logistiklösungen. So streben wir an, das Kontraktlogistikgeschäft und das globale Speditionsgeschäft auch durch Akquisitionen weiter zu stärken. Um der aufkommenden Nachfrage aus Entwicklungsländern nach spezifischen Lösungen für die jeweiligen Verkehrsmärkte gerecht zu werden, entwickeln wir Angebote, die den Betrieb komplexer Verkehrsnetzwerke vor Ort umfassen. Unsere Kernkompetenzen im Bereich Schiene erweisen sich dabei zunehmend als entscheidender Wettbewerbsvorteil gegenüber konkurrierenden Anbietern.

- Die stark zunehmende Nachfrage nach Mobilitäts- und Logistikleistungen und die damit einhergehenden Auswirkungen auf die Umwelt und insbesondere den Klimawandel stellen Anbieter in Zukunft vor große Herausforderungen. Um Klimaschutzziele nicht zu gefährden und bei steigenden Energiekosten Mobilität und Logistik wettbewerbsfähig anbieten zu können, kommt der Nachhaltigkeit der angebotenen Leistungen eine besondere Bedeutung zu. Wir werden die schon heute im Wettbewerbsvergleich günstigere Klimabilanz unserer angebotenen Mobilitäts- und Logistikketten weiter verbessern, indem wir konzernweit die CO₂-Emission weiter senken und den Verkehrsträger Schiene zunehmend mit anderen Verkehrsträgern vernetzen. 
- Die EU-Mitgliedsstaaten sind verpflichtet, die vollständige Liberalisierung der jeweiligen Schienengüterverkehrsmärkte vom Jahr 2007 an sicherzustellen. Wir werden dementsprechend unser europäisches Schienengüterverkehrsnetzwerk durch Kooperationen und Akquisitionen weiter ausbauen, um die führende Marktposition nachhaltig zu sichern.

Im Schienenpersonenverkehr beginnt im Jahr 2010 die Marktöffnung für grenzüberschreitende Verkehre.  Dadurch ergeben sich für uns auf der Schiene zukünftig in Europa die gleichen Möglichkeiten, die internationale Verkehrsunternehmen aufgrund des offenen Marktzugangs bereits seit Jahren aktiv in Deutschland wahrnehmen. Es ist unser Ziel, die Schienenverkehrsnetzwerke in Europa maßgeblich mitzugestalten. So planen wir, das europäische Fernverkehrsnetzwerk vor allem durch Kooperationen mit anderen Staatsbahnen auszubauen. Zudem werden wir unsere Aktivitäten im europäischen ÖPNV-Markt selektiv ausbauen, sofern wir durch Markteintritte im Ausland dauerhafte Wettbewerbsvorteile realisieren können.



SIEHE KAPITEL
»NACHHALTIGKEIT«
SEITE 96 FF.



SIEHE SEITE 114 FF.

(2) BESTEHENDES GESCHÄFT KONTINUIERLICH OPTIMIEREN

Aufbauend auf den Restrukturierungserfolgen der letzten Jahre werden wir weitere Optimierungspotenziale identifizieren und verwirklichen, um die Leistungsfähigkeit unserer Verkehrsnetzwerke weiter zu verbessern. Optimierungen erfolgen dabei zu einem großen Teil konzern- und verkehrsträgerübergreifend. So werden wir die einzelnen Aktivitäten der Geschäftsfelder hinsichtlich Profitabilität und Qualität weiter verbessern. Es ist eines unserer Ziele, die Qualität im Eisenbahngeschäft in Deutschland deutlich zu steigern. Ein wesentliches Element dabei ist die Verbesserung der Pünktlichkeit im Schienenpersonen- und -güterverkehr. Zu diesem Zweck haben wir im Jahr 2007 das Konzernprogramm »Qualify 2007« aufgesetzt. Das Programm soll die Zuverlässigkeit und Leistungsfähigkeit unserer Schienennetzwerke deutlich erhöhen.

(3) VERBUNDEFFEKTE REALISIEREN

Wir beabsichtigen, die einzelnen Aktivitäten im Konzernverbund noch besser aufeinander abzustimmen, um unseren Kunden bessere Angebote unterbreiten und Cross-Selling-Möglichkeiten nutzen zu können. Mit der besseren Verzahnung unserer Aktivitäten werden wir weitere Einsparpotenziale bei den Kosten erschließen. So beabsichtigen wir, zusätzliche Skaleneffekte bei der Beschaffung zu erreichen. Zudem werden wir das Gesamtsystem Schiene weiter optimieren, um durch technische Verbesserungen Kosten einzusparen. Durch die konzernweit gebündelte Energiebeschaffung sollen über das aktuell schon hohe Maß hinaus zusätzliche Verbundeffekte realisiert werden.


In den Geschäftsfeldern des Ressorts Personenverkehr sollen die einzelnen Angebote auf einer Mobilitätsplattform zusammengeführt und mit Zusatzdiensten so ergänzt werden, dass Mobilität »von Haustür zu Haustür« deutschlandweit ermöglicht und mit diesem Angebot eine konkurrenzfähige Alternative zum Auto geschaffen wird. Im Ressort Transport und Logistik werden wir Cross-Selling-Potenziale, die sich geschäftsfeldübergreifend ergeben, stärker nutzen sowie zunehmend die unterschiedlichen Angebote im Konzernverbund zu Produkten bündeln. Ein besonderer Schwerpunkt liegt auf der weiteren Verwirklichung von Verbundeffekten zwischen dem Schienengüterverkehr und Spedition und Logistik. Im Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen werden wir Einsparungen durch die Koordination von Prozessen und Abläufen erzielen. So werden wir zum Beispiel die Informationstechnologie- und Telekommunikationsnetze besser miteinander verbinden. Zudem sollen infrastrukturnahe Dienstleistungen besser in den Leistungserstellungsprozess der Infrastrukturanbieter eingegliedert werden.

INTEGRIERTE MOBILITÄT IN DEUTSCHLAND UND POSITIONIERUNG IN EUROPA

Im schienengebundenen Personenverkehr in Europa ist mit weiterem Wachstum zu rechnen. Die Liberalisierung der Märkte im Schienenpersonennah- und -fernverkehr hat begonnen, ist aber europaweit unterschiedlich weit fortgeschritten. Im Schienenpersonenfernverkehr übernimmt Deutschland mit seinem offenen Marktzugang eine ausgesprochene Vorreiterrolle im europäischen Umfeld. Im Nahverkehr werden dagegen auch in anderen Ländern zunehmend Verkehre ausgeschrieben.

Vor diesem Hintergrund hat die Verteidigung unserer Position im Heimatmarkt Deutschland weiterhin Priorität. Dafür werden wir sowohl die einzelnen Geschäftsfelder Fernverkehr, Regio und Stadtverkehr weiterentwickeln, sie aber auch untereinander enger vernetzen und verkehrsträgerübergreifende Mobilitätsangebote schaffen, einschließlich der Back-up-Systeme in den Bereichen Information, Ticketing und Abrechnung.

Mit der Weiterentwicklung der BahnCard zur Mobilitätskarte, durchgehenden Tarifen bis in die Verkehrsverbünde hinein sowie den Aktivitäten von DB Carsharing und »Call a Bike« erhöhen wir die Attraktivität unserer Angebote. Diese gehen zunehmend auch über Schiene und Bus hinaus. Zudem werden wir den grenzüberschreitenden Verkehr weiter ausbauen und gegebenenfalls Markteintrittschancen im Ausland zur schrittweisen Internationalisierung unserer Aktivitäten wahrnehmen. Entsprechend forcieren wir auch die Weiterentwicklung von »www.bahn.de« zu einer umfassenden Mobilitätsbuchungsplattform mit europaweiten Zugverbindungen sowie nahezu allen Verbindungen im deutschen öffentlichen Nahverkehr.

Im Geschäftsfeld Fernverkehr ist es unser Ziel, ein wettbewerbsstarkes Angebot von schnellen, stark frequentierten Verbindungen zwischen deutschen Ballungsräumen und ins europäische Ausland zu gewährleisten. Wir setzen dabei auf die klassischen Systemvorteile der Bahn: zügiges und entspanntes Reisen, komfortabel von Innenstadt zu Innenstadt bei einem hohen Anteil nutzbarer Zeit. Unsere Angebote zeichnen sich durch ihren offenen Systemzugang aus, der unseren Kunden ein flexibles Reiseverhalten ermöglicht. Mit Priorität verfolgen wir weitere Verbesserungen der Informations- und Leistungsqualität. Zudem entwickeln wir unsere Service- und Preiskonzepte ebenso wie unsere Kundenbindungsinstrumente kontinuierlich zielgruppenorientiert weiter. Im grenzüberschreitenden Verkehr treiben wir die Kooperationen mit den Bahnen der Nachbarländer weiter voran. Dazu haben wir uns im Berichtsjahr unter anderem mit einigen von ihnen zum RailTeam  zusammengeschlossen.

In den Geschäftsfeldern Regio und Stadtverkehr gilt es, weiterhin ein kostengünstiges Angebot für reibungslose Mobilität in Stadt und Fläche bereitzustellen. Dies erfordert kontinuierliche Produktivitäts-, Qualitäts- und Leistungssteigerungen. Der



SIEHE SEITE 64

deutsche Stadtverkehrsmarkt ist derzeit noch stark fragmentiert und durch kommunale Anbieter geprägt. Die allmähliche Öffnung dieses Markts lässt eine sukzessive Konsolidierung in den nächsten Jahren erwarten. Aufgrund der derzeitigen kartellrechtlichen Auffassungen sind unsere Kooperationsmöglichkeiten in Deutschland begrenzt. Perspektivisch richten wir deshalb unseren Blick auf Wachstumschancen in den benachbarten europäischen Nahverkehrsmärkten und auf den Gewinn von Ausschreibungen in Deutschland.

GEWÄHRLEISTUNG ZUVERLÄSSIGER, ATTRAKTIVER UND BEZAHLBARER INFRASTRUKTUR UND DIENSTLEISTUNGEN

Die Schieneninfrastruktur bestimmt maßgeblich die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene. Dabei besteht die zentrale Aufgabe darin, mit einem qualitativ hochwertigen und an den Bedürfnissen der Eisenbahnverkehrsunternehmen ausgerichteten Angebot einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb zu ermöglichen und so die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene zu steigern. Die Leistungsangebote und die dazugehörigen Preissysteme zur Nutzung der Infrastruktur sind diskriminierungsfrei ausgestaltet.

Für die nachhaltige Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität und einer zielgerichteten Weiterentwicklung des Schienennetzes in Deutschland streben wir mit dem Bund eine langfristig tragfähige, moderne Infrastrukturpartnerschaft an. Diese soll unser unternehmerisches Interesse mit dem grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag des Bundes für die Schieneninfrastruktur verknüpfen.

Im Geschäftsfeld Netz liegt eine Herausforderung in der Steigerung der Leistungsfähigkeit für die stark wachsenden Verkehrsströme auf den Hauptmagistralen. Ein weiterer Aspekt ist die kostenoptimierte und bedarfsgerechte Modernisierung der Infrastruktur. Die Umsetzung erfolgt in unserer Strategie »Netz 21«. Sie bildet die strategische Grundlage für ein qualitativ hochwertiges, zuverlässiges und sicheres Verkehrsangebot auf der Schiene. Durch ausgewählte Aus- und Neubaumaßnahmen sollen gezielt Engpässe beseitigt und die Leistung deutlich gesteigert werden. Für zukünftige Verkehrsentwicklungen sollen ausreichend Kapazitäten bereitgestellt werden.

Im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe setzen wir in enger Zusammenarbeit mit Bund und Gebietskörperschaften unseren nutzungs- und bedarfsgerechten Modernisierungskurs fort. Zudem treiben wir auch unsere Programme für Sicherheit, Sauberkeit und Service voran. Wir verwirklichen hierfür differenzierte Entwicklungskonzepte für verschiedene Bahnhofskategorien. Potenziale sehen wir in der Steigerung der Vermietungserlöse an gut frequentierten Standorten. Von Empfangsgebäuden mit einer schwachen Nutzung werden wir uns trennen. Gleichzeitig werden wir die Infrastruktur an den entsprechenden Verkehrsstationen bedarfsgerecht weiterentwickeln.

Im Geschäftsfeld Energie sichern wir die Schienenverkehrsangebote der Eisenbahnverkehrsunternehmen mit dem Angebot einer sehr hohen Versorgungssicherheit bei Bahnenergie Strom und Diesel. Durch langfristig gesicherte Beschaffungsvorteile und erfolgreiche Energiedienstleistungen wollen wir die negativen Effekte aus den stark ansteigenden Rohstoffpreisen für den Verkehrsträger Schiene so weit wie möglich abschwächen.

Das Geschäftsfeld Dienstleistungen erbringt einen erheblichen Wertschöpfungsbeitrag für das Gesamtsystem Schiene durch seine qualitativ hochwertigen Aktivitäten in den Bereichen Fahrzeuginstandhaltung, Telekommunikationsservices, Facility Management und Fuhrparkmanagement. Der Schwerpunkt liegt hier unverändert in der weiteren Optimierung des Angebots.

LEISTUNGSFÄHIGE, GLOBALE NETZWERKE UND LOGISTIKKOMPETENZ

Die internationalen Transport- und Logistikmärkte sind Wachstumsmärkte mit einer zunehmenden Tendenz zur Konsolidierung. Kunden erwarten in steigendem Maße die Abdeckung globaler Transportströme, verkehrsträgerübergreifende Angebote und logistische Zusatzleistungen. Um dauerhaft wettbewerbsfähig und profitabel agieren zu können, ist es erforderlich, unsere Position in den wesentlichen Märkten zu stärken und das aktuelle Leistungsportfolio um zusätzliche logistische Dienstleistungen zu ergänzen. Dafür werden wir in den nächsten Jahren unsere Logistikkompetenz systematisch weiterentwickeln und den Ausbau sowie die Verknüpfung unserer Transportnetzwerke weiter vorantreiben.

Vorrangiges Ziel ist das Ausschöpfen geschäftsfeldübergreifender Potenziale durch die weitere Entwicklung integrierter Produkte. Ganzheitliche Lösungen für Schlüsselbranchen wie Automotive, Chemie/Pharma und Industrials werden weiterentwickelt. Integrierte Dienstleistungen sollen forciert und am Markt platziert werden. Hierzu gehören Rail Logistics bei Schenker, Seehafenhinterlandverkehre und Lösungen im Kombinierten Verkehr sowie Railports. Darüber hinaus werden durch die Entwicklung eines integrierten Vertriebs für Großkunden Cross-Selling-Potenziale zwischen den einzelnen Geschäftsfeldern erschlossen.

Im europäischen Landverkehr sind wir Marktführer. Mit dem strategischen Programm »Market Leadership« steht der weitere Ausbau des europäischen Netzwerks vor allem in den Regionen Süd- und Südosteuropa sowie in Großbritannien auf der Agenda. Neben der Weiterentwicklung des Landverkehrsnetzes im Hinblick auf Netzwerkleistung und -dichte sollen die Produkte Full-Truck-Load (FTL) und Rail Logistics and Forwarding sowie – regional begrenzt – Parcel auf beziehungsweise ausgebaut werden. Strategisches Ziel ist die Marktführerschaft in Europa im FTL-Segment. Erreicht werden soll dies durch den Aufbau eines europäischen Netzwerks in den Kernländern

Finnland, Schweden, Österreich, Niederlande und Deutschland mit der Perspektive Gesamteuropa. Durch Akquisitionen gerade in Süd- und Südosteuropa sowie in Großbritannien kann dieser Ansatz ergänzt werden.

Nach der erfolgreichen Integration der Geschäftsaktivitäten von BAX gilt es, die Position als einer der führenden Anbieter im Bereich der Luft- und Seefracht auf den wichtigen asiatischen und transpazifischen Handelsrouten zu festigen. Außerdem wollen wir Synergiepotenziale realisieren, indem wir Prozesse standardisieren und Frachtaufkommen bündeln. Ziel ist es, unsere führenden Marktpositionen in See- und Luftfracht durch fortgesetztes Wachstum oberhalb des Gesamtmarkts auszubauen.

Die fortschreitende Liberalisierung des europäischen Schienengüterverkehrsmarkts führt zu einer Intensivierung des Wettbewerbs im internationalen Verkehr. Im nationalen Verkehr ist dies bereits seit Längerem zu beobachten.

Das Geschäftsfeld Schienengüterverkehr ist gut positioniert, um der zunehmenden Nachfrage nach grenzüberschreitenden Verkehren gerecht zu werden. So bieten wir unter anderem auf der Nord-Süd-Achse von Skandinavien nach Italien durchgängige Transporte an. Die Akquisitionen der britischen EWS mit ihrer französischen Tochter ECR und der Transfesa auf der iberischen Halbinsel sowie die Gründung von East West Railways in Polen eröffnen die Möglichkeit zu qualitativ völlig neuartigen Angeboten im Schienengüterverkehr auf der Ost-West-Achse.


Der Ausbau der Vertriebskompetenz in Europa und die Weiterentwicklung des Railport-Konzepts tragen zur angestrebten Stabilisierung des intramodalen und zur Erhöhung des intermodalen Marktanteils bei. Unser langfristiges Ziel ist es, in Europa die führende Position im schienenbasierten Transportmarkt für Massengüter zu halten.

Der Kombinierte Verkehr (KV) in Europa ist das am stärksten wachsende Segment im Schienengüterverkehr. Wir sind hier der europaweit führende Anbieter. Um diese Position zu festigen, werden wir unsere Aktivitäten systematisch weiterentwickeln. Die Umsetzung des Geschäftsmodells »KV-Bahn« mit seiner stärkeren Ausrichtung auf aufkommensstarke europäische Achsen führt zu einer höheren Produktivität und Qualität und damit letztlich zur Steigerung der Kundenzufriedenheit. Wir partizipieren am Wachstum der Seehafenhinterlandverkehre, indem wir unseren Zugang zu kontinentalen/maritimen Terminals sicherstellen und die Hinterlandanbindung der Westhäfen durch den Aufbau einer Drehscheibe ausbauen.

NACHHALTIGKEIT

DB-KONZERN VERÖFFENTLICHT ERSTMALS NACHHALTIGKEITSBERICHT •
TARIFABSCHLÜSSE MIT TRANSNET, GDBA UND GDL ERZIELT UND ECKPUNKTE
EINER NEUEN ENTGELTSTRUKTUR VEREINBART • WEITERE SENKUNG
DES ENERGIEVERBRAUCHS BIS 2020 UM 20%

Globalisierung, Ressourcenverknappung, Klimawandel, Deregulierung und demografischer Wandel sind die zentralen Herausforderungen, auf die sich der DB-Konzern immer stärker einstellt. Nur ein Unternehmen, das energieeffizient arbeitet, kann auch seine Kostenentwicklung kontrollieren, seine Marktpositionen festigen, Arbeitsplätze sichern und gleichzeitig das Klima schützen. Mit einer nachhaltig ausgerichteten Unternehmenspolitik stellt sich der DB-Konzern seiner gesellschaftlichen Verantwortung.

Mit unserem Nachhaltigkeitsmanagement bekennen wir uns zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens. Der erste integrierte Nachhaltigkeitsbericht ist im Jahr 2007 erschienen und fasst in ganzheitlicher Betrachtung Umwelt- sowie Personal- und Sozialthemen zusammen. Die bisher separat erschienenen Umwelt- sowie Personal- und Sozialberichte werden damit abgelöst. Der Nachhaltigkeitsbericht wird alle zwei Jahre erscheinen. Eine gedruckte Ausgabe ergänzt die ausführliche Version im Internet. 



WWW.DB.DE/NACHHALTIGKEITSBERICHT

Mitarbeiter

Mitarbeiter nach Geschäftsfeldern in VZP per 31. 12.	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Fernverkehr	15.011	14.641	+ 370	+ 2,5
Regio	24.781	25.700	- 919	- 3,6
Stadtverkehr	12.221	12.238	- 17	- 0,1
Schenker	59.312	54.905	+ 4.407	+ 8,0
Schienengüterverkehr	28.874	24.257	+ 4.617	+ 19,0
Netz	39.780	41.356	- 1.576	- 3,8
Personenbahnhöfe	4.537	4.557	- 20	- 0,4
Dienstleistungen	26.808	26.689	+ 119	+ 0,4
Energie	1.611	1.628	- 17	- 1,0
Sonstige	24.143	23.229	+ 914	+ 3,9
DB-Konzern	237.078	229.200	+ 7.878	+ 3,4

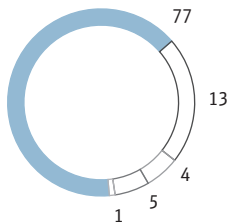
Die Zahl der Mitarbeiter wird auf Basis von Vollzeitpersonen (VZP) berechnet, um eine bessere Vergleichbarkeit innerhalb des DB-Konzerns und im Zeitablauf zu gewährleisten. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet. Per 31. Dezember 2007 ist die Zahl der Mitarbeiter gegenüber dem Vorjahresende angestiegen. Dies ist insbesondere zurückzuführen auf die Akquisition der EWS mit rund 4.650 Mitarbeitern im Geschäftsfeld Schienengüterverkehr und weiteres Wachstum im Geschäftsfeld Schenker. Auf vergleichbarer Basis lag die Zahl der Mitarbeiter per 31. Dezember 2007 leicht über dem Niveau des Vorjahresendes. Dabei wurden im Schienengeschäft weitere Effizienzfortschritte erzielt.

Der Anteil der DB-Mitarbeiter außerhalb Deutschlands hat sich weiter erhöht und liegt nun bei 23 % (im Vorjahr: 20 %).



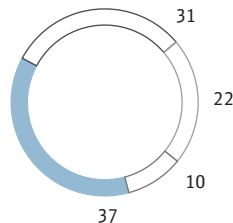
MITARBEITERSTRUKTUR (PER 31. DEZEMBER 2007)

Nach Regionen
in %



- Deutschland
- Übriges Europa
- Nordamerika
- Asien/Pazifik
- Übrige Welt

Nach Ressort
in %



- Transport und Logistik
- Infrastruktur und Dienstleistung
- Personenverkehr
- Sonstige

Nach Geschäftsfeldern
in %

Geschäftsfeld	Anteil (%)
Fernverkehr	6,3
Regio	10,4
Stadtverkehr	5,2
Schenker	25,0
Schienengüterverkehr	12,2
Netz	16,8
Personenbahnhöfe	1,9
Dienstleistungen	11,3
Energie	0,7
Sonstige	10,2

PERSONALSTRATEGIE UNTERSTÜTZT UNTERNEHMENSSTRATEGIE

Ziel unserer Personalarbeit ist es, die Unternehmensstrategie des DB-Konzerns wirkungsvoll und umfassend zu unterstützen. Auf dem Weg zum international führenden Mobilitäts- und Logistikdienstleister kommt unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern eine entscheidende Bedeutung zu. Sie sind es, die unsere Kunden täglich aufs Neue überzeugen und die Herausforderungen der Zukunft in Angriff nehmen. Ein leistungsfähiges Personalmanagement stärkt die Mitarbeiter in ihrer aktuellen Aufgabe und setzt zugleich die richtigen Schwerpunkte für die Zukunft. Die Personalstrategie des DB-Konzerns hat deshalb folgende vier Kernbereiche: (1) Steigerung der Identifikation der Mitarbeiter mit dem Konzern, (2) Internationalisierung, (3) Umgang mit dem demografischen Wandel sowie (4) geschäfts- und zukunftsorientiertes Personalmanagement. In insgesamt zehn Human-Resources-Initiativen setzen wir unsere Personalstrategie um.

(1) IDENTIFIKATION DER MITARBEITER

Unsere Mitarbeiter sind das Gesicht des DB-Konzerns. Mit den fünf Werten unseres neuen Konzernleitbilds formulieren wir unser Selbstverständnis und geben zugleich ein Versprechen ab, wie sich jeder einzelne Mitarbeiter verhält: kundenorientiert, wirtschaftlich, fortschrittlich, partnerschaftlich und verantwortungsvoll. Gemeinsame Werte und Ziele bilden auch die Basis für die Identifikation unserer Mitarbeiter, die den DB-Konzern nach innen und außen vertreten.

In einer erfolgreichen Unternehmenskultur identifizieren sich die Mitarbeiter mit ihrem Unternehmen und seinen Leistungen. Dies weiter zu fördern, ist Ziel unserer Initiative »Wir sind DB«. Dazu finden ressortübergreifende Veranstaltungen und Workshops statt, in denen »Wir sind DB« mit Leben erfüllt wird.

Engagierte Führungskräfte spielen als motivierende Vorbilder für ihre Mitarbeiter eine wichtige Rolle. Um gerade in Zeiten immer schnellerer Veränderungen Orientierung geben zu können, wurde als zentrales Element unserer Führungskräfteentwicklung das gemeinsame Führungsverständnis im DB-Konzern weiterentwickelt. Die neuen Führungsgrundsätze geben Unterstützung in der Führung von Mitarbeitern entsprechend dem Konzernleitbild.

Gerade auch die betrieblichen Führungskräfte sind entscheidend für den Unternehmenserfolg, denn sie verantworten das operative Geschäft mit direkter Wirkung auf die Leistungsbereitschaft der Mitarbeiter. Diese Führungskräfte sollen durch die Initiative »Betriebliche Führungskräfte« langfristig in ihrem Selbstverständnis und in ihrer Rolle gestärkt werden, indem alle Führungsinstrumente auch auf sie angewendet sowie die Kommunikation und Vernetzung untereinander verbessert werden sollen.

(2) INTERNATIONALISIERUNG

Als weltweit führendes Mobilitäts- und Logistikunternehmen sind wir in über 150 Ländern aktiv, und jeder fünfte Mitarbeiter arbeitet inzwischen außerhalb Deutschlands. In Zukunft wird der Personalbedarf für internationale Einsätze steigen und die Entsendung von Mitarbeitern und Führungskräften ins Ausland zunehmen. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, haben wir die Initiative »Internationales Recruiting/ Internationale Personalentwicklung« ins Leben gerufen.

Auch das Diversity Management und die Qualifikation von Mitarbeitern in Fremdsprachen und interkultureller Kompetenz spielen eine große Rolle. Zudem haben wir für die gezielte Rekrutierung qualifizierter Hochschulabsolventen unsere internationalen Austauschprogramme weiterentwickelt, Praktika im Ausland und in Deutschland gefördert sowie Kooperationsprogramme mit renommierten Universitäten wie etwa dem Massachusetts Institute of Technology (MIT) oder der Stanford University verstärkt.

(3) DEMOGRAFISCHER WANDEL

Der demografische Wandel ist ein zentrales Thema für unser Personalmanagement. Bereits heute ist ein Drittel unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Deutschland 50 Jahre und älter, und wir erwarten, dass sich dieser Anteil bis zum Jahr 2015 annähernd verdoppeln wird. Zugleich wird aber die Zahl der Schulabgänger um etwa 15 % zurückgehen und das Potenzial an Nachwuchskräften sich somit entsprechend verringern.

Die demografische Entwicklung erfordert neue Strategien für die Nachwuchssicherung, für unsere Positionierung als attraktiver Arbeitgeber sowie für die Bindung und längere Beschäftigungsdauer unserer Mitarbeiter. Diesen Themenfeldern widmen sich insgesamt vier Initiativen.

So wurde im Rahmen der Initiative »Beschäftigungschancen im demografischen Wandel« ein »Demografie-Monitor« entwickelt, der allen Geschäftsfeldern des DB-Konzerns ein Frühwarnsystem zur Verfügung stellt.

Der steigende Fachkräftemangel in spezifischen Berufsgruppen wird uns in den nächsten Jahren vor große Herausforderungen stellen. Mit Empfehlungen der Initiative »Erfahrung DB (50plus)« wollen wir unsere Beschäftigten länger aktiv im Arbeitsprozess halten. Über Qualifizierungsprogramme, die Bildung eines Netzwerks zum internen und externen Erfahrungsaustausch sowie eine Personalentwicklung, die sich flexibel an den jeweiligen Lebensphasen der Mitarbeiter orientiert, sollen das wertvolle Wissen und der reiche Erfahrungsschatz älterer Kollegen für das Unternehmen erhalten werden.

UMFASSENDE AUSBILDUNGSANGEBOTE FÜR JUNGE MENSCHEN

Im Berichtsjahr haben rund 2.300 Jugendliche ihre Ausbildung in einem von über 25 Ausbildungsberufen des DB-Konzerns begonnen. Weitere 230 Jugendliche haben darüber hinaus bei uns als einem der größten Arbeitgeber und Ausbilder ein duales Studium aufgenommen. Die mehr als 60.000 Bewerbungen, die im Durchschnitt jedes Jahr bei uns eingehen, unterstreichen die Attraktivität und hohe Qualität unserer Ausbildung und haben uns zu einem der größten Ausbilder in Deutschland gemacht. Da in den kommenden fünf bis sieben Jahren der Bedarf an Auszubildenden um 50 % zunehmen wird, müssen wir auch in der Rekrutierung von Nachwuchskräften neue Wege gehen. Hier setzt die Initiative »Übergangsmanagement Schule und Beruf« an, die Jugendliche beim Einstieg in die Berufswelt unterstützt. Kernstück der Initiative sind die neu konzipierten Schulkooperationen. Ziel ist es, unter anderem durch Betriebsbesichtigungen, Schülerpraktika, Bewerbertrainings, IT-Fitnesstests oder auch den regelmäßigen Austausch mit Lehrern sowohl die individuelle Berufsorientierung von Jugendlichen zu stärken als auch frühzeitig Fachkräftenachwuchs an unser Unternehmen zu binden.

Schulabgängern mit fehlender Ausbildungsreife bieten wir unsere Einstiegsqualifizierung »Chance plus« an, die seit dem Jahr 2004 mit kontinuierlich wachsenden Teilnehmerzahlen durchgeführt wird. In diesem knapp einjährigen Praktikantenprogramm werden seit seinem Bestehen mittlerweile 500 Jugendliche auf den Einstieg in das Berufsleben vorbereitet. Drei Vierteln der Absolventen gelang anschließend der Einstieg in eine reguläre Ausbildung oder direkt in eine Beschäftigung.

BESSERE VEREINBARKEIT VON BERUF UND FAMILIE

Mitarbeiter, die ihre familiären Aufgaben mit beruflichen Verpflichtungen in Einklang bringen können, sind am Arbeitsplatz leistungsfähiger und motivierter. Deshalb wollen wir in der Initiative »Beruf und Familie« unsere Attraktivität als moderner Arbeitgeber im Wettbewerb um insbesondere weibliche Fach- und Führungskräfte steigern.

Die Vereinbarkeit von Beruf und Familie haben wir nicht nur in den neuen Führungsgrundsätzen verankert, sondern dazu auch eine freiwillige Konzernbetriebsvereinbarung abgeschlossen und unser Engagement in externen familienbezogenen Netzwerken, wie zum Beispiel der Impulsgruppe »Allianz für die Familie«, verstärkt. Ziel ist es, moderne Instrumente einer familienbewussten Personalpolitik einzuführen, um die Individualisierung der Arbeitszeit innerhalb von Schichtsystemen stärker im täglichen Arbeitsleben berücksichtigen zu können. Wir fördern den Wiedereinstieg nach familienbedingten Auszeiten und unterstützen Familien durch vielfältige Serviceangebote. Dabei haben wir sowohl die Betreuung von Kindern als auch die von pflegebedürftigen Angehörigen im Blick.

KAMPAGNE »1.000 LOKFÜHRER GESUCHT«

Aufgrund der guten Geschäftsentwicklung im Schienenverkehr starteten wir im September 2007 die Kampagne »1.000 Lokführer gesucht«. Ende November 2007 waren rund 10.000 Bewerbungen eingegangen, aus denen rund 5.600 geeignete Kandidaten vorausgewählt wurden. Aus diesem Kreis werden wir voraussichtlich mindestens 1.000 neue Mitarbeiter bei der neu gegründeten DB BahnService GmbH einstellen.

(4) GESCHÄFTS- UND ZUKUNFTSORIENTIERTES PERSONALMANAGEMENT

Die Entwicklung des DB-Konzerns erfordert eine kontinuierliche Prüfung und Weiterentwicklung von Organisationen und Prozessen durch ein umfassendes Veränderungsmanagement.

Mit dem Start unseres Service Centers Personal im Februar 2007 haben wir standardisierbare Personalprozesse gebündelt. Dadurch können sich die Personalverantwortlichen vor Ort verstärkt als Geschäftspartner positionieren, ohne von administrativen Aufgaben abgelenkt zu werden.

Zukunftsfähigkeit bedeutet vor allem Bildung. Über attraktive Bildungsangebote können nicht nur Qualifikation, sondern auch Engagement, Leistungsbereitschaft und die Bindung an das Unternehmen maßgeblich gesteigert werden.


TARIFABSCHLUSS 2007 UND NEUE ENTGELTSTRUKTUR

Mit der Tarifgemeinschaft (TG) aus TRANSNET und der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) konnte am 9. Juli 2007 der höchste Abschluss der Entgeltrunde 2007 in Deutschland vereinbart werden. Er beinhaltet eine Entgelterhöhung zum 1. Januar 2008 um 4,5 % bei einer Laufzeit von 19 Monaten und eine zusätzliche Erfolgsbeteiligung in Höhe von 600 € für das Jahr 2007.

Die Führung der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hatte es abgelehnt, an den Tarifverhandlungen teilzunehmen. Sie hatte stattdessen ihre Forderungen zur Einstiegsvoraussetzung in Verhandlungen erklärt und mit Arbeitskampfmaßnahmen durchzusetzen versucht. Um eine Verhandlungslösung in diesem schwersten Tarifkonflikt des DB-Konzerns zu finden, wurde im August 2007 ein Moderationsverfahren eingeleitet, an dem sich der DB-Konzern und alle drei Gewerkschaften beteiligten.

Parallel zu den Verhandlungen mit der GDL wurden am 29. November 2007 Eckpunkte einer neuen Tarifstruktur mit der TG festgelegt. Die Verhandlungen waren während der Verhandlungen zur Entgeltrunde ausgesetzt worden. Zukünftig können Kriterien wie Qualifikation, Verantwortung, Berufserfahrung und individuelle Leistung noch stärker berücksichtigt werden. Für diese strukturellen Verbesserungen wird der DB-Konzern noch einmal ein zusätzliches Entgeltvolumen zur Verfügung stellen.

Das neue Tarifvertragswerk wird aus einem Basistarifvertrag und voraussichtlich sechs funktionsspezifischen Einzeltarifverträgen bestehen. Der Basistarifvertrag fasst die für alle Beschäftigtengruppen geltenden Regelungen zusammen. Innerhalb der funktionsspezifischen Tarifverträge sollen jeweils Entgelt- und Arbeitszeitbedingungen für Tätigkeiten beziehungsweise Tätigkeitsgruppen geregelt werden, die hinsichtlich ihrer Beschäftigungsbedingungen vergleichbar sind. Die Details der neuen Tarifstruktur werden in weiteren Verhandlungen festgelegt. Das neue System soll im Laufe des Jahres 2008 eingeführt werden. Im Übrigen wurden mit der TG Leitlinien für die zukünftige Tarifpolitik vereinbart. Dabei sollen insbesondere die Arbeitszeitregelungen mitarbeiterfreundlicher gestaltet werden.

Am 30. Januar 2008 konnten auch die Verhandlungen mit der GDL über einen Tarifvertrag für Lokführer abgeschlossen werden. Weitere Details finden Sie im Nachtragsbericht. 

 SIEHE SEITE 125

Umwelt

Angesichts weiter wachsender Mobilitäts- und Transportbedürfnisse gilt es, die aus dem Verkehrssektor entstehenden Belastungen für die Umwelt und die Atmosphäre möglichst gering zu halten. Wir fühlen uns den Prinzipien eines nachhaltigen, verantwortlichen Handelns im gesellschaftlichen Umfeld verpflichtet. Eine ökonomisch, sozial und ökologisch ausgerichtete Unternehmenspolitik macht sich nicht nur für die Umwelt und die Gesellschaft bezahlt. Sie ist darüber hinaus auch der Schlüssel zu unserem eigenen unternehmerischen Erfolg. Dem tragen wir mit unserem Nachhaltigkeitsmanagement Rechnung.

Im ökologischen Vergleich der Verkehrsträger bietet die Schiene deutliche Vorteile. Diese sind für unsere Kunden neben technischer Sicherheit, Leistungsqualität und Serviceorientierung ein nachweislich wichtiger Faktor bei der Wahl des Verkehrsbeziehungsweise Transportmittels. Gerade deshalb spielt auch die Schiene eine zentrale Rolle in den verkehrspolitischen Überlegungen zur Gestaltung zukunftsfähiger Mobilitäts- und Logistikstrukturen in Deutschland und Europa. Angesichts des prognostizierten Wachstums der Verkehrs- und Transportströme in den kommenden Jahren und Jahrzehnten wird die Bedeutung der umweltfreundlichen Schiene bei der Sicherung eines nachhaltigen Gesamtverkehrssystems weiter zunehmen.

 WWW.DB.DE/UMWELT

NEUE ANGEBOTE UNTERSTREICHEN UMWELTFREUNDLICHKEIT DER SCHIENE

Der bewusste Umgang mit unseren Ressourcen ist immer stärker im öffentlichen Bewusstsein verankert. Das Thema Klimaschutz gewinnt für die Kunden an Bedeutung, zumal jeder einen persönlichen Beitrag leisten kann. Wir haben in der Reiseauskunft unter www.bahn.de mit dem UmweltMobilCheck die Möglichkeit eingerichtet, eine persönliche, streckenbezogene Umweltbilanz für die jeweilige Reise in Deutschland zu erstellen. Der UmweltMobilCheck soll zukünftig auch für internationale Strecken erweitert werden.

Der DB-Konzern stärkt mit seinem integrierten Ansatz den umweltfreundlichen Schienenverkehr. Die UmweltBahnCard wurde im Berichtsjahr zwischen dem 1. Oktober und 8. Dezember rund 161.000-mal verkauft. Dies ist ein Beweis dafür, dass die Menschen sich bewusst für den klimafreundlichen Schienenverkehr entscheiden. Außerdem können BahnCard-Nutzer seit dem Jahr 2007 ihre gesammelten [bahn.bonus](#)-Punkte ebenfalls für den Klimaschutz einsetzen. Unsere Umweltprämien beinhalten unter anderem eine kostenlose Fahrradmitnahme, Ökostromguthaben oder Startguthaben bei »Call a Bike«.

ENERGIEVERBRAUCH UND CO₂-EMISSIONEN WEITER REDUZIERT

Eines unserer Ziele aus unternehmerischer Sicht ist die Optimierung des Ressourcenverbrauchs. Seit dem Jahr 1990 haben wir unseren spezifischen Primärenergieverbrauch im Schienenverkehr bereits deutlich reduziert. Daher haben wir uns im Jahr 2007 entschlossen, unsere Ziele für die Einsparung von klimaschädlichen Kohlendioxid(CO₂)-Emissionen noch einmal zu erhöhen: Zwischen den Jahren 2002 und 2020 wollen wir die spezifischen CO₂-Emissionen des Schienenverkehrs anstelle der ursprünglich geplanten Reduktion um 15 % nun sogar um 20 % vermindern. Damit wird der Schienenverkehr seinen Umweltvorsprung gegenüber den anderen Verkehrsträgern weiter ausbauen.

Ausgewählte Kennzahlen - Schienenverkehr	2007	2006	Veränderung	
			absolut	prozentual
Spezifischer Primärenergieverbrauch Schienenpersonenverkehr in MJ/Pkm	1,16	1,21	- 0,05	- 4,1
Spezifischer Primärenergieverbrauch Schienengüterverkehr in MJ/tkm	0,43	0,45	- 0,02	- 4,4
Spezifische Kohlendioxidemissionen Schienenpersonenverkehr in g/Pkm	64,9	65,6	- 0,7	- 1,1
Spezifische Kohlendioxidemissionen Schienengüterverkehr in g/tkm	23,7	24,3	- 0,6	- 2,5
Emissionen von Rußpartikeln der Dieselfahrzeuge im Schienenverkehr in t	259	281	- 22	- 7,8


Die Daten für das Jahr 2007 entsprechen den per 15. Februar 2008 verfügbaren Erkenntnissen und Einschätzungen.

Im Berichtsjahr konnten wir im Vergleich zum Vorjahr den spezifischen, das heißt auf die Verkehrsleistung bezogenen CO₂-Ausstoß sowohl im Schienenpersonen- als auch im Schienengüterverkehr weiter senken. Seit Beginn des »Klimaschutzprogramms 2020« haben wir die spezifischen CO₂-Emissionen somit auf Basis vorläufiger Daten um 12,8 % reduziert.

Der Pro-Kopf-Ausstoß des Treibhausgases CO₂ konnte mit rund 65 Gramm je Personenkilometer im Schienenpersonenverkehr um 1,1% gesenkt werden. Der Wert im Fernverkehr hat sich dabei leicht um 2,8% erhöht, gegenläufig ging aber im Nahverkehr der spezifische CO₂-Ausstoß um 3,3% zurück. Im Schienengüterverkehr verbesserte sich der Wert um 2,5% auf 23,7 Gramm CO₂ je Tonnenkilometer. Dies sind weitere Beiträge für den Klimaschutz im Schienenverkehr, der damit seinen Umweltvorsprung weiter ausgebaut hat.

Zur CO₂-Reduzierung werden alle verfügbaren Stellhebel genutzt: Bei der Fahrzeugtechnik sind es Leichtbau, Aerodynamik und innovative Antriebskonzepte, die zur CO₂-Reduzierung beitragen. Daneben können moderne elektrische Fahrzeuge die Bremsenergie in Strom umwandeln – die so genannte Bremsenergieerückspeisung. Damit konnten im Berichtsjahr 844 Gigawattstunden (GWh) Strom eingespart werden. Im Klimaschutzprogramm spielen außerdem der Energiemix und der Wirkungsgrad bei der Erzeugung und Umwandlung eine Rolle.

Nachdem die Energie sparende Fahrweise im Personenverkehr bereits im Jahr 2004 in den Regelbetrieb überführt wurde, ist diese Energiesparmaßnahme nun auch im Tagesgeschäft des Güterverkehrs erfolgreich verankert. Im Programm »EnergieSparen« wurden unsere Lokführer geschult. Sie lernen, wie sie allein durch eine bewusste Fahrweise Energie einsparen können. Kontrollieren können sie ihren Energieverbrauch durch ein Display im Führerstand. Seit dem Jahr 2005 konnten im Schienengüterverkehr durch Energie sparende Fahrweise 72 GWh Strom und 4,6 Mio. Liter Diesel eingespart werden. Das entspricht der Vermeidung eines Ausstoßes von rund 57.000 Tonnen CO₂.

Mit EcoTransIT  steht im Internet ein Instrument zur Verfügung, mit dem Unternehmen optimal bestimmen können, mit welchem Verkehrsmittel ihre Waren am umweltfreundlichsten ihr Ziel in Deutschland und anderen europäischen Ländern erreichen.



WWW.ECOTRANSIT.ORG

Über unser Schienengeschäft hinaus leiten wir für den gesamten DB-Konzern – inklusive des Speditions- und Logistikbereichs sowie der so genannten stationären Prozesse – in einem Projekt konkrete Klimaschutzziele für den Zeitraum bis zum Jahr 2020 ab und unterlegen diese mit Maßnahmen. Wir streben auch hier eine Minderung in Höhe von 20 % der spezifischen CO₂-Emissionen zwischen den Jahren 2006 und 2020 an.

VERSTÄRKTES ENGAGEMENT BEI DER REDUZIERUNG VON DIESELPARTIKELEMISSIONEN

Die Dieselpartikelemissionen konnten wir seit 1990 durch die Elektrifizierung von Strecken, den Einsatz neuer Dieselfahrzeuge und modernerer Motoren sowie die Senkung des Kraftstoffverbrauchs um insgesamt 85 % reduzieren. Im Berichtsjahr sind die Partikelemissionen der Dieselfahrzeuge im Schienenverkehr weiter gesunken. Allerdings sind weiter gehende Anstrengungen erforderlich. Daher beteiligen wir uns an der Erprobung neuer Motoren- und Abgasreinigungskonzepte für Neu- und Bestandsfahrzeuge. Für neu in Verkehr zu bringende Dieselmotoren von Schienenfahrzeugen gelten ab dem Jahr 2012 schärfere Grenzwerte vor allem bei Stickoxiden, die weiter gehende technologische Maßnahmen bei den Herstellern erforderlich machen.

Das Pilotprojekt LOCEX (»Erprobung innovativer Abgasnachbehandlung für Bahndieselmotoren«) ist im Vorjahr erfolgreich gestartet worden. Dabei wird in Kooperation mit einem Motorenhersteller probeweise eine Rangierlok der deutschlandweit eingesetzten Baureihe 294 mit einer Kombination aus Partikelfilter und SCR(Selective Catalytic Reduction)-Katalysator zur Reduktion von Partikeln und Stickoxiden aus den Abgasen ausgerüstet. Die Prüfstandsversuche wurden im Dezember 2007 abgeschlossen. Das Fahrzeug wird im Frühjahr 2008 den Erprobungsbetrieb aufnehmen. Abschließende Ergebnisse werden im Jahr 2009 erwartet.

Auch in Fahrzeugen des Nahverkehrs werden verschiedene Baureihen für den Einsatz von Partikelfiltern getestet. Hier stehen die Baureihen VT 642, 646 und 648 auf dem Prüfstand.

Im Stadtverkehr haben wir auch im Jahr 2007 den Bestand an abgasarmen Bussen ausgebaut. Bei den konventionellen Dieselantrieben wird neben den Dieselpartikelfiltern erstmals auch die SCR-Technologie zur Minderung der Stickoxidemissionen bei zehn Bussen eingesetzt. Darüber hinaus haben wir den Bestand an abgasarmen und leisen erdgasbetriebenen Bussen von 270 auf 300 Fahrzeuge erhöht.

LÄRMMINDERUNG WEITER VORANGETRIEBEN

Wir verfolgen weiterhin das Ziel, den Schienenverkehrslärm bis zum Jahr 2020 gegenüber dem Referenzjahr 2000 zu halbieren. Dies ist umso anspruchsvoller, da wir gleichzeitig die Verkehrsleistung im Schienenpersonen- und insbesondere im Schienengüterverkehr weiter steigern werden. Vor diesem Hintergrund setzen wir das Lärmsanierungsprogramm des Bundes kontinuierlich um. Im Berichtsjahr konnten an bestehenden Strecken 35,1 km Schallschutzwände errichtet und an 4.200 Wohnungen Maßnahmen zur Lärmminderung durchgeführt werden. Zudem wurden 191,6 km Strecke modernisiert. Erstmals im Jahr 2007 stellte die Bundesregierung 100 Mio. € für die Lärmsanierung im Bestandsnetz zur Verfügung.

Besonders wichtig ist weiterhin die Lärmminderung an der Quelle. Der Bund hat im Berichtsjahr das Lärmsanierungsprogramm teilweise geöffnet, indem er hieraus 10 Mio. € im Jahr 2008 für die Förderung von Pilot- und Innovationsprojekten für die lärm mindernde Umrüstung von Güterwagen zur Verfügung gestellt hat.

Im Schienengüterverkehr konzentrieren wir uns seit dem Jahr 2001 auf die in neu beschafften Fahrzeugen bereits eingesetzte Kompositbremssohle. Sie mindert in Verbindung mit einem glatten Gleis den wahrgenommenen Lärm um die Hälfte. Mittlerweile sind über 3.300 Wagen mit der so genannten »Flüsterbremse« ausgerüstet. Bis Ende 2009 sollen weitere 5.000 Güterwagen mit dieser Technologie beschafft werden.

Auch vorhandene Güterwagen werden seit dem Berichtsjahr entsprechend umgerüstet. Weiter gearbeitet wird außerdem an der Entwicklung weiterer Verbundstoffsohlen-Typen zur Lärminderung bei Güterwagen.

NEUES FORSCHUNGSPROJEKT REDUZIERT DEN LÄRM AN DER QUELLE WEITER

Im Dezember 2007 startete unter unserer Federführung das neue Forschungsprojekt »Leiser Zug auf realem Gleis« (LZarG), das vom Bundesministerium für Wirtschaft gefördert wird. Industrie, Hochschulen und Betreiber arbeiten dabei gemeinsam an der Entwicklung und Erprobung neuer Technologien. Ziel ist es vor allem, die Schallabstrahlung von Rad und Schiene zu verringern. Dafür werden lärmarme Komponenten untersucht, die sich einfach in das bestehende System einfügen lassen. Besondere Beachtung findet in dem Forschungsprojekt das Zusammenspiel von Infrastruktur und rollendem Material.

Gerade diese Wechselwirkungen sollen nun in dem Projekt LZarG genutzt werden, um eine deutliche Lärminderung zu erreichen. Aufeinander abgestimmte Komponenten, die einzeln nur zu einer geringen Lärminderung führen, können im Zusammenspiel eine deutliche Entlastung bringen.

TECHNIK UND BESCHAFFUNG

ZUKUNFTSWEISENDE WEITERENTWICKLUNG DER LEIT- UND SICHERUNGSTECHNIK • INTEROPERABILITÄT DES FAHRZEUGPARKS AUSGEBAUT • BESCHAFFUNGSVOLUMEN ERNEUT AUF HOHEM NIVEAU

Das Schienengeschäft ist charakterisiert durch eine große Produktionstiefe, eine hohe Ressourcen- und Kapitalbindung sowie eine sehr komplexe Vernetzung. Für das reibungslose Zusammenwirken der Einzelelemente und eine stetige Effizienzerhöhung in der Produktion sind die einzelnen technischen Komponenten, also der Fahrweg mit der Ausrüstung der Strecken und Betriebsstellen bis hin zu den Fahrzeugen, von großer Bedeutung. Die Einführung technischer Innovationen, wirtschaftliche Optimierungen in den Einzelelementen und die Anpassung an Kundenanforderungen schaffen Wechselwirkungen, die berücksichtigt werden müssen. Organisatorisch bündeln wir innerhalb des DB-Konzerns im »Systemverbund Bahn« hierfür alle relevanten Themen wie Technik und Beschaffung, Qualitätsmanagement, Umweltschutz und Sicherheit.

Technik

Der Verkehrsträger Schiene hat dank des Rad-Schiene-Systems mit dem spurgeführten Rad sowie der Zugsicherungssysteme einen deutlichen Sicherheitsvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern. Um diesen hohen Sicherheitsstandard fortzuschreiben, verbessern wir kontinuierlich unsere Systeme und Prozesse. Im Berichtsjahr konnten wir mit standardisierten Prozessen, einem konzernweiten Verbesserungsprogramm und der Umsetzung eines unternehmensweiten Auditsystems die Produkt- und Servicequalität weiter konsequent verbessern. Die Zusammenführung geschäftsfeldspezifischer oder -übergreifender Standards auf den Gebieten Qualität, Arbeitsschutz, Sicherheit, Gefahrgut, Notfallmanagement/Brandschutz und Umweltschutz in einem Integrierten Managementsystem (IMS) wurde in den Geschäftsfeldern und Servicecentern abgeschlossen. Damit verbessern wir durch fortlaufende Prozessoptimierung und Komplexitätsreduktion unsere Leistungsqualität und stellen unternehmensweit effektive und effiziente Abläufe sicher.

ZUKUNFTSWEISENDE WEITERENTWICKLUNG DER LEIT- UND SICHERUNGSTECHNIK

Bei der Umsetzung der durch die EU vorgegebenen »Technischen Spezifikationen für Interoperabilität« (TSI) werden wir langfristig auf Strecken des Hochgeschwindigkeitsverkehrs und des europäischen Güterverkehrs das Zugsicherungssystem European Train Control System (ETCS) einführen. Es löst die bisherigen Systeme wie Linienzugbeeinflussung (LZB) und Punktförmige Zugbeeinflussung (PZB) ab. Für die notwendigen Übergangslösungen werden wir ausgewählte Strecken mit beiden Systemen

ausrüsten. Kern der technischen Realisierung ist eine neue Schnittstelle zwischen den Elektronischen Stellwerken (ESTW) und den Streckenzentralen für LZB und ETCS.

Im Berichtsjahr haben wir die im Dezember 2005 in Betrieb genommene ETCS-Pilotstrecke Berlin – Leipzig um zwei weitere Abschnitte erweitert. Die Gesamtlänge des Abschnitts mit ETCS- und LZB-Ausrüstung beträgt jetzt rund 160 km.

Im Rahmen unserer ersten europaweiten Ausschreibung für eine ETCS-Ausrüstung erfolgte im Dezember 2007 die Auftragsvergabe für die Strecke Paris – Ostfrankreich – Südwestdeutschland (POS) Nord. POS Nord ist das deutsche Teilstück der Hochgeschwindigkeitsstrecke Frankfurt – Paris. Durch die Ausrüstung mit ETCS kann auf den entsprechend ausgebauten Abschnitten eine Streckengeschwindigkeit von 200 km/h erreicht werden.

Für die Ausrüstung des europäischen Korridors Rotterdam – Genua mit ETCS haben wir im Berichtsjahr Vorplanungen für den größten Abschnitt auf deutscher Seite zwischen Emmerich und Basel aufgenommen. Die Arbeiten beinhalteten ein Konzept für die Einbindung von ETCS in den vorhandenen Betrieb. Dabei muss für die stufenweise Realisierung von ETCS-Abschnitten eine hohe Leistungsfähigkeit der betroffenen Netzabschnitte gewährleistet werden. Deshalb wurden die technischen und betrieblichen Anforderungen für eine ETCS-Installation ermittelt. Die Ausrüstung des europäischen Korridors ist voraussichtlich bis zum Jahr 2015 das größte europäische ETCS-Vorhaben.

FAHRZEUGKONZEPTE FÜR DEN EINSATZ IM IN- UND AUSLAND

Moderne, kostengünstige und flexibel einsetzbare Schienenfahrzeuge sichern uns Wettbewerbsvorteile im Regional- und Fernverkehr sowie im Güterverkehr.

Für die Weiterentwicklung von Nahverkehrstriebzügen haben wir im Projekt »ETneu« die Entwicklung eines Plattformkonzepts initiiert. Über ein Baukastenprinzip können wir Bestelleranforderungen bei Neubeschaffungen variabel erfüllen. Vorteile können insbesondere durch größtmögliche Standardisierung der Module und Komponenten sowie die Bestellung in hohen Stückzahlen erzielt werden. Zudem erlaubt das Plattformkonzept den kostengünstigen Umbau von Fahrzeugen. Im Berichtsjahr wurde das Ausschreibungsverfahren für das neue Zugkonzept abgeschlossen. Es wurden Aufträge an zwei Hersteller über insgesamt 400 Fahrzeuge vom Typ »Lirex« und »Talent 2« vergeben. Die Fahrzeuge sind mehrsystemfähig für den grenzüberschreitenden Einsatz.

In der Jahresmitte 2007 haben wir zwei neue Hochgeschwindigkeitsstrecken für ICE 3 POS und TGV POS in Betrieb genommen. Unsere Ingenieure und Techniker haben die Vorarbeit und auch die Zulassung von ICE 3 POS und TGV POS in Frankreich beziehungsweise Deutschland durchgeführt. Dabei ging es vorrangig um die Integration der unterschiedlichen Zugbeeinflussungssysteme sowie den Einbau der Magnet-schienenbremse in den TGV.

Im Berichtsjahr haben wir einem Herstellerkonsortium den Auftrag erteilt, für den Einsatz auf der Betuwe-Route zwischen Rotterdam-Hafen und Emmerich 26 Lokomotiven der Baureihe 189 mit ETCS und parallel dazu mit dem holländischen Zugsicherungssystem ATB auszurüsten und in den Niederlanden zuzulassen. Nach dem Umbau der Lokomotiven können wir grenzüberschreitende Güterzüge ohne Lokwechsel zwischen dem Hafen in Rotterdam und dem Industriegebiet in Nordrhein-Westfalen fahren. Ebenso wurden die Diesel-ICE vorbereitet für den internationalen Verkehr von Berlin über Hamburg nach Dänemark und die elektrischen ICE mit Neigetechnik für den Verkehr nach Österreich.

INGENIEURSDIENSTLEISTER MIT KOMPLEXEM LEISTUNGSSPEKTRUM

Mit europaweit einzigartigem Know-how bietet unser Ingenieurdienstleister DB Systemtechnik konzerninternen und -externen Kunden maßgeschneiderte Lösungen für alle Fragen der Bahntechnik, die im laufenden Betrieb an der Schnittstelle zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur entstehen. Mit einem marktorientierten Leistungsspektrum trägt die DB Systemtechnik maßgeblich zum Geschäftserfolg ihrer Kunden bei und unterstützt mit wettbewerbsfähigen Angeboten auf dem Drittmarkt die Internationalisierung des Konzerns.

Im Berichtsjahr haben unsere Technikexperten für einen Kunden die fahrtechnische Zulassung der Breitspurlok Euro 4000 übernommen, die in Spanien eingesetzt wird.

Gemeinsam mit den Schweizerischen Bundesbahnen untersuchte die DB Systemtechnik im Kundenauftrag eine neue Generation des Cisalpino. Das Versuchsprogramm war so konzipiert, dass die benötigten Versuchsergebnisse auch die jeweiligen länderspezifischen Besonderheiten zeigten. Der Cisalpino II soll im Bahnverkehr zwischen der Schweiz und Italien eingesetzt werden.

Für die Zulassung des Coradia-Lirex-Triebzugs, der ab Dezember 2008 im Raum Augsburg eingesetzt werden soll, hat die DB Systemtechnik im Berichtsjahr die Koordination des kompletten Test- und Versuchsfahrtenprogramms übernommen.

Beschaffung

Im Berichtsjahr konnten wir bei der Beschaffung von Anlagen, Fahrzeuersatzteilen sowie Instandhaltungs- und logistischen Leistungen durch bereichsübergreifende Einkaufs- und Optimierungsprojekte signifikante Einsparungen erzielen. In einem nächsten Schritt haben wir unter anderem den strategischen Ersatzteileinkauf in einer eigenen Einheit zusammengefasst. Integrierte Beschaffungsteams aus Technikern, Einkäufern, Bedarfsträgern, Wertanalytikern und Logistikern gewährleisten eine ganzheitliche Betrachtung des Beschaffungsprozesses. So ist es unter anderem gelungen, trotz eines sehr knappen Markts unsere Versorgung mit Radsatzkomponenten

sicherzustellen. Unterstützt wird dies durch entsprechende »Global Sourcing«-Aktivitäten mit der Entwicklung neuer Lieferanten, die im Jahr 2008 fortgesetzt und ausgebaut werden.

Das Auftragsvolumen lag im Berichtsjahr bei insgesamt 21,2 Mrd. €. Neben dem aus der Natur des Logistikgeschäfts erwachsenden großen Block der Fracht- und Speditionsleistungen in Höhe von 10,4 Mrd. € lagen die Schwerpunkte erneut in den Bereichen industrielle Produkte mit einem Auftragsvolumen in Höhe von 3,7 Mrd. € sowie Bau- und Ingenieurleistungen mit einem Auftragsvolumen von 3,5 Mrd. €. Der Bezug von Dienstleistungen Dritter lag mit einem Auftragsvolumen in Höhe von 1,6 Mrd. € niedriger als im Vorjahr. Im Bereich der leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe lag das Auftragsvolumen – trotz höherer Energiepreise – mit 2,0 Mrd. € auf Vorjahresniveau.

Mehr als die Hälfte des Auftragsvolumens ohne die Fracht- und Speditionsleistungen wurde mit 7,2 Mrd. € an kleine und mittelständische Unternehmen vergeben. Bei Bauleistungen wurden mit 2,7 Mrd. € über 90 % des Volumens an Mittelständler vergeben. Wir waren damit auch im Berichtsjahr erneut einer der größten Investoren in Deutschland und haben so wesentlich zum Erhalt von Arbeitsplätzen beigetragen.

Entsprechend unseren Investitionsschwerpunkten haben große Vergaben insbesondere im Infrastrukturbereich sowie zur weiteren Modernisierung unseres Fahrzeugparks stattgefunden. Zu den größten Vergaben im Berichtsjahr gehörten:

- Wir haben Fahrzeugteile im Wert von 550 Mio. € und Fahrzeuge im Wert von 968 Mio. € bestellt. Zu den Fahrzeugen gehören unter anderem 100 Elektrotriebwagen der Baureihen (BR) 428, 440, 442 und 427 sowie 50 Dieseltriebwagen der BR 648 für den Regionalverkehr. Außerdem wurden 134 Doppelstockwagen für den Regionalverkehr im Wert von 180 Mio. € eingekauft. Für den Güterverkehr wurden Verträge über insgesamt 1.200 Güterwagen (unter anderem Drehgestell-, Autotransport- und Schüttgutwagen) mit einem Gesamtwert von 117 Mio. € unterzeichnet.
- Zudem wurden im Jahr 2007 mehrere Talbrücken ausgeschrieben und mit einem Volumen von insgesamt rund 120 Mio. € vergeben. Im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit (VDE) 8.1 von Erfurt bis nach Leipzig wurden die Eisenbahnüberführung (EÜ) Ilmtalbrücke, die Truckentalbrücke und die EÜ Weißenbrunn vergeben. Im Rahmen des VDE 8.2 wurden die Scherkondetalbrücke und die Unstruttalbrücke als zweigleisige Spannbetonhohlkastenbrücke mit einer Länge von 2.700 m und einer Pfeilerhöhe von maximal 55 m vergeben.
- Der geplante Airport Berlin Brandenburg International (BBI) wird einen sechsgleisigen Bahnhof mit drei Bahnsteigen direkt unter dem Terminal erhalten. Die Ausführung der Ingenieurbauwerke und der Gleisbau für die Anbindung des Flughafens an das Schienennetz wurde im Berichtsjahr vergeben. Das Volumen beträgt rund 100 Mio. €. Die Ausschreibung der erforderlichen technischen Ausrüstungen wurde gestartet.

- Im Rahmen des Projekts »Paketausschreibung Gleisbauleistungen« wurden im Streckennetz der Fern- und Ballungsnetze, der Regionalnetze und im Netz der SüdostBayernBahn insgesamt 400.000 m Gleisumbau, 318.000 m Bettungsreinigung und 87.000 m Planungsverbesserung sowie die entsprechenden Zusammenhangsarbeiten wie Tiefenentwässerung, Randwege und Bahnübergänge als auch die entsprechenden logistischen Leistungen beschafft. Das Projekt »Paketausschreibung Gleisbauleistungen« ist Teil des Oberbauprogramms 2007 der DB Netz AG mit einem Gesamtvolumen von rund 1.300 Mio. €.

WEITERE INFORMATIONEN

ÄNDERUNG DES REGIONALISIERUNGSGESETZES IM JAHR 2007 • ANPASSUNGEN BEI IMMOBILIENZUORDNUNGEN INNERHALB DES DB-KONZERNES • ENTSCHEIDUNG DES EIGENTÜMERS ZUR TEILPRIVATISIERUNG DER DB AG IN VORBEREITUNG • ÄNDERUNGEN IM REGULATORISCHEN UMFELD • WEITERENTWICKLUNG DES EUROPÄISCHEN RECHTSRAHMENS IM EISENBAHNSEKTOR • NEUE ÖPNV-VERORDNUNG VERABSCHIEDET • BEIHILFEBESCHWERDE ÜBER VERKEHRSVERTRAG MIT BERLIN UND BRANDENBURG • ERMITTLUNGEN GEGEN GESELLSCHAFTEN DER SPEDITIONSBRANCHE

Änderung des Regionalisierungsgesetzes beschlossen

Im Regionalisierungsgesetz (RegG) werden die Höhe und die Verteilung der vom Bund bereitgestellten Regionalisierungsmittel geregelt, mit denen die Länder insbesondere Leistungen im Schienenpersonennahverkehr bestellen und finanzieren. Durch das Haushaltsbegleitgesetz 2006 wurde die im Gesetz verankerte Dynamisierungsregelung für die Regionalisierungsmittel aufgehoben und der ursprünglich vorgesehene Betrag für das Jahr 2007 in Höhe von 7,3 Mrd. € auf 6,7 Mrd. € gekürzt.

Die im Berichtsjahr zwischen dem Bund und den Ländern abgeschlossenen Verhandlungen für ein Zweites Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes führten dazu, dass ausgehend von 6,7 Mrd. € die Jahresbeträge ab dem Jahr 2009 wieder mit einer jährlichen Wachstumsrate von 1,5 % steigen werden. Zudem sollen die Länder einen jährlichen Nachweis über die Verwendung der Mittel führen. Für das Jahr 2014 ist eine erneute Überprüfung der Höhe der Regionalisierungsmittel mit Wirkung ab dem Jahr 2015 vorgesehen.

Anpassungen bei der Immobilienzuordnung innerhalb des DB-Konzerns

Die DB AG und die Bundesrepublik Deutschland (Bund) haben vereinbart, das Immobilienvermögen des DB-Konzerns gemäß der betrieblichen Nutzung auf die entsprechenden DB-konzerninternen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) und Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) zu übertragen. Nicht betrieblich genutzte Immobilien wurden der DB Netz AG zugeordnet.


Die Zuordnung der jeweiligen Grundstücke beziehungsweise Grundstücksanteile mit insgesamt rund 211 Mio. Quadratmeter Fläche sowie der damit verbundenen Rechte und Pflichten zu den DB-Konzerngesellschaften DB Regio AG, DB Fernverkehr AG, Railion Deutschland AG, DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH und DB Netz AG wurde in Abstimmung mit den betroffenen Gesellschaften und unter Einbindung des Bundes-eisenbahnvermögens regional durchgeführt und mit dem Abschluss eines Ausgliederungs- und Übernahmevertrags wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2007 umgesetzt.

Die mit dem Bund vereinbarte Schaffung der grundbuchlichen Vollzugsvoraussetzungen wird innerhalb eines dreijährigen Zeitraums durch ein DB-konzernübergreifendes Projekt gewährleistet, das vom Corporate Real Estate Management des DB-Konzerns geführt wird.

Entscheidung des Eigentümers zur Teilprivatisierung der DBAG in Vorbereitung

Nach dem Beschluss des Deutschen Bundestags vom 24. November 2006 wollen Parlament und Bundesregierung privaten Anteilseignern die Beteiligung an der DBAG innerhalb der laufenden Legislaturperiode ermöglichen. Die Bundesregierung prüft derzeit konkrete Optionen einer Umsetzung der Teilprivatisierung. In diesem Rahmen ist der Bundesverkehrsminister am 12. November 2007 vom Koalitionssausschuss gebeten worden, verschiedene Privatisierungsmodelle zu prüfen. Die Ergebnisse dieser Prüfung sollen dem Koalitionssausschuss vorgelegt werden. Über das weitere Vorgehen wird der Eigentümer im Frühjahr 2008 entscheiden.

»Liberalisierungsindex Bahn 2007« zeigt: Öffnung der Eisenbahnmärkte in Europa schreitet voran

In Europas Bahnmärkten fallen die Zugangsbarrieren, und Deutschland belegt bei der Marktöffnung einen Spitzenplatz. Der »Liberalisierungsindex Bahn 2007«  belegt, dass sich die Märkte in allen europäischen Ländern öffnen, allerdings in unterschiedlichem Tempo. Er zeigt auch, dass die Zugangsbedingungen für Wettbewerber in Deutschland vorbildlich sind – sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr. Der Index wurde von IBM Global Business Services in Zusammenarbeit mit Professor Christian Kirchner, Humboldt-Universität zu Berlin, erstellt. Dabei werden erstmals die Marktöffnungsgrade in 27 Ländern – 25 Mitgliedsstaaten der EU, der Schweiz und Norwegen – verglichen und bewertet. Neu ist auch, dass die Auswirkungen der vollständigen Öffnung der Schienengüterverkehrsmärkte zum 1. Januar 2007 untersucht wurden. Dabei haben die Autoren festgestellt, dass Wettbewerb in jedem untersuchten Land möglich ist. Vereinzelt sind jedoch noch nicht alle EU-Anforderungen umgesetzt worden.

Erstmals bietet die ausführliche Analyse auch zwei separate Indizes für den Güter- und den Personenverkehr auf Europas Schienen. Dabei weisen die Zugangsbedingungen im Personenverkehr größere Unterschiede auf als im Güterverkehr. Bei der Bewertung der Wettbewerbsmöglichkeiten im Personenverkehr liegt der deutsche Markt im Vergleich zu den anderen 26 Nationen ganz vorn.



WWW.DB.DE/LIBERALISIERUNGSINDEX

Regulierung des Eisenbahnsektors in Deutschland

Zum 1. Januar 2006 ist aufgrund der Neuerungen der dritten Novelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) die Zuständigkeit für die Regulierung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur vom Eisenbahn-Bundesamt auf die Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahnen übergegangen. Die Bundesnetzagentur hat für jede Fahrplanperiode einen Bericht für die Bundesregierung über ihre Tätigkeit sowie über die Lage und Entwicklung auf ihrem Aufgabengebiet zu erstellen. Das Eisenbahn-Bundesamt überwacht weiterhin die Einhaltung der Vorgaben zur Entflechtung von Infrastruktur und Transportleistung.

OBERVERWALTUNGSGERICHT MÜNSTER BESTÄTIGT ZENTRALE KLAUSELN DER SNB 2008

Mit Bescheid vom 20. November 2006 hatte die Bundesnetzagentur einige Klauseln der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB 2008) beanstandet und der DB Netz AG aufgegeben, die SNB 2008 nach ihren Vorgaben zu ändern. Die Beanstandungen betrafen unter anderem die Ausgestaltung des Anreizsystems bei den Trassennutzungs-entgelten sowie den Ausschluss des Güterverkehrs auf der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München und der Nord-Süd-Verbindung in Berlin. Mit Beschluss vom 26. März 2007 hat das Oberverwaltungsgericht Münster dem Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung des dagegen erhobenen Widerspruchs der DB Netz AG stattgegeben.

BUNDESNETZAGENTUR WIDERSPRICHT ÄNDERUNGEN DER NUTZUNGSBEDINGUNGEN DER DB NETZ AG

Am 12. November 2007 hat die Bundesnetzagentur den Änderungen der Schienennetz-Benutzungsbedingungen (SNB) und der Nutzungsbedingungen für Serviceeinrichtungen (NBS) für die Fahrplanperiode 2009 der DB Netz AG erneut teilweise widersprochen. Erstmals hat die Agentur dabei auch Teile des zugangsrelevanten technisch-betrieblichen Regelwerks der DB AG begutachtet und sich vorbehalten, dieses noch gesondert zu prüfen. Der Fortgang des Verfahrens ist zum Berichtszeitpunkt noch offen. Weitere offene Verfahren der Bundesnetzagentur betreffen Widersprüche zu den Nutzungsbedingungen der Deutschen Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH und der Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB). Inzwischen liegen nicht mehr anfechtbare Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Münster im vorläufigen Rechtsschutz zu den NBS der DUSS und den SNB sowie den NBS der DB Netz AG vor. Darin hat das Gericht die Gestaltungsfreiheiten der Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei der Fassung ihrer Nutzungsbedingungen gestärkt und gleichzeitig die Reichweite der regulierungsbehördlichen vorgelagerten Kontrollbefugnisse klar umrissen.

BUNDESNETZAGENTUR PRÜFT STATIONSPREISSYSTEM

Mit mehreren Auskunftersuchen an die DB Station & Service AG hat die Bundesnetzagentur im Berichtsjahr eine vertiefte Prüfung des Stationspreissystems eingeleitet. Die Auswertung der gelieferten Daten dauerte zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts noch an.

Weiterentwicklung des europäischen Rechtsrahmens im Eisenbahnsektor

Mit der Verabschiedung des dritten Eisenbahnpakets und der neuen Verordnung über öffentliche Personenverkehrsleistungen wurde der Rechtsrahmen für den europäischen Bahnsektor im Jahr 2007 in wichtigen Bereichen weiterentwickelt. Die neuen Gemeinschaftsrechtsakte, die weit reichende Bedeutung für die Bahnen in Europa haben, sind im Ergebnis überwiegend positiv zu bewerten.

Im Folgenden finden Sie eine Kurzdarstellung der wesentlichen Themengebiete.

LIBERALISIERUNG DES GRENZÜBERSCHREITENDEN SCHIENENPERSONENVERKEHRS

Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedsstaaten der Europäischen Union (EU) zur Öffnung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs zum 1. Januar 2010. Damit wird es Bahnunternehmen erstmals ermöglicht, grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehrsdienste in eigener Verantwortung auch außerhalb von Kooperationen durchzuführen. Im Gegensatz zum Schienengüterverkehrsmarkt, der seit dem 1. Januar 2007 europaweit für den Wettbewerb geöffnet ist, sieht die Richtlinie keine Öffnung der nationalen Märkte für den Schienenpersonenverkehr vor. Das heißt, dass ausländische Bahnen keine Verkehre ausschließlich innerhalb nationaler Grenzen eines anderen europäischen Landes anbieten dürfen, sofern keine abweichenden nationalen Regelungen existieren. Damit bleibt die Marktöffnung in Europa auch nach dem Jahr 2010 hinter dem in Deutschland bereits seit Langem verwirklichten Liberalisierungsstand zurück. Ein Zieldatum für die Liberalisierung der nationalen Verkehre wurde nicht festgelegt. Die Kommission soll lediglich bis Ende des Jahres 2012 einen Bericht vorlegen, der sich unter anderem mit einer möglichen weiteren Öffnung der Schienenpersonverkehrsmärkte befasst. Eisenbahnverkehrsunternehmen dürfen vom Jahr 2010 an bei grenzüberschreitenden Verkehren auch auf nationalen Streckenabschnitten Fahrgäste aufnehmen und absetzen. Die Mitgliedsstaaten können diese Beförderung jedoch zum Schutz gemeinwirtschaftlicher Verkehre einschränken. Die Richtlinie sieht insofern die Möglichkeit vor, Marktzugangsrechte zu beschränken sowie die grenzüberschreitenden Verkehre mit einer Abgabe zur Finanzierung von gemeinwirtschaftlichen Verkehren zu belegen. Insgesamt dürfen die Einschränkungen aber nicht die Wirtschaftlichkeit grenzüberschreitender Personenverkehrsdienste gefährden.

PASSAGIERRECHTE IM BAHNVERKEHR

Die neue EG-Verordnung zu Passagierrechten wird am 3. Dezember 2009 europaweit für den Eisenbahnverkehr in Kraft treten. Vorgesehen ist allerdings, dass die Mitgliedsstaaten rein nationale Verkehre längstens bis zum Jahr 2024 sowie den Regional- und Stadtverkehr auf unbegrenzte Zeit von einem Großteil der Verordnung ausnehmen können. Die Verordnung enthält in erster Linie Regelungen zu Informationspflichten für Bahnunternehmen, zur Haftung der Eisenbahnunternehmen bei Verspätungen sowie zu Reisenden mit eingeschränkter Mobilität. Bei Verspätungen haben Fahrgäste in Zukunft Anspruch auf Erstattung von 25 % des Fahrpreises ab einer Stunde Verspätung und 50 % des Fahrpreises ab zwei Stunden. Unabhängig von den Regelungen der neuen EG-Verordnung genießen unsere Kunden bereits seit Langem weit reichende Fahrgastrechte.

Die europäische Passagierrechtsverordnung stellt in weiten Teilen einen sachgerechten Ausgleich zwischen den Interessen der Reisenden und den wirtschaftlichen Interessen der Eisenbahnen dar, die in einem scharfen intermodalen Wettbewerb mit dem Flugzeug und dem PKW stehen. Um tatsächlich einen einheitlichen Schutzstandard für Reisende in Europa zu schaffen und um einzelne Bahnunternehmen in einem sich öffnenden europäischen Markt nicht einseitig zu belasten, sollten die Mitgliedsstaaten von einer Verschärfung der EG-Verordnung durch nationale Zusatzbestimmungen absehen. Für den Schienenverkehr ist es dabei kritisch, dass die Passagierrechtsverordnung deutlich über entsprechende Regelungen für den Flugverkehr hinausgeht. Die Europäische Fluggastverordnung sieht beispielsweise eine monetäre Entschädigung nur bei Annullierung von Flügen, nicht jedoch bei Verspätungen vor.

EUROPÄISCHER LOKFÜHRERSCHEIN

Mit der Richtlinie zur Zertifizierung von Triebfahrzeugführern wurden einheitliche Mindestanforderungen für jeden Lokführer in Europa, die Ausbildungsziele sowie die Prüfungs- und Zulassungsverfahren festgelegt. Die gegenseitige Anerkennung entsprechender Führerscheine soll insbesondere die Abwicklung internationaler Verkehre erleichtern. Im ersten Schritt sollen bis Dezember 2010 alle internationalen Lokführer einen EU-Führerschein haben. Hierfür sind jedoch umfangreiche Vorarbeiten der Europäischen Eisenbahngesellschaft, der Mitgliedsstaaten als auch der Unternehmen erforderlich, die zeitlich ineinandergreifen. Die Richtlinie ist bis 4. Dezember 2009 von den Mitgliedsstaaten in nationales Recht umzusetzen. Sie räumt den Mitgliedsstaaten dabei bewusst einen weiten Gestaltungsspielraum ein.

Neue ÖPNV-Verordnung verabschiedet

Die neue EG-Verordnung 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße wurde am 3. Dezember 2007 im EU-Amtsblatt veröffentlicht und wird am 3. Dezember 2009 in Kraft treten. Der nach jahrelangen Verhandlungen auf europäischer Ebene gefundene Kompromiss enthält weitgehend sachgerechte Lösungen und trägt zur Rechtssicherheit im Bereich der öffentlichen Personenverkehrsdienste bei. Die neue Verordnung umfasst sowohl Regelungen zur Vertragsdauer und zum obligatorischen Inhalt von Verkehrsverträgen als auch Vorschriften zu deren Vergabe. Insoweit lässt die Verordnung den öffentlichen Aufgabenträgern im Eisenbahnverkehr die Wahl zwischen einer Direktvergabe und einem formelleren Verfahren. Im Falle der Direktvergabe gilt eine verkürzte Laufzeit, und es sind verschärfte Transparenzvorgaben zu beachten. Auch Vergaben an interne Betreiber, das heißt Betreiber, über die die zuständige Behörde die Kontrolle ausübt, können weiter direkt erfolgen. In diesem Fall bleibt jedoch der Tätigkeitsbereich eines internen Betreibers grundsätzlich auf das Hoheitsgebiet der vergebenden Behörde beschränkt. Positiv hervorzuheben ist darüber hinaus der in der Neuregelung vorgesehene grundsätzliche Bestandschutz für Verkehrsverträge, die bereits vor Inkrafttreten der neuen EG-Verordnung abgeschlossen wurden.

Beihilfeschwerde über Verkehrsvertrag mit Berlin und Brandenburg

Die Connex Regiobahn GmbH («Connex») hat im August 2003 bei der Europäischen Kommission eine Beschwerde wegen der angeblichen Gewährung rechtswidriger Beihilfen eingereicht. Konkreter Anlass und Gegenstand des Verfahrens ist der Abschluss eines Verkehrsvertrags zwischen der DB Regio AG und den Ländern Brandenburg und Berlin. Connex ist der Auffassung, dass es sich bei der von der DB Regio AG erhaltenen vertraglichen Vergütung um eine notifizierungspflichtige Beihilfe im Sinne der einschlägigen europarechtlichen Vorschriften handele, da dem Abschluss dieses Vertrags kein Vergabeverfahren vorausgegangen war.

Mit Schreiben vom 14. Februar 2005 wurde der Bundesrepublik Deutschland mitgeteilt, dass die Europäische Kommission eine vorläufige Prüfung dieser Beschwerde gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 vornimmt. Die Kommission hat nun 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. Im Falle eines negativen Verfahrensausgangs würde die Europäische Kommission von der Bundesrepublik Deutschland verlangen,

die mutmaßliche Überkompensation bei der Vergütung aus dem Verkehrsvertrag sowie entsprechende Zinsen zurückzufordern. Wir sind der Auffassung, dass der Verkehrsvertrag im Einklang mit dem Beihilferecht geschlossen wurde und keine Überkompensation enthält.

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. Im Zusammenhang mit diesen Ermittlungen wurden am 11. Oktober 2007 bei mehreren Speditionsunternehmen und Speditionsverbänden Hausdurchsuchungen durchgeführt, unter anderem auch in den Geschäftsräumen der Schenker AG und bei mehreren Schenker-Landesgesellschaften. An einzelne Landesgesellschaften von Schenker und BAX Global wurden daneben verschiedene behördliche Auskunftersuchen gerichtet. Die DB AG unterstützt die zuständigen Kartellbehörden bei der Wahrnehmung ihrer Aufgaben. Der Sachverhalt wird aus Anlass der behördlichen Ermittlungen konzernintern umfassend untersucht und aufgeklärt. Die interne Sachverhaltsaufklärung dauert derzeit noch an. Mit einem Abschluss der kartellbehördlichen Ermittlungen ist nicht vor Ende des Jahres 2009 zu rechnen. Die DB AG führt regelmäßig kartellrechtliche Schulungen durch. Darüber hinaus werden compliance-bezogene Schulungen weiter intensiviert.

RISIKOMANAGEMENT

INTEGRIERTES RISIKOMANAGEMENT SICHERT TRANSPARENZ • AKTIVES
RISIKOMANAGEMENT • RISIKOPORTFOLIO OHNE BESTANDSGEFÄHRDENDE
RISIKEN

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt unsere Geschäftspolitik sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen unseres Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt in unserem integrierten Risikomanagementsystem, das an den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

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

Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten zudem darin, absehbare Marktconsolidierungen aus führenden Wettbewerbspositionen heraus aktiv gestalten zu können. Wir wollen dabei die Möglichkeiten nutzen, die uns gerade die Konsolidierung und Globalisierung der Logistikindustrie eröffnen. Wir haben uns zudem so positioniert, dass wir auch auf ein Umfeld offener beziehungsweise sich öffnender Märkte im europäischen Schienenverkehr hervorragend vorbereitet sind und so sich bietende Chancen nutzen können. In diesem Zusammenhang verweisen wir auch auf die Ausführungen im Kapitel »Strategie«.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich in seinen allgemeinen Bedingungen insgesamt erfreulicher entwickeln als erwartet. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken. Zu den entsprechenden Einschätzungen für das Geschäftsjahr 2008 verweisen wir auch auf die Ausführungen im Kapitel »Ausblick«.



SIEHE SEITE 88 FF.



SIEHE SEITE 127 FF.

Integriertes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und in der DB AG und den Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen unseres Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG quartalsweise berichtet. Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

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

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

Aktives Risikomanagement im DB-Konzern

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

MARKTRISIKEN

Zu den Marktrisiken gehören unter anderem die konjunkturelle Entwicklung und die teilweise zyklische Nachfrageentwicklung, aber auch generelle Markttrends.

Für den Personenverkehr ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren wie private Konsumausgaben oder die Zahl der Erwerbstätigen von Bedeutung. Zudem stehen wir in einem harten intermodalen Wettbewerb insbesondere mit dem motorisierten Individualverkehr als dominierendem Wettbewerber. Um uns in diesem Marktumfeld zu behaupten, das heißt bestehende Kunden halten und neue gewinnen zu können, haben wir umfangreiche Maßnahmen eingeleitet und zum Teil auch schon umgesetzt. Dabei ist für uns von besonderer Bedeutung, die Kundenverluste infolge der Tarifaueinandersetzung wieder auszugleichen. Um

unsere Position im Wettbewerb zu stärken, verbessern wir fortlaufend unsere Serviceleistungen. Auf der Angebotsseite optimieren wir unsere Fahrplangestaltung im Rahmen der regelmäßigen Fahrplanwechsel. Auf vielen Strecken konnten wir nach der Inbetriebnahme neuer Schieneninfrastruktur deutlich kürzere Reisezeiten anbieten. Die Preiswahrnehmung durch unsere Kunden versuchen wir durch Preisangebote spürbar zu verbessern. Von Bedeutung bleibt auch die Entwicklung der Pünktlichkeit, die einem strengen Monitoring unterliegt.

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


Im Schienengüterverkehr sind die wichtigsten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemierzeugnissen und Baumaterialien. Diese unterliegen zum einen konjunkturellen Schwankungen. Zum anderen sind strukturelle Veränderungen der Produktionsstrukturen unserer Kunden zu berücksichtigen, die sich häufig in einem globalen Wettbewerb befinden. Neben der zunehmenden intramodalen Wettbewerbsintensität insbesondere im Ganzzugverkehr besteht ein erheblicher intermodaler Wettbewerbsdruck. Dieser verschärft sich durch die zunehmende Marktbedeutung kostengünstiger LKW-Flotten aus den neuen EU-Staaten. Bei einer isolierten Betrachtung für den Schienengüterverkehr bestehen insofern Marktrisiken aus der Notwendigkeit, sich an die verkehrsträgerübergreifend zunehmende Wettbewerbsintensität anzupassen. Wir reagieren darauf mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung. Zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote auf der Schiene und binden den Schienengüterverkehr in umfassende Logistikangebote ein.

Unsere Aktivitäten im Logistikbereich sind insbesondere von den dynamischen Konsolidierungsprozessen innerhalb der Logistikbranche und weiter steigenden Kundenanforderungen betroffen. Aus einer Position der Wettbewerbsstärke sehen wir die absehbaren Konsolidierungsprozesse dabei zugleich als Chance, unsere Marktpositionen

nicht nur zu verteidigen, sondern auch zu stärken. Der weitere Ausbau unserer Netzwerke durch Akquisitionen, aber auch durch die Eröffnung von Logistikzentren, steht dabei im Mittelpunkt unserer Aktivitäten.

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


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

Die Entwicklung der Energiemärkte hat Auswirkungen auf unsere Aktivitäten. Je nach Marktkonstellation ist es dabei nur eingeschränkt möglich, Kostensteigerungen an die Kunden weiterzugeben. Wir begegnen diesem Risiko durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente. 



SIEHE SEITE 181 FF., ANHANGZIFFER (21)

BETRIEBSRISIKEN

Der DB-Konzern betreibt im Schienenverkehr ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken für unsere Schienenaktivitäten. Eine deutliche Beeinträchtigung der Pünktlichkeit im Fernverkehr verschlechtert die wahrgenommene Qualität der Dienstleistung und kann damit zu Kundenverlusten führen. Zudem haben wir uns selbst verpflichtet, Kunden bei Verspätungen von einem bestimmten Umfang an zu entschädigen. Hier kommt es zukünftig zu einer Verschärfung durch neue europaweite Regelungen.  Offen ist noch die konkrete Ausgestaltung des nationalen Rahmens. Wir beteiligen uns hier aktiv an der Diskussion, um nachteilige Regelungen für den Verkehrsträger Schiene abzuwenden. Im Regionalverkehr besteht das Risiko von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder einer nicht ausreichend hohen Pünktlichkeit. Auch hier könnte es zukünftig gesetzliche Regelungen zu Entschädigungsleistungen geben.



SIEHE SEITE 115

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

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

Da die Qualität unserer eigenen Leistungen in hohem Maße auch von der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern abhängt, führen wir einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern.

PROJEKTRISIKEN

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

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

INFRASTRUKTURFINANZIERUNG

Als wesentliche Regelung der deutschen Bahnreform hat der Bund eine grundgesetzliche Verpflichtung zur Finanzierung der Infrastruktur. Entscheidend sind eine ausreichende Höhe, aber auch die Planbarkeit der zukünftig zur Verfügung stehenden Finanzierungsmittel. Insgesamt streben wir mit dem Bund eine langfristig tragfähige, moderne Infrastrukturpartnerschaft an. Darin soll unser unternehmerisches Interesse als Eigentümer und Betreiber der – für Dritte diskriminierungsfrei zur Verfügung stehenden – Infrastruktur mit dem grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag des Bundes für die Schieneninfrastruktur verknüpft werden. Zudem sollen auch die Abwicklungsprozesse deutlich vereinfacht werden. Hierfür wollen wir uns zur Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität des Bestandsnetzes verpflichten.

FINANZWIRTSCHAFTLICHE RISIKEN

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

RECHTLICHE UND VERTRAGLICHE RISIKEN

Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Diese betreffen vielfach Bauprojekte oder Immobilienangelegenheiten. Für rechtliche und vertragliche Risiken wurden unter Abschätzung der jeweiligen Eintrittswahrscheinlichkeiten Rückstellungen gebildet. Die tatsächliche Inanspruchnahme dieser Rückstellungen ist davon abhängig, ob sich die Risiken in Höhe der heutigen Einschätzungen realisieren.

PERSONALRISIKEN

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

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

IT-RISIKEN

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

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

ALLGEMEINE UMFELDRISIKEN

Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen und bestehende Nachteile abzubauen. Für den Schienenverkehr gehören dazu einseitige Belastungen aus steuerlichen Nachteilen oder auch Entschädigungszahlungen für Verspätungen.

Risikoportfolio ohne bestandsgefährdende Risiken

Die Risikoschwerpunkte lagen im Berichtsjahr wie im Vorjahr aufgrund der hohen Projektvolumina im Infrastrukturbereich sowie der hohen Wettbewerbsintensität bei den projekt- und marktbezogenen Risiken. Hierzu finden regelmäßig umfassende Analysen statt. Zu den operativen Gegensteuerungsmaßnahmen zählen umfangreiche geschäftsfeldspezifische genauso wie konzernübergreifende Effizienz- und Rationalisierungsprogramme. Zudem entwickeln wir unsere Angebote in den Geschäftsfeldern systematisch marktorientiert weiter.

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

Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden oder für die überschaubare Zukunft erkennbar.

NACHTRAGSBERICHT

EINSTIEG IN DEN BRITISCHEN SCHIENENPERSONENVERKEHR

• LOKFÜHRERTARIFVERTRAG MIT DER GDL VEREINBART

Deutsche Bahn steigt in den britischen Schienenpersonenverkehr ein

Die DB AG wird von der John Laing Plc. das Unternehmen Laing Rail Ltd. übernehmen. Der Kaufvertrag wurde am 18. Januar 2008 unterzeichnet. Vorbehaltlich der notwendigen Genehmigungen durch Behörden und Gremien wird die DB AG damit über den Erwerb von Laing Rail Ltd. deren Beteiligungen Chiltern Railways Ltd. (Chiltern) zu 100 % sowie die beiden Joint Ventures London Overground Rail Operations Ltd. und Wrexham, Shropshire and Marylebone Railways Ltd. zu jeweils 50 % übernehmen.

Chiltern ist in Großbritannien das am schnellsten wachsende Eisenbahnverkehrsunternehmen. Es betreibt im Auftrag des britischen Verkehrsministeriums vor allem Pendlerverkehre zwischen London und Birmingham sowie zwischen London und Aylesbury. Durch diese Akquisition werden wir erstmals in größerem Umfang Schienenpersonenverkehr außerhalb von Deutschland betreiben. Damit stärken wir unsere Position im europäischen Markt deutlich und legen gleichzeitig die Basis für weiteres Wachstum. Alle übernommenen Aktivitäten werden nach Abschluss der Transaktion dem Geschäftsfeld Regio zugeordnet.

Lokführertarifvertrag mit der GDL vereinbart

Die Tarifverhandlungen zwischen der DB AG und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) über einen Lokführertarifvertrag wurden Ende Januar abgeschlossen. Der Tarifvertrag mit der GDL soll zum 1. März 2008 in Kraft treten. Der Tarifvertrag für Lokführer sieht Folgendes vor: 800 € Einmalzahlung für den Zeitraum vom 1. Juli 2007 bis zum 29. Februar 2008, eine Erhöhung des Entgeltvolumens um 8 % ab März 2008 und eine weitere Erhöhung um 3 % ab 1. September 2008. Ab März 2008 wird zudem die neue Entgeltstruktur für Lokomotivführer eingeführt. Ab 1. Februar 2009 reduziert sich darüber hinaus die wöchentliche Arbeitszeit für Lokomotivführer um eine auf 40 Stunden. Die Laufzeit beginnt rückwirkend am 1. Juli 2007 und endet am 31. Januar 2009.

Voraussetzung für das Inkrafttreten des Lokführertarifvertrags ist ein weiterer Tarifvertrag, der langfristig die Eigenständigkeit einerseits und die Widerspruchs- und Konfliktfreiheit andererseits festschreibt. Außerdem müssen alle drei Bahngewerkschaften eine Kooperationsvereinbarung abschließen, in der ihre Zusammenarbeit bei künftigen Tarifverhandlungen geregelt ist.

Übernahme der WBN Waggonbau Niesky

Wir haben im Januar 2008 den Zuschlag zum Erwerb aller Anteile an dem Waggonbauer WBN Waggonbau Niesky GmbH durch die Gesellschafter erhalten. Das zahlungsunfähige Unternehmen mit Sitz in Niesky bei Görlitz hatte Mitte Oktober des vergangenen Jahres einen Insolvenzantrag gestellt. Das Insolvenzverfahren war Anfang des Jahres 2008 eröffnet worden.

Die WBN Waggonbau Niesky produziert ein breites Sortiment aller Güterwagentypen sowie Komponenten für Güterwagen. Mit 253 Mitarbeitern zählt das sächsische Unternehmen zu einem der größten Arbeitgeber der Region.

AUSBLICK

KONJUNKTURAUFSCHWUNG SETZT SICH VORAUSSICHTLICH MIT SCHWÄCHEREM TEMPO FORT • WEITERES UMSATZ- UND ERGEBNISWACHSTUM ERWARTET • ANHALTEND POSITIVE ENTWICKLUNG VORAUSSICHTLICH AUCH IM GESCHÄFTSJAHR 2009

Konjunkturelle Aussichten

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden die konjunkturellen Rahmenbedingungen in Deutschland im Jahr 2008 weiterhin positiv sein, wenn auch abgeschwächt. Die Wachstumsprognosen für die Industrieländer entsprechen den Erwartungen für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Deutlich kräftiger wird das Wachstum in den Schwellenländern ausfallen. Die nachfolgenden Einschätzungen für die Konjunktur im Jahr 2008 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen weltpolitischen Entwicklung.

Die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft dürfte sich etwas abschwächen, wird aber immer noch kräftig bleiben. Insgesamt wird das Wirtschaftswachstum in den USA im Jahr 2008 nach dem schwachen Vorjahr nochmals leicht an Fahrt einbüßen. Auch in Japan dürfte die wirtschaftliche Expansion etwas schwächer ausfallen. In China wird das Expansionstempo leicht nachlassen als Folge schwächerer Auslandsnachfrage und steigender Zinsen. Das Entwicklungstempo in den übrigen ostasiatischen Ländern sollte sich infolge der schwächeren Weltkonjunktur erwartungsgemäß etwas verlangsamen, die Inlandsnachfrage bleibt robust.

Im Euro-Raum wird die wirtschaftliche Expansion anhalten, sich jedoch infolge nachlassender Dynamik der Weltwirtschaft und eines starken Euro verlangsamen. Im Jahr 2008 wird die Wachstumsdynamik des realen BIP voraussichtlich auf etwa 2 % zurückgehen. Der Investitionsaufschwung dürfte merklich an Dynamik verlieren. Für den privaten Verbrauch ist hingegen eine relativ robuste Entwicklung wahrscheinlich. Die verfügbaren Realeinkommen werden merklich steigen, gestützt von Beschäftigungszuwächsen und höheren Lohnabschlüssen. Dämpfend wird die beschleunigte Inflation wirken. In den EU-Mitgliedsländern Ost- und Mitteleuropas wird das Wachstum des BIP weiterhin deutlich über dem EU-Durchschnitt liegen, wenngleich sich die Dynamik vor allem wegen der konjunkturellen Verlangsamung im Euro-Raum verringern dürfte.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2008 vorliegenden Prognosen eine Fortsetzung des Aufschwungs mit schwächerem Tempo erwarten. Das BIP wird im Jahresdurchschnitt um etwa 1,5 % zunehmen. Wesentliche Triebkraft wird dabei der private Konsum sein, da nach dem schwachen Vorjahr das steigende Arbeitsvolumen, anziehende Effektivlöhne und eine wieder zunehmende Anschaffungsneigung stützend wirken werden. Geringer werden hingegen die Wachstumsbeiträge in nahezu allen anderen Sektoren ausfallen. Ausrüstungs- und Bauinvestitionen werden schwächer expandieren als im Vorjahr. Die Exporte werden aufgrund einer leicht abgekühlten

Weltkonjunktur weniger stark zulegen. Hingegen werden die Importe aufgrund einer steigenden Binnennachfrage im Konsumbereich stärker wachsen. Die Inflationsrate wird im Jahr 2008 auf dem Vorjahresniveau bleiben.

Unwägbarkeiten für die hier dargestellten Entwicklungen bestehen zum einen in der möglichen Dauer der Turbulenzen auf den Finanzmärkten. Sollten diese länger als gegenwärtig angenommen anhalten, wären sowohl die Export- als auch die Investitionskonjunktur in Mitleidenschaft gezogen. Zum anderen könnte ein Vertrauensverlust der Konsumenten in die Konjunkturentwicklung zu einem weit gehenden Ausbleiben der Belebung des privaten Konsums führen.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Die volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland im Jahr 2008 werden sich für den Personen- und Güterverkehr unterschiedlich entwickeln. Insbesondere der Außenhandel, die Investitionskonjunktur und damit die Produktion des verarbeitenden Gewerbes werden an Dynamik verlieren. Demgegenüber wird sich die Lage auf dem Arbeitsmarkt weiter erholen; die realen Einkommen und der private Konsum werden zulegen können. Die Kraftstoffpreise werden sich nach dem kräftigen Anstieg in den beiden Vorjahren verstetigen.

Vor diesem Hintergrund gehen wir von einem leichten Wachstum des Personenverkehrsmarkts aus. Der motorisierte Individualverkehr wird durch die anhaltende Erholung auf dem Arbeitsmarkt und steigende Realeinkommen Aufwind erhalten und damit die Gesamtmarktentwicklung maßgeblich bestimmen. Das Wachstum des innerdeutschen Luftverkehrs dürfte sich nach den beiden starken Vorjahren abschwächen und bei einem moderaten Anstieg einpendeln. Im Schienenverkehr erwarten wir gegenüber dem Jahr 2007 eine kräftige Steigerung der Verkehrsleistung.

Für den deutschen Güterverkehrsmarkt werden die Impulse aus dem konjunkturellen Umfeld im Jahr 2008 zwar nachlassen, insgesamt jedoch positiv bleiben. Die Wachstumsraten im Außenhandel werden nicht mehr so stark sein wie im Jahr 2007. Der Produktionsanstieg im verarbeitenden Gewerbe dürfte weiterhin stärker ausfallen als das gesamtwirtschaftliche Wachstum. Andererseits wird die insbesondere für den Schienengüterverkehr bedeutende Rohstahlproduktion nach den kräftigen Wachstumsraten der beiden Vorjahre nicht weiter zulegen können. Vor diesem Hintergrund erwarten wir für die Entwicklung des Güterverkehrs in Deutschland eine gegenüber dem Berichtsjahr abgeschwächte Wachstumsdynamik. Infolge vor allem deutlich gestiegener Kraftstoff- und Energie- sowie Personalkosten wird das Transportpreisniveau trotz anhaltend hoher Wettbewerbsintensität spürbar anziehen.

Weltweit werden sich die Transport- und Logistikmärkte auch im Jahr 2008 kräftig entwickeln. Motor dieses Wachstums werden weiterhin Verkehre aus Asien nach Europa und Nordamerika sein. Daneben werden auch die stark wachsenden innerasiatischen Transporte das Volumenwachstum stützen. Der Landtransportmarkt in Europa – hier insbesondere in Osteuropa – wird seinen Wachstumstrend fortsetzen können.

Voraussichtliche Entwicklung der Beschaffungsmärkte

Für das laufende Geschäftsjahr erwarten wir keine prinzipiellen Engpässe auf der Beschaffungsseite. Eine entscheidende Rolle spielt die weitere Entwicklung der Energiepreise. Insgesamt erwarten wir weiter steigende Energie- und Rohstoff- sowie Baupreise. Abgesehen davon gehen wir auf den für uns relevanten Beschaffungsmärkten kurzfristig nicht von größeren Preisschwankungen aus. Wesentliche Zuliefer- und Dienstleistungsbranchen befinden sich aber in oder vor erheblichen strukturellen Veränderungen. Dies gilt vor allem für die Lieferantenstrukturen im Fahrzeug- oder Leit- und Sicherheitstechnikbereich sowie in der Bauindustrie. Mittelfristig könnten veränderte Branchenstrukturen zu Verschlechterungen der Bezugsbedingungen führen, die primär preisliche Auswirkungen hätten. Aus den zu beobachtenden Konzentrationstendenzen auf Ebene der Frachtführer in der See- und Luftfracht erwarten wir im Jahr 2008 noch keine wesentlichen Auswirkungen.

KEINE FUNDAMENTALEN SIGNALE FÜR EINE ENTSPANNUNG AN DEN ENERGIEMÄRKTEN

Die weiter wachsende weltweite Energienachfrage wird in den kommenden Jahren sowohl auf den Primärenergie- als auch auf den Strommärkten für hohe Anspannung und starke Volatilität sorgen.

Im Jahr 2008 wird sich der Kohlepreis anhaltend auf hohem Niveau bei einer weiterhin steigenden Nachfrage bewegen. Insofern ist ein nachhaltiges Sinken des Preisniveaus unwahrscheinlich. Ein weiterer Anstieg der Preise für CO₂-Zertifikate dürfte die Kosten der Kohleverstromung weiter unter Druck setzen, was sich auch auf die Strompreise auswirken wird.

Am Spotmarkt für Gas werden hingegen die Preisentwicklungen von lokalen Verhältnissen geprägt. Bei einer weiterhin hohen Nachfrage und Unsicherheiten im Markt gibt es aus heutiger Sicht keine Veranlassung, einen nachhaltigen Rückgang der Gaspreise zu erwarten.

Die internationale Nachfrage nach Rohöl und den Raffinerieprodukten wird auf Rekordniveau verharren. Auch mit einer nachhaltigen Erhöhung der Raffineriekapazitäten ist nicht zu rechnen, da hinzukommende Kapazitäten im asiatischen Raum vom dortigen Bedarf unmittelbar absorbiert werden.

Die Terminpreise an der deutschen Strombörse European Energy Exchange (EEX) deuten für die Folgejahre auf stetig steigende Preise hin. Gründe hierfür sind die Entwicklung an den Primärenergiemärkten, anstehende Neuinvestitionen in Kraftwerkskapazitäten, ein weiterer Anstieg der Preise für CO₂-Emissionszertifikate sowie deutlich höhere Handelspreise in den europäischen Nachbarländern. Gleichzeitig ist mit einer weiterhin hohen Preisvolatilität zu rechnen, was Chancen auf kurzfristige Preisrückgänge eröffnet.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Auch aus den in Diskussion oder Veränderung befindlichen Rahmenbedingungen sind im Geschäftsjahr 2008 keine wesentlichen Impulse zu erwarten. Im europäischen Vergleich nimmt Deutschland mit dem seit dem Jahr 1994 offenen Marktzugang zur Schieneninfrastruktur nachweislich bereits heute eine führende Position in der Liberalisierung ein. Insofern begrüßen wir alle Fortschritte in Richtung einer übergreifenden Angleichung an den national bereits erreichten Standard. Europaweite Liberalisierung des Marktzugangs ist eine wesentliche Voraussetzung zur Stärkung der Position der Eisenbahnen im intermodalen Wettbewerb für lang laufende internationale Transporte. Eine weitere verkehrspolitische Aufgabe bleibt die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger. Wir werden uns weiterhin bei allen verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

Erwartete Geschäftsentwicklung

Voraussichtliche Entwicklung im Geschäftsjahr 2008		
in Mio. €	2007	2008
Umsatz - vergleichbar	31.066	↗
EBIT	2.895	↘
EBIT vor Sondereffekten	2.370	↗
Brutto-Investitionen	6.320	↗
ROCE	8,7%	↗

Vorrangiges wirtschaftliches Ziel bleibt auch im Geschäftsjahr 2008 eine weitere Verbesserung unserer wesentlichen Kennziffern ROCE, Tilgungsdeckung und Gearing.

DB-KONZERN

Auf Basis aktueller Einschätzungen rechnen wir für das laufende Geschäftsjahr mit einem weiteren Umsatzanstieg auf vergleichbarer Basis von rund 5 %. In diesem Wachstum sind insbesondere die Effekte aus den im Berichtsjahr akquirierten Gesellschaften EWS, Spain-Tir und Transfesa nicht enthalten.

Die weitere positive Umsatzentwicklung wird sich voraussichtlich auch in der EBIT-Entwicklung widerspiegeln. Aufgrund der umfangreichen Sondereffekte im Berichtsjahr wird das EBIT im Geschäftsjahr 2008 wohl den Wert des Berichtsjahres nicht wieder erreichen. Bereinigt um die Sondereffekte erwarten wir für das Geschäftsjahr 2008, dass die Ergebnisverbesserung nicht ganz so hoch ausfallen wird wie in den vorhergehenden Geschäftsjahren. Hier wirken sich insbesondere steigender Material- und Personalaufwand, geplante Kürzungen der Regionalisierungsmittel sowie der zunehmende Wettbewerb insbesondere im Regionalverkehr, im Schienengüterverkehr und im internationalen Transport- und Logistikgeschäft negativ aus.

Aufgrund der derzeit erwarteten weiteren Steigerung des EBIT vor Sondereffekten wird sich der ROCE weiter verbessern.

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

Geschäftsfelder

Voraussichtliche Entwicklung im Geschäftsjahr 2008	Umsatz	EBIT
Fernverkehr	↗	↗
Regio	↘	↗
Stadtverkehr	↗	→
Schenker	↗	↗
Schienengüterverkehr	↗	↗
Netz	↗	↗
Personenbahnhöfe	↗	↗
Dienstleistungen	↗	↘
Energie	↗	↘

FERNVERKEHR

Im Geschäftsfeld Fernverkehr dürfte sich der positive Trend aus den vorherigen Geschäftsjahren weiter fortsetzen. Eine zentrale Herausforderung besteht darin, im Geschäftsjahr 2008 die negativen Auswirkungen aus der Tarifaueinandersetzung wieder auszugleichen. Wir rechnen mit einer höheren Verkehrsleistung sowie steigenden Umsatz- und Ergebnisbeiträgen. Der weitere Ausbau und die weitere Verbesserung unserer Angebote dürften sich hier positiv auswirken. Zudem werden wir unsere Angebotsmaßnahmen weiter fortführen.

REGIO

Bezogen auf Verkehrsleistung und Umsatz erwarten wir im Geschäftsfeld Regio eine leicht rückläufige Entwicklung. Die Zunahme der Fahrgeldeinnahmen kann hier die Rückgänge aus niedrigeren Bestellerleistungen und dem Verlust von Verkehren voraussichtlich nicht mehr vollständig kompensieren. Aufgrund des negativen Sondereffekts im Berichtsjahr und der weiteren Realisierung von Effizienzfortschritten erwarten wir im Geschäftsjahr 2008 wieder einen EBIT-Anstieg.

STADTVERKEHR

Im Geschäftsfeld Stadtverkehr erwarten wir insgesamt eine Entwicklung auf Vorjahresniveau. Der Umsatz dürfte weiter leicht ansteigen. Hier macht sich unter anderem eine Leistungsausweitung bei der S-Bahn Hamburg bemerkbar. Ergebnisseitig erwarten wir ein EBIT auf Vorjahresniveau.

SCHENKER

Das Geschäftsfeld Schenker wird gemäß unseren Erwartungen seinen Wachstumskurs auch im Geschäftsjahr 2008 fortsetzen und nach wie vor den größten Teil des Umsatzwachstums des DB-Konzerns beisteuern. Wir rechnen damit, dass sowohl der Europäische Landverkehr und die Luft-/Seefracht als auch die Kontraktlogistik mit weiteren Leistungs- und Umsatzsteigerungen dazu beitragen werden. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich auch positiv auf das EBIT auswirken. Der Wettbewerbsdruck wird aber unvermindert anhalten.

SCHIENENGÜTERVERKEHR

Nach dem anhaltenden Wachstum im Berichtsjahr gehen wir davon aus, dass sich die Entwicklung im Geschäftsfeld Schienengüterverkehr stabilisiert und somit insbesondere der Umsatz und die Verkehrsleistung auf einem vergleichbaren Niveau weiter zulegen werden. Der Kombinierte Verkehr wird hier der Haupttreiber bleiben. Aufgrund des Wegfalls des negativen Einmaleffekts im Berichtsjahr und der fortgesetzt positiven Leistungsentwicklung erwarten wir trotz Kostensteigerungen und des anhaltend hohen Wettbewerbsdrucks eine EBIT-Verbesserung.

NETZ

Auch im Geschäftsjahr 2008 wird der Außenumsatz im Geschäftsfeld Netz angesichts einer weiter steigenden Nutzung unserer Schieneninfrastruktur durch konzernexterne Bahnen erneut steigen. Zudem rechnen wir mit positiven Effekten aus einer steigenden Nachfrage insbesondere im Schienengüterverkehr. Dämpfend wird die Kürzung der Regionalisierungsmittel wirken. Die Umsatzsteigerung sowie weitere Rationalisierungsmaßnahmen werden sich voraussichtlich auch positiv auf das EBIT auswirken.

PERSONENBAHNHÖFE

Im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe werden die Außenumsätze nach unseren Erwartungen über dem Niveau des Berichtsjahres liegen. Positive Effekte resultieren hier aus der steigenden Nachfrage seitens konzernexterner Bahnen und Preismaßnahmen. Gegenläufig dürften die Umsätze im Vermietungsbereich aufgrund des Verkaufs von Empfangsgebäuden unter dem Niveau des Berichtsjahres liegen. Ergebnisseitig erwarten wir, eine leichte Verbesserung durch die Fortsetzung unseres Kostenmanagements erzielen zu können.

DIENSTLEISTUNGEN

Infolge eines weiteren Ausbaus des konzernexternen Geschäfts dürfte der Außenumsatz im Geschäftsfeld Dienstleistungen weiter zulegen. Ergebnisseitig werden weitere Preissenkungen und die damit verbundene Weitergabe von Effizienzgewinnen an die Kunden belastend wirken, sodass das EBIT voraussichtlich zurückgehen wird.

ENERGIE

Die Trends in der Umsatzentwicklung im Berichtsjahr werden sich voraussichtlich auch im Geschäftsjahr 2008 fortsetzen, sodass der Außenumsatz über dem Vorjahresniveau liegen sollte. Ergebnisseitig wird das Niveau des Berichtsjahres voraussichtlich nicht wieder erreicht werden können.

Erwartete Finanzlage

Wir werden unsere Investitionsprogramme auch im Geschäftsjahr 2008 auf hohem Niveau fortführen. Der Schwerpunkt wird weiterhin im Geschäftsfeld Netz liegen. Analog zur weiteren Entwicklung der Bundesmittel für Infrastrukturinvestitionen dürfte sich das Investitionsvolumen im Geschäftsfeld Netz zunächst stabilisieren. Wir gehen davon aus, dass die Investitionsprogramme insgesamt – unter Berücksichtigung der Infrastrukturfinanzierung durch Dritte – im Geschäftsjahr 2008 vollständig aus der Innenfinanzierung gestaltet werden können. Gemäß unseren Erwartungen werden wir auch im Geschäftsjahr 2008 in der Lage sein, unseren operativen Finanzbedarf vollständig über die Innenfinanzierung abzudecken und unsere Finanzschulden weiter zurückzuführen.

Erwartungen bezüglich der Entwicklung im Geschäftsjahr 2009

In Übereinstimmung mit dem Deutschen Rechnungslegungsstandard (DRS) 15 geben wir auch eine Einschätzung für das dem laufenden Geschäftsjahr folgende Jahr ab. Allerdings bestehen derzeit noch erhebliche Prognoseunsicherheiten bezüglich der hierfür zu erwartenden Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldbedingungen. Unter der Annahme, dass sich die wesentlichen Trends über das Geschäftsjahr 2008 hinaus fortsetzen, rechnen wir auch für das Geschäftsjahr 2009 mit weiteren Zuwächsen bei Umsatz und EBIT vor Sondereffekten. Der ROCE wird sich gemäß derzeitigen Erwartungen infolgedessen weiter in Richtung der Zielmarke verbessern.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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





KONZERNABSCHLUSS

136	Bericht der Unternehmensleitung
137	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
138	Konzern-Bilanz
140	Konzern-Kapitalflussrechnung
141	Konzern-Eigenkapitalpiegel
142	Konzern-Anhang
224	Wesentliche Beteiligungen
227	Organe der DBAG
231	Bestätigungsvermerk

BERICHT DER UNTERNEHMENSLEITUNG

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

Der Konzernabschluss zum 31. Dezember 2007 wurde nach den International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs.1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt. Die Vorjahreszahlen sind nach den gleichen Grundsätzen ermittelt worden. Der Konzernlagebericht enthält eine Analyse der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sowie darüber hinausgehende Erläuterungen, die nach den Vorschriften des deutschen Handelsgesetzbuches zu geben sind.

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

Unser Risikomanagementsystem ist entsprechend den Anforderungen des KonTraG (Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich) darauf ausgerichtet, dass der Vorstand potenzielle Risiken frühzeitig erkennen und gegebenenfalls Gegenmaßnahmen einleiten kann. Die PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft hat entsprechend dem Beschluss der Hauptversammlung den unter Anwendung der IFRS aufgestellten Konzernabschluss und den Konzernlagebericht geprüft und einen uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt.

In Anwesenheit des Abschlussprüfers wurden der Konzernabschluss, der Konzernlagebericht und der Prüfungsbericht im Prüfungsausschuss und in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats eingehend erörtert. Aus dem Bericht des Aufsichtsrats (Seiten 16 bis 19 dieses Geschäftsberichts) geht das Ergebnis der Prüfung durch den Aufsichtsrat hervor.

Der Vorstand

KONZERN-GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember			
in Mio. €			
	Anhang	2007	2006
Umsatzerlöse	(1)	31.309	30.053
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	(2)	1.945	1.890
Gesamtleistung		33.254	31.943
Sonstige betriebliche Erträge	(3)	3.219	2.859
Materialaufwand	(4)	-17.166	-16.449
Personalaufwand	(5)	-9.913	-9.782
Abschreibungen	(6)	-2.795	-2.950
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(7)	-3.704	-3.144
Operatives Ergebnis (EBIT)		2.895	2.477
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	(8)	32	18
Zinsergebnis	(9)	-908	-941
Übriges Finanzergebnis	(10)	-3	1
Finanzergebnis		-879	-922
Ergebnis vor Ertragsteuern		2.016	1.555
Ertragsteuern	(11)	-300	125
Jahresergebnis		1.716	1.680
Jahresergebnis anteilig zugerechnet den:			
Aktionären der Deutschen Bahn AG		1.701	1.665
anderen Gesellschaftern		15	15
Ergebnis je Aktie (in € pro Aktie)	(12)		
unverwässert		3,96	3,87
verwässert		3,96	3,87

KONZERN-BILANZ

Aktiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2007	2006
Langfristige Vermögenswerte			
Sachanlagen	(13)	38.069	39.462
Immaterielle Vermögenswerte	(14)	1.786	1.619
Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen	(15)	231	178
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	(17)	124	150
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	(19)	166	128
Derivative Finanzinstrumente	(21)	26	23
Aktive latente Steuern	(16)	1.644	1.800
		42.046	43.360
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	(18)	784	710
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	(19)	3.500	3.192
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	(19)	482	643
Forderungen aus Ertragsteuern	(20)	115	83
Derivative Finanzinstrumente	(21)	53	7
Flüssige Mittel	(22)	1.549	295
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	(23)	0	150
		6.483	5.080
Bilanzsumme		48.529	48.440

Passiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2007	2006
Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(24)	2.150	2.150
Rücklagen	(25)	5.320	5.265
Erwirtschaftete Ergebnisse	(26)	3.431	1.743
Eigenkapital der Konzernaktionäre		10.901	9.158
Anteile anderer Gesellschafter	(27)	52	56
		10.953	9.214
Langfristiges Fremdkapital			
Finanzschulden	(28)	16.228	17.165
Übrige Verbindlichkeiten	(29)	400	437
Derivative Finanzinstrumente	(21)	225	207
Pensionsverpflichtungen	(32)	1.594	1.514
Sonstige Rückstellungen	(33)	4.368	3.993
Passive Abgrenzungen	(34)	2.660	2.931
Passive latente Steuern	(16)	137	72
		25.612	26.319
Kurzfristiges Fremdkapital			
Finanzschulden	(28)	1.834	2.716
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	(29)	3.725	3.568
Sonstige Verbindlichkeiten	(29)	3.299	3.411
Ertragsteuerschulden	(30)	153	80
Derivative Finanzinstrumente	(21)	49	258
Sonstige Rückstellungen	(33)	2.398	2.395
Passive Abgrenzungen	(34)	506	476
Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	(23)	0	3
		11.964	12.907
Bilanzsumme		48.529	48.440

KONZERN-KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember			
in Mio. €	Anhang	2007	2006
Ergebnis vor Steuern		2.016	1.555
Abschreibungen auf Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		2.795	2.950
Abschreibungen/Zuschreibungen auf langfristige finanzielle Vermögenswerte		3	0
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		- 350	- 100
Ergebnis aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten		- 655	- 51
Ergebnis aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen		33	- 24
Zins- und Dividenerträge		- 333	- 341
Zinsaufwendungen		1.233	1.274
Fremdwährungsergebnis		14	4
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen		- 32	- 18
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge		- 203	- 396
Veränderung der Vorräte, Forderungen und sonstigen Vermögenswerte		- 74	106
Veränderung der Verbindlichkeiten und der passiven Abgrenzungsposten		- 89	- 227
Aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit erwirtschaftete Zahlungsmittel		4.358	4.732
Erhaltene Zinsen		81	60
Erhaltene Dividenden und Ausschüttungen		19	18
Gezahlte Zinsen		- 923	- 1.032
Gezahlte Ertragsteuern		- 171	- 100
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit		3.364	3.678
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten		1.487	549
Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte		- 6.248	- 6.584
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		4.260	3.748
Auszahlungen für zurückgezahlte Investitionszuwendungen		- 167	- 234
Einzahlungen aus dem Verkauf von finanziellen Vermögenswerten		24	70
Auszahlungen für Investitionen in finanzielle Vermögenswerte		- 27	- 27
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich abgegebener Nettozahlungsmittel		271	18
Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen abzüglich erworbener Nettozahlungsmittel		- 479	- 949
Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen		793	5
Auszahlungen für den Zugang von at Equity bewerteten Unternehmen		- 1	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 87	- 3.404
Einzahlungen aus Kapitalzuführungen		1	0
Auszahlungen für Kapitalrückzahlungen		0	- 122
Gewinnausschüttungen an Minderheitengeschafter		- 12	- 12
Auszahlungen für Finance-Lease-Finanzierungen		- 72	- 64
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen		594	1.703
Auszahlungen aus der Tilgung von Anleihen		- 1.644	- 418
Einzahlungen aus der Aufnahme Zinsloser Darlehen des Bundes		88	98
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		- 311	- 362
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten und Commercial Paper		51	454
Auszahlungen für die Tilgung von Finanzkrediten und Commercial Paper		- 788	- 1.555
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		- 2.093	- 278
Zahlungswirksame Veränderung der flüssigen Mittel		1.184	- 4
Flüssige Mittel am Anfang der Periode	(22)	295	305
Konsolidierungskreisbedingte Änderungen der flüssigen Mittel		15	1
Wechselkursbedingte Änderungen des Finanzmittelfonds		55	- 7
Flüssige Mittel am Ende der Periode	(22)	1.549	295

KONZERN-EIGENKAPITALSPIEGEL

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges ¹⁾	Sonstige Veränderungen	Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Konzernaktionäre	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
							Summe Rücklagen				
Stand am 01.01.2007	2.150	5.310	- 20	0	- 26	1	5.265	1.743	9.158	56	9.214
+ Kapitaleinzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1
- Kapitalherabsetzung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Minderung Kapitalrücklagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	- 12	- 12
+/- Währungsänderungen	0	0	- 38	0	0	0	- 38	0	- 38	1	- 37
+/- Übrige Veränderungen	0	0	0	0	91	2	93	- 13	80	- 9	71
+/- Jahresergebnis	0	0	0	0	0	0	0	1.701	1.701	15	1.716
Stand am 31.12.2007	2.150	5.310	- 58	0	65	3	5.320	3.431	10.901	52	10.953

in Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Währungsumrechnung	Marktbewertung Wertpapiere	Marktbewertung Cashflow-Hedges ¹⁾	Sonstige Veränderungen	Rücklagen	Erwirtschaftete Ergebnisse	Eigenkapital der Konzernaktionäre	Anteile Fremder am Kapital	Summe Eigenkapital
							Summe Rücklagen				
Stand am 01.01.2006	2.150	5.310	- 17	0	- 35	1	5.259	84	7.493	182	7.675
+ Kapitaleinzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Kapitalherabsetzung	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Minderung Kapitalrücklagen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
- Dividendenzahlungen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	- 12	- 12
+/- Währungsänderungen	0	0	- 3	0	0	0	- 3	0	- 3	- 2	- 5
+/- Übrige Veränderungen	0	0	0	0	9	0	9	- 6	3	- 127	- 124
+/- Jahresergebnis	0	0	0	0	0	0	0	1.665	1.665	15	1.680
Stand am 31.12.2006	2.150	5.310	- 20	0	- 26	1	5.265	1.743	9.158	56	9.214

¹⁾ Eigenkapitalposition enthält latente Steuern

KONZERN-ANHANG

Segmentinformationen nach Geschäftssegmenten in Mio. €	Fernverkehr		Regio		Stadtverkehr		Schiengüterverkehr		Schenker	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006 ⁵⁾	2007	2006
Segmenterlöse										
externe Umsatzerlöse	3.265	3.234	6.532	6.480	1.879	1.805	3.878	3.802	14.057	13.232
externe übrige Segmenterlöse	139	121	103	185	64	66	171	190	118	159
interne Segmenterlöse	191	179	133	143	81	70	499	467	22	19
Summe Segmenterlöse	3.595	3.534	6.768	6.808	2.024	1.941	4.548	4.459	14.197	13.410
Segmentergebnis (EBIT)	139	124	451	690	166	154	217	242	453	367
Zinsergebnis										
Ergebnis aus At-Equity-Beteiligungen	0	0	3	0	1	0	22	5	3	3
Übriges Finanzergebnis										
Ergebnis vor Ertragsteuern										
Ertragsteuern										
Jahresergebnis										
Segmentvermögen ^{1), 4)}	3.238	3.455	4.849	4.702	1.404	1.418	3.969	3.164	5.050	4.708
Anteile an At-Equity-Beteiligungen ¹⁾	0	0	4	1	3	1	50	14	14	8
Gesamtvermögen ¹⁾	3.238	3.455	4.853	4.703	1.407	1.419	4.019	3.178	5.064	4.716
davon Goodwill	(0)	(0)	(1)	(1)	(5)	(1)	(301)	(160)	(923)	(866)
Segmentsschulden ^{1), 4)}	960	937	1.810	1.461	447	466	1.762	1.685	2.460	2.427
Segmentgesamt- investitionen	126	262	459	380	122	98	817	159	378	1.207
Anlagenzugänge aus Unternehmenserwerben	0	0	0	0	15	0	621	2	151	980
Anlagenzugänge aus Brutto-Investitionen	126	262	459	380	107	98	196	157	227	227
Erhaltene Investitionszuschüsse	-7	-1	-64	-27	-12	-20	-6	-2	0	0
Netto-Investitionen	119	261	395	353	95	78	190	155	227	227
Planmäßige Abschreibungen ²⁾	366	372	397	407	147	149	237	236	168	174
Erfasste Wertminderungen/ -aufholungen ²⁾	2	2	5	83	1	2	4	8	0	1
Sonstige nicht zahlungs- wirksame Aufwendungen ²⁾	1	2	4	6	5	2	1	5	30	28
Sonstige nicht zahlungs- wirksame Erträge ²⁾	14	40	27	99	14	7	18	17	2	3
Mitarbeiter ³⁾	15.011	14.641	24.781	25.700	12.221	12.238	28.874	24.257	59.312	54.905

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

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

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

Segmentinformationen nach Regionen für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember in Mio. €	Inland	
	2007	2006
Segmenterlöse mit Dritten	23.598	22.589
davon Umsatzerlöse	(20.464)	(19.857)
Segmentvermögen	41.781	44.570
Netto-Investitionen	1.985	2.726

¹⁾ Aufgrund der im Geschäftsjahr erfolgten vollständigen Integration der BAX-Gesellschaften kam es im Vergleich zum Vorjahr teilweise zu einer veränderten regionspezifischen Darstellung, die die Vergleichbarkeit zum Vorjahr einschränkt. Infolgedessen ergibt sich regionsbezogen eine Verschiebung von Innen- und Außenumsätzen beziehungsweise von Außen- zu Innenumsätzen.

	Netz		Personenbahnhöfe		Dienstleistungen		Beteiligungen/ Sonstige		Sonstige Aktivitäten/ Konsolidierung		DB-Konzern	
	2007 ⁶⁾	2006	2007 ⁶⁾	2006	2007 ⁶⁾	2006	2007 ⁶⁾	2006 ⁵⁾	2007	2006	2007	2006
	617	548	328	310	99	94	654	548	0	0	31.309	30.053
	864	688	118	111	225	226	1.417	1.113	0	0	3.219	2.859
	3.908	3.825	654	640	2.545	2.349	4.002	4.140	-12.035	-11.832	0	0
	5.389	5.061	1.100	1.061	2.869	2.669	6.073	5.801	-12.035	-11.832	34.528	32.912
	478	100	170	136	120	31	730	694	-29	-61	2.895	2.477
											-908	-941
	0	0	0	0	2	1	1	3	0	6	32	18
											-3	1
											2.016	1.555
											-300	125
											1.716	1.680
	22.293	20.993	3.623	3.401	1.273	1.157	4.059	5.621	-1.460	-503	48.298	48.116
	0	0	0	0	8	1	152	299	0	0	231	324
	22.293	20.993	3.623	3.401	1.281	1.158	4.211	5.920	-1.460	-503	48.529	48.440
	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(7)	(0)	(0)	(1.230)	(1.035)
	2.809	2.368	448	496	949	978	6.956	6.894	18.975	21.514	37.576	39.226
	4.433	4.419	350	643	281	242	218	212	-77	-56	7.107	7.566
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	787	982
	4.433	4.419	350	643	281	242	218	212	-77	-56	6.320	6.584
	-3.839	-3.226	-255	-393	-1	-2	-76	-77	0	0	-4.260	-3.748
	594	1.193	95	250	280	240	142	135	-77	-56	2.060	2.836
	990	986	133	132	200	188	148	157	-32	-7	2.754	2.794
	21	46	1	2	1	2	6	10	0	0	41	156
	42	12	9	7	1	7	18	21	0	0	111	90
	134	69	21	23	17	25	67	203	0	0	314	486
	39.780	41.356	4.537	4.557	26.808	26.689	25.754	24.857	0	0	237.078	229.200

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

⁵⁾ Vorjahresbeträge wurden angepasst.

⁶⁾ Aufgrund der im Berichtsjahr erfolgten Immobilienneuordnung haben sich entsprechende Verschiebungen im Segmentvermögen im Wesentlichen zwischen den Segmenten Netz und Sonstige Aktivitäten/Konsolidierung ergeben.

	Übriges Europa		Nordamerika ¹⁾		Asien/Pazifik ¹⁾		Übrige Welt		Überleitung		DB-Konzern	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
	6.783	6.062	1.838	1.785	1.976	2.197	333	279	0	0	34.528	32.912
	(6.719)	(5.968)	(1.827)	(1.769)	(1.967)	(2.180)	(332)	(279)	(0)	(0)	(31.309)	(30.053)
	3.231	2.091	561	801	1.370	1.245	120	121	1.235	-712	48.298	48.116
	115	119	9	14	22	29	6	4	-77	-56	2.060	2.836

Grundlagen und Methoden

Grundlegende Informationen

Die Deutsche Bahn AG (nachfolgend als »DB AG« bezeichnet) sowie ihre Tochtergesellschaften (zusammen nachfolgend als »DB-Konzern« bezeichnet) erbringen Dienstleistungen in den Bereichen Personenverkehr, Transport und Logistik und betreiben eine umfangreiche Eisenbahninfrastruktur, die auch konzernfremden Nutzern diskriminierungsfrei zur Verfügung steht. Während die Geschäftsaktivitäten im Personenverkehr maßgeblich im Heimatmarkt Deutschland stattfinden, sind die Geschäftsaktivitäten im Bereich Transport und Logistik weltweit aufgestellt. Im November 2007 hat der DB-Konzern sämtliche Anteile an der English Welsh & Scottish Railway Holding Limited (nachfolgend »EWS«), London/UK, übernommen. EWS ist die größte britische Güterbahn und eines der größten Güterverkehrsunternehmen in Europa. Zuvor hat der DB-Konzern Ende September 2007 das spanische Speditionsunternehmen Spain-Tir, Barcelona/Spanien, erworben.

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

Dieser Konzernabschluss wurde durch den Vorstand erstellt und wird dem Aufsichtsrat für die Aufsichtsratsitzung am 28. März 2008 übergeben.

Grundlagen der Abschlusserstellung

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

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

a) Standards, Überarbeitungen von Standards und Interpretationen, die erstmalig verbindlich für Berichtsperioden ab dem 1. Januar 2007 anzuwenden sind

Im Berichtsjahr werden im DB-Konzernabschluss alle neuen und überarbeiteten Standards und Interpretationen berücksichtigt, die erstmalig verbindlich ab dem 1. Januar 2007 anzuwenden sind, darüber hinaus Relevanz für den DB-Konzern besitzen und nicht bereits in Vorperioden vorzeitig angewendet wurden. Die Änderungen der Standards wurden entsprechend den Übergangsvorschriften berücksichtigt. Die erstmalige Anwendung dieser neuen Regelungen hat zu keinen materiellen Auswirkungen auf den Konzernabschluss geführt. Es handelt sich um:

- IFRS 7: Finanzinstrumente: Angaben
Mit der Einführung des IFRS 7 werden die Angabepflichten zu den Finanzinstrumenten sowohl von Industrieunternehmen als auch von Banken und ähnlichen Finanzinstitutionen neu geregelt. Die bisher in IAS 30 (Angaben im Abschluss von Banken und ähnlichen Finanzinstitutionen) und IAS 32 (Finanzinstrumente: Angaben und Darstellung) enthaltenen Angabepflichten werden durch IFRS 7 ersetzt und ergänzt; sie gelten künftig branchenunabhängig. Die neuen Regelungen führen zu einer deutlichen Ausweitung der Anhangangaben zu den Finanzinstrumenten im Konzernabschluss.
- IAS 1: Darstellung des Abschlusses – Angaben zum Kapital
In IAS 1 wurden zusätzliche Angabepflichten hinsichtlich der Ziele, Instrumente und Prozesse im Kapitalmanagement aufgenommen. Die Anwendung des IAS 1 im DB-Konzern erfolgte bereits im Geschäftsjahr 2006.
- IFRIC 7: Anwendung des Anpassungssatzes unter IAS 29
Rechnungslegung in Hochinflationländern
IFRIC 7 gibt Hinweise zur Anwendung von IAS 29 in einer Berichtsperiode, in der die funktionale Währung hyperinflationär wird. Die Anwendung des IFRIC 7 hat keine Auswirkung auf den Konzernabschluss.

- IFRIC 9: Neubeurteilung eingebetteter Derivate
IFRIC 9 stellt klar, dass zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses zu prüfen ist, ob ein eingebettetes Derivat vorliegt, das gesondert zu bilanzieren ist. Eine neue Beurteilung zu einem späteren Zeitpunkt ist nur vorzunehmen, wenn Änderungen der Vertragsbedingungen zu einer wesentlichen Änderung der Zahlungsflüsse führen. Aus der Interpretation ergeben sich keine materiellen Auswirkungen auf den Konzernabschluss. Die Anwendung des IFRIC 9 im DB-Konzern erfolgte bereits im Geschäftsjahr 2006.
- IFRIC 10: Zwischenberichterstattung und Wertminderung
Nach IFRIC 10 ist es nicht zulässig, Wertminderungen, die in einer Zwischenberichtsperiode auf den Goodwill vorgenommen wurden, auf Investitionen in Eigenkapitalinstrumente und auf finanzielle Vermögenswerte, die zu Anschaffungskosten bewertet wurden, zu einem späteren Bilanzstichtag rückgängig zu machen.

Für den DB-Konzern derzeit nicht relevante Standards, Ergänzungen zu Standards und Interpretationen mit verbindlicher Anwendung ab dem 1. Januar 2007 werden nachfolgend dargestellt:

- IFRIC 8: Scope of IFRS 2

IFRIC 8 stellt klar, dass IFRS 2 auch in den Fällen anzuwenden ist, in denen die Gegenleistung für ausgegebene Anteile nicht eindeutig zu bestimmen ist beziehungsweise unter dem Wert der ausgegebenen Anteile liegt.

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

- IAS 1: Darstellung des Abschlusses (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2009)
- IAS 23: Fremdkapitalkosten (überarbeitet März 2007; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2009)
- IAS 32: »Amendments to IAS 32 Financial Instruments: Presentation and IAS 1 Presentation of Financial Statements – Puttable Financial Instruments and Obligations Arising on Liquidation« (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2009)

- IAS 27: Konzern- und separate Einzelabschlüsse (überarbeitet Januar 2008; anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2009)
- IFRS 2: »Amendments to IFRS 2 Share-based payments – Vesting conditions and cancellation« (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2009)
- IFRS 3: Unternehmenszusammenschlüsse (überarbeitet Januar 2008; anzuwenden für Unternehmenszusammenschlüsse mit Erwerbszeitpunkten ab 1. Januar 2010)
- IFRS 8: Geschäftssegmente (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2009)
- IFRIC 11: IFRS 2 – Geschäfte mit eigenen Aktien und Aktien von Konzernunternehmen (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. März 2007)
- IFRIC 12: »Service Concession Arrangements« (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2008)
- IFRIC 13: Customer Loyalty Programmes (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Juli 2008)
- IFRIC 14: The Limit on a Defined Benefit Asset, Minimum Funding Requirements and their Interaction (anzuwenden für Berichtsperioden mit Beginn ab 1. Januar 2008)

IAS 1 enthält im Wesentlichen formale Änderungen in Bezug auf Bezeichnungen und Inhalte einzelner Abschlussbestandteile. Der Standard wird Auswirkungen auf die Darstellung des Abschlusses des DB-Konzerns haben.

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 werden Fremdkapitalzinsen als Aufwand behandelt. Der DB-Konzern prüft derzeit die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung auf den Konzernabschluss.

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.

IAS 27 (überarbeitet Januar 2008) regelt die Behandlung von Anteilerwerben beziehungsweise -verkäufen nach Erlangung und unter Beibehaltung der Beherrschungsmöglichkeit. Künftig sind auf Minderheiten entfallende Verluste, die deren bilanziellen Wert übersteigen, als negative Buchwerte im Konzerneigenkapital darzustellen. Es werden sich Anpassungen für künftige Transaktionen ergeben.

IFRS 2 (überarbeitet Januar 2008) enthält Klarstellungen sowie eine präzisierende Definition von Ausübungsbedingungen im Rahmen aktienbasierter Vergütungsvereinbarungen.

IFRS 3 (überarbeitet Januar 2008) enthält Regelungen insbesondere zu Kaufpreisbestandteilen, zur Behandlung von Minderheitenanteilen und zum Firmenwert sowie zum Umfang der anzusetzenden Vermögenswerte, Schulden und Eventualschulden. Wir gehen von keinen wesentlichen Anpassungen gegenüber der bisherigen Berichterstattung aus.

IFRS 8 regelt die Berichterstattung hinsichtlich der betrieblichen Segmente eines Unternehmens; die bisher in IAS 14 (Segmentberichterstattung) enthaltenen Regelungen werden durch IFRS 8 ersetzt. Nach unserer Auffassung wird IFRS 8 zu keinen grundlegenden Anpassungen gegenüber der jetzigen Segmentberichterstattung führen.

IFRIC 11 beschäftigt sich mit Fragen zur Behandlung aktienbasierter Vergütungsvereinbarungen, bei denen eigene Aktien oder Aktien von anderen Konzernunternehmen gewährt wurden. Wir gehen von keiner wesentlichen Auswirkung für den DB-Konzern aus.

IFRIC 12 befasst sich mit der Bilanzierung von Dienstleistungskonzessionsverträgen zwischen der öffentlichen Hand als Lizenzgeber und einem privaten Unternehmen als Betreiber. Verträge fallen in den Anwendungsbereich, wenn der Auftraggeber kontrolliert oder reguliert, welche Leistungen der Betreiber mit der Infrastruktur erbringt, an wen er sie erbringt und zu welchem Preis. Am Ende der Vertragslaufzeit ist die Infrastruktur dem Lizenzgeber zu übertragen. Der Regelungsbereich erstreckt sich auf Infrastruktur, die vom Betreiber errichtet oder von einem Fremden erworben wird, und auf bestehende Infrastruktur, zu der der Lizenzgeber Zugang verschafft. Wir gehen von keiner wesentlichen Auswirkung für den DB-Konzern aus.

IFRIC 13 behandelt die Bilanzierung und Bewertung von gewährten Prämiegutschriften an Kunden beim Kauf von Gütern und Dienstleistungen.

IFRIC 14 gibt allgemeine Leitlinien zur Bestimmung der Obergrenze des Überschussbetrags eines Pensionsfonds, der nach IAS 19 als Vermögenswert angesetzt werden kann.

Der DB-Konzern prüft derzeit die Auswirkungen aus der künftigen Anwendung der beiden letztgenannten Interpretationen auf den Konzernabschluss.

Gliederung der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung

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

Grundlagen des Konzernabschlusses

Vergleichbarkeit zum Vorjahr

Die Vergleichbarkeit der für das Geschäftsjahr 2007 vorgelegten Finanzinformationen mit dem Vorjahreszeitraum ist durch die Berücksichtigung folgender Sachverhalte gegeben:

Veränderungen des Konzernkreises

Veränderungen des Konzernkreises, im Besonderen die Akquisitionen von EWS und Spain-Tir, führen für das Geschäftsjahr 2007 zu Finanzinformationen in der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung, der Kapitalflussrechnung sowie der Segmentberichterstattung, die nicht direkt vergleichbar sind mit denen der Vorperiode. Detaillierte Informationen zu diesen Erwerben sowie Erläuterungen zu den übrigen Transaktionen sind in dem Abschnitt »Veränderungen im Konzern« dargelegt.

Im September 2007 hat der DB-Konzern seine Beteiligung an der Aurelis Real Estate an ein Konsortium aus dem Baukonzern Hochtief und dem Immobilienfonds Redwood Grove für 1,6 Mrd. € veräußert. Hieraus ergab sich ein Buchgewinn von 236 Mio. €, nach Bildung von Rückstellungen für verbliebene Verpflichtungen von 387 Mio. €, der unter den Erträgen aus dem Abgang von Sachanlagen ausgewiesen ist. Im Konzernjahresergebnis ist die Aurelis Real Estate bis zum Abgangszeitpunkt mit einem laufenden Ergebnis von 49 Mio. € enthalten. Der Verkauf des Aurelis-Portfolios führte zu Buchwertabgängen bei den Immobilien von 1,0 Mrd. €.

Im August 2007 haben die beiden Gesellschafter der Fährreederei Scandlines AG, die Deutsche Bahn AG und das dänische Transport- und Energieministerium, ihre Anteile an dem Unternehmen an ein Konsortium aus dem britischen Kapitalfonds 3i, der deutschen Allianz Capital Partners GmbH und der Deutschen Seereederei DSR GmbH verkauft. Für den Anteil der DB AG wurde ein Verkaufspreis von 0,8 Mrd. € erzielt; es ergab sich ein Buchgewinn von 0,6 Mrd. €.

Veränderungen in der Segmentzuordnung

Mit Wirkung zum 1. Januar 2007 wurden das bisherige Segment Railion und die verkehrsträgerbezogenen Aktivitäten der DB Mobility Logistics AG (ehemalig Stinnes AG), die

bisher dem Segment Beteiligungen/Sonstige zugeordnet waren, zum Segment Schienengüterverkehr zusammengefasst. Die Vorjahresbeträge wurden entsprechend angepasst. Die Anpassungsbeträge waren von untergeordneter Bedeutung.

Konsolidierungsmethoden

a) Grundsätze der Konsolidierung

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

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

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

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

b) Unternehmenszusammenschlüsse

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

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

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

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

c) Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

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

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

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

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

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

Zwischenergebnisse aus Transaktionen mit assoziierten oder Gemeinschaftsunternehmen werden anteilig eliminiert.

Veränderungen im Konzern

a) Tochtergesellschaften

Der Vollkonsolidierungskreis der DB AG hat sich wie folgt entwickelt:

Anzahl	Inland 2007	Ausland 2007	Gesamt 2007	Gesamt 2006
Vollkonsolidierte Tochtergesellschaften				
Stand 01. 01. ¹⁾	159	286	445	377
Zugänge	3	54	57	77
Zugang aus Änderung der Einbeziehungsart	24	30	54	6
Abgänge ²⁾	17	42	59	12
Abgang aus Änderung der Einbeziehungsart	0	0	0	3
Stand 31. 12.	169	328	497	445

¹⁾ Vorjahreszahl wurde angepasst; Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergeben sich hieraus nicht.

²⁾ Einschließlich 29 Abgängen aus konzerninternen Verschmelzungen

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

Ferner wurden 28 (im Vorjahr: 98) Tochtergesellschaften, die insgesamt für die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns von untergeordneter Bedeutung sind, nicht konsolidiert. Sie werden mit Anschaffungskosten von 3 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €) im Konzernabschluss ausgewiesen.

Zugänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2007 478 Mio. € (im Vorjahr: 1.144 Mio. €) für Unternehmenskäufe aufgewandt.

Bei den Zugängen zum Konsolidierungskreis handelt es sich um zwölf im Berichtszeitraum neu gegründete Gesellschaften sowie um den Erwerb der Anteile an der EWS-Gruppe, der Spain-Tir und der F.W. Neukirch (GmbH & Co.) KG.

Die Zugänge aus der Änderung der Einbeziehungsart betreffen grundsätzlich Gesellschaften, die bisher zu fortgeführten Anschaffungskosten (Buchwerte insgesamt 14 Mio. €) bilanziert wurden.

Die bedeutsamen Transaktionen werden nachfolgend erläutert:

- Mit Vertrag vom 20. Juli 2007 (Closing 13. November 2007) erwarb der DB-Konzern 100 % der Anteile an der EWS, London/UK. EWS ist als eines der größten Güterverkehrsunternehmen in Europa auf Wagenladungsverkehr in den Bereichen Energiewirtschaft, Industriegüter und Baumaterial spezialisiert. Die Aktivitäten von EWS werden zum 31. Dezember 2007 in den Konzernkreis der DB AG einbezogen. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt im Segment Schienengüterverkehr.
- Ende September 2007 hat die Schenker AG – nachdem die erforderlichen behördlichen Zustimmungen erteilt waren – die spanische Logistikgruppe Spain-Tir, Barcelona/Spanien, erworben. Die Gesellschaft hat sich auf Stückgut, Direktverkehre sowie Logistik spezialisiert und gehört zu den führenden Anbietern im spanischen und portugiesischen Landverkehr. Der Ausweis in der Segmentberichterstattung erfolgt im Segment Schenker.
- Die DB AG hat am 26. Juli 2007 einen Vertrag zum Erwerb der Mehrheit der Anteile an der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales (Transfesa) unterzeichnet. Wegen des Fehlens der erforderlichen behördlichen Zustimmungen wurde die Transfesa im Berichtsjahr nicht in den Konzernabschluss einbezogen.

Die Ermittlung des Firmenwerts ergibt sich wie folgt:

in Mio. €	31. 12. 2007	davon EWS	davon Spain-Tir
Kaufpreis			
Geleistete Zahlungen	469	329	140
+ Ausstehende Kaufpreiszahlungen	0	0	0
+ Direkt zurechenbare Kosten	9	6	3
= Gesamter Kaufpreis	478	335	143
- Beizulegender Zeitwert des erworbenen Nettovermögens	245	209	36
= Firmenwert	233	126	107

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 EWS-Gruppe

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

in Mio. €	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	482	- 4	478
Immaterielle Vermögenswerte	3	12	15
Vorräte	35	0	35
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	168	0	168
Flüssige Mittel	8	0	8
Vermögenswerte	696	8	704
Finanzschulden	207	0	207
Übrige Verbindlichkeiten	204	0	204
Sonstige Rückstellungen	21	6	27
Passive latente Steuern	57	0	57
Schulden	489	6	495
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	6	6
Fremdanteil	0	0	0
Nettovermögen	207	2	209
Anteil des DB-Konzerns am Nettovermögen vor Erwerb	0	0	0
Erworbenes Nettovermögen	207	2	209
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	335	0	335
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	8	0	8
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	327	0	327

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

in Mio. €	Anpassungen
Sachanlagen	- 4
Kundenstamm	11
Markenname	1
Sonstige Rückstellungen	- 6
Insgesamt	2

Dem Kundenstamm wird eine Nutzungsdauer in Abhängigkeit von Vertragslaufzeit und Typ der Kundenverträge zugrunde gelegt; der Markenname wird über eine Laufzeit von zwei Jahren abgeschrieben.

Würde auch die EWS bereits zum 1. Januar 2007 in den DB-Konzernabschluss einbezogen werden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 0,7 Mrd. € ausgewiesen. Im Hinblick auf den erheblichen Aufwand zur Ermittlung des IFRS-Jahresergebnisses wird auf die Angabe verzichtet.

Kaufpreisallokation Spain-Tir

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

in Mio. €	Buchwert	Anpassung	Beizulegender Zeitwert
Sachanlagen	20	0	20
Immaterielle Vermögenswerte	0	16	16
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	45	0	45
Flüssige Mittel	7	0	7
Vermögenswerte	72	16	88
Finanzschulden	1	0	1
Übrige Verbindlichkeiten	46	0	46
Passive latente Steuern	0	5	5
Schulden	47	5	52
davon nach IFRS 3 passivierte Eventualverbindlichkeiten	0	0	0
Fremdanteil	0	0	0
Nettovermögen	25	11	36
Anteil des DB-Konzerns am Nettovermögen vor Erwerb	0	0	0
Erworbenes Nettovermögen	25	11	36
In Zahlungsmitteln geleisteter Kaufpreis	143	0	143
Im erworbenen Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	7	0	7
Zahlungsmittelabfluss durch Transaktionen	136	0	136

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

in Mio. €	Anpassungen
Kundenstamm	16
Latente Steuern (netto)	- 5
Insgesamt	11

Dem Kundenstamm der Spain-Tir wird eine Nutzungsdauer von zehn Jahren zugrunde gelegt.

Seit der erstmaligen Einbeziehung zum 1. Oktober 2007 hat die Spain-Tir bis zum Ende des Berichtszeitraums Umsatzerlöse in Höhe von 79 Mio. € sowie ein Jahresergebnis von - 4 Mio. € zum Gesamtkonzern beigetragen.

Würde auch die Spain-Tir bereits zum 1. Januar 2007 in den DB-Konzernabschluss einbezogen werden, hätte der DB-Konzern zusätzliche Umsatzerlöse von 165 Mio. € und ein zusätzliches Jahresergebnis in Höhe von 5 Mio. € ausgewiesen.

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

in Mio. €	DB-Konzern 01. 01. bis 31. 12. 2007	davon aus Konsolidie- rungskreiszu- gängen 2007	Beträge für Konsolidie- rungskreisab- gänge 2006
Umsatzerlöse	31.309	243	- 64
Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen	1.945	0	- 1
Gesamtleistung	33.254	243	- 65
Sonstige betriebliche Erträge	3.219	4	- 15
Materialaufwand	- 17.166	- 194	25
Personalaufwand	- 9.913	- 27	26
Abschreibungen	- 2.795	- 3	1
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 3.704	- 20	7
Operatives Ergebnis (EBIT)	2.895	3	- 21
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unter- nehmen	32	0	0
Zinsergebnis	- 908	- 2	0
Übriges Finanzergebnis	- 3	0	- 1
Finanzergebnis	- 879	- 2	- 1
Ergebnis vor Ertrag- steuern	2.016	1	- 22
davon Ergebnis aus dem Abgang nicht fortzuführender Tätig- keiten	(0)	(0)	(0)
Ertragsteuern	- 300	0	2
Jahresergebnis	1.716	1	- 20

Die aus Konsolidierungskreiszugängen resultierenden Umsatzerlöse von 243 Mio. € betreffen mit 83 Mio. € die Spain-Tir, mit 59 Mio. € die Schenker Russija ZAO, mit 41 Mio. € die Fertrans AG, mit 22 Mio. € die Fertrans GmbH sowie mit 38 Mio. € die Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-.

Abgänge von Unternehmen und Unternehmensteilen

Die im Berichtszeitraum eingetretenen Abgänge aus dem Konsolidierungskreis hatten um insgesamt 64 Mio. € verminderte Umsatzerlöse zur Folge. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um die Verkäufe der Anteile an der NUCLEAR CARGO + SERVICE GmbH (inklusive Beteiligungen), der Frachtcontor Junge & Co. GmbH einschließlich deren Tochtergesellschaften sowie der TRANSKEM SPEDITION GmbH.

Aus dem Verkauf der Brilliant-National-Services-Gruppe ergab sich ein Buchverlust von 65 Mio. €.

Die aus dem Vollkonsolidierungskreis abgegangenen Gesellschaften haben zu folgenden kumulierten Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des DB-Konzerns geführt:

in Mio. €	31. 12. 2007	davon DB Gesundheit	davon Nuclear Cargo	davon Fracht- contor Junge
Veräußerungserlös				
Erhaltene Zahlungen	38	2	20	16
Direkt zurechenbare Kosten	0	0	0	0
Geamter Erlös	38	2	20	16
Im veräußerten Unternehmen vorhandene flüssige Mittel	14	2	0	12
Zahlungsmittelzufluss durch Desinvestitionen	24	0	20	4

Die bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt einbezogenen Umsätze und Jahresergebnisse stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	31. 12. 2007	31. 12. 2006	davon DB Gesundheit	davon Nuclear Cargo	davon Fracht- contor Junge
Umsatzerlöse	0	64	0	43	21
Jahresergebnis	0	20	1	1	18

b) Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unternehmen

Anzahl	Inland 2007	Ausland 2007	Gesamt 2007	Gesamt 2006
At Equity bewertete Gemeinschaftsunter- nehmen				
Stand 01. 01.	7	0	7	7
Zugänge	2	0	2	0
Zugang aus Änderung der Einbeziehungsart	4	4	8	1
Abgänge	1	0	1	1
Abgang aus Änderung der Einbeziehungsart	1	0	1	0
Stand 31. 12.	11	4	15	7
At Equity bewertete assoziierte Gesellschaften				
Stand 01. 01.	40	11	51	58
Zugänge	1	5	6	0
Zugang aus Änderung der Einbeziehungsart	25	17	42	1
Abgänge	2	1	3	3
Abgang aus Änderung der Einbeziehungsart	0	1	1	5
Stand 31. 12.	64	31	95	51

Bei den Zugängen von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen handelt es sich um acht Gesellschaften mit Anschaffungskosten von insgesamt 0,4 Mio. €.

Die Zugänge aus der Änderung der Einbeziehungsart betreffen Gemeinschaftsunternehmen und assoziierte Unter-

nehmen, die mit Beginn des Geschäftsjahres at Equity bewertet wurden (Buchwerte insgesamt 40 Mio. €).

Das für den DB-Konzern bedeutsamste Gemeinschaftsunternehmen – die Scandlines AG, Rostock – wurde im August 2007 zu einem Verkaufspreis von 793 Mio. € an ein Konsortium aus dem britischen Kapitalfonds 3i, der deutschen Allianz Capital Partners GmbH und der Deutschen Seereederei DSR GmbH verkauft. Der Verkauf führte zu einem Buchgewinn von 646 Mio. €. Drei weitere assoziierte Gesellschaften wurden liquidiert.

Für die wesentlichen assoziierten und Gemeinschaftsunternehmen werden nachfolgend ausgewählte wirtschaftliche Eckdaten angegeben, die den Konzernbeziehungsweise den Jahresabschlüssen der betreffenden Gesellschaften zum 31. Dezember 2007 entnommen wurden.

Aggregierte Finanzinformationen in Mio. €	Kapital- anteil	Vermögenswerte		Eigenkapital		Schulden		Umsatzerlöse		Jahresergebnis	
		2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
		2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Gemeinschaftsunternehmen											
ATNAuto Terminal Neuss GmbH & Co. KG, Neuss	50,0%	11	12	5	5	6	7	15	14	0	-1
Assoziierte Gesellschaften											
Air Terminal Handling S.A., Tremblay en France/Frankreich	20,0%	4	5	1	1	3	4	11	11	0	0
ALSTOM Lokomotiven Service GmbH, Stendal ^{2, 4)}	49,0%	21	22	13	12	8	10	26	22	1	0
Autoport Emden GmbH, Emden	33,3%	2	3	0	0	2	3	16	15	0	0
BLS Cargo AG, Bern/Schweiz ^{2, 4)}	19,6%	123	121	54	50	70	71	118	113	7	4
BwFuhrparkService GmbH, Troisdorf ^{2, 4)}	24,9%	95	77	26	27	69	50	174	151	1	2
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund ^{2, 4)}	30,0%	3	3	1	2	2	2	10	8	1	1
CTS Container-Terminal GmbH, Rhein-See-Land-Service, Köln ^{2, 6)}	22,5%	6	5	2	1	4	4	29	26	1	1
DAP Barging B.V., Rotterdam/Niederlande ^{2, 4)}	53,9%	5	4	2	1	4	3	31	29	1	1
DCH Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf ^{2, 6)}	62,0%	4	4	1	1	4	3	15	14	1	1
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateral, Basel/Schweiz ^{1, 2)}	22,6%	21.354	21.373	630	634	20.724	20.739	0	0	27	29
EuroShuttle A/S i. L., Kopenhagen/Dänemark ^{4, 5)}	26,5%		28		2		26		64		0
Express Air Systems GmbH (EASY), Kriftel	50,0%	4	7	1	2	3	6	35	34	0	1
Güterverkehrszentrum Entwicklungs- gesellschaft Dresden mbH, Dresden ^{2, 3)}	24,5%	20	21	1	1	19	20	0	0	0	0
INTERCONTAINER-INTERFRIGO SA, Basel/Schweiz ^{2, 4)}	26,9%	85	87	16	13	70	75	143	177	3	-6
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2, 4)}	28,0%	10	13	8	8	2	6	7	9	0	1
Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. Kommandit- gesellschaft, Frankfurt am Main ^{2, 4)}	51,4%	50	46	16	15	35	31	372	326	2	2
LogCap-IR Grundverwertungsgesellschaft mbH, Wien/Österreich	49,0%	24	24	4	4	19	20	2	1	0	0
Lokomotion Gesellschaft für Schienentraktion mbH, München ^{2, 4)}	48,5%	10	10	5	4	5	6	21	18	0	1
MASPED-RAILOG Vasúti Szállítványozási Kft, Budapest/Ungarn	50,0%	11	15	1	1	10	14	58	52	1	1
MASPED-SCHENKER Air & Sea Forwarding Ltd., Budapest/Ungarn	50,0%	7	5	2	1	5	4	32	23	2	1
METRANS A.S., Prag/Tschechien	33,4%	123	69	61	44	62	25	139	122	25	17
POLZUG Intermodal GmbH, Hamburg ³⁾	33,3%	11	9	6	3	5	6	53	41	2	1
Rail Traction Company S.p.A., Bozen/Italien ^{2, 4)}	29,5%	34	12	7	6	27	6	30	25	1	0
SSG - Saar-Service-Gesellschaft mit beschränkter Haftung Gesellschaft für Reinigung, Pflege und Sicherheit von Gebäuden, Saarbrücken ^{2, 4)}	25,5%	3	3	1	1	2	3	11	12	0	0
TFG Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH & Co. KG, Frankfurt am Main	50,1%	37	45	5	7	32	38	253	230	0	4

¹⁾ Betrifft ausschließlich Finanzierungsgeschäfte

²⁾ Zahlen nach lokalen Rechnungslegungsregeln

³⁾ Auf Basis vorläufiger Abschlussdaten

⁴⁾ Zahlen aus Vorjahresabschluss

⁵⁾ Laufendes Jahr: keine Angaben

⁶⁾ Abweichendes Wirtschaftsjahr

Währungsumrechnung

a) Funktionale Währung und Berichtswährung

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

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt (Berichtswährung).

b) Transaktionen und Salden

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

c) Tochtergesellschaften

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

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

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

Firmenwerte und Anpassungen an die beizulegenden Zeitwerte von Vermögenswerten und Schulden infolge von

Akquisitionen ausländischer Tochtergesellschaften werden als Vermögenswerte und Verbindlichkeiten der ausländischen Gesellschaften behandelt und mit dem Kurs zum Bilanzstichtag umgerechnet.

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

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

Für die Währungsumrechnung wurden unter anderem folgende Wechselkurse zugrunde gelegt:

in €	Stichtag 31. 12.		Durchschnitt	
	2007	2006	2007	2006
1 US-Dollar (USD)	0,67930	0,75930	0,72954	0,79635
1 Pfund Sterling (GBP)	1,36361	1,48920	1,46066	1,46678
1 Schweizer Franken (CHF)	0,60434	0,62232	0,60872	0,63569
1 Hongkong-Dollar (HKD)	0,08711	0,09765	0,09352	0,10251
1 Australischer Dollar (AUD)	0,59677	0,59913	0,61162	0,59993
1 Renminbi Yuan (CNY)	0,09300	0,09728	0,09598	0,09990

Ertrags- und Aufwandsrealisierung

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

Die vom DB-Konzern erbrachten Dienstleistungen werden im Regelfall mit einem Zeithorizont von wenigen Stunden/Tagen abgewickelt. Erlöse aus der Erbringung

von Dienstleistungen werden erfasst, sobald die Leistung erbracht, die Höhe der Erlöse und der Kosten zuverlässig ermittelbar ist und der wirtschaftliche Nutzen dem Konzern wahrscheinlich zufließen wird.

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

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

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

a) Sachanlagen

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

Fremdkapitalzinsen werden nicht einbezogen, sondern unmittelbar als Aufwand erfasst. Im Zusammenhang mit der Anschaffung oder Herstellung von Sachanlagen anfallende Umsatzsteuer wird nur insoweit aktiviert, als die Berechtigung zum Vorsteuerabzug nicht gegeben ist.

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

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen linear über die erwartete Nutzungsdauer. Folgende Nutzungsdauern

werden für die wesentlichen Gruppen des Sachanlagevermögens zugrunde gelegt:

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

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

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

b) Vermögenswerte aus Finanzierungsleasing

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

c) Immaterielle Vermögenswerte und Firmenwerte

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

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

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

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

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

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

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

d) Wertminderungen von Vermögenswerten

IAS 36 regelt die Werthaltigkeitsprüfung materieller und immaterieller Vermögenswerte mit bestimmter Nutzungsdauer, die mithilfe eines so genannten indikatorbasierten Asset-Impairment-Tests durchgeführt wird. Ein solcher Asset-Impairment-Test ist dann durchzuführen, wenn Indikatoren (so genannte Triggering Events) einen möglichen Wertverlust anzeigen. Ferner sind gemäß IAS 36 Firmen-

werte (Goodwills) sowie immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer mindestens einmal jährlich einer Werthaltigkeitsprüfung in Form eines Goodwill-Impairment-Tests zu unterziehen.

Abgrenzung der Cash-generating Units

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

Die Werthaltigkeitsprüfung von Firmenwerten wird auf Ebene einer CGU durchgeführt, denen dieser Firmenwert zugeordnet worden ist. Wesentliche Firmenwerte bestehen derzeit in den CGUs Schenker und Schienengüterverkehr. Die aus den Unternehmenstransaktionen im Geschäftsjahr 2007 resultierenden Firmenwerte aus den Akquisitionen von EWS beziehungsweise Spain-Tir können vollständig und eindeutig der CGU Schienengüterverkehr beziehungsweise der CGU Schenker zugeordnet werden.

Methodisches Vorgehen

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

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

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

Zur Diskontierung der Free Cashflows wird ein gewichteter durchschnittlicher Kapitalkostensatz (Weighted Average Cost of Capital; WACC) herangezogen, der den Verzinsungsanspruch des Kapitalmarkts für die Überlassung von Fremd- und Eigenkapital gegenüber dem DB-Konzern widerspiegelt. In Konsistenz zur Ermittlung der Free Cashflows vor Unternehmensteuern wird ein umgerechneter Kapitalkostensatz vor Unternehmensteuern verwendet. Risiken der Free Cashflows werden durch einen risikoäquivalenten Kapitalisierungszinssatz berücksichtigt. Der gewichtete durchschnittliche Kapitalkostensatz vor Steuern beträgt 8,9% (im Vorjahr: 8,8%). Aufgrund eines weit gehenden

Risiko- und Ressourcenverbunds innerhalb des DB-Konzerns wird dieser Kapitalisierungszinssatz konzerneinheitlich bei allen CGUs zugrunde gelegt.

Asset-Impairment-Test

Zur Durchführung des Asset-Impairment-Tests wurden Prozesse implementiert, die den spezifischen Anforderungen des IAS 36 gerecht werden. Die im Rahmen des Asset-Impairment-Tests verwendeten Nutzungsdauern für die einzelnen CGUs orientieren sich an der Nutzungsdauer des Vermögenswerts oder einer Gruppe homogener Vermögenswerte, der oder die für die betreffende CGU am bedeutsamsten ist und somit der CGU ihr Gepräge gibt. Darüber hinaus werden im Rahmen der Nutzungswertermittlung künftige Cashflows, die sich aus wesentlichen künftigen strukturellen Veränderungen, Desinvestitionsmaßnahmen oder Erweiterungsinvestitionen ergeben, nicht berücksichtigt. Sich hieraus ergebende Anpassungen der originären Planungen betreffen vor allem die in der Infrastruktur geplanten größeren Neu- und Ausbauprojekte, deren Baubeginn nach 2007 unterstellt ist.

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

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

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

Goodwill-Impairment-Test

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

Die für die CGUs Schenker und Schienengüterverkehr durchgeführten Goodwill-Impairment-Tests ergaben keinen Wertberichtigungsbedarf. Der entsprechende erzielbare Betrag wird dabei durch den Nutzungswert der CGU repräsentiert, der wiederum aus der Mittelfristplanung der beiden Geschäftsfelder abgeleitet wurde. Die weiter oben dargestellten methodischen Ausführungen gelten daher analog. Bei Schenker ist zusätzlich zu beachten, dass für die relevanten internationalen Märkte gesonderte Annahmen zur Entwicklung von Konjunktur, Markt- und Wettbewerbsumfeld sowie Währungsrelationen getroffen wurden. Basis für diese Annahmen waren die zum Planungszeitpunkt verfügbaren externen und internen Experteneinschätzungen. Trotz der anhaltenden Dynamik auf den internationalen Transport- und Logistikmärkten wurde als nachhaltige Wachstumsrate nach dem fünfjährigen Planungszeitraum nur eine Wachstumsrate von 1% p. a. unterstellt (im Vorjahr: 1%).

e) Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen

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

f) Finanzielle Vermögenswerte

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

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte

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

Anteile an nicht einbezogenen Tochtergesellschaften und sonstigen Beteiligungen gelten als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Sie werden mit ihren fortgeschriebenen Anschaffungskosten ausgewiesen, da der Marktwert dieser Anteile nicht verlässlich ermittelt werden kann.

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

Forderungen und sonstige finanzielle Vermögenswerte

Die erstmalige Bewertung von Forderungen und sonstigen finanziellen Vermögenswerten erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Dieser entspricht im Regelfall den Anschaffungskosten. Langfristige unverzinsliche oder niedrigverzinsliche Forderungen (Forderungslaufzeit von mehr als einem Jahr) werden auf den Barwert der künftigen Zahlungsmittelzuflüsse abgezinst. Abgezinsten Forderungen werden in Folgeperioden mit dem bei der Erstbewertung festgesetzten Effektivzins wieder aufgezinnt.

Forderungen, bei denen objektiv substantielle Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen, werden angemessen einzelwertberichtet. Außerdem werden portfoliobasierte Wertminderungen auf Gruppen von Vermögenswerten vorgenommen; dabei werden vor allem historische Ausfallquoten berücksichtigt.

Flüssige Mittel

Die flüssigen Mittel umfassen Kassen- und Scheckbestände, Einlagen bei Kreditinstituten, die bei Sicht jederzeit fällig sind, sowie Zahlungsmitteläquivalente. Zu den Guthaben

bei Kreditinstituten zählen sowohl täglich fällige Gelder als auch Festgelder mit einer Laufzeit von bis zu drei Monaten.

Die flüssigen Mittel werden zum Nennwert angesetzt.

g) Vorräte

Als Anschaffungskosten der Vorräte werden alle Kosten aktiviert, die mit dem Beschaffungsvorgang in direkter Beziehung stehen. Die Bestimmung der Anschaffungskosten von fungiblen und homogenen Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen erfolgt auf Basis der Durchschnittsmethode. Die Herstellungskosten enthalten neben den Einzelkosten die direkt zurechenbaren Gemeinkosten.

Zum Bilanzstichtag werden die Vorräte mit dem niedrigeren Wert aus Anschaffungs- oder Herstellungskosten und Nettoveräußerungswert (Lower of Cost or Net Realisable Value) bewertet.

h) Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte

Langfristige Vermögenswerte werden als zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte nach IFRS 5 klassifiziert, wenn ihr Buchwert durch Verkauf realisiert werden soll und nicht durch fortgesetzte Nutzung. Es kann sich dabei um einen einzelnen Vermögenswert, eine Veräußerungsgruppe oder einen Bestandteil eines Unternehmens handeln. Zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte werden mit dem niedrigeren Wert von Buchwert und Marktwert abzüglich noch anfallender Kosten bewertet.

i) Latente Steuern

Latente Steuern werden gemäß IAS 12 (Ertragsteuern) bilanziert.

Bis zum Geschäftsjahr 2006 betrug der der Ermittlung der latenten Steuern zugrunde liegende inländische Konzernsteuersatz 40 %. Die Unternehmensteuerreform führt in Deutschland zu einer Reduzierung des Ertragsteuersatzes ab 2008, sodass ab dem Geschäftsjahr 2007 zur Ermittlung der latenten Steuern der neue inländische Konzernsteuersatz von 30,5 % herangezogen wird. Der Konzernsteuersatz berücksichtigt den Körperschaftsteuersatz zuzüglich Solidaritätszuschlag sowie einen durchschnittlichen Gewerbesteuersatz. Ausländische Tochtergesellschaften verwenden für die Berechnung der latenten Steuern die jeweiligen lokalen Steuersätze.

Ein latenter Anspruch wird in Anwendung von IAS 12.24 beziehungsweise IAS 12.34 angesetzt, soweit es nach Abzug entsprechender passiver latenter Steuern wahrscheinlich ist, dass ein ausreichendes zu versteuerndes Ergebnis verfügbar ist. Als Grundlage hierfür wird die Mittelfristplanung unter Berücksichtigung ergänzender Abschätzungen herangezogen. Aktive latente Steuern auf nach dem Mittelfristzeitraum erzielbare Erträge werden als nicht zuverlässig abschätzbar nicht angesetzt.

Die latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, deren Gültigkeit für die Periode, in der die latente Steuer realisiert wird, aufgrund bestehender oder im Wesentlichen verabschiedeter Gesetze erwartet werden kann.

j) Finanzschulden und Verbindlichkeiten

Die Bewertung von kurzfristigen Verbindlichkeiten erfolgt grundsätzlich zum Nominalbetrag, der dem beizulegenden Zeitwert im Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung und den fortgeführten Anschaffungskosten bis zum Ausgleichsdatum entspricht. Finanzschulden und andere langfristige Verbindlichkeiten werden im Rahmen ihres erstmaligen Ansatzes mit dem Wert angesetzt, der dem beizulegenden Zeitwert der erhaltenen Vermögenswerte entspricht, gegebenenfalls abzüglich der Transaktionskosten. In der Folge werden sie zu fortgeführten Anschaffungskosten unter Verwendung der Effektivzinsmethode angesetzt. Die Unterschiedsbeträge zwischen Auszahlungsbetrag abzüglich Transaktionskosten und Rückzahlungsbetrag werden über die Laufzeit ergebniswirksam erfasst.

Zinslos gewährte Darlehen des Bundes, die mit Investitionen in die Infrastruktur in Zusammenhang stehen, werden mit dem Barwert der Rückzahlungsbeträge erfasst und über die Laufzeit auf ihren nominalen Rückzahlungsbetrag aufgezinnt. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominalen Darlehensbetrag und dem Barwert wird als gewährter Zinsvorteil in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen. Die Zinserträge aus der zeitanteiligen Auflösung dieser passiven Abgrenzungen kompensieren den Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Darlehen.

Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen, die gemäß den Zuordnungskriterien des IAS 17 als Finanzierungsleasingverträge zu klassifizieren sind, werden zum Beginn der Vertragslaufzeit mit dem Barwert der Mindestleasingzahlungen passiviert und in der Folge in Höhe der fortgeführten Anschaffungskosten unter den Finanzschulden ausgewiesen. Die Leasingraten werden in einen Zins- und einen Tilgungsanteil aufgeteilt. Der Zinsanteil der Leasingrate wird aufwandswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

k) Leistungen an Arbeitnehmer

Pensionsverpflichtungen und ähnliche Verpflichtungen

Im Konzern bestehen sowohl leistungsorientierte (Defined Benefit) als auch beitragsorientierte (Defined Contribution) Altersversorgungssysteme.

Die in der Bilanz angesetzte Rückstellung für leistungsorientierte Altersversorgungssysteme entspricht dem Barwert der Pensionsverpflichtung (Defined Benefit Obligation; DBO) abzüglich eines etwaig vorhandenen Planvermögens am Bilanzstichtag, angepasst um kumulierte noch nicht ergebniswirksam erfasste versicherungsmathematische Gewinne und Verluste und noch nicht ergebniswirksam erfassten nachzuerrechnenden Dienstzeitaufwand. Die Pensionsverpflichtung wird jährlich von unabhängigen versicherungsmathematischen Gutachtern unter Anwendung der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Method) berechnet. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste werden nicht berücksichtigt, soweit sie 10 % des größeren Betrags aus Verpflichtungsumfang und Zeitwert des Planvermögens nicht übersteigen (10%-Korridor-Regel). Der den Korridor übersteigende Betrag wird über die erwartete durchschnittliche Restdienstzeit der vom Plan erfassten Arbeitnehmer erfasst.

Nachzuerrechnender Dienstzeitaufwand wird sofort erfolgswirksam erfasst, es sei denn, die Änderungen des Pensionsplans (Altersversorgungssystem) hängen vom Verbleib des Mitarbeiters im Unternehmen für einen festgelegten Zeitraum ab (Zeitraum bis zum Eintritt der Unverfallbarkeit). In diesem Fall wird der nachzuerrechnende Dienstzeitaufwand linear über den Zeitraum bis zum Eintritt der Unverfallbarkeit erfolgswirksam erfasst.

Der Aufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

Bei beitragsorientierten Altersversorgungssystemen zahlt der DB-Konzern, freiwillig oder aufgrund einer gesetzlichen oder vertraglichen Verpflichtung, Beiträge an öffentliche oder private Altersversorgungseinrichtungen. Der DB-Konzern hat über die Zahlung der Beiträge hinaus keine weiteren Zahlungsverpflichtungen. Die Beiträge werden bei Fälligkeit im Personalaufwand erfasst. Vorauszahlungen von Beiträgen werden in dem Umfang als Vermögenswerte angesetzt, in dem ein Recht auf eine Rückzahlung oder eine Minderung künftiger Zahlungen besteht.

Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses (Abfindungen)

Abfindungszahlungen werden fällig, wenn ein Mitarbeiter vor dem regulären Renteneintritt freigesetzt wird oder wenn ein Mitarbeiter gegen eine Abfindungsleistung freiwillig aus dem Arbeitsverhältnis austritt. Abfindungsleistungen werden erfasst, wenn eine nachweisliche Verpflichtung besteht, entweder das Arbeitsverhältnis von gegenwärtigen Mitarbeitern entsprechend einem detaillierten formalen Plan, der nicht rückgängig gemacht werden kann, zu beenden oder Abfindungen bei freiwilliger Beendigung des Arbeitsverhältnisses durch Mitarbeiter im Rahmen von Aufhebungsverträgen zu leisten.

Abfindungsverpflichtungen für zum Bilanzstichtag bereits geschlossene Vereinbarungen werden als sonstige Verbindlichkeiten und – sofern sie einzelvertraglich noch nicht fixiert und Teil einer Restrukturierungsverpflichtung nach IAS 37 (Rückstellungen, Eventualschulden und Eventualforderungen) sind – als sonstige Rückstellungen ausgewiesen.

Altersteilzeitvereinbarungen basieren auf dem so genannten Blockmodell. Die vom DB-Konzern während des Zeitraums der Altersteilzeit zum Gehalt gezahlten Aufstockungsbeträge sowie zusätzliche Beiträge an die gesetzliche Rentenversicherung stellen Leistungen aus Anlass der Beendigung der Arbeitsverhältnisse dar. Sie werden zum Zeitpunkt des Entstehens der Verpflichtung mit dem Barwert bewertet. Der Vergütungsrückstand (zuzüglich der Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung) für die während

der Beschäftigungsphase geleistete Mehrarbeit wird ebenfalls mit dem Barwert bewertet. Die Aufwendungen aus der Aufzinsung der Verpflichtungen werden im Personalaufwand gezeigt.

Andere langfristig fällige Leistungen

Arbeitnehmer, die unter den Regelungsbereich des Tarifvertrags zur Führung von Langzeitkonten für die Arbeitnehmer verschiedener Unternehmen des DB-Konzerns (nachfolgend „Lzk-TV“) fallen, haben die Möglichkeit, ihre geleisteten Überstunden in ein in Geldeswert geführtes Wertguthaben umzuwandeln. Der DB-Konzern hat sich verpflichtet, die Vergütung für die geleistete Mehrarbeit zuzüglich der darauf entfallenden Arbeitgeberbeiträge zur Sozialversicherung monatlich zum Fälligkeitszeitpunkt des Gehalts an den »Fonds zur Sicherung von Wertguthaben e.V.« (Wertguthabenfonds) abzuführen. Der Wertguthabenfonds wurde in der Rechtsform eines eingetragenen Vereins als gemeinsame Einrichtung der Tarifvertragsparteien im Sinne des Tarifvertragsgesetzes gegründet. Die Tarifvertragsparteien sind als Mitglieder des Vereins für die Führung und Verwaltung der Wertguthaben verantwortlich.

Die mit Beginn der Freistellungsphase an die Arbeitnehmer gezahlten Vergütungen werden aus dem Wertguthabenfonds finanziert. Die Länge der Freistellungsphase wird durch die Höhe des angesammelten Wertguthabens bestimmt.

Hinsichtlich der Wertguthaben verbleiben mit Abfluss der Mittel keine weiteren wirtschaftlichen Risiken im DB-Konzern.

Der Plan wird wie ein beitragsorientierter Plan behandelt.

l) Sonstige Rückstellungen

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, soweit eine rechtliche oder faktische Verpflichtung besteht, die aus einem vergangenen Ereignis resultiert, deren Wahrscheinlichkeit einer Inanspruchnahme (die zu einem Abfluss von Ressourcen führt) größer als 50 % ist und sofern eine verlässliche Schätzung der Verpflichtungshöhe möglich ist. Wenn die Erstattung eines zurückgestellten Betrags zu erwarten ist, etwa aufgrund einer Versicherung, wird die Erstattung als

separater Vermögenswert nur dann angesetzt, wenn sie so gut wie sicher ist. Die Erträge aus Erstattungen werden nicht mit den Aufwendungen saldiert.

Langfristige Rückstellungen werden mit Marktzinssätzen abgezinst. Die Umweltschutzrückstellungen zur Sanierung ökologischer Altlasten werden auf der Basis realer Zinssätze, die dem Risiko und dem Zeitraum bis zur Erfüllung angepasst werden, abgezinst. Der Unterschiedsbetrag zwischen dem nominellen Wert der erwarteten Zahlungsabflüsse und dem bilanzierten Barwert für die Umweltschutzrückstellungen der DB AG aus übernommenen Verpflichtungen zur Beseitigung der Altlasten aus der Zeit vor der Gründung der DB AG wird in den passiven Abgrenzungen ausgewiesen und bildet damit den Zinsvorteil aus der längerfristigen Abwicklung der Rückstellung ab. Der Aufzinsungsaufwand aus den sonstigen Rückstellungen wird im Finanzergebnis erfasst.

m) Passive Abgrenzungen

Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen

Der DB-Konzern erhält verschiedene öffentliche Zuwendungen, die grundsätzlich vermögenswert- beziehungsweise erfolgsbezogen gewährt werden. Die Zuwendungen werden bilanziell erfasst, sofern Sicherheit darüber besteht, dass sie erfolgen wird und die notwendigen Bedingungen für den Erhalt der Zuwendung erfüllt werden. Die vermögenswertorientierten Zuwendungen, vor allem Investitionszuschüsse, werden direkt von den bezuschussten Vermögenswerten abgesetzt. Die Zinsvorteile (Differenz aus Nominalwert und Barwert) aus gewährten zinslosen Darlehen werden auf der Grundlage der vertraglichen Zuwendungsbedingungen passivisch abgegrenzt.

Abgegrenzte Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Verträgen

Sofern bei Abschluss von Sale-and-Leaseback-Verträgen Veräußerungsgewinne realisiert wurden und das sich anschließende Leasingverhältnis als Finanzierungsleasing zu klassifizieren ist, werden diese passivisch abgegrenzt und über die Laufzeit der jeweiligen Verträge erfolgswirksam aufgelöst.

n) Derivative Finanzinstrumente

Bilanzierung derivativer Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden bei Abschluss des Vertrags in der Bilanz als finanzieller Vermögenswert oder als finanzielle Schuld angesetzt. Die Erst- und Folgebewertung von derivativen Finanzinstrumenten erfolgt grundsätzlich zum beizulegenden Zeitwert. Die Behandlung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts hängt von der Art des gesicherten Grundgeschäfts ab. Derivative Finanzinstrumente werden bei Vertragsabschluss generell als Sicherungsinstrument (a) zur Absicherung des beizulegenden Zeitwerts bestimmter bilanzierter Vermögenswerte oder Schulden (»Fair-Value-Hedge«) oder (b) zur Absicherung der Zahlungsströme aus einer vertraglichen Verpflichtung oder aus einem erwarteten Geschäftsvorfall (»Cashflow-Hedge«) klassifiziert.

- **Fair-Value-Hedges** Fair-Value-Hedges zielen auf die Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzpositionen. In diesen Fällen werden sowohl das Sicherungsgeschäft als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Zeitwert angesetzt. Bewertungsänderungen werden ergebniswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Der DB-Konzern hat derzeit keine Fair-Value-Hedges im Bestand.

- **Cashflow-Hedges** Mit Cashflow-Hedges werden Schwankungen der Cashflows von finanziellen Vermögenswerten oder Verbindlichkeiten abgesichert. Bei Sicherung der zukünftigen Zahlungsströme wird die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum beizulegenden Zeitwert vorgenommen. Bewertungsänderungen werden zunächst erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und erst zu dem Zeitpunkt erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung berücksichtigt, zu dem die korrespondierenden Verluste oder Gewinne aus dem Grundgeschäft erfolgswirksam werden oder die Geschäfte auslaufen.

- **Derivative Finanzinstrumente, die nicht den Anforderungen zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gemäß IAS 39 entsprechen** Sofern Sicherungsgeschäfte, die betriebswirtschaftlich der Zins-, Währungs- oder Preisicherung dienen, nicht die restriktiven Anforderungen des IAS 39 für eine Bilanzierung als Sicherungsgeschäft erfüllen, werden die Änderungen des beizulegenden Zeitwerts sofort erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

- **Ermittlung des beizulegenden Zeitwerts (Fair Value)**

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs zum Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet und Annahmen getroffen, die aufgrund der Marktbedingungen an den Bilanzstichtagen sachgerecht waren. Die Bewertung der nicht in einem aktiven Markt gehandelten Finanzinstrumente erfolgt unter Zuhilfenahme von Prognosen ausgehend von vergleichbaren Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden. Die eingeschränkte Handelbarkeit wird in Form von Auf- bzw. Abschlägen, die aus historischen Daten abgeleitet werden, bei der Bewertung berücksichtigt. Es wird jeweils der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs zugrunde gelegt. Geschäfte, für die keine Prämie gezahlt worden ist, haben bei Abschluss einen Zeitwert von null.

Kapitalmanagement im DB-Konzern (gemäß IAS 1)

Die finanzwirtschaftliche Steuerung des Konzerns zielt neben der nachhaltigen Steigerung des Unternehmenswerts auf die Einhaltung einer für die Wahrung einer hervorragenden Bonitätseinstufung angemessenen Kapitalstruktur.

Die Steuerung der Kapitalstruktur erfolgt anhand der Kennzahl Gearing. Das Gearing wird dabei definiert als Verhältnis der Netto-Finanzschulden (Finanzschulden abzüglich der liquiden Mittel) und des Eigenkapitals. Als Instrumente der Steuerung dienen in erster Linie die planmäßige Rückführung von Finanzschulden sowie die Stärkung der Eigenkapitalbasis durch Gewinnthesaurierung beziehungsweise Kapitalerhöhung.

Als mittelfristiges Ziel wird ein Gearing von 100 % angestrebt, das heißt ein gleiches Verhältnis von Netto-Finanzschulden und Eigenkapital. Diese Zielsetzung ist gegenüber dem Vorjahr unverändert. Das Gearing entwickelte sich wie folgt:

in Mio. €	2007	2006
Finanzschulden	18.062	19.881
- Liquide Mittel	- 1.549	- 295
= Netto-Finanzschulden	16.513	19.586
÷ Buchwert Eigenkapital	10.953	9.214
= Gearing	151%	213%

Das Gearing verbesserte sich im Vorjahresvergleich insbesondere durch die positive Gewinnentwicklung, die das Eigenkapital erhöht hat, sowie durch die Rückführung der Netto-Finanzschulden.

Kritische Schätzungen und Beurteilungen

Der Konzernabschluss basiert auf Einschätzungen und Annahmen, die die Zukunft betreffen. Hieraus abgeleitete Schätzungen und Beurteilungen werden kontinuierlich neu bewertet und basieren auf historischen Erfahrungen und weiteren Faktoren, einschließlich Erwartungen hinsichtlich zukünftiger Ereignisse, die unter den gegebenen Umständen vernünftig erscheinen. Die Schätzungen werden naturgemäß den späteren tatsächlichen Gegebenheiten nicht immer entsprechen.

Die Schätzungen und Annahmen, die ein signifikantes Risiko in Form einer wesentlichen Anpassung der Buchwerte von Vermögenswerten und Schulden innerhalb des nächsten Geschäftsjahres mit sich bringen könnten, werden im Folgenden erörtert.

a) Wertminderungsbedarf bei Zahlungsmittel generierenden Einheiten (Cash-generating Units)

Je nach Ereignissen oder Umständen wird im DB-Konzern regelmäßig untersucht, ob ein Wertminderungsbedarf bei einer Zahlungsmittel generierenden Einheit vorliegt. Grundlagen und Prämissen des gemäß IAS 36 (Wertminderung von Vermögenswerten) im DB-Konzern angewendeten Impairment-Verfahrens sind in diesem Abschnitt unter dem Titel »Wertminderungen von Vermögenswerten« dargestellt. Zu

einzelnen Prämissen und Annahmen, die Einfluss auf die Werthaltigkeit einer CGU haben, geben wir nachfolgende Erläuterungen:

EBITDA-Marge

Läge die tatsächliche EBITDA-Marge (EBITDA: Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) zum Ende des Planungszeitraums 10 % unter der derzeitigen Planungsannahme und würde sich dieser Effekt auch auf die nach diesem Zeitraum prognostizierten Cashflows auswirken, müssten die Buchwerte der Sachanlagen und der immateriellen Vermögenswerte nicht (im Vorjahr: um 70 Mio. €) abgewertet werden.

Durchschnittliche reale Wachstumsrate der Cashflows

Läge die nach dem Planungszeitraum unterstellte Wachstumsrate der operativen Cashflows um 10 % unter der derzeitigen Annahme – also bei 0,9 % p. a. statt der derzeit unterstellten 1,0 % p. a. –, würde sich wie im Vorjahr kein Wertberichtigungsbedarf für die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte ergeben.

Gewichtete Kapitalkosten

Wenn der Kapitalisierungszinssatz vor Steuern, der bei der Berechnung des Nutzungswerts verwendet wurde, um 10 % oberhalb der derzeitigen Annahme läge – also bei 9,8 % statt der jetzt unterstellten 8,9 % (im Vorjahr: bei 9,7 % statt der unterstellten 8,8 %) –, hätte der Buchwert der Sachanlagen um rund 40 Mio. € abgewertet werden müssen (im Vorjahr: um 0 Mio. €), Goodwills wären in diesem Fall nach wie vor werthaltig.

Nutzungsdauer und Restwert

Bei einem um 10 % geringeren Restwert der Zahlungsmittel generierenden Einheiten am Ende ihrer Nutzungsdauer würde sich der Buchwert der Sachanlagen und der immateriellen Vermögenswerte wie im Vorjahr nicht verringern.

b) Latente Steuern

Der Bestimmung der aktiven latenten Steuern liegt in der Regel die Mittelfristplanung zugrunde. Sollte sich die Summe der im Mittelfristzeitraum geplanten Jahresüberschüsse bei

ansonsten unveränderten steuerlichen Parametern um 10 % verringern, wären die aktiven latenten Steuern um 159 Mio. € (im Vorjahr: 203 Mio. €) wertzuberichtigen.

c) Umweltschutzzrückstellungen

Die Umweltschutzzrückstellungen betreffen primär die Verpflichtung der DB AG zur Beseitigung von vor dem 1. Januar 1994 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Die ökologischen Altlasten beziehen sich im Wesentlichen auf Kontaminationen von Boden und Grundwasser infolge der Nutzung von Liegenschaften. Die Verpflichtung zur Sanierung ergibt sich aus dem Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG), dem Wasserhaushaltsgesetz (WHG), der Deponieverordnung (DepV) sowie weiteren ergänzenden Gesetzen und Verordnungen.

Die Bewertung der Rückstellung erfolgt auf der Grundlage eines Diskontierungsverfahrens zum Barwert, soweit Sanierungsmaßnahmen wahrscheinlich sind, die Sanierungskosten verlässlich geschätzt werden können und kein zukünftiger Nutzen aus diesen Maßnahmen erwartet wird.

Die Schätzung künftiger Sanierungskosten unterliegt vielfältigen Unsicherheiten. Neben der technischen Entwicklung im Sanierungsbereich und der Innovationsintensität können sich auch Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen materiell auf die sanierungsbezogenen Kosten auswirken. Für die bilanzielle Herleitung des Rückstellungsausweises wurden auf der Grundlage der derzeit physisch bekannten beziehungsweise erkennbaren Sanierungsverpflichtungen die erwarteten Kosten auf Basis des heutigen Preisniveaus geschätzt.

Der Ansatz der Umweltschutzzrückstellungen ergibt sich auf der Basis erwarteter zahlungswirksamer Abflüsse und aufgrund der Anwendung eines risikoadjustierten Realzinseszinses in Höhe von 0,69 % (im Vorjahr: 0,06 % bis 1,37 %).

Sollten wesentliche gesetzliche Rahmenbedingungen beziehungsweise behördliche Auflagen zu Realisationszeitpunkten von Sanierungsmaßnahmen führen, die erheblich von dem geschätzten Zeitkorridor abweichen, könnte dies zu einem veränderten Zeithorizont für die erwarteten Zahlungsabflüsse, mithin zu einem veränderten Rückstellungsansatz führen. Darüber hinaus können Preissteigerungen zu einem erhöhten Rückstellungsansatz führen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(1) Umsatzerlöse

in Mio. €	2007	2006
Umsatzerlöse aus Dienstleistungen	30.866	29.725
davon aus Bestellerentgelten für Schienenverkehr	(4.483)	(4.551)
Umsatzerlöse aus Warenverkäufen	443	328
Insgesamt	31.309	30.053

Die Umsatzerlöse haben sich um 1.256 Mio. € (+ 4,2 %) erhöht. Bereinigt um die wesentlichen Effekte aus Veränderungen des Konsolidierungskreises, insbesondere den Umsatzbeiträgen der Spain-Tir-Gruppe, Fertrans und Schenker Russija ZAO, ergibt sich ein Anstieg von 3,6 % (im Vorjahr: 7,7 %). Die Bestellerentgelte aus Schienenverkehr betreffen Entgelte aus leistungsbezogenen Verkehrsverträgen mit den Bundesländern.

Die Entwicklung der Umsatzerlöse nach Geschäftssegmenten und Regionen ist aus der Segmentberichterstattung ersichtlich.

(2) Bestandsveränderungen und andere aktivierte Eigenleistungen

in Mio. €	2007	2006
Bestandsveränderungen	29	- 51
Andere aktivierte Eigenleistungen	1.916	1.941
Insgesamt	1.945	1.890

Investive Eigenleistungen fallen maßgeblich im Zusammenhang mit dem Bau- und Projektgeschäft in der Eisenbahninfrastruktur sowie bei der Modernisierung von Fahrzeugen und der Aufarbeitung entsprechender Fahrzeugersatzteile an.

(3) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2007	2006
Erträge aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	688	75
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	641	599
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten	513	293
Erträge aus staatlichen Zuschüssen ¹⁾	336	414
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	212	234
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	178	325
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	93	84
Erträge aus der Auflösung negativer Unterschiedsbeträge	3	18
Übrige Erträge ¹⁾	555	817
Insgesamt	3.219	2.859

¹⁾ Vorjahreszahl wurde angepasst

Wesentliche Effekte auf die Höhe der sonstigen betrieblichen Erträge im Berichtsjahr entstanden aus der Realisierung von Buchgewinnen im Zusammenhang mit dem Verkauf von Finanzanlagen. Im Geschäftsjahr 2007 trennte sich der DB-Konzern im Rahmen der strategischen Optimierungen im Beteiligungsportfolio von den Gesellschaften Scandlines AG, Frachtcontor Junge & Co. GmbH sowie der NUCLEAR CARGO + SERVICE GmbH (inklusive Beteiligungen).

Der Anstieg der Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten resultiert im Wesentlichen aus dem Verkauf des Aurelis-Immobilienportfolios (Buchgewinn 236 Mio. €)

Die Erträge aus staatlichen Zuschüssen enthalten im Wesentlichen Ausgleichszahlungen öffentlicher Gebietskörperschaften im Zusammenhang mit dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) und dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) sowie Ausgleichszahlungen für höhengleiche Kreuzungen nach einer EU-Verordnung. Die Zuschüsse werden überwiegend durch Eisenbahninfrastrukturunternehmen vereinnahmt. Der leichte Rückgang gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf geringere Zuschüsse im Segment Fahrweg zurückzuführen.

Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen wurden im Zusammenhang mit durchgeführten Instandhaltungsmaßnahmen, Neubewertungen von Vorruhestandsverpflichtungen sowie Umweltlasten realisiert.

Der Rückgang der übrigen Erträge ergibt sich aus den im Vorjahr hierunter ausgewiesenen Erträgen im Zusammenhang mit der Rückerstattung von bahnpolizeilichen Leistungen in Höhe von 256 Mio. €. Vergleichbare Erträge sind im Berichtsjahr nicht angefallen.

(4) Materialaufwand

in Mio. €	2007	2006
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	2.237	2.090
Aufwendungen für bezogene Leistungen	11.602	11.289
Aufwendungen für Instandhaltungen	3.327	3.070
Insgesamt	17.166	16.449

Die im Materialaufwand erfassten Wertberichtigungen auf das Vorratsvermögen betragen 13 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €).

Steigerungen gegenüber dem Vorjahr waren neben der zusätzlichen Einbeziehung von Spain-Tir vor allem auf höhere Energiekosten und das Geschäftswachstum im Segment Schenker mit entsprechend gestiegenen Vorleistungen zurückzuführen. Höhere Instandhaltungsleistungen waren sowohl beim Fahrzeugpark als auch bei Infrastrukturanlagen zu verzeichnen.

(5) Personalaufwand und Beschäftigte

in Mio. €	2007	2006
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	6.801	6.649
für zugewiesene Beamte	1.318	1.326
	8.119	7.975
Soziale Abgaben		
für Arbeitnehmer	1.287	1.281
für zugewiesene Beamte	266	289
Aufwendungen zur Personalanpassung	110	120
Aufwendungen für Altersversorgung	131	117
	1.794	1.807
Insgesamt	9.913	9.782

In dem ausgewiesenen Personalaufwand sind Aufwendungen für beitragsorientierte Pläne in Höhe von 626 Mio. € (im Vorjahr: 621 Mio. €) enthalten.

Der Betrag zur Personalanpassung umfasst im Wesentlichen Aufwendungen aus Abfindungs- und Altersteilzeitvereinbarungen.

Die Aufwendungen zur Altersversorgung erstrecken sich auf aktive sowie nicht mehr im DB-Konzern beschäftigte Personen beziehungsweise deren Hinterbliebene. Sie resultieren primär aus dem Dienstzeitaufwand, den Arbeitgebern zur betrieblichen Zusatzversorgung sowie den Beiträgen zum Pensions-Sicherungs-Verein aG. Der Zinsaufwand aus der Aufzinsung der Pensionsverpflichtungen und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Für detaillierte Erläuterungen zur Entwicklung der Pensionsverpflichtungen verweisen wir auf die Ausführungen unter Anhangziffer (32).

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

Der erhöhte Personalaufwand ist auf den Anstieg der Beschäftigtenzahl sowie auf erhöhte Tarifabschlüsse zurückzuführen. Gegenläufig entwickelten sich die Zuführungen für personalbezogene Rückstellungen. Die Entwicklung der Beschäftigtenanzahl im DB-Konzern, jeweils auf Vollzeitkräfte umgerechnet, wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

in VZP	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
	2007	2006	2007	2006
Arbeitnehmer	198.314	189.331	191.823	188.475
Beamte	38.764	39.869	39.533	40.515
Mitarbeiter	237.078	229.200	231.356	228.990
Auszubildende	8.594	8.099	7.262	7.144
Beschäftigte	245.672	237.299	238.618	236.134

Im Falle von Veränderungen des Konzernkreises werden die Mitarbeiter bis zum Entkonsolidierungszeitpunkt beziehungsweise ab dem Datum der Erstkonsolidierung zeitan- teilig einbezogen.

Die Entwicklung der Beschäftigten nach Anzahl der natürlichen Personen ergibt folgendes Bild:

	am Jahresende	
	2007	2006
Arbeitnehmer	208.610	199.353
Beamte	40.745	41.913
Mitarbeiter	249.355	241.266
Auszubildende	8.594	8.099
Beschäftigte	257.949	249.365

(6) Abschreibungen

Die Abschreibungen betreffen überwiegend die als Eisenbahninfrastruktur genutzten Vermögenswerte des Sachanlagevermögens sowie die Schienenfahrzeuge. Die Abschreibungen werden in der Erfolgsrechnung vermindert um die im Berichtszeitraum vorgenommenen Wertaufholungen ausgewiesen.

Für weitere Erläuterungen wird auf die Darstellungen zur Entwicklung des Sachanlagevermögens beziehungsweise der immateriellen Vermögenswerte unter den Anhangziffern (13) und (14) verwiesen.

(7) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2007	2006
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	952	866
Sonstige bezogene Dienstleistungen	487	394
Reise- und Repräsentationskosten	203	201
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	195	175
Verlust aus dem Abgang von Sachanlagevermögen und immateriellen Vermögenswerten	163	193
Beiträge und Gebühren	151	152
Aufwendungen aus Versicherungen	164	173
Aufwendungen aus Schadenersatz	110	79
Aufwendungen für Verkaufsförderung und Werbung	110	96
Sonstiger personalbezogener Aufwand	107	106
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	85	88
Sonstige betriebliche Steuern	69	74
Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten	65	0
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	24	4
Forschungs- und nicht aktivierte Entwicklungskosten	7	9
Übrige Aufwendungen	812	534
Insgesamt	3.704	3.144

In den erhöhten Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten sowie sonstigen bezogenen Dienstleistungen zeigen sich vor allem operative Effekte aus der gestiegenen Geschäftstätigkeit bei Schenker. Höhere Aufwendungen für die Anmietung von Fahrzeugen waren auch bei Fernverkehr, Regio und Schienengüterverkehr zu verzeichnen.

In den Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten sind Honoraraufwendungen für den Konzernabschlussprüfer in Höhe von 19,5 Mio. € (im Vorjahr: 18,8 Mio. €) erfasst; davon entfallen auf Abschlussprüfungen 9,6 Mio. € (im Vorjahr: 10,3 Mio. €), auf Bestätigungsleistungen 4,8 Mio. € (im Vorjahr: 4,4 Mio. €), auf Steuerberatungsleistungen 0,3 Mio. € (im Vorjahr: 0,5 Mio. €) sowie auf sonstige erbrachte Leistungen 4,8 Mio. € (im Vorjahr: 3,6 Mio. €).

Die Aufwendungen aus dem Abgang von langfristigen Finanzinstrumenten enthalten einen Buchverlust aus dem Verkauf zweier US-Gesellschaften, die ihr operatives Geschäft

im Rahmen des Verkaufs der Brenntag-Aktivitäten veräußert hatten. Die in den Gesellschaften noch vorhandenen Umweltrisiken wurden von dem Käufer übernommen.

Der Anstieg der übrigen Aufwendungen resultiert überwiegend aus Zuführungen zu den Rückstellungen für Drohverluste aus langfristigen Verkehrsverträgen (310 Mio. €).

(8) Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen

Aus Anteilen an Unternehmen, auf die ein maßgeblicher Einfluss ausgeübt werden kann beziehungsweise die gemeinschaftlich geführt werden, werden folgende Ergebnisbeiträge in die Gewinn- und Verlustrechnung einbezogen:

in Mio. €	2007	2006
Gemeinschaftsunternehmen		
Scandlines AG	0	3
Übrige	0	2
	0	5
Assoziierte Unternehmen		
METRANS AS	14	2
EUROFIMA AG	1	6
Übrige	17	5
	32	13
Insgesamt	32	18

Im Berichtsjahr hat die DB AG nominal 1% der Anteile an der EUROFIMA AG veräußert. Der hieraus resultierende Veräußerungsertrag (6 Mio. €) ist unter den sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Von den von der METRANS AS, Prag/Tschechien, ausgewiesenen Ergebnisanteilen entfallen 6 Mio. € auf Vorperioden.

(9) Zinsergebnis

in Mio. €	2007	2006
Zinserträge		
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	91	75
Zinserträge aus der Auflösung passiver Abgrenzungen und übrige Zinserträge	234	258
	325	333
Zinsaufwendungen		
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 842	- 886
Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten	- 228	- 235
Zinsaufwand aus Finanzierungsleasing	- 82	- 81
Aufzinsung von Pensionsrückstellungen	- 81	- 72
	- 1.233	- 1.274
Insgesamt	- 908	- 941

Der Anstieg des Zinsniveaus im kurzfristigen Laufzeitsegment trug 2007 zu höheren sonstigen Zinserträgen als im Vorjahr bei.

Der Rückgang der sonstigen Zinsaufwendungen geht im Wesentlichen auf eine im Jahresdurchschnitt rückläufige Kapitalmarktverschuldung zurück. Die Rückzahlung eines Bankdarlehens an die Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG in Höhe von 1.217 Mio. € Ende 2006 und eines EUROFIMA-Darlehens in Höhe von 256 Mio. € führten 2007 zu einer Entlastung des Zinsergebnisses.

Die Zinserträge und -aufwendungen aus den nicht erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten beziehungsweise Verbindlichkeiten belaufen sich auf 79 Mio. € (im Vorjahr: 54 Mio. €) beziehungsweise -1.060 Mio. € (im Vorjahr: -1.105 Mio. €).

(10) Übriges Finanzergebnis

in Mio. €	2007	2006
Ergebnis aus Beteiligungen	8	8
Ergebnis aus Währungskurseffekten	- 102	187
Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten	88	- 191
Ergebnis aus sonstigen Derivaten	1	- 2
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzinstrumenten	0	1
Wertberichtigungen auf Finanzinstrumente	- 2	- 2
Übriges Finanzergebnis	4	0
Insgesamt	- 3	1

Das Ergebnis aus Währungskurseffekten resultiert aus der erfolgswirksamen Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten beziehungsweise Forderungen zum Stichtagskassakurs (IAS 21). Das Ergebnis aus Währungskurseffekten ist gedanklich mit dem Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten zu saldieren. Beide Ergebnisgrößen änderten sich gegenüber dem Vorjahreswert deutlich, insbesondere aufgrund der 2007 erfolgten Rückzahlung von gesicherten Fremdwährungsanleihen über 600 Mio. USD und 750 Mio. CHF beziehungsweise der tilgungsbedingten Beendigung der entsprechenden Sicherungsgeschäfte. Das Ergebnis aus währungsbezogenen Derivaten enthält die Reklassifizierung der erfolgsneutral im Eigenkapital erfassten währungsinduzierten Marktwertänderungen von Cashflow-Hedges. Das Ergebnis aus sonstigen Derivaten betrifft die Marktwertentwicklung der Derivate, die nicht als wirksame Sicherungsgeschäfte nach IAS 39 qualifiziert werden.

(11) Ertragsteuern

in Mio. €	2007	2006
Tatsächlicher Steueraufwand	- 234	- 122
Erträge aus dem Wegfall von Steuerverpflichtungen	22	3
Tatsächliche Ertragsteuern	- 212	- 119
Latenter Steueraufwand	- 88	244
Ertragsteuern	- 300	125

Der tatsächliche Steueraufwand ist sowohl in Deutschland als auch bei ausländischen Tochtergesellschaften angefallen.

Im Berichtsjahr ergaben sich latente Steuererträge aus zusätzlichen künftigen Nutzungsmöglichkeiten von temporären Differenzen und Verlustvorträgen, insbesondere im Inland. Daneben ergab sich durch die Senkung der Ertragsteuersätze im Rahmen der Unternehmensteuerreform ab 2008 und der damit verbundenen Reduzierung des inländischen Konzernsteuersatzes zur Ermittlung latenter Steuern von 40,0 % auf 30,5 % ein Steueraufwand.

Beginnend mit dem Ergebnis des DB-Konzerns vor Ertragsteuern und den darauf bei einer Konzernsteuerquote von 40,0 % entfallenden rechnerischen Ertragsteuern, wird nachfolgend die steuerliche Überleitungsrechnung zu den tatsächlichen Ertragsteuern dargestellt:

in Mio. €	2007	2006
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.016	1.555
Konzernsteuersatz	40 %	40 %
Erwarteter Steueraufwand	- 806	- 622
Zusätzlicher Ansatz sowie Inanspruchnahme bestehender Unterschiedsbeträge (im Vorjahr zusätzlicher Ansatz bestehender Unterschiedsbeträge)	484	592
Auswirkung von Änderungen von Steuervorschriften	- 432	- 1
Steuerfreie Erträge	337	33
Steuerliche Sachverhalte gemäß IAS 12.33	146	154
Steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	- 44	- 16
Steuersatzdifferenzen ausländischer Unternehmen	42	29
Übrige Effekte	- 27	- 44
Ausgewiesene Ertragsteuern	- 300	125
Effektiver Steuersatz	14,9 %	- 8,0 %

Der Überleitungsbetrag im Sinne des IAS 12.33 bezieht sich ausschließlich auf steuerliche Mehrabschreibungen, die daraus resultieren, dass steuerfreie Zuschüsse im IFRS-Abschluss direkt von den Anschaffungskosten der Vermögenswerte abgesetzt wurden. Auf diese temporären Unterschiede dürfen keine latenten Steuern gebildet werden.

In den übrigen Effekten sind im Berichtsjahr insbesondere Auswirkungen aus der Abweichung der inländischen Ertragsteuerbelastung von der erwarteten Ertragsteuerbelastung infolge unterschiedlicher Bemessungsgrundlagen zwischen den einzelnen Ertragsteuerarten enthalten.

(12) Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich nach IAS 33 (Ergebnis je Aktie) aus der Division des den Aktionären der DB AG zustehenden Jahresergebnisses des DB-Konzerns und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der während des Geschäftsjahres ausgegebenen Aktien. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie entspricht dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

in Mio. €	2007	2006
Jahresergebnis	1.716	1.680
davon anderen Gesellschaftern zurechenbares Ergebnis	(15)	(15)
davon auf die Aktionäre der Deutschen Bahn AG entfallendes Jahresergebnis	(1.701)	(1.665)
Anzahl der ausgegebenen Aktien	430.000.000	430.000.000
Ergebnis je Aktie (in €/Aktie), unverwässert	3,96	3,87
Ergebnis je Aktie (in €/Aktie), verwässert	3,96	3,87
davon aus nicht fortzuführenden Tätigkeiten	(0,00)	(0,00)

Erläuterungen zur Bilanz

(13) Sachanlagen

Sachanlagen zum 31. Dezember 2007 in Mio. €	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten									
Stand zum 01. 01. 2007	5.071	5.492	12.029	14.092	18.747	1.223	3.706	3.023	63.383
Änderungen Konzernkreis	- 143	115	62	0	549	147	28	123	881
davon Zugang Konzernkreis	(4)	(129)	(62)	(0)	(549)	(150)	(34)	(123)	(1.051)
davon Abgang Konzernkreis	(- 147)	(- 14)	(0)	(0)	(0)	(- 3)	(- 6)	(0)	(- 170)
Zugänge ¹⁾	70	238	387	1.356	447	65	417	3.255	6.235
Investitionszuschüsse	- 2	- 66	- 267	- 1.116	- 67	- 13	- 25	- 2.704	- 4.260
Umbuchungen	- 39	- 50	- 17	224	203	1	84	- 400	6
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abgänge	- 802	- 231	- 8	- 98	- 264	- 27	- 416	- 212	- 2.058
Währungsumrechnungsdifferenzen	- 6	- 57	0	- 2	0	0	16	- 1	- 50
Stand zum 31. 12. 2007	4.149	5.441	12.186	14.456	19.615	1.396	3.810	3.084	64.137
Abschreibungen									
Stand zum 01. 01. 2007	- 308	- 1.627	- 3.088	- 7.029	- 8.467	- 733	- 2.203	- 466	- 23.921
Änderungen Konzernkreis	4	- 35	- 23	0	- 353	- 105	2	0	- 510
davon Zugang Konzernkreis	(0)	(- 35)	(- 23)	(0)	(- 353)	(- 108)	(- 20)	(0)	(- 539)
davon Abgang Konzernkreis	(4)	(0)	(0)	(0)	(0)	(3)	(22)	(0)	(29)
Planmäßige Zugänge	- 1	- 187	- 174	- 723	- 1.064	- 78	- 405	0	- 2.632
Außerplanmäßige Zugänge									
Zugänge	- 47	- 3	- 2	- 4	- 9	0	- 2	- 13	- 80
Wertaufholung	4	0	0	34	0	0	0	0	38
Umbuchungen	2	- 4	0	- 2	- 1	13	- 14	0	- 6
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Abgänge	1	78	6	79	222	27	324	280	1.017
Währungsumrechnungsdifferenzen	3	46	0	0	0	- 1	- 22	0	26
Stand zum 31. 12. 2007	- 342	- 1.732	- 3.281	- 7.645	- 9.672	- 877	- 2.320	- 199	- 26.068
Bilanzwert 31. 12. 2007	3.807	3.709	8.905	6.811	9.943	519	1.490	2.885	38.069
Bilanzwert 31. 12. 2006	4.763	3.865	8.941	7.063	10.280	490	1.503	2.557	39.462

¹⁾ In den Zugängen des Geschäftsjahres sind 204 Mio. € Gutschriften aus Vorjahren enthalten.

Sachanlagen zum 31. Dezember 2006 in Mio. €	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Anderer Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten									
Stand zum 01. 01. 2006	5.124	5.003	10.672	13.191	18.104	1.124	3.508	4.578	61.304
Änderungen Konzernkreis	2	64	0	0	0	4	153	0	223
davon Zugang Konzernkreis	(2)	(64)	(0)	(0)	(0)	(4)	(153)	(0)	(223)
davon Abgang Konzernkreis	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Zugänge ¹⁾	59	302	441	1.355	570	85	451	3.262	6.525
Investitionszuschüsse	- 3	- 86	- 294	- 943	- 45	- 18	- 38	- 2.321	- 3.748
Umbuchungen	- 22	278	1.222	589	410	55	97	- 2.636	- 7
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0	- 2	0	- 2
Abgänge	- 88	- 71	- 12	- 100	- 288	- 26	- 449	140	- 894
Währungsumrechnungsdifferenzen	- 1	2	0	0	- 4	- 1	- 14	0	- 18
Stand zum 31. 12. 2006	5.071	5.492	12.029	14.092	18.747	1.223	3.706	3.023	63.383
Abschreibungen									
Stand zum 01. 01. 2006	- 303	- 1.465	- 2.141	- 6.381	- 7.535	- 664	- 2.061	- 1.204	- 21.754
Änderungen Konzernkreis	0	- 12	0	0	0	- 3	- 107	0	- 122
davon Zugang Konzernkreis	(0)	(- 12)	(0)	(0)	(0)	(- 3)	(- 107)	(0)	(- 122)
davon Abgang Konzernkreis	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Planmäßige Zugänge	- 15	- 182	- 178	- 718	- 1.071	- 76	- 416	0	- 2.656
Außerplanmäßige Zugänge	- 8	- 2	- 14	- 58	- 94	- 2	- 8	- 4	- 190
Wertaufholung	0	0	0	35	0	0	0	0	35
Umbuchungen	6	- 14	- 760	16	9	- 8	10	743	2
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0	2	0	2
Abgänge	12	46	5	77	222	20	364	- 1	745
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	2	0	0	2	0	13	0	17
Stand zum 31. 12. 2006	- 308	- 1.627	- 3.088	- 7.029	- 8.467	- 733	- 2.203	- 466	- 23.921
Bilanzwert 31. 12. 2006	4.763	3.865	8.941	7.063	10.280	490	1.503	2.557	39.462
Bilanzwert 31. 12. 2005	4.821	3.538	8.531	6.810	10.569	460	1.447	3.374	39.550

¹⁾ In den Zugängen des Geschäftsjahres sind 234 Mio. € Gutschriften aus Vorjahren enthalten.

Außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 80 Mio. € (im Vorjahr: 190 Mio. €) betreffen im Wesentlichen Grundstücke der DB Netz AG sowie Fahrzeuge der Railion Deutschland AG und DB Regio AG.

Wertaufholungen entfielen in Höhe von 38 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €) auf Gleisanlagen und Grundstücke der DB Netz AG.

Die positiven Buchwertabgänge von 68 Mio. € (im Vorjahr: 140 Mio. €) bei den Anschaffungs- und Herstellungs-

kosten) bei den Anlagen im Bau resultieren aus der Rückzahlung von bereits in Vorjahren erhaltenen und aktivisch abgesetzten Investitionszuschüssen.

Finanzschulden waren durch Sachanlagen mit Buchwerten von 207 Mio. € (im Vorjahr: 241 Mio. €) gesichert. Dies betrifft im Wesentlichen Schienenfahrzeuge, die der Besicherung von Krediten der EUROFIMA AG (Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial), Basel/Schweiz, dienen und bei den operativen Gesellschaften der Segmente Fernverkehr, Regio und Railion zum Einsatz gelangen. Beschränkungen an Verfügungsrechten über Sachanlagever-

mögen bestanden in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €). Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr betrifft mit 12 Mio. € Abgänge des Aurelis-Portfolios.

In den Sachanlagen sind gemietete Vermögenswerte enthalten, die in der nachfolgenden Übersicht gesondert ausgewiesen werden. Bei den gemieteten Sachanlagen handelt es sich um Vermögenswerte, die dem wirtschaftlichen, nicht jedoch dem juristischen Eigentum des DB-Konzerns zugerechnet werden, sodass die zugrunde liegenden Leasingverträge als Finanzierungsleasing zu klassifizieren sind.

Gemietete Vermögenswerte in Mio. €	Grundstücke	Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	Bahnkörper und Bauten des Schienennetzes	Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	Maschinen und maschinelle Anlagen	Andere Betriebs- und Geschäftsausstattung	Summe
Als Finanzierungsleasing klassifizierte gemietete Vermögenswerte								
Anschaffungs- und Herstellungskosten	3	803	19	0	1.100	0	47	1.972
Kumulierte Abschreibungen	0	- 149	- 2	0	- 668	0	- 34	- 853
Buchwert 31. 12. 2007	3	654	17	0	432	0	13	1.119
Anschaffungs- und Herstellungskosten	3	730	19	0	1.103	0	52	1.907
Kumulierte Abschreibungen	0	- 120	- 1	0	- 605	0	- 31	- 757
Buchwert 31. 12. 2006	3	610	18	0	498	0	21	1.150

Der Ausweis zu den Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten bei den gemieteten Vermögenswerten des Sachanlagevermögens betrifft hauptsächlich Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station & Service AG. Der Ausweis unter den Fahrzeugen für Personen- und Güterverkehr bezieht sich im Wesentlichen auf von den Transportgesellschaften des DB-Konzerns genutzte Schienenfahrzeuge (Lokomotiven, Triebzüge, Güterwagen).

Die zum Teil auf der Grundlage retrograder Ermittlungen wie auch auf Grundlage eigener Erhebungen ermittelten Ver-

mögenswerte, die im Wege des Operating Lease vermietet werden, im Wesentlichen Grundstücke und Gebäude, weisen zum 31. Dezember 2007 einen Restbuchwert von 816 Mio. € (im Vorjahr: 1.749 Mio. €) auf. Der Rückgang resultiert hauptsächlich aus der Veräußerung des Aurelis-Portfolios. Aus der Vermietung dieser Vermögenswerte werden Miet- und Leasingeinzahlungen in zukünftigen Jahren gemäß nachfolgender Übersicht erwartet:

Erwartete Miet- und Leasingzahlungen in Mio. €							Restlaufzeit	
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Gesamt
31. 12. 2007								
Mindestleasingzahlung	339	182	157	136	112	903	1.490	1.829
31. 12. 2006								
Mindestleasingzahlung	416	192	168	141	118	716	1.335	1.751

(14) Immaterielle Vermögenswerte

Immaterielle Vermögenswerte zum 31. Dezember 2007 in Mio. €	Aktivierete Entwicklungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Aktivierete Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Erworbene immaterielle Vermögens- werte	Firmenwerte	Geleistete Anzahlungen	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten						
Stand zum 01. 01. 2007	108	8	1.094	1.049	10	2.269
Änderungen Konzernkreis	0	0	28	246	0	274
davon Zugang Konzernkreis	(0)	(0)	(30)	(246)	(0)	(276)
davon Abgang Konzernkreis	(0)	(0)	(- 2)	(0)	(0)	(- 2)
Zugänge	3	2	64	5	11	85
Investitionszuschüsse	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen	4	- 5	- 3	0	- 2	- 6
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	- 48	- 1	- 155	- 13	0	- 217
Währungsumrechnungsdifferenzen	- 3	0	- 13	- 42	0	- 58
Stand zum 31. 12. 2007	64	4	1.015	1.245	19	2.347
Abschreibungen						
Stand zum 01. 01. 2007	- 96	0	- 540	- 14	0	- 650
Änderungen Konzernkreis	- 2	0	0	- 1	0	- 3
davon Zugang Konzernkreis	(- 2)	(0)	(- 1)	(- 1)	(0)	(- 4)
davon Abgang Konzernkreis	(0)	(0)	(1)	(0)	(0)	(1)
Planmäßige Zugänge	- 10	0	- 111	0	0	- 121
Außerplanmäßige Zugänge	0	0	0	0	0	0
Wertaufholung	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen	1	0	5	0	0	6
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	48	0	145	0	0	193
Währungsumrechnungsdifferenzen	4	0	10	0	0	14
Stand zum 31. 12. 2007	- 55	0	- 491	- 15	0	- 561
Bilanzwert 31. 12. 2007	9	4	524	1.230	19	1.786
Bilanzwert 31. 12. 2006	12	8	554	1.035	10	1.619

Immaterielle Vermögenswerte zum 31. Dezember 2006 in Mio. €	Aktivierete Entwicklungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Aktivierete Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Erworbene immaterielle Vermögens- werte	Firmenwerte	Geleistete Anzahlungen	Summe
Anschaffungs- und Herstellungskosten						
Stand zum 01. 01. 2006	110	8	992	317	0	1.427
Änderungen Konzernkreis	10	0	142	777	0	929
davon Zugang Konzernkreis	(10)	(0)	(142)	(777)	(0)	(929)
davon Abgang Konzernkreis	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Zugänge	0	2	44	3	10	59
Investitionszuschüsse	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen	0	-1	9	0	-1	7
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	-12	-1	-87	0	1	-99
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	-6	-48	0	-54
Stand zum 31. 12. 2006	108	8	1.094	1.049	10	2.269
Abschreibungen						
Stand zum 01. 01. 2006	-77	0	-459	-11	0	-547
Änderungen Konzernkreis	-8	0	-42	-1	0	-51
davon Zugang Konzernkreis	(-8)	(0)	(-42)	(-1)	(0)	(-51)
davon Abgang Konzernkreis	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Planmäßige Zugänge	-24	0	-114	0	0	-138
Außerplanmäßige Zugänge	0	0	0	-2	0	-2
Wertaufholung	0	0	0	0	0	0
Umbuchungen	0	0	-3	0	0	-3
Umbuchungen von zum Verkauf vorgesehenen Vermögenswerten	0	0	0	0	0	0
Abgänge	13	0	73	0	0	86
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	5	0	0	5
Stand zum 31. 12. 2006	-96	0	-540	-14	0	-650
Bilanzwert 31. 12. 2006	12	8	554	1.035	10	1.619
Bilanzwert 31. 12. 2005	33	8	533	306	0	880

Die Zuordnung der ausgewiesenen Firmenwerte auf die Segmente ist in der Segmentberichterstattung enthalten.

(15) Anteile an at Equity bilanzierten Unternehmen

in Mio. €	2007	2006
Stand zum 01. 01.	178	378
Zugänge	1	0
Abgänge durch Veräußerung	0	- 5
Anteil des Konzerns am Ergebnis	32	18
Kapitalerhöhung	0	0
Sonstige Kapitalveränderungen	0	0
Vereinnahmte Dividenden	- 11	- 10
Wertberichtigung	0	0
Wertaufholung	2	0
Umgliederungen	34	- 198
Währungsumrechnungsdifferenzen	- 5	- 5
Stand zum 31. 12.	231	178

Der Bilanzansatz zum 31. Dezember 2007 entfällt im Wesentlichen auf die gehaltenen Anteile an den assoziierten Unternehmen EUROFIMA, Basel/Schweiz, METRANS A.S., Prag/Tschechien, und BLS Cargo AG, Bern/Schweiz. Die Anteile an der EUROFIMA sind hinsichtlich ihrer Veräußerbarkeit eingeschränkt.

(16) Latente Steuern

in Mio. €	2007	2006
Aktive latente Steuern auf temporäre Differenzen	1.593	1.729
Aktive latente Steuern auf steuerliche Verlustvorträge	51	71
Insgesamt	1.644	1.800

Auf folgende Verlustvorträge und temporäre Differenzen wurden keine aktiven latenten Steuern gebildet:

in Mio. €	2007	2006
Verlustvorträge, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	18.102	18.106
Temporäre Differenzen, auf die keine latenten Steuern gebildet wurden	1.279	3.087
Temporäre Differenzen, die dem Ansatzverbot gemäß IAS 12.24b i. V. m. 12.33 unterliegen	5.494	5.858
Insgesamt	24.875	27.051

Die Verlustvorträge resultieren primär aus der steuerrechtlichen Behandlung der in Vorjahren geleisteten Zuwendungen des Bundes an die Deutsche Bahn AG nach § 21 Abs. 5 und § 22 Abs. 1 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) als Einlage.

Die inländischen Verlustvorträge sind nach den derzeitigen Gesetzen nicht verfallbar.

Die temporären Differenzen, die dem Ansatzverbot nach IAS 12.24b i. V. m. 12.33 unterliegen, betreffen ausschließlich steuerliche Mehrabschreibungen aus früher erhaltenen steuerfreien Investitionszuschüssen.

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzpositionen und auf steuerliche Verlustvorträge entfallen die nachfolgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

in Mio. €	Aktive latente Steuern		Passive latente Steuern	
	2007	2006	2007	2006
Langfristige Vermögenswerte				
Sachanlagen	171	200	284	248
Immaterielle Vermögenswerte	10	24	15	16
Derivative Finanzinstrumente	0	0	2	12
Andere finanzielle Vermögenswerte	2	2	0	1
Kurzfristige Vermögenswerte				
Vorräte	0	1	3	7
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12	44	1	2
Forderungen aus Ertragsteuern	1	4	0	0
Derivative Finanzinstrumente	0	0	22	8
Andere finanzielle Vermögenswerte	7	16	1	3
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	0	1
Langfristiges Fremdkapital				
Finanzschulden	280	349	0	0
Übrige Verbindlichkeiten	1	0	44	61
Derivative Finanzinstrumente	68	88	0	0
Pensionsverpflichtungen	147	183	4	4
Sonstige Rückstellungen	834	1.425	5	5
Passive Abgrenzungen	73	101	0	2
Kurzfristiges Fremdkapital				
Finanzschulden	21	25	1	7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	5	68	0	2
Sonstige Verbindlichkeiten	231	253	10	3
Ertragsteuerschulden	12	12	2	1
Derivative Finanzinstrumente	15	100	0	0
Sonstige Rückstellungen	336	361	2	2
Passive Abgrenzungen	5	21	0	0
Verbindlichkeiten für zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	13	0	2	0
Verlustvorträge	51	71	0	0
Zwischensumme	2.295	3.348	398	385
Kürzungsbetrag auf latente Steuern	- 390	- 1.235	0	0
Saldierung ¹⁾	- 261	- 313	- 261	- 313
Bilanzansatz	1.644	1.800	137	72

¹⁾ Soweit zulässig gemäß IAS 12 (Income Taxes)

Steueransprüche und -verbindlichkeiten werden saldiert, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen, fristenkongruent sind und dasselbe Steuersubjekt betreffen.

Passive latente Steuern aus erfolgsneutraler Bildung in Höhe von 28 Mio. € (im Vorjahr: aktive latente Steuern von 17 Mio. €) sind im Bilanzansatz der latenten Steuern enthalten.

Auf temporäre Differenzen im Zusammenhang mit Anteilen an Tochtergesellschaften in Höhe von 998 Mio. € (im

Vorjahr: 782 Mio. €) wurden keine passiven latenten Steuern gebildet, da entsprechende Gewinnrealisierungen in naher Zukunft nicht absehbar sind. Würden latente Steuern für diese zeitlichen Unterschiede in Ansatz gebracht, wäre der Berechnung der jeweils anzuwendende Quellensteuersatz, gegebenenfalls unter Beachtung der deutschen Besteuerung von 5 % für ausgeschüttete Dividenden und erzielte Veräußerungsgewinne, zugrunde zu legen.

(17) Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte

in Mio. €	Anteile an		Sonstige Beteiligungen		Wertpapiere		Gesamt	
	verbundenen Unternehmen							
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Stand zum 01. 01.	17	10	117	122	16	10	150	142
Währungsumrechnungs- differenzen	0	0	0	0	0	0	0	0
Änderung Konzernkreis	0	0	0	0	0	0	0	0
davon Zugang Konzernkreis	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
davon Abgang Konzernkreis	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Zugänge	1	8	38	12	0	7	39	27
Abgänge durch Veräußerung	-3	-1	-3	-17	-8	-1	-14	-19
Sonstige Abgänge	0	0	-2	0	0	0	-2	0
Marktwertänderungen	0	0	0	0	0	0	0	0
Reklassifizierungen	-11	0	-35	0	0	0	-46	0
Wertberichtigung infolge langfristiger Wertminderung	0	0	-2	0	0	0	-2	0
Übrige	-1	0	0	0	0	0	-1	0
Stand zum 31. 12.	3	17	113	117	8	16	124	150
Langfristiger Anteil	3	17	113	117	8	16	124	150
Kurzfristiger Anteil	0	0	0	0	0	0	0	0

(18) Vorräte

in Mio. €	2007	2006
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	822	742
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	206	201
Fertige Erzeugnisse und Waren	38	39
Geleistete Anzahlungen	13	13
Wertberichtigungen	-295	-285
Insgesamt	784	710

(19) Forderungen und sonstige Vermögenswerte

in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Forderungen aus Finanzierung	Geleistete Anzahlungen	Übrige Vermögenswerte	Gesamt
31. 12. 2007					
Bruttowert	3.792	15	124	509	4.440
Wertberichtigung	- 225	0	0	- 67	- 292
Nettowert	3.567	15	124	442	4.148
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	(33)	(3)	(0)	(96)	(132)
31. 12. 2006					
Bruttowert	3.520	33	152	603	4.308
Wertberichtigung	- 280	0	0	- 65	- 345
Nettowert	3.240	33	152	538	3.963
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	(42)	(17)	(0)	(225)	(284)

Die Wertberichtigungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente haben sich wie folgt entwickelt (IFRS 7.16):

in Mio. €	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	Forderungen aus Finanzierung	Übrige Vermögenswerte	Gesamt
Stand zum 01. 01. 2007	- 280	0	- 65	- 345
Zuführung	- 56	0	- 17	- 73
Auflösung	77	0	13	90
Inanspruchnahme	32	0	2	34
Umgliederungen in kurzfristige Vermögenswerte	0	0	0	0
Änderungen Konzernkreis	2	0	0	2
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0
Stand zum 31. 12. 2007	- 225	0	- 67	- 292
Stand zum 01. 01. 2006	- 320	- 2	- 67	- 389
Zuführung	- 76	0	- 8	- 84
Auflösung	82	2	6	90
Inanspruchnahme	29	0	4	33
Umgliederungen in kurzfristige Vermögenswerte	0	0	0	0
Änderungen Konzernkreis	4	0	0	4
Währungsumrechnungsdifferenzen	1	0	0	1
Stand zum 31. 12. 2006	- 280	0	- 65	- 345

Forderungen werden einzelwertberichtigt, sofern objektive Hinweise auf eine Wertminderung vorliegen. Für gleichartige Forderungen (Forderungsportfolios), die nicht einzeln als wertgemindert identifiziert werden können, werden auf Grundlage der Altersstruktur dieser Forderungen pauscha-

lierte Wertberichtigungen – basierend auf Erfahrungswerten – vorgenommen. Vorgenommene Wertberichtigungen werden aktivisch von den finanziellen Vermögenswerten abgesetzt. Liegen die Gründe für eine Wertminderung nicht mehr vor, wird eine Wertaufholung vorgenommen.

Der Gesamtbetrag der Zuführungen zu den Wertberichtigungen von 73 Mio. € (im Vorjahr: 84 Mio. €) setzt sich aus Einzelwertberichtigungen von 40 Mio. € (im Vorjahr: 78 Mio. €) und pauschalierten Einzelwertberichtigungen von 33 Mio. € (im Vorjahr: 6 Mio. €) zusammen.

Im Rahmen der Auflösungen wurden Rücknahmen von Einzelwertberichtigungen in Höhe von 75 Mio. € (im Vorjahr: 80 Mio. €) und Rücknahmen von pauschalierten Einzelwertberichtigungen in Höhe von 15 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) berücksichtigt.

Aufwendungen für die vollständige Ausbuchung von Forderungen und sonstigen Vermögenswerten fielen in Höhe von 23 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €) an.

Erträge aus dem Eingang auf ausgebuchte Forderungen und sonstige Vermögenswerte waren in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) zu verzeichnen.

In der nachfolgenden Übersicht wird die Fälligkeitsstruktur der Forderungen für die entsprechend IFRS 7 klassifizierten Finanzinstrumente und die geleisteten Anzahlungen dargestellt:

in Mio. €							Restlaufzeit	
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Gesamt
31. 12. 2007								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.500	19	15	13	7	13	67	3.567
Forderungen aus Finanzierung	3	0	0	4	1	7	12	15
Geleistete Anzahlungen	101	23	0	0	0	0	23	124
Übrige Vermögenswerte	378	6	1	0	0	57	64	442
Insgesamt	3.982	48	16	17	8	77	166	4.148
31. 12. 2006								
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.192	9	6	10	9	14	48	3.240
Forderungen aus Finanzierung	15	1	1	5	1	10	18	33
Geleistete Anzahlungen	127	25	0	0	0	0	25	152
Übrige Vermögenswerte	501	5	0	0	0	32	37	538
Insgesamt	3.835	40	7	15	10	56	128	3.963

Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen resultiert im Wesentlichen aus der Ausweitung des operativen Geschäfts im Segment Schenker.

Aufgrund der großen Anzahl von Kunden in den jeweiligen operativen Segmenten ist bei den Lieferungs- und Leistungsforderungen eine Konzentration von Kreditrisiken nicht festzustellen.

Die beizulegenden Zeitwerte der Forderungen und sonstigen Vermögenswerte entsprechen im Wesentlichen den Buchwerten.

Das maximale Ausfallrisiko entspricht im Wesentlichen jeweils dem Buchwert. Sicherheiten werden regelmäßig nicht gehalten.

Die Bruttowerte der einzelwertberichtigten Forderungen sowie die Altersstrukturdarstellung entsprechend IFRS 7.37a zeigt nachfolgende Übersicht:

in Mio. €	davon bruttowert- berichtigt	weder wertgemin- dert noch überfällig	nicht wertgemindert und in den folgenden Zeitbändern (Tagen) überfällig					
			bis 30	30 bis 59	60 bis 89	90 bis 179	180 bis 359	über 359
31. 12. 2007								
Forderungen aus Lief- erungen und Leistungen	311	2.232	835	173	76	85	55	25
Forderungen aus Finanzierung	0	14	0	0	0	0	1	0
Übrige Vermögenswerte	71	290	19	4	2	4	7	10
Insgesamt	382	2.536	854	177	78	89	63	35
31. 12. 2006								
Forderungen aus Lief- erungen und Leistungen	451	1.874	808	164	66	60	29	68
Forderungen aus Finanzierung	0	33	0	0	0	0	0	0
Übrige Vermögenswerte	58	401	6	0	1	4	7	9
Insgesamt	509	2.308	814	164	67	64	36	77

Zum Abschlussstichtag liegen keine Anhaltspunkte vor, dass die Schuldner der weder wertgeminderten noch überfälligen Forderungen ihren Zahlungsverpflichtungen nicht nachkommen werden.

(20) Forderungen aus Ertragsteuern

Die Forderungen aus Ertragsteuern betreffen überwiegend geleistete Vorauszahlungen und anrechenbare Quellensteuern, zum Beispiel anrechenbare deutsche Kapitalertragsteuer.

(21) Derivative Finanzinstrumente

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte ergibt sich aus der folgenden Übersicht der Nominalwerte:

in Mio. €	2007	2006
Zinsbezogene Geschäfte		
Zinsswap	2.447	4.139
	2.447	4.139
Währungsbezogene Geschäfte		
Devisenswap	552	259
Devisenforward/-future	138	233
Sonstige Devisenderivate	0	0
Zins-Währungs-Swaps	2.111	3.178
	2.801	3.670

Volumenangabe in bezeichnender Mengeneinheit	2007	2006
Sonstige Geschäfte		
Dieselderivate in 1.000 t	434	547
HSL in 1.000 t	200	240
Kohle in 1.000 t SKE	252	504
USD-Sicherung für Devisenbeschaffung in Mio. USD	101	0

Das Volumen der Zinsswaps und Zins-Währungs-Swaps ging im Geschäftsjahr deutlich zurück, da mehrere großvolumige Transaktionen mit Auslaufen der zugrunde liegenden Anleihen fällig wurden.

Der Nominalwert der Devisenswaps erhöhte sich. Ein aus der EWS-Akquisition resultierender Anstieg des Volumens an kurzfristiger Refinanzierung in Fremdwährung führte zu einer entsprechenden Erhöhung des Absicherungsbedarfs. Im Gegenzug verringerte sich der Bestand an Devisenforwards, was auf eine Ausweitung der konzernweiten Pooling- und Nettingaktivitäten sowie die erfolgreiche Einbindung der BAX-Gesellschaften in die Konzernfinanzierung zurückzuführen war.

Das Volumen der Energiepreisderivate reduzierte sich, da im Jahr 2007 weniger Neugeschäfte getätigt wurden. Der anhaltende Kursrückgang des US-Dollar gegenüber dem Euro wurde zur Sicherung eines Teils des US-Dollar-Wechselkursrisikos in der Dieselsebeschaffung genutzt.

Grundsätzlich unterliegen sämtliche derivativen Finanzinstrumente einer stichtagsbezogenen Marktbewertung. Die nachfolgende Gesamtübersicht stellt die Aufgliederung des Bilanzausweises nach der Art des zugrunde liegenden Sicherungsgeschäfts dar:

in Mio. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2007	2006	2007	2006
Zinsbezogene Geschäfte				
Zinsswap	2	23	5	30
	2	23	5	30
Währungsbezogene Geschäfte				
Devisenswap	15	1	1	2
Devisenforward/-future	3	2	1	2
Zins-Währungs-Swaps	4	4	266	393
	22	7	268	397
Sonstige Geschäfte				
Energiepreisderivate	55	0	1	38
	55	0	1	38
Insgesamt	79	30	274	465
Zinsbezogene Geschäfte	1	19	5	24
Währungsbezogene Geschäfte	4	4	220	183
Sonstige Geschäfte	21	0	0	0
Langfristiger Anteil	26	23	225	207
Kurzfristiger Anteil	53	7	49	258

Cashflow-Hedges

Zur Minimierung des Zins- und Wechselkursänderungsrisikos wurden nahezu alle variabel verzinslichen Finanzverbindlichkeiten in festverzinsliche umgewandelt und die Fremdwährungsemissionen in Euro transformiert.

Das Auslaufen mehrerer großvolumiger Transaktionen führte zu einem deutlichen Rückgang der Schulden aus den Zins-Währungs-Swaps. Dem stand ein Anstieg der Schulden aus der Aufwertung des Euro gegenüber allen wichtigen Währungen entgegen. Die Zunahme der Vermögenswerte bei Devisenswaps resultiert zum Großteil aus der Aufwertung des Euro gegenüber dem britischen Pfund bei im Rahmen der EWS-Akquisition getätigten Geschäften.

Der Anstieg der Energiepreise über das Jahr 2007 führte zu einer positiven Wertentwicklung der Energiepreisderivate.

Die Marktwerte der Cashflow-Hedges werden wie folgt unter den Vermögenswerten und Schulden ausgewiesen:

in Mio. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2007	2006	2007	2006
Zinsbezogene Geschäfte	0	0	0	0
Währungsbezogene Geschäfte				
Devisenswap	10	1	1	2
Zins-Währungs-Swaps	4	4	266	393
	14	5	267	395
Sonstige Geschäfte				
Energiepreisderivate	51	0	1	38
	51	0	1	38
Insgesamt	65	5	268	433
Währungsbezogene Geschäfte	3	4	220	183
Sonstige Geschäfte	21	0	0	0
Langfristiger Anteil	24	4	220	183
Kurzfristiger Anteil	41	1	48	250

Die folgenden Tabellen zeigen die Zeiträume, innerhalb derer die gesicherten Cashflows der Grundgeschäfte (Zins- und Tilgungszahlungen) eintreten beziehungsweise erfolgswirksam werden:

Tilgungen Nominalwert in Mio.	2008	2009	2010	2011	2012	Fälligkeit in 2013 - 2014
USD	75	-	-	1.450	20	-
CHF	250	-	-	300	75	-
JPY	-	-	-	5.000	5.000	55.000
HKD	-	-	-	-	250	250
NOK	400	-	-	-	-	-
SEK	400	-	-	-	-	-
DKK	400	-	-	-	-	-

Zinszahlungen Nominalwert in Mio.	2008	2009	2010	2011	2012	Fälligkeit in 2013 - 2014
USD	76	75	75	75	1	-
CHF	16	9	9	9	2	-
JPY	1.034	1.034	1.034	1.034	964	1.808
HKD	28	27	28	27	24	30
NOK	28	-	-	-	-	-
SEK	22	-	-	-	-	-
DKK	21	-	-	-	-	-

Bei Zins- und Zins-/Währungssicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der Critical Terms Match Method überprüft. Diese wird angewendet, da jeweils alle wesentlichen Bewertungsparameter von Grund- und Sicherungsgeschäften übereinstimmen. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Hypothetical Derivative Method. Bei dieser Methode wird die Wertentwicklung des tatsächlich abgeschlossenen Sicherungsgeschäfts mit der Wertentwicklung eines fiktiven Sicherungsgeschäfts, bei dem alle bewertungsrelevanten Parameter mit dem Grundgeschäft übereinstimmen, verglichen. Bei Energiepreisderivaten und mit Dieselbeschaffung verbundenen Devisensicherungen wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehung prospektiv mit der linearen Regression überprüft. Die retrospektive Effektivitätsmessung erfolgt zu jedem Bilanzstichtag durch die Anwendung der Dollar-Offset-Methode. Hierbei werden die Marktwertänderungen des Grundgeschäfts den Marktwertänderungen des Sicherungsinstruments gegenübergestellt. Der hieraus ermittelte Quotient bestimmt die Ineffektivität.

Die erfolgswirksam erfassten Ineffektivitäten aus Cashflow-Hedges (Energiepreisderivate und Devisensicherung für Dieselbeschaffung) betragen im Jahr 2007 1 Mio. € (im Vorjahr: 0,1 Mio. €).

Non-Hedge-Derivate

Im Rahmen der Konzernfinanzierung wurden Zinssteigerungsrisiken für zukünftige Finanzierungen auf Termin mittels Zinsderivaten (Forward-Start-Zinsswaps) abgesichert. Bei Durchführung der korrespondierenden Grundgeschäfte wurden entsprechend gegenläufige Sicherungsgeschäfte abgeschlossen. Darüber hinaus wurden vereinzelt vorzeitige festverzinsliche Finanzierungen zur Vermeidung von Cost-of-Carry-Effekten temporär in eine variable Verzinsung gewandelt. Forward-Start-Zinsswaps in Verbindung mit festverzinslichen Anleiheemissionen und der zeitlich befristete Wechsel von fester in variable Verzinsung erfüllen nicht die Anforderungen zur Bilanzierung von Sicherungsgeschäften gemäß IAS 39 und sind als »Non-Hedge-Geschäfte« auszuweisen.

Bei den Zinsderivaten verringerte sich der aktive und passive Bilanzausweis. Neben dem Auslaufen von Geschäften trugen auch der Anstieg des Zinsniveaus im Euro-Raum und die Verkürzung der Restlaufzeit hierzu bei.

Die Marktwerte der Non-Hedge-Derivate werden unter den Vermögenswerten und Schulden wie folgt ausgewiesen:

in Mio. €	Vermögenswerte		Schulden	
	2007	2006	2007	2006
Zinsbezogene Geschäfte				
Zinsswap	2	23	5	30
	2	23	5	30
Währungsbezogene Geschäfte				
Devisenswap	5	0	0	0
Devisenforward/-future	3	2	1	2
	8	2	1	2
Sonstige Geschäfte				
Energiepreisderivate	4	0	0	0
	4	0	0	0
Insgesamt	14	25	6	32
Zinsbezogene Geschäfte	1	19	5	24
Währungsbezogene Geschäfte	1	0	0	0
Langfristiger Anteil	2	19	5	24
Kurzfristiger Anteil	12	6	1	8

Das aus den derivativen Finanzinstrumenten zum Bilanzstichtag resultierende maximale Adressenausfallrisiko beträgt 79 Mio. € (im Vorjahr: 30 Mio. €).

Der Anstieg der Adressenausfallrisiken im Vergleich zum Vorjahr war vor allem durch die Wertentwicklung des Derivateportfolios, insbesondere durch den Anstieg des positiven Ausweises bei den Energiepreisderivaten, begründet. Das maximale Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 19 Mio. € und besteht gegenüber einer Bank mit einem Moody's-Rating von Aa1. Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Banken, mit denen ein Adressenausfallrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von A1 auf.

(22) Flüssige Mittel

in Mio. €	2007	2006
Bankguthaben/Kassenbestände	1.534	291
Zahlungsmitteläquivalente	15	4
Insgesamt	1.549	295

	2007	2006
Effektivzinssatz		
kurzfristiger Bankeinlagen in %	4,30	3,22
Durchschnittliche Laufzeit		
kurzfristiger Bankeinlagen in Monaten	0,2	0,1

Die Zinssätze für kurzfristige Bankeinlagen lagen in einem Korridor zwischen 3,3 % und 4,8 % (im Vorjahr: 2,3 % bis 3,7 %).

(23) Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Verbindlichkeiten

in Mio. €	01.01. 2007	Abgang	Zugang	31.12. 2007
Anteile an at Equity bewerteten Unternehmen	147	- 147	0	0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1	- 1	0	0
Flüssige Mittel	2	- 2	0	0
Vermögenswerte	150	- 150	0	0
Übrige Verbindlichkeiten	2	- 2	0	0
Pensionsverpflichtungen	1	- 1	0	0
Schulden	3	- 3	0	0

Die Abgänge von 147 Mio. € betreffen den Buchwert der Anteile an der Scandlines AG, Rostock.

Die übrigen Abgänge betreffen die DB GesundheitsService GmbH, deren Anteile im Januar 2007 auf den Erwerber übergegangen sind.

(24) Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital der Deutschen Bahn AG beträgt 2.150 Mio. €. Es ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Sämtliche Anteile werden von der Bundesrepublik Deutschland gehalten.

(25) Rücklagen

a) Kapitalrücklage

Bei der Kapitalrücklage handelt es sich um Rücklagen, die ab dem 1. Januar 1994 kein Ergebnisbestandteil waren.

b) Rücklage aus erfolgsneutraler Bewertung

Rücklage für Unterschiede aus Währungsumrechnung

Die sich aufgrund der Methode der funktionalen Währung (IAS 21) ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden separat als Bestandteil des Konzerneigenkapitals ausgewiesen.

Rücklage für die Marktbewertung von Wertpapieren

Bestandteil der Rücklage sind die erfolgsneutral zu berücksichtigenden Marktwertänderungen von Finanzinstrumenten, die als »zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte« klassifiziert wurden. Die Rücklage ist erfolgswirksam aufzulösen beziehungsweise auszubuchen bei Veräußerung oder bei dauerhaftem Absinken des Marktwerts eines Finanzinstruments.

Rücklage aus der Marktbewertung von Cashflow-Hedges

In dieser Rücklage werden die zins-, währungs- und marktpreisinduzierten Marktwertänderungen von Cashflow-Hedges ausgewiesen, die wirksame Sicherungsgeschäfte betreffen.

Die Entwicklung der Rücklage wird nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	2007	2006
Stand zum 01. 01.	- 26	- 35
Marktwertänderung	225	- 165
Reklassifizierungen		
Finanzergebnis	- 87	192
Zinsergebnis	- 1	- 10
Materialaufwand	- 1	- 1
Änderung latenter Steuern	- 45	- 7
Stand zum 31. 12.	65	- 26

(26) Erwirtschaftete Ergebnisse

Das erwirtschaftete Eigenkapital enthält die gesamten erwirtschafteten Jahresergebnisse seit dem 1. Januar 1994 abzüglich der unter HGB bis zum 31. Dezember 2002 verrechneten Firmenwerte.

Unter dieser Position werden auch die Eigenkapitalauswirkungen durch die erstmalige Anwendung von IFRS ausgewiesen, soweit sie nicht unter die Rücklagen aus erfolgsneutraler Bewertung fallen.

(27) Anteile anderer Gesellschafter

Die Anteile anderer Gesellschafter enthalten den Anteil Dritter am Reinvermögen konsolidierter Tochterunternehmen.

(28) Finanzschulden

Unter den Finanzschulden werden alle verzinslichen Verbindlichkeiten einschließlich der zum Barwert angesetzten zinslos gewährten Darlehen des Bundes ausgewiesen. Im Einzelnen weisen die Finanzschulden folgende Fälligkeitsstruktur auf:

in Mio. €							Restlaufzeit	
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Gesamt
31. 12. 2007								
Darlehen des Bundes	275	618	467	223	213	1.761	3.282	3.557
Anleihen	1.114	1.361	996	1.186	609	4.966	9.118	10.232
Commercial Paper	0	0	0	0	0	0	0	0
Bankschulden	285	57	2	2	1	814	876	1.161
EUROFIMA-Darlehen	0	656	0	0	434	519	1.609	1.609
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	140	112	171	68	135	857	1.343	1.483
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	20	0	0	0	0	0	0	20
Insgesamt	1.834	2.804	1.636	1.479	1.392	8.917	16.228	18.062
davon gegenüber nahe-stehenden Unternehmen	(289)	(1.274)	(467)	(223)	(647)	(2.280)	(4.891)	(5.180)
31. 12. 2006								
Darlehen des Bundes	308	248	583	439	208	1.814	3.292	3.600
Anleihen	1.450	1.124	1.357	990	1.310	5.002	9.783	11.233
Commercial Paper	357	0	0	0	0	0	0	357
Bankschulden	506	208	53	2	1	801	1.065	1.571
EUROFIMA-Darlehen	0	0	656	0	0	953	1.609	1.609
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	70	128	109	169	65	945	1.416	1.486
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	25	0	0	0	0	0	0	25
Insgesamt	2.716	1.708	2.758	1.600	1.584	9.515	17.165	19.881
davon gegenüber nahe-stehenden Unternehmen	(327)	(248)	(1.239)	(439)	(208)	(2.767)	(4.901)	(5.228)

In Gegenüberstellung zu den Buchwerten ergeben sich zusammengefasst folgende Marktwerte:

in Mio. €	Buchwert	Marktwert	Buchwert	Marktwert
	2007	2007	2006	2006
Darlehen des Bundes	3.557	3.516	3.600	3.728
Anleihen	10.232	10.306	11.233	11.520
Commercial Paper	0	0	357	357
Bankschulden	1.161	1.161	1.571	1.576
EUROFIMA-Darlehen	1.609	1.652	1.609	1.685
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	1.483	1.507	1.486	1.542
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	20	20	25	25
Insgesamt	18.062	18.162	19.881	20.433

Die Unterschiede zwischen den Buch- und den Marktwerten der Finanzschulden sind in den zumeist veränderten Marktzinssätzen für Finanzschulden mit vergleichbarem Risikoprofil begründet. Die Commercial Paper und die sons-

tigen Finanzierungsverbindlichkeiten weisen infolge kurzer Laufzeiten und demzufolge einer marktnahen Verzinsung keine materiellen Abweichungen zwischen den Buchwerten und den Marktwerten auf.

Die Darlehen des Bundes ergeben sich fast ausschließlich aus Finanzierungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege. Grundlage hierfür bildet die grundgesetzlich verankerte und im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) konkretisierte Verantwortung für die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit (Art. 87e Abs. 4 GG). Die Darlehen werden unverzinslich gewährt.

Die zinslos gewährten Darlehen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	2007	2006
Stand zum 01. 01.	3.600	3.640
Zugang	56	61
Tilgung	- 309	- 359
Umgliederungen	39	80
Aufzinsung	171	178
Stand zum 31. 12.	3.557	3.600

Die Tilgung der Darlehen ist in Einzel- und Sammelfinanzierungsvereinbarungen geregelt. In der Regel werden die Darlehen in jährlich gleichen Raten zurückgezahlt, deren Höhe sich an den entsprechenden jährlichen Abschreibungsbeträgen der finanzierten Vermögenswerte orientiert.

Die begebenen Anleihen setzen sich aus nachfolgenden Transaktionen zusammen:

in Mio. €	Emissionsvolumen	Emissionswährung	Restlaufzeit in Jahren	Effektivzins in %	Buchwert 2007	Marktwert 2007	Buchwert 2006	Marktwert 2006
Nicht börsennotierte Anleihen:								
Gesamt DB AG	67	JPY, USD	3,7 - 4,5		44	45	47	47
Gesamt DB Finance B.V.	189	HKD, JPY, CHF	4,5 - 6,5		150	153	159	163
Insgesamt					194	198	206	210
Börsennotierte Anleihen der DB Finance B.V.:								
Anleihe 1997-2007	511	DEM	-	5,850	-	-	511	518
Anleihe 1998-2008	767	DEM	0,4	5,150	767	766	765	776
Anleihe 1999-2009	1.350	EUR	1,5	5,600	1.344	1.353	1.341	1.373
Anleihe 2000-2010	1.000	EUR	2,5	6,150	996	1.035	995	1.059
Anleihe 2001-2008	53	DKK	0,8	5,250	54	54	54	54
Anleihe 2001-2008	42	SEK	0,8	5,500	42	43	44	45
Anleihe 2001-2008	50	NOK	0,8	7,000	50	51	49	50
Anleihe 2001-2013	750	EUR	5,9	5,250	745	764	744	791
Anleihe 2002-2007	512	CHF	-	3,350	-	-	467	469
Anleihe 2002-2007	604	USD	-	4,700	-	-	455	453
Anleihe 2002-2008	170	CHF	1,0	3,200	151	152	155	157
Anleihe 2002-2012	500	EUR	4,6	5,500	498	513	498	531
Anleihe 2002-2008	76	USD	0,0	FRN	51	51	57	57
Anleihe 2003-2018	1.000	EUR	10,2	5,000	986	990	986	1.034
Anleihe 2003-2015	700	EUR	7,5	4,600	689	679	688	703
Anleihe 2004-2011	209	USD	3,5	5,090	169	175	189	189
Anleihe 2004-2018	300	EUR	10,2	4,850	297	297	297	310
Anleihe 2004-2007	17	EUR	-	3,000	-	-	17	17
Anleihe 2004-2009	17	EUR	1,8	3,500	17	17	17	17
Anleihe 2004-2016	500	EUR	8,9	4,300	499	478	498	499
Anleihe 2004-2014	366	JPY	6,9	1,700	302	306	317	317
Anleihe 2004-2011	197	CHF	4,0	2,300	180	176	185	183
Anleihe 2006-2011	678	USD	3,0	5,200	542	560	606	607
Anleihe 2006-2011	316	USD	3,0	5,820	267	280	296	304
Anleihe 2006-2018	300	EUR	10,2	4,510	306	297	306	310
Anleihe 2006-2017	500	EUR	9,0	4,116	496	466	495	487
Anleihe 2007-2019	600	EUR	11,6	5,110	594	605	-	-
Insgesamt					10.042	10.108	11.032	11.310
Anpassung aus Derivaten					- 4	-	- 5	-
Gesamtbetrag Anleihen					10.232	10.306	11.233	11.520

Zur teilweisen Refinanzierung fällig werdender Anleihen und Kredite emittierte die Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, im Juli 2007 eine 600-Mio.-EUR-Anleihe mit einer Laufzeit von zwölf Jahren.

Darüber hinaus wurden im Jahr 2007 insgesamt vier fällig werdende Anleihen der DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, über 1.000 Mio. DEM, 750 Mio. CHF, 600 Mio. USD und 17 Mio. EUR getilgt.

In Fremdwährung begebene Anleihen wurden jeweils in Euro geswapt, sodass aus diesen originären Finanzinstrumenten kein Währungsrisiko erwächst. Eine Ausnahme bildet eine 800-Mio.-USD-Emission, die teilweise

zur direkten Zahlung von USD-Zahlungsverpflichtungen verwendet wurde.

Im Rahmen des kurzfristigen Liquiditätsmanagements wurden im Geschäftsjahr 2007 insgesamt 129 Commercial-Paper-Emissionen mit Laufzeiten zwischen 7 und 273 Tagen getätigt. Der durchschnittliche Außenstand betrug 958 Mio. € (im Vorjahr: 559 Mio. €). Zum Bilanzstichtag waren Commercial Paper im Umfang von 0 Mio. € (im Vorjahr: 357 Mio. €) ausstehend.

Die Bankschulden werden in der nachfolgenden Tabelle detailliert:

Bankschulden in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2007	Marktwert 2007	Buchwert 2006	Marktwert 2006
Bankdarlehen 1998-2008	DEM	0,8	4,770	51	51	51	52
Bankdarlehen 1998-2008	DEM	0,9	4,720	51	51	51	52
Bankdarlehen 1999-2008	DEM	0,8	4,580	51	51	51	52
Bankdarlehen 1999-2009	DEM	1,2	4,850	51	51	51	52
Bankdarlehen 2002-2016	EUR	8,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2002-2022	EUR	14,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003-2016	EUR	8,7	FRN	200	200	200	200
Bankdarlehen 2003-2022	EUR	14,7	FRN	200	200	200	200
Schuldscheindarlehen 1998-2008	DEM	0,3	5,310	51	51	51	52
Kontokorrentkredite	EUR			-	-	400	400
Sonstige				106	106	116	116
Insgesamt				1.161	1.161	1.571	1.576

Der Rückgang der Bankdarlehen um 410 Mio. € begründet sich fast vollständig in der Tilgung der Kontokorrentkredite, die im Vorjahr zum Bilanzstichtag mit 400 Mio. € in Anspruch genommen waren.

Bankschulden waren in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) besichert.

Dem DB-Konzern standen per 31. Dezember 2007 garantierte Kreditfazilitäten in einem Gesamtvolumen von 3.142 Mio. € (im Vorjahr: 2.859 Mio. €) zur Verfügung. Davon entfielen 2.100 Mio. € auf Back-up-Linien für das 2,0-Mrd.-€-Commercial-Paper-Programm der Deutschen Bahn AG und der DB Finance B.V. Keine dieser Back-up-Linien war am 31. Dezember 2007 in Anspruch genommen. Globale Kreditfazilitäten über insgesamt 1.042 Mio. € (im Vorjahr: 784 Mio. €) dienen der Finanzierung der weltweit tätigen Tochtergesellschaften, überwiegend im Segment Schenker.

Die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA, Basel/Schweiz, sind in der folgenden Übersicht detailliert ausgewiesen:

Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA in Mio. €	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2007	Marktwert 2007	Buchwert 2006	Marktwert 2006
Darlehen 1997-2009	DEM	2,0	5,625	256	261	256	266
Darlehen 1999-2009	EUR	1,8	5,750	400	408	400	417
Darlehen 2000-2014	EUR	6,8	5,970	219	236	219	244
Darlehen 2001-2014	EUR	6,7	5,410	300	313	300	324
Darlehen 2002-2012	EUR	4,6	FRN	34	34	34	34
Darlehen 2002-2012	EUR	4,6	FRN	400	400	400	400
Insgesamt				1.609	1.652	1.609	1.685

Im Berichtsjahr wurden – wie bereits im Vorjahr – keine neuen EUROFIMA-Darlehen aufgenommen. Die Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA sind aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeugen) gesichert.

Die Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing betrafen mit 456 Mio. € (im Vorjahr: 468 Mio. €) Immobilienleasingverträge über verschiedene Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station & Service AG und ein Logistikzentrum der

Schenker Deutschland AG sowie mit 779 Mio. € (im Vorjahr: 818 Mio. €) Leasingverträge über diverses Rollmaterial (Triebzüge, Lokomotiven, Waggons). Diese Vereinbarungen wurden in der Regel als Sale-and-Leaseback-Transaktionen zur Realisierung vorteilhafter Finanzierungsbedingungen mit deutschen Leasinggebern abgeschlossen.

Die nachfolgende Übersicht enthält Angaben zu den wesentlichen Finanzierungsleasingverhältnissen:

in Mio. €	Nominal- volumen	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzins in %	Buchwert 2007	Marktwert 2007	Buchwert 2006	Marktwert 2006
Finanzierungsleasing über Mobilien								
ICE-1-Zuggarnituren (1994)	119	DEM	0,5	5,75	63	63	69	70
Doppelstockwagen (1994)	174	DEM	5,0	5,87	116	121	122	130
ICE-2-Zuggarnituren (1997)	184	DEM	3,0	4,50	118	118	126	127
Lokomotiven/ Güterwagen (1999)	182	NLG	1,0 - 5,3	5,69 - 5,83	109	111	115	120
Güterlokomotiven (2000)	101	DEM	7,5	5,35	80	85	84	91
Güterlokomotiven (2000)	154	EUR	9,0	5,40	136	141	140	150
Lokomotiven (2001)	178	EUR	7,5 - 9,0	4,87	157	158	162	168
					779	797	818	856
Finanzierungsleasing über Immobilien								
Logistikzentrum (1986)	24	DEM	8,0	8,50	8	9	10	12
Bahnhofsempfangs- gebäude (1998)	497	DEM	5,3 - 14,0	4,00 - 5,95	448	452	458	474
					456	461	468	486
Sonstige					248	249	200	200
Insgesamt					1.483	1.507	1.486	1.542

Die vorbezeichneten Finanzierungsleasingverträge über Lokomotiven und Triebzüge sind im Rahmen einer festen Grundmietzeit unkündbar und haben eine maximale Restlaufzeit von neun Jahren. Der Großteil der Verträge enthält nach Ablauf der Mietzeit für den Leasingnehmer ein Ankaufsrecht zum Restwert beziehungsweise höheren Ver-

kehrswert, wobei die Differenz aus einem den Restwert zum Ende der Vertragslaufzeit übersteigenden Verkehrswert anteilig zu 25 % beim Leasinggeber verbleibt und zu 75 % an den Leasingnehmer ausgekehrt wird.

Die Finanzierungsleasingverträge für die Bahnhofsempfangsgebäude der DB Station & Service AG haben eine

maximale Restlaufzeit von 14 Jahren und sind im Rahmen der festen Grundmietzeit unkündbar. Zum Ende der Vertragslaufzeit verfügt der Leasingnehmer über ein Ankaufsrecht zum Festpreis. Im Falle der Nichtausübung verlängert sich das Mietverhältnis um eine zweite Mietperiode, an deren Ende der Leasinggeber ein Andienungsrecht für die Immobilien gegenüber dem Leasingnehmer besitzt.

Die Position »Sonstige« umfasst unter anderem den Buchwert eines Strombezugsvertrags der DB Energie GmbH in Höhe von 143 Mio. € (im Vorjahr: 150 Mio. €) sowie den

Buchwert eines Umrichterwerksvertrags der DB Energie GmbH in Höhe von 62 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €). Beide Verträge werden aufgrund der überwiegenden Abnahme durch die DB Energie GmbH sowie der zugrunde liegenden Vertragsdauer gemäß IFRIC 4 (Determining whether an Arrangement contains a Lease) in Verbindung mit IAS 17 als eingebettete Finanzierungsleasingverhältnisse (Embedded Financial Leases) klassifiziert.

In den Folgejahren sind im Zusammenhang mit Finanzierungsleasingverhältnissen folgende Zahlungen zu leisten:

in Mio. €							Restlaufzeit	
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Gesamt
31. 12. 2007								
Mindestleasingzahlungen (nominal)	215	180	234	123	187	994	1.718	1.933
abzüglich des zukünftigen Zinsaufwands	75	68	63	55	52	137	375	450
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	140	112	171	68	135	857	1.343	1.483
31. 12. 2006								
Mindestleasingzahlungen (nominal)	147	199	173	229	117	1.120	1.838	1.985
abzüglich des zukünftigen Zinsaufwands	77	71	64	60	52	175	422	499
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	70	128	109	169	65	945	1.416	1.486

(29) Andere Verbindlichkeiten

in Mio. €							Restlaufzeit	
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Gesamt
31. 12. 2007								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.725	27	22	26	27	224	326	4.051
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	3.299	25	13	9	6	21	74	3.373
Insgesamt	7.024	52	35	35	33	245	400	7.424
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	(365)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(365)
31. 12. 2006								
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.568	24	24	23	24	233	328	3.896
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	3.411	34	14	8	8	45	109	3.520
Insgesamt	6.979	58	38	31	32	278	437	7.416
davon gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen	(433)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(433)

Die sonstigen/übrigen Verbindlichkeiten betreffen im Einzelnen:

in Mio. €	2007	2006
Personalbezogene Verbindlichkeiten		
Verbindlichkeiten für Urlaubsrückstände	245	237
Verbindlichkeiten für nicht abgewickelte Arbeitsmehrleistungen	231	228
Verbindlichkeiten im Rahmen der sozialen Sicherheit	57	52
Verbindlichkeiten für Abfindungen	22	24
Verbindlichkeiten für Weihnachtsgeld	20	12
Verbindlichkeiten für Urlaubsgeld	13	13
Sonstige Personalverpflichtungen	468	382
Sonstige Steuern		
Umsatzsteuer	15	0
Lohn- und Kirchensteuer, Solidaritätszuschlag	68	67
Übrige Steuern	108	152
Verbindlichkeiten aus Zinsen	295	290
Erlösschmälerungen	103	99
Nicht verrechnete Baukostenzuschüsse	88	153
Verbindlichkeiten gemäß Eisenbahnkreuzungsgesetz	13	10
Verbindlichkeiten aus Rückgabeverpflichtungen	2	2
Übrige Verbindlichkeiten	1.625	1.799
Insgesamt	3.373	3.520

Die anderen Verbindlichkeiten waren wie im Vorjahr nicht besichert.

(30) Ertragsteuerschulden

Die Ertragsteuerschulden per 31. Dezember 2007 betrafen insbesondere Verpflichtungen gegenüber den Steuerbehörden in Deutschland, USA, Indien und Norwegen.

(31) Zusätzliche Angaben zu den Finanzinstrumenten

Buchwerte, Wertansätze und beizulegende Zeitwerte nach Bewertungskategorien.

Bilanzklassen zum 31. Dezember 2007

Bewertungskategorie (nach IAS 39) in Mio. €	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) ¹⁾	Held to Maturity	
	Fair Value (erfolgswirksam)	at amortised Cost/fortgeführte Anschaffungskosten	at Cost /Anschaffungskosten
Bilanzklassen (nach IFRS 7)			
Aktiva			
Langfristige finanzielle Vermögenswerte			
Anteile an verbundenen Unternehmen (at Cost)	0	0	3
Beteiligungen (at Cost)	0	0	113
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0	0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0	116
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0	0
Plan Assets nach IAS 19	0	0	0
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	1	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	1	0	0
Derivative Finanzinstrumente	2	0	0
Insgesamt langfristige finanzielle Vermögenswerte	2	0	116
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0	0
Forderungen aus sonstigen Steuern	0	0	0
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	8	0	0
Commodity-Derivate - Non-Hedge	4	0	0
Derivative Finanzinstrumente	12	0	0
Flüssige Mittel	0	0	0
Insgesamt kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	12	0	0

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten. Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)		Kredite und Forderungen (Loans und Receivables)		Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen		Summe
Fair Value (erfolgsneutral)	at Cost / Anschaffungskosten	at amortised Cost / fortgeführte Anschaffungskosten				
	0	0	0	0		3
	0	0	0	0		113
	8	0	0	0		8
	8	0	0	0		124
	0	0	67	0		67
	0	0	12	0		12
	0	0	0	23		23
	0	0	0	20		20
	0	0	12	32		44
	0	0	91	75		166
	0	0	0	3		3
	0	0	0	21		21
	0	0	0	0		1
	0	0	0	0		1
	0	0	0	24		26
	8	0	91	99		316
	0	0	3.500	0		3.500
	0	0	3.500	0		3.500
	0	0	3	0		3
	0	0	0	101		101
	0	0	0	12		12
	0	0	332	34		366
	0	0	335	147		482
	0	0	0	11		11
	0	0	0	30		30
	0	0	0	0		8
	0	0	0	0		4
	0	0	0	41		53
	0	0	1.549	0		1.549
	0	0	5.384	188		5.584

Bilanzklassen zum 31. Dezember 2007

Bewertungskategorie (nach IAS 39) in Mio. €	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) ¹⁾	Other Liabilities	
	Fair Value (erfolgswirksam)	at Cost/Anschaffungskosten	at amortised Cost/ fortgeführte Anschaffungskosten
Bilanzklassen (nach IFRS 7)			
Passiva			
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten			
Darlehen des Bundes	0	0	3.282
Anleihen	0	0	9.118
Bankschulden	0	0	876
EUROFIMA-Darlehen	0	0	1.609
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0
Finanzschulden	0	0	14.885
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	6
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	0	0	74
Übrige Verbindlichkeiten	0	0	80
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	5	0	0
Derivative Finanzinstrumente	5	0	0
Insgesamt langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	5	0	14.965
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten			
Darlehen des Bundes	0	0	275
Anleihen	0	0	1.114
Bankschulden	0	0	285
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	20
Finanzschulden	0	0	1.694
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	3.554
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	3.554
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	0	0	0
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	0	0	2.051
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	2.051
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	1	0	0
Derivative Finanzinstrumente	1	0	0
Insgesamt kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	1	0	7.299

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten. Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

	Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen	Summe
	0	3.282
	0	9.118
	0	876
	0	1.609
	1.343	1.343
	1.343	16.228
	320	326
	0	74
	320	400
	220	220
	0	5
	220	225
	1.883	16.853
	0	275
	0	1.114
	0	285
	140	140
	0	20
	140	1.834
	171	3.725
	171	3.725
	191	191
	1.057	3.108
	1.248	3.299
	48	48
	0	1
	48	49
	1.607	8.907

Bilanzklassen zum 31. Dezember 2006

Bewertungskategorie (nach IAS 39) in Mio. €	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) ¹⁾	Held to Maturity	
	Fair Value (erfolgswirksam)	at amortised Cost/fortgeführte Anschaffungskosten	at Cost /Anschaffungskosten
Bilanzklassen (nach IFRS 7)			
Aktiva			
Langfristige finanzielle Vermögenswerte			
Anteile an verbundenen Unternehmen (at Cost)	0	0	17
Beteiligungen (at Cost)	0	0	117
Wertpapiere (at Cost)	0	0	8
Wertpapiere (at Fair Value)	0	0	0
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	0	0	142
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0	0
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0
Forderungen und sonstige Vermögenswerte	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	19	0	0
Derivative Finanzinstrumente	19	0	0
Insgesamt langfristige finanzielle Vermögenswerte	19	0	142
Kurzfristige finanzielle Vermögenswerte			
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	0	0
Forderungen aus Finanzierung	0	0	0
Geleistete Anzahlungen und Rechnungsabgrenzung	0	0	0
Forderungen aus sonstigen Steuern	0	0	0
Sonstige übrige Vermögenswerte	0	0	0
Sonstige Forderungen und Vermögenswerte	0	0	0
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	4	0	0
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	2	0	0
Derivative Finanzinstrumente	6	0	0
Flüssige Mittel	0	0	0
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	0	0	0
Insgesamt kurzfristige finanzielle Vermögenswerte	6	0	0

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten. Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)		Kredite und Forderungen (Loans und Receivables)		Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen		Summe
Fair Value (erfolgsneutral)	at Cost / Anschaffungskosten	at amortised Cost / fortgeführte Anschaffungskosten				
	0	0	0	0		17
	0	0	0	0		117
	0	0	0	0		8
	8	0	0	0		8
	8	0	0	0		150
	0	0	48	0		48
	0	0	18	0		18
	0	0	0	25		25
	0	0	10	27		37
	0	0	76	52		128
	0	0	0	4		4
	0	0	0	0		19
	0	0	0	4		23
	8	0	76	56		301
	0	0	3.192	0		3.192
	0	0	3.192	0		3.192
	0	0	15	0		15
	0	0	0	127		127
	0	0	0	54		54
	0	0	412	35		447
	0	0	427	216		643
	0	0	0	1		1
	0	0	0	0		4
	0	0	0	0		2
	0	0	0	1		7
	0	0	295	0		295
	0	0	2	148		150
	0	0	3.916	365		4.287

Bilanzklassen zum 31. Dezember 2006

Bewertungskategorie (nach IAS 39) in Mio. €	Zu Handelszwecken gehalten (Held for Trading) ¹⁾		Other Liabilities	
	Fair Value (erfolgswirksam)	at Cost/Anschaffungskosten	at amortised Cost/ fortgeführte Anschaffungskosten	
Bilanzklassen (nach IFRS 7)				
Passiva				
Langfristige finanzielle Verbindlichkeiten				
Darlehen des Bundes	0	0	3.292	
Anleihen	0	0	9.783	
Bankschulden	0	0	1.065	
EUROFIMA-Darlehen	0	0	1.609	
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0	
Finanzschulden	0	0	15.749	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	8	
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	0	0	109	
Übrige Verbindlichkeiten	0	0	117	
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0	
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	24	0	0	
Derivative Finanzinstrumente	24	0	0	
Insgesamt langfristige finanzielle Verbindlichkeiten	24	0	16.186	
Kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten				
Darlehen des Bundes	0	0	308	
Anleihen	0	0	1.450	
Commercial Paper	0	0	357	
Bankschulden	0	0	506	
Verbindlichkeiten aus Finanzierungsleasing	0	0	0	
Sonstige Finanzierungsverbindlichkeiten	0	0	25	
Finanzschulden	0	0	2.646	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	3.368	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0	0	3.368	
Verbindlichkeiten aus sonstigen Steuern	0	0	0	
Sonstige/Übrige Verbindlichkeiten	0	0	2.246	
Sonstige Verbindlichkeiten	0	0	2.246	
Währungsbezogene Derivate - Hedging	0	0	0	
Commodity-Derivate - Hedging	0	0	0	
Zinsbezogene Derivate - Non-Hedge	6	0	0	
Währungsbezogene Derivate - Non-Hedge	2	0	0	
Derivative Finanzinstrumente	8	0	0	
Zur Veräußerung gehaltene Verbindlichkeiten	0	0	0	
Insgesamt kurzfristige finanzielle Verbindlichkeiten	8	0	8.260	

¹⁾ Einschließlich Non-Hedge-Derivaten. Der DB-Konzern hat die Fair-Value-Option nach IAS 39 nicht in Anspruch genommen. Folglich wurde statt der Hauptbewertungskategorie »Fair Value through Profit and Loss« die Unterkategorie »Held for Trading« verwendet.

	Keiner Kategorie des IAS 39 zuzuordnen	Summe
	0	3.292
	0	9.783
	0	1.065
	0	1.609
	1.416	1.416
	1.416	17.165
	320	328
	0	109
	320	437
	183	183
	0	24
	183	207
	1.599	17.809
	0	308
	0	1.450
	0	357
	0	506
	70	70
	0	25
	70	2.716
	200	3.568
	200	3.568
	219	219
	946	3.192
	1.165	3.411
	212	212
	38	38
	0	6
	0	2
	250	258
	3	3
	1.688	9.956

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Forderungen haben überwiegend kurze Restlaufzeiten. Daher entsprechen ihre Buchwerte zum Abschlussstichtag näherungsweise dem beizulegenden Zeitwert.

Die beizulegenden Zeitwerte von sonstigen langfristigen Forderungen mit Restlaufzeiten über einem Jahr entsprechen den Barwerten der mit den Vermögenswerten verbundenen Cashflows.

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie sonstige Verbindlichkeiten haben regelmäßig kurze Restlaufzeiten; die bilanzierten Werte stellen näherungsweise die beizulegenden Zeitwerte dar.

Held-to-Maturity-Wertpapiere werden zum Bilanzstichtag nicht ausgewiesen.

Die Nettoergebnisse nach Bewertungskategorien stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	2007	2006
Zu Handelszwecken gehaltene (Held for Trading) Vermögenswerte und Schulden einschließlich Non-Hedge-Derivaten	1	- 2
Held to Maturity	0	0
Zur Veräußerung verfügbar (Available for Sale)	630	83
Kredite und Forderungen (Loans and Receivables)	45	43
Andere Verbindlichkeiten (Other Liabilities)	- 980	- 1.024
Insgesamt	- 304	- 900

Das Nettoergebnis enthält insbesondere Währungskursgewinne und -verluste, Wertminderungen und -aufholungen, Abgangsgewinne und -verluste von Finanzinstrumenten, Zinserträge und -aufwendungen sowie Erträge aus Beteiligungen.

Die Zinsen aus Finanzinstrumenten werden im Zinsergebnis ausgewiesen (siehe Anhangziffer [9]); die übrigen Komponenten des Nettoergebnisses sind im übrigen Finanzergebnis erfasst.

Das Nettoergebnis aus finanziellen Verbindlichkeiten der Kategorie »Andere Verbindlichkeiten« enthält unter anderem Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung von zinslos gewährten Darlehen.

Den Währungskursgewinnen und -verlusten aus der Umrechnung von Fremdwährungsverbindlichkeiten stehen nahezu gleich hohe Verluste/Gewinne aus Derivaten gegenüber (siehe Anhangziffer [10]).

(32) Pensionsverpflichtungen

Im DB-Konzern muss zwischen der Altersversorgung für Arbeitnehmer und für Beamte unterschieden werden.

Altersversorgung für Beamte

Die den Gesellschaften des DB-Konzerns zugewiesenen Beamten erhalten nach ihrer Zuruhesetzung durch das Bundes-eisenbahnvermögen (BEV) Ruhestandsbezüge nach dem Beamtenversorgungsgesetz aus ihrem Beamtenverhältnis.

Nur während der aktiven Tätigkeit der zugewiesenen Beamten für den DB-Konzern werden Zahlungen an das BEV im Rahmen der Als-ob-Abrechnung wie für neu eingestellte Arbeitnehmer (§ 21 Abs. 1 DBGrG) geleistet. Hierin enthalten sind auch fiktive Anteile für gesetzliche Rentenversicherungsbeiträge sowie fiktive Aufwendungen nach dem ZVersTV. Bei den Zahlungen an das BEV für die Altersversorgung und die Zusatzversorgung der Beamten handelt es sich um beitragsorientierte Altersversorgungspläne.

Betriebliche Altersversorgung für Arbeitnehmer

Die Altersversorgungsverpflichtungen gegenüber Arbeitnehmern betreffen überwiegend folgende Regelungen:

a) Arbeitnehmer, die vor der Privatisierung der Bahn (1. Januar 1994) zur Deutschen Bundesbahn gehörten, verfügen über eine fortwirkende Zusatzversorgung im Rahmen ihrer damaligen Zugehörigkeit zum öffentlichen Dienst. Der Anspruch der Arbeitnehmer auf Leistungen dieser Renten-Zusatzversicherung richtet sich gegen die Deutsche Rentenversicherung Knappschaft-Bahn-See (KBS). Die KBS hat als Behörde nicht nur die Führung und Zahlung der gesetzlichen Rente der Arbeitnehmer der Bahn übernommen, sondern führt für die anspruchsberechtigten übergeleiteten Arbeitnehmer die Renten-Zusatzversicherung fort.

Das BEV trägt die Kosten für diese Zusatzversorgung, reduziert um die Selbstbeteiligung des Arbeitnehmers (§ 14 Abs. 2 DBGrG). Für die DB AG entstehen daher keine Rückstellungen für diese Versorgung durch die öffentliche Hand.

b) Arbeitnehmer der ehemaligen Deutschen Reichsbahn und die nach dem 1. Januar 1994 eingestellten Arbeitnehmer erhalten eine betriebliche Zusatzversorgung durch die DB AG im Rahmen des Tarifvertrags über die betriebliche Zusatzversorgung der Arbeitnehmer der DB AG (ZVersTV). Bei dieser betrieblichen Zusatzversorgung handelt es sich um eine leistungsorientierte Altersversorgungsordnung.

c) Arbeitnehmer aus dem Bereich Schenker haben im Wesentlichen eine Zusage auf Leistungen aus einem gehaltsunabhängigen beitragsorientierten arbeitgeberfinanzierten Versorgungsplan. In Abhängigkeit von der Leistungshöhe und bei vorzeitigen Leistungsfällen sind Kapital- oder gegebenenfalls zu kapitalisierende Rentenleistungen zu erbringen.

d) Bei den arbeitsvertraglichen Direktzusagen gegenüber Führungskräften und bei den Zusagen aus sonstigen Pensionsverpflichtungen handelt es sich sowohl um leistungsorientierte als auch um beitragsorientierte Altersversorgungsordnungen. Diese sind arbeitnehmer- sowie arbeitgeberfinanziert und teilweise oder vollständig mit saldfähigem Planvermögen gedeckt.

e) Darüber hinaus bestehen arbeitnehmerfinanzierte Direktversicherungen, überwiegend bei der DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung, Lebensversicherungsverein a.G., sowie ein tarifvertraglich geregelter rein arbeitnehmerfinanzierter Pensionsfonds bei der DEVK Pensionsfonds-AG. Diese externen Durchführungswege der betrieblichen Altersversorgung sind nicht rückstellungsrelevant.

Im Ausland überwiegen endgehaltsabhängige leistungsorientierte Versorgungspläne mit und ohne Dienstzeitabhängigkeit. Die Verpflichtungen sind sowohl rückstellungsfinanziert als auch anteilig mittels Arbeitnehmer- sowie Arbeitgeberbeiträgen fonds- beziehungsweise versicherungsgedeckt.

Der Bilanzansatz der Pensionsrückstellungen wird in nachfolgender Tabelle unterlegt:

in Mio. €	2007	2006
Verpflichtungen für fondsfinanzierte Leistungen	1.312	208
Verpflichtungen für nicht fondsfinanzierte Leistungen	1.434	1.556
Gesamtverpflichtung zum 31. 12.	2.746	1.764
Zeitwert des Planvermögens zum 31. 12.	-1.359	-168
Nicht erfasste versicherungsmathematische Verluste	132	-82
Nicht erfasster nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	-1	0
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19.58 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	76	0
In der Bilanz erfasste Nettoschuld	1.594	1.514

Der Anstieg bei den Gesamtverpflichtungen und beim Zeitwert des Planvermögens resultiert im Wesentlichen aus der Akquisition von EWS.

Die Gesamtverpflichtung der Versorgungszusagen entwickelte sich wie folgt:

in Mio. €	2007	2006
Verpflichtungsumfang zum 01. 01.	1.764	1.631
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	66	64
Arbeitnehmerbeiträge	3	3
Zinsaufwand	81	72
Rentenzahlungen	-54	-51
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	3	-3
Ergebnis aus der Übertragung/ Abgeltung von Pensionsverpflichtungen	-1	-4
Planänderungen	-3	0
Transfers	2	7
Änderung Konzernkreis	1.102	57
davon Zugang Konzernkreis	(1.114)	(57)
davon Abgang Konzernkreis	(-12)	(0)
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste	-208	-12
Währungseffekte	-9	0
Verpflichtungsumfang zum 31. 12.	2.746	1.764

Die Entwicklung des Planvermögens wird in der nachfolgenden Übersicht dargestellt:

in Mio. €	2007	2006
Zeitwert des Planvermögens zum 01. 01.	168	118
Arbeitgeberbeiträge	7	6
Arbeitnehmerbeiträge	1	2
Erwartete Erträge aus Planvermögen	8	8
Rentenzahlungen	-7	-6
Ergebnis aus der Übertragung von Pensionsverpflichtungen	0	-2
Transfers	-19	5
Änderung Konzernkreis	1.209	35
davon Zugang Konzernkreis	(1.210)	(35)
davon Abgang Konzernkreis	(-1)	(0)
Versicherungsmathematische Verluste	-5	4
Währungseffekte	-3	-2
Zeitwert des Planvermögens zum 31. 12.	1.359	168

Bei dem angesetzten Planvermögen handelt es sich um Aktien und sonstige Wertpapiere von 889 Mio. € (im Vorjahr: 59 Mio. €), zinstragende Wertpapiere von 199 Mio. € (im Vorjahr: 31 Mio. €), Immobilien oder andere selbst genutzte Vermögenswerte von 4 Mio. €, Rückdeckungsversicherungen von 70 Mio. € (im Vorjahr: 74 Mio. €) sowie andere Vermögenswerte von 217 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €).

Die tatsächlichen Erträge aus Planvermögen betragen 3 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €).

Die Veränderung der Nettopensionsrückstellung wird nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	2007	2006
Rückstellung zum 01. 01.	1.514	1.414
Pensionsaufwand	147	127
Arbeitgeberbeiträge	-7	-6
Rentenzahlungen	-47	-45
Änderung Konzernkreis	-9	22
davon Zugang Konzernkreis	(0)	(22)
davon Abgang Konzernkreis	(-9)	(0)
Währungseffekte	-4	2
Rückstellung zum 31. 12.	1.594	1.514

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung zu berücksichtigenden Aufwendungen werden nachfolgend dargestellt:

in Mio. €	2007	2006
Amortisation des nicht realisierten Gewinns/Verlusts	9	2
Dienstzeitaufwand, ohne Arbeitnehmerbeiträge	66	64
Arbeitnehmerbeiträge	2	2
Zinsaufwand	81	72
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand	0	-3
Erwartete Erträge aus Planvermögen	-8	-8
Plankürzungen	-3	0
Ergebnis aus der Übertragung von Pensionsverpflichtungen	0	-2
Asset Ceiling	0	0
Pensionsaufwand	147	127

Der Zinsaufwand und der erwartete Ertrag aus dem Planvermögen werden im Finanzergebnis erfasst.

Die erwarteten Erträge aus Planvermögen werden aus den in der Vergangenheit erzielten Erträgen abgeleitet. Alle übrigen Beträge werden im Personalaufwand ausgewiesen.

Die der Bewertung des überwiegenden Teils der Pensionsrückstellung zugrunde liegenden versicherungsmathematischen Parameter werden nachfolgend gezeigt:

in %	2007	2006
Rechnungszinsfuß	5,25/5,80	4,50
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50	2,50
Erwarteter Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	0,00	0,00
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00/3,20	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,58	2,58
Erwarteter Vermögensertrag	2,5 - 8,0	2,5 - 6,7

Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die deutschen Konzernunternehmen (Rechnungszinsfuß 5,25 %) fanden die Richttafeln 2005 G von Professor Dr. Klaus Heubeck Anwendung. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen für die übrigen Konzernunternehmen wurden länderspezifische Sterbetafeln verwendet.

Für 2008 werden Rentenzahlungen von 54 Mio. € sowie Einzahlungen in das Planvermögen von 6 Mio. € erwartet.

in Mio. €	2007	2006	2005
Barwert der Versorgungs- verpflichtung zum 31. 12.	2.746	1.764	1.631
Zeitwert des Planvermögens zum 31. 12.	- 1.359	- 168	- 118
Defizit	1.387	1.596	1.513
Erfahrungsbedingte Anpassungen der Pensionsrückstellung	- 11	64	-
Erfahrungsbedingte Anpassungen des Planvermögens	5	4	-

(33) Sonstige Rückstellungen

in Mio. €	Umweltschutz- rückstellungen		Rückstellungen für Bau- und Projektrisiken		Personalbezogene Rückstellungen		Stilllegungs- verpflichtungen		Übrige Rückstellungen	
	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006	2007	2006
Stand zum 01. 01.	2.253	2.291	121	146	1.460	1.552	358	379	2.196	2.019
Währungsumrech- nungsdifferenzen	- 5	- 2	0	0	- 2	0	0	0	- 1	- 1
Änderung Konzernkreis	- 41	0	- 4	0	5	16	0	0	- 25	51
davon Zugang Konzernkreis	(4)	(0)	(0)	(0)	(6)	(16)	(0)	(0)	(19)	(51)
davon Abgang Konzernkreis	(- 45)	(0)	(- 4)	(0)	(- 1)	(0)	(0)	(0)	(- 44)	(0)
Inanspruchnahme	- 49	- 46	- 4	- 10	- 506	- 442	- 15	- 11	- 509	- 377
Auflösung	- 1	- 27	- 2	- 10	- 20	- 65	- 36	- 31	- 179	- 267
Umgliederung	0	0	0	- 8	- 2	0	0	0	26	152
Zuführung	4	36	12	4	342	390	9	6	1.333	614
Auf- und Abzinsung	1	1	0	- 1	24	9	16	15	7	5
Stand zum 31. 12.	2.162	2.253	123	121	1.301	1.460	332	358	2.848	2.196

Die Aufteilung der sonstigen Rückstellungen in kurz- und langfristige Beträge sowie die geschätzten Fälligkeiten der sonstigen Rückstellungen sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

in Mio. €							Restlaufzeit	
	bis 1 Jahr	1 bis 2 Jahre	2 bis 3 Jahre	3 bis 4 Jahre	4 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	Summe über 1 Jahr	Gesamt
Stand zum 31.12.2007								
Umweltschutzrückstellungen	74	94	102	101	102	1.689	2.088	2.162
Rückstellungen für Bau- und Projektrisiken	81	21	2	4	10	5	42	123
Personalbezogene Rückstellungen	435	324	222	194	17	109	866	1.301
Stilllegungsverpflichtungen	6	0	0	0	0	326	326	332
Übrige Rückstellungen	1.802	461	166	110	98	211	1.046	2.848
Insgesamt	2.398	900	492	409	227	2.340	4.368	6.766
Stand zum 31.12.2006								
Umweltschutzrückstellungen	80	159	150	155	169	1.540	2.173	2.253
Rückstellungen für Bau- und Projektrisiken	71	5	23	4	6	12	50	121
Personalbezogene Rückstellungen	487	337	231	157	121	127	973	1.460
Stilllegungsverpflichtungen	31	0	0	0	0	327	327	358
Übrige Rückstellungen	1.726	311	28	29	11	91	470	2.196
Insgesamt	2.395	812	432	345	307	2.097	3.993	6.388

Umweltschutzrückstellungen

In den Umweltschutzrückstellungen sind mit 2.151 Mio. € Sanierungsverpflichtungen der DB AG enthalten. Zur Wahrnehmung dieser Sanierungsverpflichtungen hat die DB AG die Programme

- 4-Stufen-Programm Bodensanierung,
 - 3-Stufen-Kanalprogramm,
 - 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung
- aufgesetzt, die eine systematische, rechtskonforme und kostenoptimierte Sanierungserkundung/-durchführung sicherstellen.

Im 4-Stufen-Programm Bodensanierung werden über die Stufen Historische Erkundung, Orientierende Untersuchung und Detailuntersuchung die Boden- und/oder Grundwasserverunreinigungen lokalisiert. Über die Programmschritte Machbarkeitsstudie, Ausführungs- und Genehmigungsplanung sowie Sanierung erfolgt die Abwicklung einer nutzungsorientierten Sanierung unter Berücksichtigung fachtechnischer und gesetzlicher Anforderungen.

Das 3-Stufen-Kanalprogramm zielt auf eine Beseitigung der sich aus Leckagen ergebenden Verunreinigungen für Boden und/oder Grundwasser ab. Damit geht eine Optimierung des vorhandenen Kanalnetzes auf die zukünftige

Nutzung einher, sodass die Gefahrenabwehr auf dieses zukünftige Netz begrenzt werden kann. Das nicht genutzte Netz wird stillgelegt.

Durch das 2-Stufen-Programm Deponiestilllegung wird die standardisierte Erfassung und Bewertung von Deponien auf Bahnflächen sowie die Schließung dieser Deponien gemäß Deponieverordnung (DepV)/Technische Anleitung Siedlungsabfall (TASi) beziehungsweise Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) sichergestellt.

Für die Rückstellung »ökologische Altlasten« wurde auf Basis unter anderem der langfristigen Sanierungszeiträume die Laufzeit von bisher 2020 auf 2028 verlängert. Damit einhergehend erfolgte auch eine Verschiebung von erwarteten Inanspruchnahmen in spätere Perioden.

Personalbezogene Rückstellungen

in Mio. €	2007	2006
Personalvertragliche Verpflichtungen	822	889
Vorruhestands- und Altersteilzeitverpflichtungen	277	359
Jubiläumsrückstellungen	95	96
Sonstige	107	116
Insgesamt	1.301	1.460

Die personalbezogenen Rückstellungen enthalten unter anderem Verpflichtungen, die mit den zum Gründungszeitpunkt der DB AG zum 1. Januar 1994 übernommenen Arbeitsverhältnissen zusammenhängen und Lohnbestandteile der früheren Behördenzeit betreffen. Es handelt sich um selbstständig bewertbare Belastungen, denen keine Gegenleistungen zugrunde liegen und für die bereits Abgeltungsangebote gemacht wurden. Ferner werden Verpflichtungen ausgewiesen, die sich aus dem arbeitsrechtlichen Status vieler Beschäftigter sowie der Bereitschaft der DB AG ergeben, bis Ende 2010 auf betriebsbedingte Kündigungen zu verzichten. In diesen Fällen entstehen dem DB-Konzern bis zur Weitervermittlung beziehungsweise bis zur Beendigung des Arbeitsverhältnisses Verluste aus zu tragenden Personalkosten, denen keine Gegenleistungen gegenüberstehen. Zur Aufnahme von Mitarbeitern, die im leistungswirtschaftlichen Prozess freigesetzt wurden, hat die DB AG eine eigene Tochtergesellschaft, die DB JobService GmbH.

Die Rückstellungen für Vorruhestandsverpflichtungen und Altersteilzeit berücksichtigen die Verpflichtungen aus tarifvertraglichen Regelungen und wurden auf der Grundlage versicherungsmathematischer Gutachten ermittelt.

Stilllegungsrückstellungen

Die Stilllegungsrückstellungen betreffen überwiegend die anteilige Stilllegungsverpflichtung bei einem Gemeinschaftskraftwerk. Der Bewertung der Rückstellung liegt ein Diskontierungssatz von 5,0 % (im Vorjahr: 5,0 %) zugrunde.

Übrige Rückstellungen

Die übrigen Rückstellungen enthalten neben Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen, Rückgabeverpflichtungen, Prozessrisiken, Rückbauverpflichtungen, Drohverluste, Garantien und Gewährleistungen sowie sonstige Immobilienrisiken eine Vielzahl weiterer Sachverhalte, die im Einzelfall von untergeordneter Bedeutung sind.

Der Anstieg der übrigen Rückstellungen entfällt mit 387 Mio. € auf Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Verkauf des Aurelis-Portfolios und mit 310 Mio. € auf Drohverluste aus Verkehrsverträgen.

(34) Passive Abgrenzungen

in Mio. €	2007	2006
Abgegrenzte öffentliche Zuwendungen	2.612	2.883
Erlösabgrenzungen	351	321
Abgegrenzte Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Geschäften	93	112
Sonstige	109	91
Insgesamt	3.165	3.407
Langfristiger Anteil	2.660	2.931
Kurzfristiger Anteil	506	476

Die abgegrenzten öffentlichen Zuwendungen betreffen im Wesentlichen den Zinsvorteil (Unterschiedsbetrag zwischen Nominal- und Barwert) aus den zinslos gewährten Darlehen, der sich in der Berichtsperiode wie folgt entwickelt hat:

in Mio. €	2007	2006
Stand zum 01. 01.	2.536	2.823
Zugang	32	36
Umgliederungen	- 32	- 57
Auflösung	- 259	- 266
Stand zum 31. 12.	2.277	2.536

Der überwiegende Teil der Auflösung im Berichtsjahr entfällt mit 171 Mio. € (im Vorjahr: 178 Mio. €) auf die Kompensation des Aufzinsungsbetrags des Barwerts zinslos gewährter Darlehen des Bundes. Der übrige Teil entfällt auf die Auflösung fortgeführter Abgrenzungen im Rahmen vorfristiger Einmaltigungen zum jeweiligen Barwert im Jahr 1999 beziehungsweise im Jahr 2004.

Die Erlösabgrenzungen stellen den Teil der Vergütungsleistung dar, der auf den Zeitraum nach dem Bilanzstichtag entfällt.

Die abgegrenzten Gewinne aus Sale-and-Leaseback-Geschäften betreffen die Empfangsgebäude diverser Bahnhöfe mit den dazugehörigen gewerblichen Vermarktungsflächen sowie Schienenverkehrsfahrzeuge.

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt die Veränderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente im Berichtsjahr und wird in Übereinstimmung mit dem IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) erstellt. Die Zahlungsströme werden nach den Bereichen gewöhnliche Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Die Darstellung des Mittelflusses aus der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit erfolgt nach der indirekten Methode.

Zinseinzahlungen und Zinsauszahlungen, Dividendeneinzahlungen sowie Steuerzahlungen werden im Bereich der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ausgewiesen.

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks sowie Wertpapieranlagen) mit einer Laufzeit von nicht mehr als drei Monaten.

Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit

Der Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit wird ermittelt, indem das Periodenergebnis vor Steuern um nicht zahlungswirksame Größen bereinigt und um die Veränderung des kurzfristigen Vermögens und der Verbindlichkeiten ergänzt wird. Nach Berücksichtigung der Zins- und Steuerzahlungen ergibt sich ein Mittelzufluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit.

Der Rückgang des Mittelzuflusses aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit resultiert bei einem deutlich gestiegenen Ergebnis vor Steuern im Wesentlichen aus dem Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Mittelfluss aus Investitionstätigkeit

Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich aus dem Mittelzufluss aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten sowie aus Investitionszuwendungen und dem Mittelabfluss für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte sowie in langfristige finanzielle Vermögenswerte.

Einzahlungen aus Investitionszuschüssen werden unter Investitionstätigkeit ausgewiesen, da zwischen erhaltenen Investitionszuschüssen und den Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagevermögen ein enger Zusammenhang besteht.

Der deutlich gesunkene Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit ergibt sich bei leicht verminderten Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen insbesondere aus gestiegenen Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerten, einem gestiegenen Einzahlungssaldo aus Investitionszuwendungen sowie gestiegenen Einzahlungen aus dem Abgang von at Equity bewerteten Unternehmen bei gleichzeitigem Rückgang der Auszahlungen für den Erwerb von Anteilen an konsolidierten Unternehmen.

Bei Veränderungen des Konsolidierungskreises durch Kauf oder Verkauf von Unternehmen wird der bezahlte Kaufpreis (ohne übernommene Schulden) abzüglich der erworbenen oder verkauften Finanzmittel als Mittelfluss aus Investitionstätigkeit erfasst. Die übrigen bilanziellen Auswirkungen des Kaufs oder Verkaufs werden in den jeweiligen Positionen der drei Gliederungsbereiche eliminiert.

Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit

Der Cashflow aus Finanzierungstätigkeit ergibt sich aus dem Saldo von Einzahlungen aus begebenen Anleihen, aufgenommenen Bankschulden und Darlehen sowie Einzahlungen aus der Aufnahme und Auszahlungen für die Tilgung zinslos gewährter Darlehen.

Der gestiegene Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit resultiert im Wesentlichen aus im Saldo erhöhten Abflüssen aus der Rückzahlung von Finanzmitteln. Der Auszahlungssaldo aus der Tilgung und der Rückzahlung »Zinsloser Darlehen« hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht vermindert.

Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Die Segmentberichterstattung wurde nach IAS 14 (Segmentberichterstattung) aufgestellt. Auf der Grundlage unserer Organisations- und Berichtsstruktur werden ausgewählte Konzernabschlussdaten differenziert nach Geschäftssegmenten und Regionen dargestellt. Der Unternehmens- und Organisationsstruktur des DB-Konzerns folgend sind die Aktivitäten der Geschäftssegmente Gegenstand des primären Berichtsformats. Die Darstellung der geografischen Tätigkeitsschwerpunkte des DB-Konzerns erfolgt in den Segmentinformationen nach Regionen.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2007 wurden das bisherige Segment Railion und verkehrsträgerbezogene Aktivitäten der DB Mobility Logistics AG Gruppe (ehemalig Stinnes AG Gruppe), die bisher dem Segment Beteiligungen/Sonstige zugeordnet waren, zum Segment Schienengüterverkehr zusammengefasst. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst. Die Anpassungsbeträge waren von untergeordneter Bedeutung.

Folgende Segmente werden im Konzern geführt:

Fernverkehr

Im Segment Fernverkehr sind sämtliche überregionalen Transport- und Serviceleistungen im Personenverkehr zusammengefasst. Der überwiegende Teil dieser Verkehrsleistungen wird in Deutschland erbracht.

Regio

Im Segment Regio sind die Aktivitäten für die regionalen Transport- und Serviceleistungen im Personenverkehr zusammengefasst. Der überwiegende Teil dieser Verkehrsleistungen wird in Deutschland erbracht.

Stadtverkehr

Im Segment Stadtverkehr sind neben den S-Bahnen Berlin und Hamburg vor allem die städtischen Busaktivitäten zusammengefasst. Der überwiegende Teil dieser Verkehrsleistungen wird in Deutschland erbracht.

Schienengüterverkehr

Im Segment Schienengüterverkehr sind die Aktivitäten für den Schienentransport im Waren- und Güterverkehr gebündelt. Der Marktauftritt erfolgt primär in Deutschland, Dänemark, den Niederlanden und Italien; erstmals tritt damit auch Intermodal als eigene Marke auf, die sich schwerpunktmäßig auf den Kombinierten Verkehr konzentriert.

Schenker

Schenker ist als Logistikdienstleister mit Aktivitäten für Speditions-, Transport- und sonstige Serviceleistungen im Waren- und Güterverkehr global aufgestellt.

Netz

Das Segment Netz verantwortet Herstellung, Instandhaltung und Betrieb unserer schienengebundenen Eisenbahninfrastruktur in Deutschland.

Personenbahnhöfe

In diesem Segment sind der Betrieb, die Entwicklung und die Vermarktung der Personenbahnhöfe und Bahnhoftflächen in Deutschland gebündelt.

Dienstleistungen

Im Segment Dienstleistungen werden unter anderem die Aktivitäten von DB FuhrparkService, DB Services und DB Systel (im Vorjahr: DB Systems und DB Telematik) geführt. Die genannten Gesellschaften erbringen ihre Leistungen primär gegenüber den übrigen Geschäftssegmenten.

Beteiligungen/Sonstige

In diesem Segment wird die DBAG mit ihren zahlreichen Leitungs-, Finanzierungs- und Servicefunktionen als Management-Holding des DB-Konzerns ausgewiesen. Darüber hinaus werden unter Beteiligungen/Sonstige die DB Energie GmbH, die DB ProjektBau GmbH und die übrigen Beteiligungen und verbleibenden Aktivitäten geführt.

Sonstige Aktivitäten/Konsolidierung

Die Daten zu den Segmenten werden nach Eliminierung der intra-segmentären Beziehungen dargestellt. Die Transaktionen zwischen den Segmenten (inter-segmentäre Beziehungen)

werden in der Spalte Sonstiges/Konsolidierung eliminiert. In dieser Spalte sind darüber hinaus auch die Überleitungsbeträge zum Konzernausweis enthalten.

Erläuterungen zur primären Segmentberichterstattung

Die Segmenterlöse umfassen die externen Umsatzerlöse, die externen übrigen Segmenterlöse sowie die konzerninternen Segmenterlöse, soweit sie auf die operative Geschäftstätigkeit des Segments entfallen. Die Bestandsveränderungen und die anderen aktivierten Eigenleistungen sind nicht in den Segmenterlösen berücksichtigt; sie mindern die Segmentaufwendungen.

Die externen Segmenterlöse betreffen ausschließlich Erlöse der Segmente mit Konzernexternen. Die internen Segmenterlöse zeigen die Erlöse mit anderen Segmenten (inter-segmentäre Erlöse). Die Verrechnungspreise für konzerninterne Transaktionen werden marktbezogen festgelegt. Die Segmentaufwendungen umfassen unter anderem die Material- und Personalaufwendungen, die planmäßigen Abschreibungen, die erfassten Wertminderungen und -aufholungen sowie die sonstigen betrieblichen Aufwendungen, soweit diese auf die operative Geschäftstätigkeit des Segments entfallen.

Das Segmentergebnis ergibt sich als Differenz zwischen den Segmenterlösen und -aufwendungen und stellt das operative Ergebnis (EBIT) vor dem Finanzergebnis (bestehend aus dem Ergebnis aus At-Equity-Bewertung, dem Zinsergebnis und dem übrigen Finanzergebnis) und den Ertragsteuern dar.

Das Segmentvermögen enthält die Sachanlagen, die immateriellen Vermögenswerte, die Forderungen und sonstigen Vermögenswerte (ohne Ergebnisabführungsverträge, Forderungen aus Finanzierungen und Ertragsteuern), die Vorräte, die auf die operative Tätigkeit ausgerichteten aktiven derivativen Finanzinstrumente, die zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte sowie die flüssigen Mittel. Die fortgeführten Geschäfts- und Firmenwerte, die aus dem Erwerb der betreffenden Gesellschaften resultieren, werden separat ausgewiesen. Die Überleitung auf den Konzernausweis erfolgt durch die Einbeziehung der Forderungen aus Finanzierung und der Ertragsteuerforderungen in die Spalte »Sonstiges/Konsolidierung«.

Die Segmentschulden betreffen die Rückstellungen und operativen Verbindlichkeiten (ohne Ergebnisabführungsverträge, Verbindlichkeiten aus Finanzierung und ohne Ertragsteuerschulden), die auf die operative Tätigkeit ausgerichteten passiven derivativen Finanzinstrumente sowie die zur Veräußerung gehaltenen Verbindlichkeiten. Die Überleitung auf den Konzernausweis erfolgt durch die Einbeziehung der Verbindlichkeiten aus Finanzierung und der Ertragsteuerschulden in die Spalte »Sonstiges/Konsolidierung«.

Die Segmentgesamtinvestitionen beziehen sich auf die immateriellen Vermögenswerte (einschließlich der erworbenen Firmenwerte) sowie die Sachanlagen und umfassen mit den Anlagenzugängen aus Unternehmenserwerben und aus Brutto-Investitionen sämtliche Zugänge im Konzernkreis zum Bilanzstichtag vor Berücksichtigung der erhaltenen Investitionszuschüsse.

Die Anlagenzugänge aus Unternehmenserwerben umfassen als Teil der Segmentgesamtinvestitionen ausschließlich die Investitionen in die Sachanlagen und die immateriellen Vermögenswerte einschließlich der Firmenwerte, die im Zuge von Unternehmenserwerben angeschafft werden.

Die Anlagenzugänge aus Brutto-Investitionen betreffen die im Geschäftsjahr von den im Vollkonsolidierungskreis befindlichen Gesellschaften erworbenen Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte ohne Berücksichtigung der Anlagenzugänge aus Unternehmenserwerben.

Die Netto-Investitionen knüpfen an die Zuordnung der Vermögenswerte zu den legalen Einheiten an und umfassen die Anlagenzugänge aus Brutto-Investitionen in das Sachanlagevermögen sowie die immateriellen Vermögenswerte abzüglich der abgesetzten Investitionszuschüsse.

Die planmäßigen Abschreibungen betreffen das den jeweiligen Segmenten zugeordnete Sachanlagevermögen sowie die immateriellen Vermögenswerte.

Erfasste Wertminderungen stellen den Betrag der außerplanmäßigen Wertminderungen auf die im Segmentvermögen enthaltenen Vermögenswerte des Sachanlagevermögens beziehungsweise des immateriellen Vermögens einschließlich vorhandener Firmenwerte dar.

Erfasste Wertaufholungen betreffen den Zuschreibungsbetrag auf die im Segmentvermögen enthaltenen Vermögenswerte des Sachanlagevermögens beziehungsweise des immateriellen Vermögens.

Die sonstigen nicht zahlungswirksamen Aufwendungen und Erträge betreffen unter anderem Wertberichtigungen und Wertaufholungen auf kurzfristige Vermögenswerte und Erträge aus der Auflösung der passiven Abgrenzungsposten, soweit sie segmentiert sind.

Erläuterungen zur sekundären Segmentberichterstattung

Die regionale Zuordnung der Segmenterträge mit Dritten erfolgt jeweils nach dem Sitz der leistenden Konzerngesellschaft. Ausgewiesen werden nur konzernexterne Erträge. Der Ausweis der Umsatzerlöse mit Dritten folgt dieser Logik.

Die Zuordnung des Segmentvermögens wird jeweils nach dem Standort der Vermögenswerte vorgenommen. Die inhaltliche Abgrenzung entspricht der des primären Berichtsformats.

Die Netto-Investitionen knüpfen ebenfalls an den Standort des Vermögenswerts an und umfassen die Brutto-Investitionen in das Sachanlagevermögen sowie die immateriellen Vermögenswerte abzüglich der abgesetzten Investitionszuschüsse.

Risikomanagement und derivative Finanzinstrumente **Management der Finanz- und Energiepreisrisiken**

Der DB-Konzern ist als international tätiger Logistikkonzern Finanzrisiken durch Veränderungen von Zinssätzen und Wechselkursen ausgesetzt. Darüber hinaus entstehen auf der Beschaffungsseite Energiepreisrisiken durch Preisschwankungen für Dieselkraftstoff und Strom. Teil der Unternehmenspolitik ist es, diese Risiken durch den Einsatz derivativer Finanzinstrumente aktiv zu steuern und damit zu begrenzen.

Die DBAG ist mit ihrem zentralen Konzerntreasury für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte des DB-Konzerns zuständig. In Abstimmung mit den Tochtergesellschaften werden Finanz- und Energiepreisrisiken identifiziert, bewertet und gesteuert. In regelmäßigen

Abständen wird der Vorstand über jede Art von wesentlichen Finanzrisiken informiert und erhält eine Wertaufstellung aller Finanzinstrumente sowie die Auswirkung auf das Ergebnis und die Bilanz.

Der Vorstand der DB AG hat Grundsätze für das Risikomanagement festgelegt. In den Richtlinien zur Konzernfinanzierung und zum internen Kontrollsystem werden der Einsatz derivativer Finanzinstrumente zur Steuerung von Zins-, Währungs- und Energiepreisänderungsrisiken sowie der Umgang mit den damit verbundenen Adressenausfallrisiken verbindlich geregelt. Bei der Aufbau- und Ablauforganisation besteht eine klare funktionale und organisatorische Trennung zwischen Disposition und Handel einerseits (Front Office) sowie Abwicklung und Kontrolle andererseits (Back Office). Das Konzerntreasury operiert auf den globalen Finanzmärkten unter sinngemäßer Anwendung der von der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht aufgestellten »Mindestanforderungen an das Risikomanagement (MaRisk)« der Kreditinstitute und unterliegt einer regelmäßigen internen und externen Kontrolle.

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen oder antizipierten Grundgeschäften (zum Beispiel Anleihen, Commercial Paper, Einkauf von Dieselkraftstoff und Strom). Es wird jeweils die Qualifizierung als wirksames Sicherungsgeschäft nach IAS 39 angestrebt. Spekulationsgeschäfte sind nicht zulässig. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

Zinsänderungsrisiken

Entsprechend der aktivischen Bindungsdauer der Vermögenswerte erfolgt die Deckung des Finanzbedarfs maßgeblich durch die Emission langfristiger und festverzinslicher Anleihen. Das Zinsmanagement beinhaltet einen angemessenen Anteil variabler Verzinsung zur Optimierung der Zinskosten. Zinsänderungsrisiken werden überwiegend durch den Einsatz von Zinsswaps abgesichert.

Bestehende Zinsänderungsrisiken werden gemäß IFRS 7 mittels einer Sensitivitätsanalyse dargestellt, die die Effekte von hypothetischen Änderungen der Marktzinssätze auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht.

Bei der durchgeführten Sensitivitätsanalyse wurden folgende Finanzinstrumente berücksichtigt:

- In Cashflow-Hedges designierte Derivate (Zins-/Währungssicherungen) haben Auswirkungen auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und werden daher bei den eigenkapitalbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt;
- Zinsderivate, die nicht in eine Sicherungsbeziehung nach IAS 39 eingebunden sind, haben über die Änderung des beizulegenden Zeitwerts Auswirkungen auf das übrige Finanzergebnis und werden daher bei den ergebnisbezogenen Sensitivitätsberechnungen berücksichtigt;
- Darlehen mit variabler Verzinsung (EIB und EUROFIMA).

Wenn das Marktzinsniveau für das Exposure zum Bilanzstichtag um 100 Basispunkte höher (niedriger) gewesen wäre, wäre das Ergebnis um 15 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €) geringer (höher) und das Eigenkapital um 0,5 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) geringer (höher) gewesen.

Fremdwährungsrisiken

Die Fremdwährungsrisiken resultieren aus Finanzierungsmaßnahmen und operativen Tätigkeiten.

Die im Rahmen der Konzernfinanzierung begebenen Fremdwährungsanleihen werden zur Vermeidung von Zins- und Wechselkursänderungsrisiken mithilfe von Zins-Währungs-Swaps in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt. In Einzelfällen kann auch auf eine Umwandlung verzichtet werden, falls eine Bedienung der Anleihe aus Zahlungseingängen in Fremdwährung gewährleistet ist.

Mit unseren Aktivitäten im Vorstandsressort Transport und Logistik sind wir international tätig und hierdurch operativen Wechselkursrisiken ausgesetzt. Zur Minimierung dieser Risiken schließen die Tochtergesellschaften interne Devisentransaktionen mit dem Konzerntreasury und sichern alle wesentlichen Fremdwährungspositionen in ihrer Funktionalwährung ab. Das Konzerntreasury wiederum sichert seine offenen Fremdwährungspositionen durch gegenläufige Geschäfte auf den Finanzmärkten ab.

Zur Darstellung von Wechselkursrisiken verlangt IFRS 7 eine Sensitivitätsanalyse, die die Auswirkungen hypothetischer Änderungen von Fremdwährungsrelationen auf Ergebnis und Eigenkapital untersucht.

Der Währungssensitivitätsanalyse liegen folgende Annahmen zugrunde:

- Die abgeschlossenen Zins-/Währungsswaps und Devisentransaktionen sind stets originären Grundgeschäften zugeordnet.
- Alle wesentlichen Fremdwährungspositionen aus operativer Geschäftstätigkeit werden stets zu 100 % gesichert. Währungskursänderungen haben daher keine Auswirkungen auf Ergebnis oder Eigenkapital.
- Der DB-Konzern ist somit nur Forderungen beziehungsweise Verbindlichkeiten in Fremdwährung aus Währungssicherungen für Energiebeschaffung ausgesetzt. Da aufgrund der getroffenen und hier dargestellten Regelungen und Maßnahmen insgesamt nur ein unwesentliches Fremdwährungsrisiko für den DB-Konzern verbleibt, wird auf die währungsbezogene Sensitivitätsanalyse verzichtet.
- Zum DB-Konzern zählen zahlreiche Beteiligungen an ausländischen Tochterunternehmen, deren Nettovermögen einem Umrechnungsrisiko ausgesetzt ist. Dieses Translationsrisiko wird nicht als Fremdwährungsrisiko im Sinne des IFRS 7 verstanden und wird nicht abgesichert.

Energiepreissrisiken

Der DB-Konzern ist einer der größten Stromabnehmer in Deutschland. Darüber hinaus besteht ein erheblicher Bedarf an Dieselmotorkraftstoff. Das hohe Energiebeschaffungsvolumen und die Volatilität der Strom- und Mineralölmärkte führen zu materiellen Ergebnisrisiken.

Im Rahmen eines aktiven Energiepreissrisikomanagements werden Absicherungsstrategien zur Steuerung und Minimierung dieser Risiken umgesetzt. Hierbei werden Finanz- und Energiederivate genutzt. Als Sicherungsgeschäfte für Preisänderungsrisiken beim Bezug von Strom werden Swaps auf die den Preisformeln zugrunde liegenden

Rohstoffe (Kohle und Gas) eingesetzt. Dieselpreisrisiken werden zum Beispiel durch den Abschluss von Dieselswaps und Zero-Cost Collars (Hybridsicherungen von Dieselpreis- und Währungsrisiken und Einzelsicherungen von Währungsrisiken) begrenzt.

Energiepreisrisiken werden nach IFRS 7 mittels Sensitivitätsanalysen quantifiziert. Sie geben Aufschluss darüber, welche Auswirkungen hypothetische Energiepreisänderungen auf Ergebnis und Eigenkapital haben (bezogen auf das bilanzielle Exposure am Bilanzstichtag).

Zur Durchführung der Sensitivitätsanalysen wurden folgende Annahmen getroffen:

- Bei Energiepreisswaps wird der effektive Anteil in das Eigenkapital gebucht, der ineffektive Anteil wird dagegen in die Ergebnisrechnung gebucht.
- Bei Optionen (Collars) bildet der innere Wert den komplett effektiven Hedge, sodass der innere Wert in das Eigenkapital gebucht wird. Der Zeitwert ist dagegen nicht Teil der Sicherungsbeziehung und wird erfolgswirksam abgebildet.
- Wenn die Energiepreise zum Jahresultimo um 10 % niedriger (höher) gelegen hätten, wäre der Materialaufwand um 0,2 Mio. € (im Vorjahr: 0,2 Mio. €) höher (niedriger) und das Eigenkapital um 29 Mio. € (im Vorjahr: 31 Mio. €) niedriger (höher) gewesen. Die hypothetische Eigenkapitalauswirkung von 29 Mio. € ergibt sich im Einzelnen aus den Energiepreissensitivitäten von Diesel: 21 Mio. €; Kohle: 2 Mio. €; schweres Heizöl: 6 Mio. €.

Adressenausfallrisiko der Zins-, Währungs- und Energiederivate

Als Adressenausfallrisiko werden mögliche Vermögensverluste durch den Ausfall von Gegenparteien bezeichnet (»Worst-Case-Szenario«). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der derivativen Finanzinstrumente dar, bei denen Forderungen des DB-Konzerns an Vertragspartner bestehen. Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimiten wird das Adressenausfallrisiko überwacht und aktiv gesteuert.

Liquiditätsrisiko

Das Liquiditätsmanagement umfasst die Aufrechterhaltung eines ausreichenden Bestands an flüssigen Mitteln, die fortwährende Inanspruchnahme des Commercial-Paper-Markts zur Gewährleistung hinreichender Marktliquidität und -tiefe sowie die jederzeitige Verfügbarkeit von Finanzmitteln über garantierte Kreditfazilitäten von Banken (siehe Anhangziffer [28]).

Aus der nachfolgenden Tabelle sind die vertraglich vereinbarten undiskontierten Zins- und Tilgungszahlungen der originären finanziellen Verbindlichkeiten sowie der derivativen Finanzinstrumente mit positivem und negativem Zeitwert des DB-Konzerns ersichtlich:

Einbezogen wurden alle Instrumente, die zum Jahresultimo 2007 im Bestand waren und für die bereits Zahlungen vereinbart wurden. Fremdwährungsbeträge wurden jeweils mit dem Stichtagskassakurs umgerechnet. Die variablen Zinszahlungen aus den Finanzinstrumenten wurden auf Basis der am 31. Dezember 2007 (im Vorjahr: am 29. Dezember 2006) gültigen Zinssätze ermittelt. Jederzeit rückzahlbare finanzielle Verbindlichkeiten sowie Finanzgarantien sind dem frühestmöglichen Zeitsegment zugeordnet.

Sonstige Angaben

(35) Eventualforderungen, Eventualschulden und Bürgschaftsverpflichtungen

Eventualforderungen bestanden per 31. Dezember 2007 in Höhe von 115 Mio. € (im Vorjahr: 144 Mio. €) und umfassen hauptsächlich Forderungen aus anhängigen Aktivprozessen, die zum Bilanzstichtag noch nicht abgeschlossen waren.

Die Eventualschulden setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2007	2006
Eventualschulden aus		
der Bestellung von Sicherheiten		
für fremde Verbindlichkeiten	0	1
Gewährleistungsverpflichtungen	0	1
sonstige Eventualschulden	182	249
Insgesamt	182	251

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

Die Haftungsverhältnisse aus Bürgschaften betragen zum 31. Dezember 2007 103 Mio. € (im Vorjahr: 142 Mio. €) und betreffen im Wesentlichen hingegebene Zollbürgschaften ausländischer Schenker-Gesellschaften.

Wegen des Verdachts wettbewerbsbeschränkender Absprachen im Bereich der Land-, See- und Luftfracht haben die Europäische Kommission, das US-Justizministerium sowie die Kartellbehörden in Kanada, Südafrika, Neuseeland und der Schweiz Ermittlungsverfahren gegen die Speditionsbranche eingeleitet. Am 11. Oktober 2007 wurden bei mehreren Speditionsunternehmen und Speditionsverbänden Hausdurchsuchungen durchgeführt, unter anderem auch in den Geschäftsräumen der Schenker AG und bei

mehreren Schenker-Landesgesellschaften. Die kartellbehördlichen Ermittlungen dauern an; mit einem Abschluss ist nicht vor Ende des Jahres 2009 zu rechnen. Zum aktuellen Zeitpunkt sind wir aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung weder in der Lage, den Zeitpunkt, zu dem mögliche Bußgelder verhängt werden, noch deren potenzielle Höhe abschätzen zu können. Dies betrifft auch die Höhe von Schadenersatzansprüchen aufgrund des potenziell wettbewerbswidrigen Verhaltens.

(36) 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. €	2007	2006
Bestellobligo für den Erwerb von		
Sachanlagevermögen	4.512	3.980
Immateriellen Vermögenswerten	14	1
Ausstehende Einlagen	284	305
Insgesamt	4.810	4.286

Die ausstehenden Einlagen betrafen in Höhe von 284 Mio. € (im Vorjahr: 305 Mio. €) nicht eingeforderte ausstehende Einlagen an der EUROFIMA. Die Veränderung zum Vorjahresausweis resultiert aus Währungskurseffekten.

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen resultiert mit 312 Mio. € aus der Akquisition von EWS sowie aus einem gestiegenen Investitionsvolumen und betrifft speziell Bauleistungen, Sicherungsleistungen und die Beschaffung neuer Fahrzeuge.

Verschiedene Gesellschaften des DB-Konzerns haben Vermögenswerte wie Immobilien, Gebäude, technische Anlagen und Maschinen sowie Betriebs- und Geschäftsausstattungen im Rahmen von Operating-Lease-Verträgen angemietet. Sofern dem Kerngeschäft des DB-Konzerns zuzuordnende Vermögenswerte angemietet werden, erfolgt die Anmietung in der Regel zur Deckung eines kurzfristigen Bedarfs bis zur Bereitstellung und Auslieferung von bestelltem Material.

Die Fälligkeit der zukünftigen Mindestleasingzahlungen aus Operating-Lease-Verträgen kann nachfolgender Tabelle entnommen werden:

in Mio. €	2007	2006
bis 1 Jahr	875	699
1 bis 2 Jahre	676	532
2 bis 3 Jahre	566	425
3 bis 4 Jahre	474	321
4 bis 5 Jahre	393	247
über 5 Jahre	1.638	1.265
Insgesamt	4.622	3.489

Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr resultiert unter anderem aus der Akquisition von EWS (690 Mio. €) sowie aus neu abgeschlossenen Verträgen im Segment Schenker.

(37) Infrastruktur- und Verkehrsverträge

Die folgenden Erläuterungen und Angaben beziehen sich auf die Erfordernisse des SIC-29 (Angabe – Vereinbarungen von Dienstleistungslizenzen).

Infrastrukturverträge

Auf der Grundlage des § 6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) haben die zum DB-Konzern gehörenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen, insbesondere die DB Netz AG, die DB Station & Service AG und die DB Energie GmbH, die befristete Genehmigung im Sachumfang des § 2 Abs. 3 AEG, das schienengebundene Infrastrukturnetz in Deutschland zu betreiben und zu entwickeln. Dies betrifft im Einzelnen den Betrieb des Schienennetzes, des damit verbundenen Energienetzes sowie der betriebsbezogenen Bahnhofflächen.

Die Genehmigungen des Eisenbahn-Bundesamts für die DB Netz AG und die DB Station & Service AG sind bis zum Ablauf des 31. Dezember 2048, für die DB Energie GmbH bis zum Ablauf des 30. Juni 2051 befristet.

Dem Recht der Eisenbahninfrastrukturunternehmen, die schienengebundene Infrastruktur zu betreiben, stehen verschiedene Verpflichtungen gegenüber. Insbesondere haben sie die Verpflichtung, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in einem betriebssicheren Zustand zu erhalten sowie sie zukunftsorientiert weiterzuentwickeln. Darüber hinaus unterliegen die Eisenbahninfrastrukturunternehmen bei Neu- und Ausbauvorhaben gesetzlichen Auflagen, zum Beispiel zum Schallschutz. Bei bestehenden Strecken nimmt der DB-Konzern freiwillig am Lärmsanierungsprogramm des Bundes teil.

Die Eisenbahninfrastrukturunternehmen gewähren den diskriminierungsfreien Zugang zur schienengebundenen Infrastruktur gemäß §§ 14 ff. AEG und erheben hierfür von den Eisenbahnverkehrsunternehmen nach den Grundsätzen der Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) so genannte Trassenentgelte. Die Einhaltung der Grundsätze für die Erhebung der Trassenentgelte nach der EIBV und deren diskriminierungsfreie Anwendung unterliegen der Aufsicht durch die Bundesnetzagentur.

Die vorgenannten Infrastrukturgesellschaften haben im Jahr 2007 insgesamt Umsatzerlöse in Höhe von 7.013 Mio. € (im Vorjahr: 6.742 Mio. €) erzielt, davon 1.278 Mio. € (im Vorjahr: 1.107 Mio. €) gegenüber konzernexternen Kunden.

Die Vermögenswerte der schienengebundenen Infrastruktur stehen grundsätzlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften.

Verkehrsverträge

Gesellschaften des DB-Konzerns wurden Dienstleistungslizenzen oder ähnliche Genehmigungen erteilt, die der Öffentlichkeit Zugang zu wichtigen wirtschaftlichen und öffentlichen Einrichtungen gewähren. Dies betrifft insbesondere die DB Regio AG und deren Tochtergesellschaften, die Schienenpersonenverkehr betreiben.

Die DB Regio AG und ihre Tochtergesellschaften erbringen Verkehrsleistungen aufgrund von Bestellungen. Hierzu werden mit dem jeweiligen Besteller der Verkehrsleistung (zum Beispiel Bundesland, Zweckverband, Nahverkehrsgesellschaft) so genannte Verkehrsverträge über Schienenpersonennahverkehrsleistungen abgeschlossen, in denen Umfang und Qualität der Verkehrsleistung, deren Fortschreibung sowie deren Vergütung (Bestellerentgelt) geregelt sind.

Die hierfür erforderlichen Finanzmittel werden den Bundesländern vom Bund nach den Bestimmungen des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Verfügung gestellt. Der Gesamtbetrag der Bestellerentgelte betrug im Berichtsjahr 4.483 Mio. € (im Vorjahr: 4.551 Mio. €).

Die wirtschaftlich bedeutsamen schienenbezogenen Verkehrsverträge mit jährlichen Bestellerentgelten ab 20 Mio. € werden nachfolgend erläutert:

Insgesamt repräsentieren diese Verkehrsverträge 4.248 Mio. € (im Vorjahr: 4.283 Mio. €); dies entspricht 94,8 % (im Vorjahr: 94,1%) der gesamten Bestellerentgelte (siehe Anhangziffer [1]). Der nahezu unveränderte Betrag der erhaltenen Bestellerentgelte ergibt sich daraus, dass einer jährlichen Erhöhung der Bestellerentgelte um 1,5 % bis 2 % bei nahezu allen Verträgen ausschreibungsbedingte Erlösminderungen gegenüberstehen.

Die Laufzeit der Verkehrsverträge beträgt zwischen 10 und 15 Jahren. Alle Verkehrsverträge weisen eine Restlaufzeit bis mindestens 2010 auf. 76 % der Verkehrsverträge verfügen über eine Laufzeit bis mindestens 2013, 26 % bis mindestens 2016. Eine Kündigung des jeweiligen Verkehrsvertrags durch den Besteller während der Laufzeit ist nur aus wichtigem Grund möglich. Die Verkehrsverträge enthalten in der Regel Bestimmungen, nach denen während der Vertragslaufzeit Teile der Verkehrsleistungen aus dem Vertrag herausgelöst und erneut ausgeschrieben werden.

Dieser Leistungsumfang beträgt durchschnittlich 30 % der Leistungen zu Beginn der Vertragslaufzeit. Für die Zeit nach dem Auslaufen der Verkehrsverträge ist eine Vergabe der Verkehrsleistungen im Wettbewerb zu erwarten.

Die erforderlichen Vermögenswerte zur Erbringung der Dienstleistungen, insbesondere Fahrzeuge, stehen nahezu ausschließlich im rechtlichen und wirtschaftlichen Eigentum der Gesellschaften. Besondere Verpflichtungen nach Ablauf der Vertragslaufzeit bestehen im Regelfall nicht.

(38) Beziehungen zu nahestehenden Unternehmen und Personen

Als dem DB-Konzern nahestehende Unternehmen und Personen im Sinne des IAS 24 (Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Unternehmen und Personen) gelten:

- der Bund als Eigentümer sämtlicher Anteile an der DB AG,
- die der Kontrolle der Bundesrepublik Deutschland unterstehenden Gesellschaften beziehungsweise Unternehmen (nachfolgend »Bundesunternehmen«),
- verbundene, nicht konsolidierte beziehungsweise assoziierte Gesellschaften sowie Gemeinschaftsunternehmen des DB-Konzerns sowie
- die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der DB AG und deren nahe Angehörige.

Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Unternehmen und Personen werden zu Bedingungen wie unter fremden Dritten abgeschlossen.

Die nahestehende Unternehmen und Personen betreffenden Beträge werden in den »Erläuterungen zur Bilanz« bei den betreffenden Positionen jeweils als »Davon«-Angabe in Summe ausgewiesen. Einzelangaben finden sich unter den Anhangziffern (19), (28) und (29).

Hinweise und Erläuterungen zu Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und der Bundesrepublik Deutschland sind unter den Anhangziffern (3), (5), (9), (13), (32), (36) und (37) ausgewiesen.

Wesentliche beziehungsweise gesondert berichtspflichtige wirtschaftliche Beziehungen zwischen dem DB-Konzern und nahestehenden Unternehmen und Personen werden nachfolgend erläutert:

Beziehungen zur Bundesrepublik Deutschland

in Mio. €	Bund	
	2007	2006
DB-Konzern Leistungsempfänger		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	1.622	1.673
Darlehensaufnahme	88	0
Erhaltene Investitionszuschüsse	3.466	3.041
Erhaltene sonstige Ertragszuschüsse	240	161
	5.416	4.875
DB-Konzern Leistungserbringer		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	269	242
Erhaltene Miet- und Leasingzahlungen	11	11
Sonstige erbrachte Leistungen	21	314
Rückführung Darlehen	311	0
Rückführung Investitionszuschüsse	128	262
Rückführung sonstige Ertragszuschüsse	1	14
	741	843
Sonstige Angaben		
Unbesicherte Forderungen	96	225
Ungesicherte Verbindlichkeiten	3.890	3.996
Bestand der erhaltenen Bürgschaften	2.993	3.041
Bestand der gewährten Bürgschaften	7	7

Der Kauf von Waren und Dienstleistungen betrifft im Wesentlichen die an den Bund gezahlten Entgelte im Rahmen der Als-ob-Abrechnung für die zugewiesenen Beamten sowie Kostenerstattungen für die Personalgestellung im Dienstleistungsüberlassungsbereich.

Die im Berichtsjahr durch den Bund gewährten zinslosen Darlehen nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) sind unter den Darlehensaufnahmen mit ihrem Nominalwert dargestellt.

Die Investitionszuschüsse werden hauptsächlich nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG), dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) und nach dem Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesetz (VIFGG) über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) gewährt.

Die erfolgswirksam vereinnahmten Zuschüsse betreffen überwiegend Leistungen des Bundes für die Abgeltung überhöhter Belastungen des DB-Konzerns aus dem Betrieb und der Erhaltung höhengleicher Kreuzungen mit Straßen aller Baulastträger.

Der Verkauf von Waren und Dienstleistungen betrifft unter anderem erbrachte Beförderungsleistungen für Schwerbehinderte, Zivildienstleistende sowie Bundeswehrverkehre.

Zinslose Darlehen nach dem BSchwAG zahlte die DB AG in Höhe von 311 Mio. € an den Bund zurück, die fast ausschließlich im Rahmen der vereinbarten jährlichen Regeltilgung anfielen.

Der Rückgang der unbesicherten Forderungen auf 96 Mio. € (im Vorjahr: 225 Mio. €) gegenüber dem Bund resultiert im Wesentlichen aus realisierten Ansprüchen aus der Übertragung von Immobilien durch das BEV.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Bund bestehen außer in den zinslos gewährten Darlehen, die hier mit ihren Barwerten dargestellt sind, aus sonstigen Verbindlichkeiten in Höhe von 333 Mio. € (im Vorjahr: 396 Mio. €); davon entfallen auf Verbindlichkeiten aus Altverpflichtungen 0 Mio. € (im Vorjahr: 51 Mio. €).

Die vom Bund erhaltenen Bürgschaften betreffen im Wesentlichen die von der EUROFIMA erhaltenen Darlehen sowie die ausstehenden Einlagen beziehungsweise Verbindlichkeiten aus der Kollektivhaftung der Deutschen Bahn AG bei der EUROFIMA. In dem Bestand der erhaltenen Bürgschaften ist eine Höchstbetragszusage des Bundes von 2.354 Mio. € für Darlehen der EUROFIMA enthalten. Das Darlehen beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 1.609 Mio. €.

Im Jahr 2007 wurden mit dem Bund folgende Vereinbarungen getroffen:

Im Geschäftsjahr wurden 16 neue Finanzierungsverträge mit einem Bundesanteil von insgesamt rund 1,9 Mrd. € vereinbart. Die Finanzierungsvereinbarungen haben unterschiedliche Laufzeiten (von einem Jahr bis zu acht Jahren). Die Finanzierung erfolgt vollständig über nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse.

Die DBAG hat für die Jahre 2004 bis 2008 auf die Erstattung der Kosten für Arbeitnehmer und zugewiesene Beamte, die ihr bei Durchführung von technischen, betrieblichen oder organisatorischen Maßnahmen, welche zu einem Personalminderungsbedarf führen, dadurch entstehen, dass Arbeitsverhältnisse, die gemäß §14 Abs.2 DBGrG auf die DBAG übergegangen sind, unkündbar sind (vergleiche §2 Abs.5 und 6 DBGrG), verzichtet.

Beziehungen zu Bundesunternehmen

Die im Berichtszeitraum und in der Vergleichsperiode mit Bundesunternehmen im Sinne von IAS 24 durchgeführten Transaktionen betrafen ganz überwiegend den operativen Geschäftsbereich und waren insgesamt von untergeordneter Bedeutung für den DB-Konzern. Die entstandenen Forderungen beziehungsweise Verbindlichkeiten waren zum Stichtag nahezu vollständig beglichen.

Beziehungen zu verbundenen, nicht konsolidierten Unternehmen, assoziierten Gesellschaften und Gemeinschaftsunternehmen

Im Geschäftsjahr 2007 hat der DB-Konzern Waren und Dienstleistungen im Wert von 177 Mio. € (im Vorjahr: 157 Mio. €) erworben, die im Wesentlichen den Einkauf von Personenbeförderungs- und Güterverkehrsleistungen betreffen. Mit 169 Mio. € (im Vorjahr: 128 Mio. €) entfällt der überwiegende Anteil des Gesamtausweises auf Transaktionen mit assoziierten Unternehmen.

Im Berichtszeitraum wurden darüber hinaus Zinszahlungen in Höhe von 80 Mio. € (im Vorjahr: 94 Mio. €) geleistet. Der Ausweis betrifft nahezu ausschließlich Zinszahlungen für von der EUROFIMA AG gewährte Darlehen. Auf die Darstellung unter Anhangziffer (28) wird hingewiesen.

Aus dem Verkauf von Waren und Dienstleistungen erzielte der DB-Konzern 2007 Erträge von 584 Mio. € (im Vorjahr: 507 Mio. €). Die Erträge wurden überwiegend im Segment Schienengüterverkehr erwirtschaftet und betreffen Umsatzerlöse aus erbrachten Transportleistungen.

Es wurden Bürgschaften in Höhe von insgesamt 12 Mio. € (im Vorjahr: 26 Mio. €) gewährt; davon entfielen 11 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen.

Transaktionen mit nahestehenden Unternehmen wurden im Vorjahreszeitraum in einem vergleichbaren Umfang getätigt.

Beziehungen zum Vorstand und Aufsichtsrat der DBAG

Nachfolgend werden die Transaktionen zwischen dem DB-Konzern und den Mitgliedern des Vorstands beziehungsweise des Aufsichtsrats und den Unternehmen dargestellt, an denen Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats mehrheitlich beteiligt sind.

in T€	2007	2006
DB-Konzern Leistungserbringer		
Verkauf von Waren und Dienstleistungen	21.118	18.307
Erhaltene Miet- und Leasingzahlungen	0	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen per 31. 12.	149	83
DB-Konzern Leistungsempfänger		
Kauf von Waren und Dienstleistungen	57.265	52.444
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen per 31. 12.	6.948	6.793

Die vom DB-Konzern (Leistungserbringer) erwirtschafteten Umsatzerlöse in Höhe von 21.118 T€ (im Vorjahr: 18.307 T€) betreffen ganz überwiegend Transport- und Speditionsleistungen der Segmente Railion und Schenker, die mit 3.407 T€ (im Vorjahr: 4.769 T€) gegenüber der SMS-Gruppe und mit 17.711 T€ (im Vorjahr: 13.538 T€) gegenüber der Georgsmarienhütte Holding GmbH erbracht wurden.

Die vom DB-Konzern eingekauften Waren und Dienstleistungen (Leistungsempfänger) betreffen ausschließlich Lieferungen der Georgsmarienhütte Holding GmbH.

Vergütung des Vorstands

in T€	2007	2006
Gesamtbezüge des Vorstands¹⁾	17.827	20.143
Fixer Anteil ¹⁾	7.637	7.763
Variabler Anteil ¹⁾	10.190	12.380
Kurzfristige Bezüge ¹⁾	14.260	16.710
Langfristig fällige Bezüge für Altersvorsorge	3.567	3.433
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	1.570	1.385
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	24.222	25.697

¹⁾ Roland Heinisch p.r.t. (01.01. - 31.08.2007)

Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder umfasst neben der Vergütung die Versorgungszusagen, die sonstigen Zusagen sowie Nebenleistungen.

Der Vergütung liegt ein Zieleinkommen zugrunde, das sich aus einer fixen Grundvergütung (40 %) und einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme (60 %) zusammensetzt. Das individuell festgelegte Fixeinkommen wird in zwölf gleichen Teilen ausgezahlt und regelmäßig vom Personalausschuss des Aufsichtsrats auf seine Angemessenheit hin überprüft.

Die Jahrestantieme errechnet sich aus einem an der Unternehmensleistung orientierten Erfolgsfaktor und einem individuellen Leistungsfaktor. Die Höhe des Erfolgsfaktors ist abhängig vom Grad des Erreichens der aus der Unternehmensplanung abgeleiteten wirtschaftlichen Ziele (ROCE und BE II). Der Leistungsfaktor würdigt das Erreichen spezifischer persönlicher Ziele. Die wirtschaftlichen und die persönlichen Ziele werden von dem Aufsichtsratsvorsitzenden und dem Personalausschuss des Aufsichtsrats sowie den Vorstandsmitgliedern zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres festgelegt.

Nach Abschluss eines Geschäftsjahres werden auf Basis der Konzernergebnisse für jedes Vorstandsmitglied der Erfolgsfaktor und der persönliche Leistungsfaktor ermittelt. Das Zieleinkommen wird erreicht, wenn sowohl die Leistungskomponente als auch die Erfolgskomponente zu 100 % erfüllt sind. Die sich auf dieser Grundlage für jedes Vorstandsmitglied ergebende Vergütung kann das Zieleinkommen unter- beziehungsweise überschreiten, da die Jahrestantieme zwischen 0 und 260 % liegen kann.

Die Versorgungszusagen belaufen sich auf einen Prozentsatz des Grundgehalts, der sich nach der Dauer der Zugehörigkeit zum Vorstand der DB AG richtet.

Die Vorstandsvergütung umfasst keine langfristigen Vergütungselemente (Mid Term Incentives / Long Term Incentives). Die Mitglieder des Vorstands erhalten für Mandate in Kontrollgremien von Konzern- und Beteiligungsgesellschaften keine zusätzliche Vergütung. Neben der fixen und der variablen Vergütung wird jedem Vorstand ein Dienstwagen zur Verfügung gestellt. Außerdem hat die DB AG für jedes Vorstandsmitglied eine Rückdeckungsversicherung abgeschlossen. Diese Sachbezüge werden als geldwerter Vorteil versteuert.

Die kurzfristigen Bezüge der Mitglieder des Vorstands verteilen sich wie folgt:

in T€	Fixe Bezüge 2007	Variable Bezüge 2007	Son- tiges ¹⁾ 2007	Gesamt 2007
Hartmut Mehdorn	750	2.215	10	2.975
Dr. Norbert Bensele	550	1.435	17	2.002
Stefan Garber	400	1.090	30	1.520
Roland Heinisch (bis 31. August 2007)	267	650	38	955
Dr. Karl-Friedrich Rausch	550	1.335	15	1.900
Diethelm Sack	550	1.390	19	1.959
Margret Suckale	400	1.050	20	1.470
Dr. Otto Wiesheu	450	1.025	4	1.479
Insgesamt	3.917	10.190	153	14.260

¹⁾ Aufsichtsratsvergütung, geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen und aus der Benutzung von Dienstwagen sowie Zuschüsse zu Versicherungen

Vergütung des Aufsichtsrats

Die Vergütung des Aufsichtsrats wurde letztmals durch Hauptversammlungsbeschluss vom 30. Juni 2006 festgelegt. Neben der Erstattung ihrer Barauslagen erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats eine jährliche Vergütung, die sich aus einer festen und einer erfolgsabhängigen Vergütung zusammensetzt. Die feste jährliche Vergütung beträgt 20.000,00 €.

Die erfolgsabhängige Vergütung bemisst sich nach dem Verhältnis des im Konzernabschluss ausgewiesenen operativen Ergebnisses (EBIT) des Geschäftsjahres im Vergleich zum Vorjahr sowie dem Erreichen bestimmter operativer Leistungskennziffern im Vergleich zum Vorjahr. Die erfolgsabhängige Vergütung des Aufsichtsrats ist auf maximal 13.000 € begrenzt.

Der Aufsichtsratsvorsitzende erhält das Doppelte, sein Stellvertreter das Eineinhalbfache der jährlichen Vergütung. Die Mitglieder des Präsidial-, des Prüfungs- und des Personalausschusses erhalten für ihre Tätigkeit in diesen Ausschüssen ebenfalls eine zusätzliche Vergütung.

Darüber hinaus erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats nach ihrer Wahl eine BahnCard 100 First oder fünf Freifahrtscheine (Fahrvergünstigungen) sowie für jeden Sitzungstag des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, den sie wahrnehmen, ein Sitzungsgeld von 250,00 €.

in T€	2007	2006 ¹⁾
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	873	875
davon kurzfristige Bezüge	(873)	(875)
davon fester Anteil	(503)	-
davon erfolgsorientierter Anteil	(272)	-
davon Sitzungsgeld	(34)	(24)
davon geldwerte Vorteile aus Fahrvergünstigungen	(33)	(15)
davon Vergütungen für Aufsichtsrats-/Beiratstätigkeiten bei Tochtergesellschaften der DB AG (inklusive Sitzungsgelder)	(31)	(37)

¹⁾ Für das Geschäftsjahr 2006 wurde die Vergütung des Aufsichtsrats in einem Betrag ausgewiesen.

Vorbehaltlich der Beschlussfassung der Hauptversammlung am 28. März 2008 über die Entlastung des Aufsichtsrats erhalten die Mitglieder des Aufsichtsrats für ihre Tätigkeit im Geschäftsjahr 2007 folgende Vergütung:

in €	Fixe Bezüge ¹⁾ 2007	Variable Bezüge ¹⁾ 2007	Sitzungs- geld 2007	Gesamt 2007
Dr. Werner Müller	60.000	32.400	3.000	95.400
Norbert Hansen	40.000	21.600	2.750	64.350
Georg Brunnhuber	20.000	10.800	1.250	32.050
Niels Lund Chrestensen	20.000	10.800	1.000	31.800
Peter Debuschewitz (bis 30.06.2007)	10.000	5.400	500	15.900
Dr. Jürgen Großmann	20.000	10.800	750	31.550
Horst Hartkorn	20.000	10.800	1.250	32.050
Jörg Hennerkes	35.000	18.900	3.500	57.400
Jörg Hense	20.000	10.800	1.250	32.050
Klaus-Dieter Hommel	20.000	10.800	1.000	31.800
Günter Kirchheim	30.000	16.200	2.500	48.700
Helmut Kleindienst	25.000	13.500	2.250	40.750
Lothar Krauß	25.000	13.500	2.000	40.500
Dr. Jürgen Krumnow	30.000	16.200	2.000	48.200
Vitus Miller	20.000	10.800	1.250	32.050
Heike Moll	20.000	10.800	1.000	31.800
Dr. Axel Nawrath	20.000	10.800	1.500	32.300
Dr. Bernd Pfaffenbach	20.000	10.800	2.250	33.050
Ute Plambeck (ab 16.08.2007)	8.333	4.500	750	13.583
Dr. Eggert Voscherau	20.000	10.800	1.000	31.800
Dr. Heinrich Weiss	20.000	10.800	1.000	31.800
Insgesamt	503.333	271.800	33.750	808.883

¹⁾ Einschließlich der zusätzlichen Vergütung für Aufsichtsratsvorsitz und stv. Aufsichtsratsvorsitz sowie die Mitgliedschaft in Aufsichtsratsausschüssen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats haben im Geschäftsjahr keine Vergütungen oder Vorteile für persönlich erbrachte Leistungen erhalten.

(39) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Die DB AG hat am 26. Juli 2007 einen Vertrag zum Erwerb der Mehrheit der Anteile an der spanischen Transportes Ferroviarios Especiales (Transfesa) unterzeichnet. Dieser Erwerb steht noch unter dem Vorbehalt der notwendigen behördlichen Zustimmungen.

Ende Januar 2008 hat die DB AG mit der Gewerkschaft Deutsche Lokomotivführer (GDL) die Tarifverhandlungen über einen Lokführertarifvertrag abgeschlossen. Voraussetzung für das Inkrafttreten ist ein weiterer Tarifvertrag, der langfristig die Eigenständigkeit und die Widerspruchs- und Konfliktfreiheit festschreibt. Außerdem müssen alle drei Bahngewerkschaften eine Kooperationsvereinbarung abschließen, in der ihre Zusammenarbeit bei künftigen Tarifverhandlungen geregelt ist. Der Lokführertarifvertrag umfasst - bei einer Laufzeit von 1. Juli 2007 bis 31. Januar 2009 - eine Erhöhung des Tabellenentgelts ab März 2008 um 8%, eine weitere Erhöhung um 3% ab 1. September 2008 sowie eine Einmalzahlung für Juli 2007 bis Februar 2008 von 800 € pro Mitarbeiter.

Am 18. Januar 2008 hat die DBAG einen Vertrag zum Erwerb des britischen Eisenbahnverkehrsunternehmens Laing Rail Ltd. unterzeichnet. Dieser Erwerb umfasst neben der Laing Rail Ltd. deren Beteiligungen Chiltern Railways zu 100 % sowie die beiden Joint Ventures London Overground Rail Operations und Wrexham, Shropshire and Marylebone Railways zu jeweils 50 %. Die Übernahme steht noch unter dem Vorbehalt der notwendigen Genehmigungen durch Behörden und Gremien.

Im Januar 2008 hat der DB-Konzern den Zuschlag zum Erwerb aller Anteile an dem Waggonbauer WBN Waggonbau Niesky GmbH erhalten. Das zahlungsunfähige Unternehmen mit Sitz in Niesky bei Görlitz hatte Mitte Oktober des vergangenen Jahres einen Insolvenzantrag gestellt. Das Insolvenzverfahren war Anfang des Jahres 2008 eröffnet worden.

(40) Befreiung von Tochterunternehmen von den Offenlegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs

Die folgenden Tochterunternehmen beabsichtigen, von der Möglichkeit des § 264 Abs. 3 HGB Gebrauch zu machen und ihren Jahresabschluss nicht offenzulegen:

A. Philippi GmbH, Quierschied
 AMEROPA-Reisen GmbH, Bad Homburg v.d. H.
 Anterist + Schneider Automotive Service GmbH, Saarwellingen
 Anterist & Schneider GmbH, Saarbrücken
 Anterist + Schneider Möbel-Logistik GmbH, Saarbrücken
 ATG Autotransportlogistic Gesellschaft mbH, Eschborn
 Autokraft GmbH, Kiel
 Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin
 BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn
 BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen
 BRN Stadtbuss GmbH, Ludwigshafen
 BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede
 BTS Kombiwaggon Service GmbH, Mainz
 BTT BahnTank Transport GmbH, Mainz
 BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld
 BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf
 DB Akademie GmbH, Potsdam
 DB Bahnbau GmbH, Berlin
 DB Dialog Telefonservice GmbH, Berlin
 DB Dienstleistungen GmbH, Berlin
 DB European Railservice GmbH, Dortmund
 DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main
 DB International GmbH, Berlin
 DB JobService GmbH, Berlin
 DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin
 DB Media & Buch GmbH, Kassel
 DB Mobility Logistics AG, Berlin (ehemalig Stinnes AG, Berlin)
 DB ProjektBau GmbH, Berlin
 DB Rent GmbH, Frankfurt am Main
 DB Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH, Berlin

DB Services Immobilien GmbH, Berlin
 DB Sicherheit GmbH, Berlin
 DB Stadtverkehr GmbH, Frankfurt am Main
 DB Systel GmbH, Frankfurt am Main
 DB Vertrieb GmbH, Frankfurt am Main
 DB Zehnte Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH, Frankfurt am Main
 DB Zeitarbeit GmbH, Berlin
 DBFuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main
 Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin
 DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg
 ECO-Trucking GmbH, Coburg
 ELAG Emden Lagerhaus und Automotive GmbH, Emden
 Europac GmbH, Coburg
 EVAG Emden Verkehrs und Automotive Gesellschaft mbH, Emden
 EVB Handelshaus Bour GmbH, Landau in der Pfalz
 Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall
 Georg Schulmeyer GmbH, Mörfelden Walldorf
 GVV Gesellschaft zur Verwaltung von Vermögenswerten mbH, Essen
 H. Albrecht Speditionen Gesellschaft mit beschränkter Haftung,
 Frankfurt am Main
 Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode
 Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg
 Heider Stadtverkehr GmbH, Heide
 Ibb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH, Dresden
 Intertec GmbH, Landau in der Pfalz
 Intertec Retail Logistics GmbH, Landau in der Pfalz
 Inter-Union Technohandel GmbH, Landau in der Pfalz
 Johannes R. Weichelt GmbH, Coburg
 KVB Sigmaringen GmbH, Sigmaringen
 Mair Spedition Logistik GmbH, Gersthofen
 MOS Mobile Oberbauschweißtechnik GmbH, Berlin
 Nieten Fracht Logistik GmbH, Freilassing
 NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Halle (Westfalen)
 Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg
 ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz
 Railion GmbH, Mainz
 Railog GmbH, Kelsterbach
 RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg

Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart
 Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig
 Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf
 Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel
 Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München
 RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz
 Roll Spedition Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Crailsheim
 RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken
 RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen
 RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel
 RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe
 SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau
 Schenker (BAX) Europe Holding GmbH, Essen
 SCHENKER AIR TRANSPORT GmbH, Kelsterbach
 Schenker Aktiengesellschaft, Essen
 Schenker Automotive RailNet GmbH, Kelsterbach
 SCHENKER BETEILIGUNGS GmbH, Dortmund
 Schenker Deutschland AG, Frankfurt am Main
 SCHENKER INTERNATIONAL AKTIENGESELLSCHAFT, Essen
 SCHENKER INTERNATIONAL DEUTSCHLAND GMBH, Kelsterbach
 Schenker NIGHT PLUS GmbH, Wülfrath
 Stinnes Beteiligungs-Verwaltungs GmbH, Essen
 Stinnes Immobiliendienst Verwaltungsgesellschaft mbH,
 Mülheim an der Ruhr
 TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main
 Trilag Geschäftsführungs GmbH, Trier
 Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Aschaffenburg
 WB Westfalen Bus GmbH, Münster
 Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen
 Zehlendorfer Eisenbahn- und Hafen GmbH, Berlin
 Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin

(41) Wesentliche Beteiligungen

Die wesentlichen Beteiligungen sind auf den nachfolgenden Seiten dargestellt, bei denen die Werte für die Umsatzerlöse dem IFRS-Reporting entsprechen.

Die vollständige Auflistung aller Beteiligungen des DB-Konzerns wird im elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

Wesentliche Beteiligungen Deutsche Bahn Konzern

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchgerechnet in %	Umsatz 2007 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2007
Ressort Personenverkehr			
Geschäftsfeld Fernverkehr			
City Night Line CNL AG, Zürich	100,00	65	131
DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	100,00	3.159	13.823
DBAutoZug GmbH, Dortmund	100,00	202	354
Geschäftsfeld Regio			
DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	100,00	5.232	19.177
DB Regio NRW GmbH, Düsseldorf	100,00	1.148	3.619
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	100,00	154	699
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	100,00	281	1.114
Geschäftsfeld Stadtverkehr			
Autokraft GmbH, Kiel	100,00	82	631
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen	100,00	52	464
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	100,00	89	493
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	100,00	44	368
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	100,00	65	295
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	100,00	71	480
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig	100,00	43	263
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	100,00	75	671
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	100,00	60	560
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	74,90	57	258
RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken	100,00	61	281
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	100,00	54	357
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	100,00	530	2.976
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	100,00	202	860
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	100,00	72	478
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	100,00	62	334

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchgerechnet in %	Umsatz 2007 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2007
Ressort Transport und Logistik			
Geschäftsfeld Schenker			
Anterist & Schneider GmbH, Saarbrücken	100,00	102	453
ATG Autotransportlogistic Gesellschaft mbH, Eschborn	100,00	306	60
BAX Global (China) Co Ltd., Suzhou	100,00	178	473
SCHENKER & Co. AG, Wien	100,00	697	1.682
Schenker (S.A.) (Pty) Ltd., Isando	100,00	123	525
Schenker A/S, Hvidovre	99,14	186	301
SCHENKER AB, Göteborg	99,14	1.276	2.502
Schenker Aktiengesellschaft, Essen	100,00	3.186	9.475
Schenker AS, Oslo	99,14	475	1.406
Schenker Australia Pty. Ltd., Alexandria	100,00	253	939
Schenker B.V., Tilburg	100,00	177	594
Schenker Cargo Oy, Turku	99,14	198	984
Schenker China Ltd., Pudong, Shanghai	100,00	362	1.207
Schenker Espana, S.A., Coslada/Madrid	100,00	115	305
SCHENKER INDIA PRIVATE LIMITED, Neu Delhi	100,00	118	1.096
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong	100,00	652	1.565
SCHENKER INTERNATIONAL B.V., Rotterdam	100,00	119	246
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera	100,00	435	972
Schenker LTD., London	100,00	336	897
SCHENKER N.V., Antwerpen	100,00	232	615
Schenker of Canada Ltd., Toronto	100,00	441	1.604
Schenker OY, Helsinki	99,14	318	410
Schenker SA, Gennevilliers	100,00	569	1.450
Schenker Schweiz AG, Zürich	100,00	123	361
Schenker Singapore (PTE) Ltd., International Forwarders, Singapur	100,00	239	1.374
Schenker Sp.zo.o., Warschau	98,74	267	1.510
Schenker-Atkas Nakliyat Ve Tic. A.S., Zincirlikuyu	55,00	107	352
SCHENKER-JOYAU SAS, Montaigu Cedex	99,94	367	3.219
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio	60,00	251	384
Stinnes Holding Corporation, Tarrytown ¹⁾	100,00	1.684	6.917
Geschäftsfeld Schienengüterverkehr			
BTS Kombiwaggon Service GmbH, Mainz	100,00	56	297
BTT BahnTank Transport GmbH, Mainz	100,00	79	98
DB Mobility Logistics AG, Berlin (ehemalig Stinnes AG, Berlin)	100,00	85	500
Nieten Fracht Logistik GmbH, Freilassing	100,00	162	45
Railion Danmark A/S, Glostrup	98,00	64	332
Railion Deutschland Aktiengesellschaft, Mainz	98,00	3.659	19.878
Railion Nederland N.V., Utrecht	98,00	154	988
RBH Logistics GmbH, Gladbeck	98,00	195	864
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach am Main	100,00	348	338

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchgerechnet in %	Umsatz 2007 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2007
Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen			
Geschäftsfeld Netz			
DB Bahnbau GmbH, Berlin	100,00	67	815
DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main	100,00	4.005	36.058
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main	100,00	59	531
Deutsche Bahn Gleisbau GmbH, Duisburg	100,00	90	450
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin	100,00	164	1.129
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene - Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	87,50	37	453
Ibb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH, Dresden	100,00	70	246
Geschäftsfeld Personenbahnhöfe			
DB Station & Service Aktiengesellschaft, Berlin	100,00	955	4.528
Geschäftsfeld Energie²⁾			
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	100,00	2.052	1.611
Geschäftsfeld Dienstleistungen			
DB Kommunikationstechnik GmbH, Berlin	100,00	75	1.183
DB Rent GmbH, Frankfurt am Main	100,00	70	143
DB Services Nord GmbH, Hamburg	100,00	41	1.394
DB Services Nordost GmbH, Berlin	100,00	54	2.017
DB Services Süd GmbH, München	100,00	42	1.454
DB Services Südost GmbH, Leipzig	100,00	50	3.838
DB Services Südwest GmbH, Frankfurt am Main	100,00	59	1.811
DB Services West GmbH, Köln	100,00	45	1.227
DB Systel GmbH, Frankfurt am Main	100,00	857	4.602
DBFuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	100,00	150	166
Sonstige Beteiligungen			
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v.d.H. ³⁾	100,00	99	116
DB Dialog Telefonservice GmbH, Berlin ³⁾	100,00	61	1.246
DB International GmbH, Berlin ⁴⁾	100,00	87	576
DB Media & Buch GmbH, Kassel	100,00	103	0
DB ProjektBau GmbH, Berlin ⁴⁾	100,00	514	3.666

¹⁾ Angaben entsprechen dem Stinnes Corp. Gruppenabschluss

²⁾ Im Segmentbericht unter Sonstige Tätigkeiten ausgewiesen

³⁾ Wird gemäß Führungsstruktur im Ressort Personenverkehr geführt

⁴⁾ Wird gemäß Führungsstruktur im Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen geführt

(42) Aufsichtsrat und Vorstand

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den nachfolgenden Seiten zu entnehmen.

DEUTSCHE BAHN AG

Vorstand

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

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

Dr. Norbert Bensele

Ressort Transport und Logistik,
Berlin

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
 - DB Regio AG¹⁾
 - Railion Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾
 - Schenker AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Mobility Logistics AG (ehemalig
Stinnes AG) (Vorsitz)¹⁾
 - DB Services Immobilien GmbH¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
 - Partner für Berlin Holding Gesellschaft
für Hauptstadt-Marketing mbH
 - Praktiker Bau- und Heimwerkermärkte AG
 - Praktiker Bau- und Heimwerkermärkte
Holding AG
 - Sparda-Bank Berlin eG
- b) BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG (Beirat)
 - IAS Institut für Arbeits- und
Sozialhygiene Stiftung (Beirat)

Stefan Garber

Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen,
Bad Homburg

- a) DB Station & Service AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Energie GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB Services Nordost GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB Systel GmbH¹⁾
 - Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft
 - IDUNA Lebensversicherung a.G.
 - Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- b) DB Dienstleistungen GmbH
(Beirat, Vorsitz)¹⁾
 - Arcor AG & Co. KG
(Gesellschafterausschuss)¹⁾
 - BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG (Beirat)
 - Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Roland Heinisch

Ressort Systemverbund Bahn,
Idstein

– bis 31. August 2007 –

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Ressort Personenverkehr,
Weiterstadt

- a) DB Fernverkehr AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Regio AG (Vorsitz)¹⁾
 - Railion Deutschland AG¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
 - DB Mobility Logistics AG (ehemalig
Stinnes AG)¹⁾
 - DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.

Diethelm Sack

Ressort Finanzen und Controlling,
Frankfurt am Main

- a) Railion Deutschland AG¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
 - DB Mobility Logistics AG (ehemalig
Stinnes AG)¹⁾
 - DB Services Immobilien GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
 - gbo AG
- b) DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)¹⁾

Margret Suckale

Ressort Personal und Recht,
Berlin

- a) Schenker AG¹⁾
 - DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB JobService GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
 - Sparda-Bank Hamburg eG
- b) DB International GmbH¹⁾
 - DB Zeitarbeit GmbH (Beirat, Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
 - Verband der Sparda-Banken e.V. (Beirat)

Dr. Otto Wiesheu

Ressort Wirtschaft und Politik,
Zolling

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

¹⁾ Konzerninternes Mandat

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den
31. Dezember 2007 beziehungsweise auf den
Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2007. Bei
einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2007
wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

Aufsichtsrat

Dr. Günther Saßmannshausen

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats,
Hannover

Dr. Werner Müller

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender des Vorstands
der EVONIK Industries AG,
Mülheim an der Ruhr

- a) Deutsche Steinkohle AG (Vorsitz)¹⁾
EVONIK Degussa GmbH (Vorsitz)¹⁾
EVONIK Immobilien AG¹⁾
EVONIK STEAG AG (Vorsitz)¹⁾
- b) g.e.b.b. Gesellschaft für Entwicklung,
Beschaffung und Betrieb mbH (Vorsitz)
Stadler Rail AG (Verwaltungsrat)

Norbert Hansen*

Stellvertretender Vorsitzender
des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Hamburg

- a) Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
(Vorsitz)
DEVK Vermögensvorsorge- und
Beteiligungs-AG

Georg Brunnhuber

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Oberkochen

- b) Kreissparkasse Ostalb (Verwaltungsrat)

Niels Lund Chrestensen

Geschäftsführender Gesellschafter der
N.L. Chrestensen, Erfurter Samen- und
Pflanzenzucht GmbH,
Erfurt

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

Peter Debuschewitz*

Konzernbevollmächtigter für die
Koordination Berliner Bahnhöfe und
Strecken der Deutschen Bahn AG,
Taufkirchen

- bis 30. Juni 2007 -
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. (Beirat)

Dr.-Ing. Dr. E. h. Jürgen Großmann

Vorsitzender des Vorstands der RWE AG,
Hamburg

- a) RWE Dea AG (Vorsitz)¹⁾
RWE Energy AG (Vorsitz)¹⁾
RWE Power AG (Vorsitz)¹⁾
BATIG Gesellschaft für Beteiligungen mbH
British American Tobacco
(Germany) GmbH
British American Tobacco
(Industrie) GmbH
SURTECO Aktiengesellschaft (Vorsitz)
Tognum AG (Vorsitz)
VOLKSWAGEN AG
- b) ARDEX GmbH (Beirat, Vorsitz)
EVONIK Trading GmbH
Hanover Acceptances Limited,
London/Großbritannien
Messer Group GmbH

Horst Hartkorn*

Vorsitzender des Betriebsrats der S-Bahn
Hamburg GmbH,
Hamburg

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

Jörg Hennerkes

Staatssekretär im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Berlin

- bis 31. Januar 2008 -

- a) Fraport AG
- b) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
(Vorsitz)

Jörg Hensel*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der Railion Deutschland AG,
Vorsitzender des Spartenbetriebsrats
der DB Mobility Logistics AG (ehemalig
Stinnes AG),
Hamm

- a) Railion Deutschland AG
DB Mobility Logistics AG (ehemalig
Stinnes AG)

Klaus-Dieter Hommel*

Bundesvorsitzender der
Verkehrsgewerkschaft GDBA,
Frankfurt am Main

- a) Railion Deutschland AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
DEVK Pensionsfonds-AG
DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG

Günter Kirchheim*

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

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

Helmut Kleindienst*

Spartenbetriebsratsvorsitzender
des Geschäftsfelds Dienstleistungen
des DB-Konzerns,
Betriebsratsvorsitzender der
DB Dienstleistungen GmbH,
Eppstein/Taunus
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Lothar Krauß*

Stellv. Vorsitzender
der TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Rodenbach
a) DB Station&Service AG
DB JobService GmbH
DB Sicherheit GmbH
DBV-Winterthur Holding AG
Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
(Vorsitz)
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
DB Zeitarbeit GmbH (Beirat)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
(Beirat)

Dr. Jürgen Krumnow

Ehem. Mitglied des Vorstands
der Deutschen Bank AG,
Königstein/Taunus
a) Hapag-Lloyd AG
Lenze AG
TUI AG (Vorsitz)
b) Peek & Cloppenburg KG (Beirat)

Vitus Miller*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
Regio/Stadtverkehr,
Stuttgart
a) DB Regio AG
DB Vertrieb GmbH
b) DB GesundheitsService GmbH (Beirat)

Heike Moll*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats
der DB Station&Service AG,
München
a) DB Station&Service AG
b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
(Beirat)

Dr. Axel Nawrath

Staatssekretär im Bundesministerium
der Finanzen,
Berlin
a) KfW IPEX-Bank GmbH

Dr. Walther Otremba

Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie,
St. Augustin
– seit 1. Februar 2008 –

Dr. Bernd Pfaffenbach

Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie,
Wachtberg-Pech
– bis 31. Januar 2008 –
a) Deutsche Postbank AG
Lufthansa Cargo AG

Ute Plambeck

Konzernbevollmächtigte
der Deutschen Bahn AG für die Länder
Hamburg/Schleswig-Holstein,
Hamburg
– seit 16. August 2007 –
a) Autokraft GmbH
S-Bahn Hamburg GmbH

Matthias von Randow

Staatssekretär im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Berlin
– seit 1. Februar 2008 –

Dr. h. c. Eggert Voscherau

Stellv. Vorsitzender des Vorstands
der BASF Aktiengesellschaft,
Neustadt
a) CropEnergies AG (Vorsitz)
HDI Haftpflichtverband
der Deutschen Industrie VVaG
Talanx AG
b) Nord Stream AG (Aktionärsausschuss)
Zentrum für Europäische
Wirtschaftsforschung GmbH

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

Vorsitzender der Geschäftsführung
der SMS GmbH,
Hilchenbach-Dahlbruch
a) SMS Demag AG (Vorsitz)¹⁾
COMMERZBANK AG
Voith AG
b) Bombardier Inc., Montreal/Kanada
Thyssen-Bornemisza Group, Monaco

Mitglieder des Präsidiums

Dr. Werner Müller (Vorsitz)
Norbert Hansen
Matthias von Randow – ab 1. Februar 2008 –
Jörg Hennerkes – bis 31. Januar 2008 –
Günter Kirchheim

Mitglieder des Prüfungsausschusses

Dr. Jürgen Krumnow (Vorsitz)
Matthias von Randow – ab 1. Februar 2008 –
Jörg Hennerkes – bis 31. Januar 2008 –
Helmut Kleindienst
Lothar Krauß

Mitglieder des Personalausschusses

Dr. Werner Müller (Vorsitz)
Norbert Hansen
Matthias von Randow – ab 1. Februar 2008 –
Jörg Hennerkes – bis 31. Januar 2008 –
Günter Kirchheim

Mitglieder des Vermittlungsausschusses

nach § 27 Abs. 3 MitbestG

Dr. Werner Müller (Vorsitz)
Norbert Hansen
Matthias von Randow – ab 1. Februar 2008 –
Jörg Hennerkes – bis 31. Januar 2008 –
Günter Kirchheim

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

1) Konzerninternes Mandat

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2007 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2007. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2007 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

Berlin, den 26. Februar 2008

Deutsche Bahn AG
Der Vorstand

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES KONZERNABSCHLUSSPRÜFERS

»Wir haben den von der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz, Eigenkapitalveränderungsrechnung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2007 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs.1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315 a Abs.1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.«

Berlin, den 27. Februar 2008

PricewaterhouseCoopers
 Aktiengesellschaft
 Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Gerd Eggemann)
 Wirtschaftsprüfer

(Thomas Kieper)
 Wirtschaftsprüfer





S 209-4



WEITERE INFORMATIONEN

- 234 Wesentliche Leistungsbeziehungen
- 235 Entwicklung der Investitionszuschüsse
- 238 BahnBeirat
- 240 Glossar
- 242 10-Jahres-Übersicht

WESENTLICHE LEISTUNGSBEZIEHUNGEN

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen konzerninternen Leistungsbeziehungen zwischen den Segmenten des DB-Konzerns. Dargestellt sind die infrastrukturbezogenen Verrechnungen für die Nutzung von Trassen, örtlicher Infrastruktur (inklusive Rangier- und Abstellanlagen) und Personenbahnhöfen sowie die Energieverrechnung.

Die Verrechnung der Infrastrukturbenutzung erfolgt auf Basis der veröffentlichten Preissysteme (Trassenpreissystem, Anlagenpreissystem und Stationspreissystem). Die Leistungen werden von der DB Netz AG beziehungsweise der DB Station & Service AG erbracht. Konzerninterne Leistungsempfänger sind im Wesentlichen die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personen- und Güterverkehr.

Durch die Konzentration der Energieaktivitäten erfolgt der Energieeinkauf am externen Beschaffungsmarkt einheitlich durch die DB Energie GmbH, die diese Leistungen dann an die konzerninternen Verbraucher zu marktkonformen Konditionen weiterverrechnet. Die Energieverrechnung umfasst sowohl Traktionsenergie (Dieselkraftstoff, Bahnstrom) als auch Strom für stationäre Anlagen (zum Beispiel Weichenheizungen und Zugvorheizanlagen der DB Netz AG).

in Mio. €	Fernverkehr	Regio	Stadtverkehr	Schiene-güterverkehr	Schenker	Fahrtweg	Personenbahnhöfe	Dienstleistungen	Energie	Beteiligungen/Sonstige
Trassennutzung	-740	-1.927	-173	-497	0	3.339	0	-1	0	-1
Nutzung örtlicher Infrastruktur	-19	-42	-1	-139	0	203	0	-1	-1	0
Stationsnutzung	-92	-396	-98	0	0	0	586	0	0	0
Energieverrechnung	-286	-625	-83	-406	-3	-112	-62	-10	1.598	-11

ENTWICKLUNG DER INVESTITIONSZUSCHÜSSE

Zuschussentwicklung aus dem Anlagevermögen in Mio. €	Anfangsbestand 01.01.2007	Zugang	Umbuchung	Abgang	Endbestand 31.12.2007
Deutsche Bahn AG	39.197	4.167	12 ¹⁾	- 170	43.206
DB Station & Service AG	3.291	255	0	- 12	3.534
DB Netz AG	35.379	3.839	- 5	- 153	39.060
DB Energie GmbH	527	73	17	- 5	612

¹⁾ Im Rahmen der Immobilienneuordnung im DB-Konzern wurden Bestände von aktivisch abgesetzten Investitionszuschüssen in Höhe von 12 Mio. € von der DB AG an die DB Netz AG übertragen.

In der tabellarischen Übersicht wird die Entwicklung der Investitionszuschüsse im Anlagevermögen für die Eisenbahninfrastrukturunternehmen abgebildet.

Die Investitionszuschüsse werden zur Anschaffung oder Herstellung einer Sachanlage gewährt. Sie werden im Wesentlichen vom Bund im Rahmen des Mittelabrufverfahrens ausgereicht. Aber auch andere (Land, Gemeinde, Dritte) zahlen Investitionszuschüsse an die Bahn. Nach Fertigstellung der Anlage werden Investitionszuschüsse aktivisch von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten (AHK) abgesetzt. Dies führt dazu, dass die Anlage mit einem verringerten Buchwert ausgewiesen wird und entsprechend geringere Abschreibungen anfallen. Der Zuschuss bewirkt somit über die gesamte Nutzungsdauer der Anlage eine Entlastung des Betriebsergebnisses. Das Steuerrecht spricht in diesem Fall von einer erfolgsneutralen Behandlung der Zuschüsse.

Im Nachfolgenden finden Sie die wesentlichen Grundlagen zur Gewährung der verschiedenen Arten von Investitionszuschüssen näher erläutert.

1. Zuschüsse von Dritten

Zuschüsse von Dritten – AHK-mindernd

Diese Zuwendungen von Dritten beziehen sich auf Investitionen und werden nach erfolgter Einzahlung mit dem

Anlagevermögen verrechnet. Im Wesentlichen sind es Zuschüsse aus der Abrechnung von Kreuzungsmaßnahmen zwischen Straße und Schiene nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG).

Zuschüsse Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz – GVFG (außer Bund)

Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewähren die Landesbehörden ergänzend zur Bundesfinanzierung in Höhe von bis zu 40 % der bewilligten Kosten für »Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden« i. S. d. §1GVFG. Darüber hinaus wird grundsätzlich noch eine Planungskostenpauschale von 7 % auf die zuwendungsfähigen Gesamtkosten gezahlt. Es können aber auch davon abweichende Prozentsätze bilateral mit den Ländern vereinbart werden.

2. Bundeszuschüsse und Zuschüsse der Europäischen Union

Bundeszuschüsse – Lärmsanierung

Der Bund gewährt Zuwendungen für »Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes«. Es werden Zuschüsse für aktiven Schallschutz (durch Schallschutzwände) ausgereicht, wenn der Lärmpegel bestimmte Immissionswerte überschreitet.

Bundeszuschüsse – VIFG-Mittel (Verkehrsinfrastrukturgesellschaft)

Hierbei handelt es sich um Zuschüsse für Investitionen in die Eisenbahnen des Bundes, die über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft (VIFG) gewährt werden. Diese Mittel sind für Eisenbahninfrastrukturmaßnahmen bestimmt und werden aus den Einnahmen der streckenbezogenen LKW-Maut über die neu gegründete Finanzierungsgesellschaft des Bundes bereitgestellt.

Bundeszuschüsse – investive Altlasten

Zuschüsse für investive Altlasten gewährte der Bund nach § 22 Abs. 1 Nr. 2 DB Gründungsgesetz (DBGrG) zur Nachholung von Investitionen in das Sachanlagevermögen und in die Modernisierung von vorhandenen Gegenständen des Anlagevermögens der ehemaligen Deutschen Reichsbahn sowie zur Angleichung des Schienennetzes und der gesamten Eisenbahninfrastruktur. Die Ausreichung der Mittel war auf neun Jahre ab dem Zeitpunkt der Geschäftsaufnahme durch die DBAG begrenzt und endete zum 31. Dezember 2002.

Da das Finanzierungsvolumen in dem genannten vereinbarten Zeitraum nicht erreicht wurde, haben der Bund, die neuen Länder/Freistaaten und die Bahn nach dem Wegfall der bundesgesetzlichen Regelung eine neue »Gemeinsame Erklärung zum weiteren Abbau der investiven Altlasten im Bereich des ehemaligen Sondervermögens DR ab dem Jahr 2003« geschlossen. Hierin wird unter anderem festgelegt, dass die noch nicht ausgeschöpften Bundesmittel nach den Regeln des Bundesschienenwegeausbaugesetzes (BschwAG) als nicht rückzahlbare BKZ ausgereicht werden, um damit den Abbau der investiven Altlasten bis zum Jahr 2007 zu erreichen.

Bundeszuschüsse – zivile Verteidigung

Hier werden Zuschüsse des Bundes für Aufgaben ausgereicht, zu denen die Bahn vom BMVBW nach § 10a Verkehrssicherstellungsgesetz (VSG) für Zwecke der zivilen Verteidigung (ZV) verpflichtet ist.

Bundeszuschüsse – GVFG ÖPNV

Diese Bundeszuschüsse betreffen Zuwendungen des Bundes nach § 11 GVFG in Höhe von bis zu 60 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Investitionszuschussanteile nach GVFG werden grundsätzlich aktivisch von den AHK der bezuschussten Anlagen abgesetzt und Aufwandszuschüsse periodengerecht in den Ertrag gebucht. Hierfür liegt das Einverständnis des EBA vor.

Außer den Bundesmitteln nach dem GVFG fallen unter diese Bundeszuschüsse auch die Zuwendungen aus dem so genannten Hauptstadtvertrag von 1994, nach dem sich der Bund an den Mehrkosten, die sich aus dem Ausbau des Regierungs- und Parlamentsbereichs ergeben haben, beteiligt.

Bundeszuschüsse – Bundesschienenwegeausbaugesetz (BschwAG)

Hier werden BKZ des Bundes nach § 8 BSchwAG für Investitionen in den Neubau oder Ausbau von Strecken oder für Ersatzinvestitionen in die bestehenden Bundesschienenwege gewährt. In der Anlage zu § 1 BSchwAG sind die – in Abstimmung mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) – in den »Bedarfsplan für die Bundesschienenwege« zur Durchführung aufgenommenen Einzelvorhaben enthalten.

Weiterhin werden durch den Bund Mittel aus dem 2-Mrd.-€-Verkehrsprogramm zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur unter einem eigenen Haushaltstitel ausgereicht. Diese wurden als Beitragsverstärkung der wirtschaftlichen Entwicklung für die Jahre 2005 bis 2008 im Kabinett beschlossen. Das Programm soll sicherstellen, dass dringliche Verkehrsinvestitionen umgesetzt werden können.

Zukunftsinvestitionsprogramm (ZIP)/ UMTS-Mittel

Diese Zuschüsse des Bundes wurden auf der Basis der »Gemeinsamen Erklärung der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das BMVBW und das BMF, sowie der DB AG zum Umfang der Schienenwegeinvestitionen in den Jahren 2001 bis 2003« (Trilaterale Vereinbarung) gewährt.

Die Mittel resultierten aus dem Verkauf der UMTS-Funklizenzen und waren vorrangig für qualitätserhöhende Maßnahmen des bestehenden Schienennetzes durch eine »Beseitigung von Langsamfahrstellen und die kurzfristige und spürbare Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik« bestimmt. Ab dem Geschäftsjahr 2006 gibt es keinen eigenen Bundeshaushaltstitel mehr und es erfolgte kein weiterer Mittelabruf. Die Restbestände werden unter dem Titel »BSchwAG« abgewickelt.

Bundeszuschüsse – auferlegte Strecken

Diese Zuschüsse sind Zuwendungen des Bundes für Verpflichtungen der Bahn nach § 10b VSG i. V. m. § 23 VSG zur Vorhaltung von Eisenbahninfrastruktur für bestimmte Strecken. Rechtliche Grundlage ist die EWG-VO 1191/69.

Zuschüsse – EU-Mittel

Die Europäische Union gewährt der Bahn auf besonderen Antrag und unter Beachtung bestimmter Nachweispflichten Gemeinschaftszuschüsse.

Hier werden unter anderem Zuschüsse für die so genannten transeuropäischen Netze (TEN-Mittel) ausgereicht.

Gemeinschaftszuschüsse für transeuropäische Netze werden auch für das Projekt »European Rail Traffic Management System (ERTMS)« beziehungsweise »European Train Control System (ETCS)« gezahlt.

Daneben gewährt die EU auch Finanzierungszuschüsse aus dem so genannten EFRE (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung). Voraussetzung für eine solche Zuschussung ist das Vorliegen eines vom Mitgliedsstaat erstellten und von der EU-Kommission genehmigten gemeinschaftlichen Förderkonzepts.

BAHNBEIRAT

Prof. Dr. Gerd Aberle

Fachbereich Wirtschaftswissenschaften,
Justus-Liebig-Universität Gießen

Prof. Dr. Horst Albach

Zuletzt Lehrstuhl für Betriebswirtschaftslehre
Humboldt-Universität zu Berlin,
ehem. Direktor des WZB und Präsident
der Akademie der Wissenschaften

Prof. Dr. Thomas Ehrmann

Universität Münster, Lehrstuhl für
Unternehmensgründung und -entwicklung

Prof. Dr. Sylvius Hartwig

Emeritus Bergische Universität Wuppertal

Dr. Volker Hauff

Bundesminister a.D.
Senior Vice President Bearing Point GmbH

Hans Jochen Henke

Generalsekretär
Wirtschaftsrat der CDU e.V.

Prof. Dr. Peter Hommelhoff

Institut für deutsches und europäisches
Gesellschafts- und Wirtschaftsrecht,
Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg

Prof. Dr. Dr. Christian Kirchner

Humboldt-Universität zu Berlin,
Juristische und Wirtschaftswissenschaftliche
Fakultät

Dr. Dieter Klumpp

Mitglied des Präsidiums Verband der
Bahnindustrie in Deutschland e.V.

Prof. Dr. Ernst Otto Krasney

Vizepräsident Bundessozialgericht a.D.

Karl-Ulrich Kuhlo

Gründer des Nachrichtensenders n-tv

Dr. Walther Leisler Kiep

Minister a.D.

Prof. Dr. Dr. mult. Heribert Meffert

em. Direktor des Instituts für Marketing
der Universität Münster

Dr. Werner Müller

Aufsichtsratsvorsitzender
Deutsche Bahn AG

Prof. Dr. Rüdiger Pohl

Martin-Luther-Universität
Halle-Wittenberg

Prof. Dr. Dr. F. J. Radermacher

Leiter Forschungsinstitut für
anwendungsorientierte Wissensverarbeitung,
Universität Ulm

Prof. Dr. Werner Rothengatter

Institut für Wirtschaftspolitik und
Wirtschaftsforschung, Universität Karlsruhe

Prof. Dr. Joachim Schwalbach

Lehrstuhl für Internationales Management,
Humboldt-Universität zu Berlin

Prof. Dr. Wulf Schwanhäußer

Emeritus Universität Aachen,
Berater für Eisenbahnwesen
und Verkehrswirtschaft

Prof. Jürgen Siegmann

TU Berlin, Fachgebiet Schienenfahrwege
und Bahnbetrieb im Institut für Straßen-
und Schienenverkehr

Horst Stuchly

Präsident Eisenbahnbundesamt a.D.

Prof. Dr. Andreas Troge

Präsident Umweltbundesamt

Dr. Jürgen Warnke

Bundesminister a.D.,
Rechtsanwalt

Dr. Jürgen Weber

Vorsitzender des Aufsichtsrats
Deutsche Lufthansa AG

Ulrich Weiß

Präsident der Bundesvereinigung Mittel-
ständischer Bauunternehmen e.V. Bonn

Dr. Wendelin Wiedeking

Vorstandsvorsitzender Porsche AG



2007
青岛国际帆船赛
Qingdao International Regatta

DB SCHENKER



2007
青岛国际帆船赛
Qingdao International Regatta

DB SCHENKER



GLOSSAR

Finanzwirtschaftliche Begriffe

Altlastenerstattung

Von 1994 bis 2002 zum Ausgleich für überhöhte Material- und Personalaufwendungen aufgrund ineffizienter Strukturen der früheren Deutschen Reichsbahn geleistete Ausgleichszahlungen des Bundes.

Brutto-Investitionen

Insgesamt getätigte Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände – unabhängig von der Finanzierungsart.

Capital Employed

Umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) sowie das Nettoumlaufvermögen.

Commercial-Paper-Programm

Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung kurzfristiger Schuldverschreibungen.

Debt-Issuance-Programm

Vertragliche Rahmen- oder Musterdokumentation für die Begebung von Anleihen. Hierdurch wird eine hohe Flexibilität in der Emissionstätigkeit gewährleistet.

Derivative Finanzinstrumente (Derivate)

Finanzkontrakte, deren Werte von der Kursentwicklung eines zugrunde liegenden Vermögenswerts abhängen (Bezugsgrößen sind zum Beispiel Zinssätze oder Warenpreise). Wichtige Beispiele sind Optionen, Futures, Forwards und Swaps.

EBIT (Earnings before Interest and Taxes)

Ergebnisgröße vor Zinsen und Steuern.

EBITDA (Earnings before Interest, Taxes Depreciation and Amortization)

Ergebnis vor Zinsen, Steuern sowie Abschreibungen.

Eigenkapitalquote

Finanzkennzahl, die auf die Bilanzstruktur abstellt: Anteil des Eigenkapitals an der Bilanzsumme in Prozent.

Equity-Methode/ At-Equity-Bilanzierung

Verfahren zur Bilanzierung von Beteiligungen, die nicht auf Basis einer Vollkonsolidierung mit allen Aktiva und Passiva in den Konzernabschluss einbezogen werden. Hierbei wird der Beteiligungsbuchwert um die Entwicklung des anteiligen Eigenkapitals an der Beteiligung fortgeschrieben.

Fair Value

Auf effizienten Märkten unter Einbeziehung aller preisbeeinflussenden Faktoren ermittelter Preis, zu dem zwischen sachverständigen, vertragswilligen und voneinander unabhängigen Geschäftspartnern gehandelt würde.

Gearing

Finanzkennzahl, die als Strukturkennziffer das Verhältnis von Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital in Prozent beschreibt.

Hedging

Sicherungsgeschäfte im Rahmen des Risikomanagements zur Begrenzung insbesondere von Zins- und Wechselkursrisiken.

IFRS (International Financial Reporting Standards)

International anerkannter Rechnungslegungsstandard. Seit 2002 gilt die Bezeichnung IFRS für das Gesamtkonzept der vom International Accounting Standards Board verabschiedeten Standards. Bereits zuvor verabschiedete Standards werden weiter als International Accounting Standards (IAS) zitiert.

Investitionszuschüsse

Finanzierungsbeteiligungen Dritter an spezifizierten Investitionsvorhaben ohne zukünftige Tilgungserfordernisse.

Konsolidierungskreis

Gruppe der Tochterunternehmen eines Konzerns, die in den Konzernabschluss einbezogen sind.

Kreditfazilitäten

Von Banken eingeräumte Kreditmöglichkeiten, die bei Bedarf in Anspruch genommen werden können.

Netto-Investitionen

Brutto-Investitionen abzüglich der Investitionszuschüsse von Dritten, zum Beispiel für Infrastrukturinvestitionen.

Rating

Bonitätseinstufung, die durch Rating-Agenturen vorgenommen wird und Auswirkungen auf die Refinanzierungsmöglichkeiten und -kosten eines Unternehmens hat.

Return on Capital Employed (ROCE)

Kennziffer zur wertorientierten Steuerung. Entspricht der Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Capital Employed). Verhältniszahl in Prozent, definiert als (bereinigtes) EBIT im Verhältnis zum Capital Employed.

Swap

Bei einem Swap »tauschen« zwei Vertragspartner ihre Finanzierungsbedingungen aus und profitieren von Kostenvorteilen des jeweils anderen.

Tilgungsdeckung

Finanzkennziffer, die das Verhältnis zwischen laufender Finanzierungskraft und den finanziellen Verpflichtungen des Unternehmens (adjustierte Netto-Finanzschulden) beschreibt.

Zinslose Darlehen

Zu tilgende, aber unverzinsliche Darlehen des Bundes. Resultieren aus Finanzierungsbeiträgen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege.

Geschäftsspezifische Begriffe

Bedarfsplannetz

In den Bundesverkehrswegeplan eingestellte Neu- und Ausbaustrecken.

Bestandsnetz

Bestehendes Schienennetz – und damit Rückgrat der Infrastruktur.

Besteller

In der Regel Bundesländer, die als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Nahverkehrsleistungen bei Verkehrsunternehmen bestellen.

Betriebslänge

Die Länge des Streckennetzes der DB Netz AG – unabhängig von der Anzahl paralleler Gleise. Maßgröße: Kilometer (km).

Betriebsleistung

Von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Streckennetz der DB Netz AG zurückgelegte Strecken. Maßgröße: Trassenkilometer (Trkm).

Frachtführer

Unternehmen, das für den Warentransport eingesetzt wird.

GSM-R (Global System for Mobile Communication-Rail)

Ein spezieller europäischer Standard, basierend auf der internationalen GSM-Mobilfunkstandard-Plattform für eine zukünftig europaweit einheitliche Leit- und Sicherungstechnik im Schienenverkehr.

Hub

Hauptumschlagsbasis. Sammelpunkt für den Umschlag und die Zusammenfassung von Warenströmen in unterschiedliche Richtungen.

Intermodaler Wettbewerb

Wettbewerb zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern, zum Beispiel zwischen Schiene und Luftverkehr.

Interoperabilität (Mehrsystemfähigkeit)

Fähigkeit von Schienenfahrzeugen, sich an unterschiedliche technische Standards (zum Beispiel Spurweiten oder Stromsysteme) anpassen und so möglichst durchgängig zwischen verschiedenen Schienennetzen einzelner Staaten verkehren zu können.

Intramodaler Wettbewerb

Wettbewerb innerhalb eines Verkehrsträgers, zum Beispiel innerhalb des Eisenbahnsektors.

Kombinierter Verkehr

Verknüpfter Transport von Containern oder ganzen LKW auf Schiene und Straße.

»Netz 21«

Strategischer Ansatz zur Entmischung von Personen- und Güterverkehren auf dem Netz zur Erhöhung der Streckenkapazität.

One-Stop-Shopping

Den Kundenanforderungen entsprechendes Komplettangebot von Produkten und Dienstleistungen aus einer Hand.

Personenkilometer (Pkm)

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Personenverkehr: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reisereichweite.

»Qualify«

Unser umfassendes, konzernweites Programmpaket zur Absicherung weiterer Ergebnisverbesserungen. Die Schwerpunkte liegen in den Bereichen Effizienzsteigerung, Leistungsqualität und Wahrnehmung von Wachstumschancen.

»RailPlus«

Neues umfassendes Programm zur Sanierung und Zukunftssicherung des Schienengüterverkehrs. Schwerpunkte liegen in der Wahrnehmung von Rationalisierungs- und Wachstumspotenzialen.

Regionalisierungsgesetz

Regelt die Zahlungen des Bundes an die Länder und ermöglicht damit den Ländern die Bestellung von Nahverkehrsleistungen auf der Straße und der Schiene.

Stationspreissystem

Transparentes und diskriminierungsfreies Preissystem für die Nutzung der Personenhöfe. Die Höhe der Stationspreise ist maßgeblich von dem Leistungs- und Ausstattungsstand des jeweiligen Bahnhofs abhängig.

TEU (Twenty Foot Container Equivalent Unit)

Standardisierte Containereinheit mit 20 Fuß Länge (1 Fuß = 30 cm).

Tonnenkilometer (tkm)

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Güterverkehr: Produkt aus der transportierten Menge (Tonnen) und der zurückgelegten Entfernung (Kilometer).

Trasse

Im Fahrplan festgelegter Laufweg eines Zugs.

Trassenpreissystem (TPS)

Regelt transparent und diskriminierungsfrei die Preise für die Nutzung des Schienennetzes durch interne und externe Kunden unter Berücksichtigung der individuellen Charakteristiken der benutzten Infrastruktur.

Verkehrsleistung

Zentrale Kennzahl zur Messung der erbrachten Leistung im Personen- und Güterverkehr. Maßgrößen: Personenkilometer (Pkm), Tonnenkilometer (tkm).

Verkehrsvertrag

Vertrag zwischen Besteller und Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Erbringung von Personennahverkehrsleistungen.

10-JAHRES-ÜBERSICHT

in Mio. €	2007	2006	2005	2004	2003 ¹⁾	2002 ¹⁾	2001 ¹⁾	2000 ¹⁾	1999 ¹⁾	1998 ¹⁾
Gewinn- und Verlustrechnung										
Umsatz	31.309	30.053	25.055	23.962	28.228	18.685	15.722	15.465	15.630	15.348
Gesamtleistung	33.254	31.943	26.728	25.890	30.438	20.900	17.535	17.267	17.521	17.104
Sonstige betriebliche Erträge	3.219	2.859	2.366	2.860	3.138	2.830	2.406	3.653	2.511	2.596
Materialaufwand	-17.166	-16.449	-12.650	-12.054	-15.776	-9.546	-7.108	-6.625	-6.688	-6.595
Personalaufwand	-9.913	-9.782	-9.211	-9.556	-10.337	-8.387	-7.487	-8.475	-8.285	-8.389
Abschreibungen	-2.795	-2.950	-2.801	-2.722	-2.694	-2.434	-2.162	-2.052	-1.965	-1.737
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.704	-3.144	-3.080	-3.274	-4.316	-3.358	-3.282	-3.436	-2.790	-2.546
Operatives Ergebnis (EBIT)	2.895	2.477	1.352	1.144	-	-	-	-	-	-
Beteiligungsergebnis	-	-	-	-	51	46	2	-44	-55	-143
Ergebnis an at Equity bilanzierten Unternehmen	32	18	76	49	-	-	-	-	-	-
Übriges Finanzergebnis	-3	1	7	-55	-	-	-	-	-	-
Zinsergebnis	-908	-941	-945	-984	-637	-489	-313	-251	-158	-89
Ergebnis vor Ertragsteuern	2.016	1.555	490	154	-133	-438	-409	37	91	201
Jahresüberschuss	1.716	1.680	611	180	-245	-468	-406	85	87	170
Wertmanagement/ Betriebliche Ergebnisgrößen										
Return on Capital Employed (ROCE) ²⁾	8,7%	7,5%	5,0%	3,8%	1,5%	0,1%	0,4%	1,6%	0,3%	1,1%
EBIT ³⁾ vor Sondereffekten	2.370	2.143	1.350	1.011	465	37	109	450	71	260
Capital Employed ⁴⁾	27.393	28.693	27.013	26.490	30.964	30.428	28.649	27.443	24.911	22.656
EBITDA ⁵⁾ vor Altlastenerstattungen	-	-	-	-	-	2.021	1.433	1.264	427	35
Altlastenerstattungen	-	-	-	-	-	443	838	1.228	1.609	1.962
EBITDA ⁵⁾	5.690	5.427	4.153	3.866	3.092	2.464	2.271	2.492	2.036	1.997
Cashflow/Investitionen										
Mittelfluss aus gewöhnlicher Geschäftstätigkeit	3.364	3.678	2.652	2.736	-	-	-	-	-	-
Brutto-Investitionen	6.320	6.584	6.379	7.238	9.121	9.994	7.110	6.892	8.372	7.660
Netto-Investitionen ⁶⁾	2.060	2.836	2.360	3.251	4.013	5.355	3.307	3.250	3.229	3.040
Vermögens-/Kapitalstruktur										
Langfristige Vermögenswerte	42.046	43.360	42.907	43.200	-	-	-	-	-	-
davon Sachanlagevermögen und Immaterielle Vermögenswerte	(39.855)	(41.081)	(40.430)	(40.861)	(40.093)	(38.869)	(35.055)	(34.071)	(32.815)	(31.155)
davon aktive latente Steuern	(1.644)	(1.800)	(1.556)	(1.301)	-	-	-	-	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte	6.483	5.080	4.194	4.416	-	-	-	-	-	-
davon flüssige Mittel	(1.549)	(295)	(305)	(765)	(265)	(271)	(363)	(394)	(280)	(351)
Eigenkapital	10.953	9.214	7.675	7.067	5.076	5.708	8.436	8.788	8.701	8.528
Langfristiges Fremdkapital	25.612	26.319	27.963	29.440	30.464	27.779	24.421	21.331	21.149	20.592
davon Pensionsverpflichtungen und sonstige Rückstellungen	(5.962)	(5.507)	(5.575)	(5.768)	-	-	-	-	-	-
davon passive latente Steuern	(137)	(72)	(46)	(17)	-	-	-	-	-	-
Kurzfristiges Fremdkapital	11.964	12.907	11.463	11.109	12.107	12.524	9.090	9.329	7.325	5.803
Bilanzsumme	48.529	48.440	47.101	47.616	47.647	46.023	41.962	39.467	37.198	34.961
Netto-Finanzschulden	16.513	19.586	19.669	19.511	-	-	-	-	-	-
Anteil Sachanlagevermögen und Immaterielle Vermögenswerte an Bilanzsumme	82,1%	84,8%	85,8%	85,8%	84,1%	84,5%	83,5%	86,3%	88,2%	89,1%
Eigenkapitalquote ⁷⁾	22,6%	19,0%	16,3%	14,8%	10,7%	12,4%	20,1%	22,3%	23,5%	24,5%

	2007	2006	2005	2004	2003 ¹⁾	2002 ¹⁾	2001 ¹⁾	2000 ¹⁾	1999 ¹⁾	1998 ¹⁾
Leistungsdaten im Schienenverkehr										
Personenverkehr										
Reisende in Mio.	1.835	1.854	1.785	1.695	1.681	1.657	1.702	1.713	1.681	1.669
Fernverkehr	119	120	119	115	117	128	136	145	147	149
Regional- und Stadtverkehr	1.717	1.735	1.667	1.580	1.564	1.529	1.566	1.568	1.534	1.520
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	74.792	74.788	72.554	70.260	69.534	69.848	74.459	74.388	72.846	71.853
Fernverkehr	34.137	34.458	33.641	32.330	31.619	33.173	35.342	36.226	34.897	34.562
Regional- und Stadtverkehr	40.654	40.331	38.913	37.930	37.915	36.675	39.117	38.162	37.949	37.291
Güterverkehr⁸⁾										
Beförderte Güter in Mio. t ⁹⁾	312,8	307,6	274,6	295,3	282,3	289,4	291,3	310,8	289,7	288,7
Verkehrsleistung in Mio. tkm ⁹⁾	98.794	96.388	88.022	89.494	85.151	82.756	84.716	85.008	75.785	73.273
Verkehrsleistung insgesamt in Mio. Ptkm	173.586	171.177	160.576	159.754	154.685	152.604	159.175	159.396	148.631	145.126
Betriebsleistung auf dem Netz in Mio. Trkm	1.049	1.016	998	1.001	988	967	977	984	977	947
Mitarbeiter¹⁰⁾										
Im Jahresdurchschnitt	231.356	228.990	220.343	229.830	249.251	224.758	219.146	230.615	244.851	259.072
Zum Jahresende	237.078	229.200	216.389	225.632	242.759	250.690	214.371	222.656	241.638	252.468

¹⁾ HGB

²⁾ Rendite auf das betriebliche Vermögen, definiert als EBIT/Capital Employed

³⁾ Ergebnis vor Steuern und Zinsen

⁴⁾ Betriebliches Vermögen, umfasst das Sachanlagevermögen sowie das betriebliche Nettoumlaufvermögen.
Unter IFRS und HGB unterschiedliche Definition, unter anderem andere Behandlung der zinslosen Darlehen.

⁵⁾ Ergebnis vor Steuern, Zinsen und Abschreibungen (unter HGB bereinigt um Sondereffekte)

⁶⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

⁷⁾ Bis 2003 Berechnung bezogen auf Eigenkapital inklusive Sonderposten

⁸⁾ Bis 1997 inklusive Stückgut; ab 2000 inklusive Railion Nederland N.V., ab 2001 inklusive Railion Danmark A/S, ab 2006 inklusive RBH Logistics GmbH

⁹⁾ Umstellung auf Bruttowerte im Jahr 2006, Zahlen bis 1999 wurden entsprechend angepasst

¹⁰⁾ In Vollzeitpersonen, das heißt, Teilzeitkräfte werden anteilig umgerechnet

UNSER ANGEBOT IM INTERNET

Zu unserem Internetauftritt gehört neben dem beliebten Reiseportal www.bahn.de unser Konzernportal www.db.de, das sich in erster Linie an die Zielgruppen Geschäftspartner der Bahn, Journalisten, Investoren, politische Meinungsbildner sowie an Bewerber wendet.

Auf dem Konzernportal www.db.de mit seinen Themenbereichen »Reisen mit der Bahn«, »Transport und Logistik«, »Geschäfte mit der Bahn« und »Das Unternehmen DB« wird der Internetnutzer umfassend über den DB-Konzern, seine Leistungen, Angebote und Engagements informiert. So bietet beispielsweise der Bereich »Geschäfte mit der Bahn« einen Überblick über die Business-to-Business-Leistungen des Konzerns. In »Das Unternehmen DB« finden sich Konzernthemen wie Presse, Jobs und Karriere, Informationen zum umweltpolitischen und gesellschaftlichen Engagement sowie ein Überblick über die Unternehmensbereiche und Beteiligungen des DB-Konzerns.

Auch die Investor-Relations-Internetpräsenz der Deutschen Bahn ist Teil des Konzernportals und direkt unter www.db.de/ir erreichbar. Wir werden auch weiterhin den inhaltlichen Umfang unseres Auftritts sukzessive erweitern und bieten bereits heute eine Vielzahl an Informationen für aktuelle und potenzielle Investoren sowie alle an der wirtschaftlichen Entwicklung der Deutschen Bahn interessierten Menschen.

IMPRESSUM

REDAKTION

Deutsche Bahn AG,
Investor Relations

DTP

medienhaus:frankfurt,
Frankfurt am Main

FOTOGRAFIE UND BERATUNG

M. Lautenschläger,
Berlin

BERATUNG

Mentor Werbeberatung
H.-J. Dietz,
Kelkheim

LITHOGRAFIE

Koch Lichtsatz und Scan,
Wiesbaden

BILDNACHWEIS

Deutsche Bahn
DBAG/Lautenschläger

GESTALTUNG

Studio Delhi
Konzept und Design,
Mainz

DRUCK

Color-Druck,
Leimen

DBAG/Kranert (S. 23)

DBAG/Le Roux (S. 22)

DBAG/Müller-Elsner
(S. 2f., S. 239)

DBAG/Neuhaus (S. 22)

DBAG/Warter (S. 22)

LEKTORAT

AdverTEXT,
Düsseldorf

KONTAKTINFORMATIONEN

INVESTOR RELATIONS

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

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Dieser Geschäftsbericht, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG, die Geschäftsberichte der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG, der Railion Deutschland AG, der DB Station & Service AG und der DB Netz AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar.

Dieser Geschäftsbericht sowie der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG erscheinen auch in englischer Sprache.

KONZERNKOMMUNIKATION

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

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

DB-TELEFONAUSKUNFT

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

REISESERVICE

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

FINANZTERMINE

18. AUGUST 2008	Veröffentlichung des Zwischenberichts zum 1. Halbjahr 2008
30. MÄRZ 2009	Bilanzpressekonferenz, Veröffentlichung des Geschäftsberichts 2008



Deutsche Bahn
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.db.de
www.bahn.de