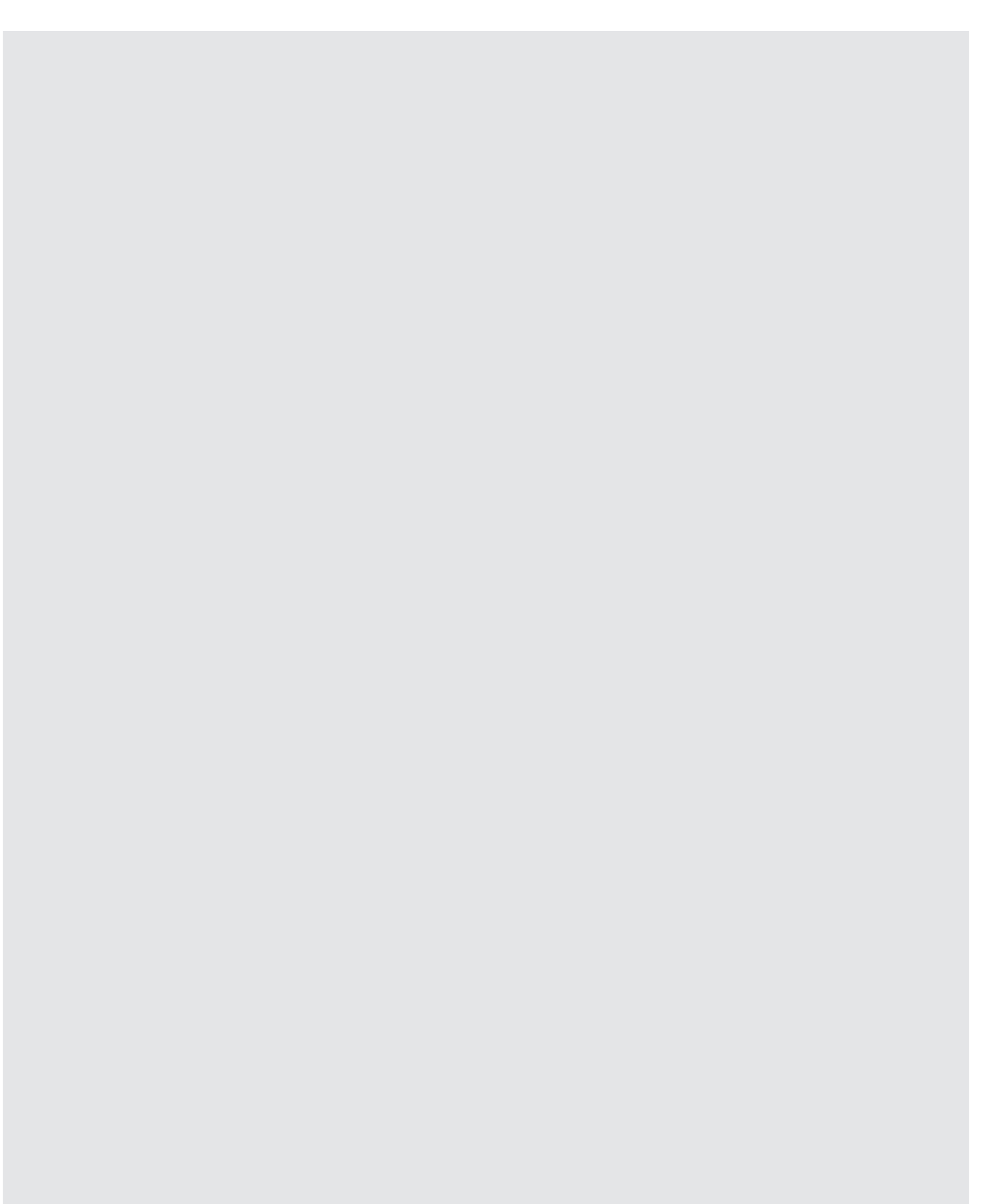




Jahresabschluss Deutsche Bahn AG 2000



Inhalt

2	Lagebericht
22	Jahresabschluss
45	Bestätigungsvermerk
47	Organe der DB AG
51	Bericht des Aufsichtsrats
56	Impressum

Der Jahresabschluss und der Lagebericht der Deutsche Bahn AG für das Geschäftsjahr werden zudem im Bundesanzeiger bekannt gegeben und beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der Nummer HRB 50000 hinterlegt. Die Entwicklung des Deutsche Bahn Konzerns ist umfassend im Geschäftsbericht 2000 dargestellt, der auch den Konzernlagebericht und den Konzernabschluss des Geschäftsjahrs 2000 beinhaltet.

Führungsstruktur weiterentwickelt und Beteiligungsportfolio konzentriert

Weiterentwicklung der Führungsstruktur umgesetzt

Im Rahmen der zweiten Stufe der Bahnreform sind 1999 die operativen Aktivitäten der Deutsche Bahn AG (DB AG) in fünf Tochtergesellschaften ausgegliedert worden: in die DB Reise&Touristik AG, DB Regio AG, DB Cargo AG, DB Station&Service AG und DB Netz AG.

Wir haben uns im Berichtsjahr zu einer gezielten Weiterentwicklung unserer Führungsstruktur entschieden. Dies betrifft zum einen die **Bündelung von zusammenfassbaren Kompetenzen** in Form von Service- und Gruppenfunktionen (beispielsweise Einkauf, Forschung und Technologie, Umweltschutz). Zum anderen gliedern sich die Aktivitäten des von der DB AG geführten Deutsche Bahn Konzerns (DB Konzern) seit dem 1. Juni 2000 in Unternehmensbereiche. Im Unternehmensbereich Personenverkehr haben wir die Aktivitäten im Bereich DB Reise&Touristik und DB Regio zusammengeführt. Zusätzlich zu den weiteren Unternehmensbereichen Güterverkehr, Personenbahnhöfe und Fahrweg führen wir im Vergleich zur früheren Spartenaufteilung unsere Immobilienaktivitäten als eigenen Unternehmensbereich Immobilien; hierzu zählt auch das Immobilienvermögen der DB AG. Die gesellschaftsrechtlichen Strukturen blieben von der Weiterentwicklung der Führungsstruktur unberührt; dies gilt insbesondere auch für die DB Netz AG. Durch die Weiterentwicklung der Führungsstruktur kann die DB AG ihre Rolle als konzernleitende Management Holding aktiver wahrnehmen; sie fungiert aber gleichzeitig mit zahlreichen Service- und Gruppenfunktionen als konzerninterner Dienstleister.

Im Beteiligungsbereich Konzentration auf Kerngeschäft

Im Beteiligungsbereich haben wir im Jahr 2000 die Konzentration auf das Kerngeschäft und seine Entwicklung fortgesetzt. Mit Blick auf die europaweiten Konzentrationstendenzen in der Touristikbranche haben wir hier unsere Aktivitäten vermindert, zumal das Touristikgeschäft in unserem Geschäftsportfolio eher Ergänzungscharakter hatte. Mit Wirkung zum 1. Januar 2000 hat die Tochtergesellschaft DB Reise & Touristik AG ihre 100%ige Beteiligung an der Deutsche Reisebüro GmbH (DER), Berlin, an die REWE-Handelsgruppe, Köln, verkauft. Hingegen haben wir unsere Position im Schienengüterverkehr durch das **Joint Venture Railion** deutlich verstärken können. Zum 1. Januar 2000 haben wir die Geschäftsanteile der DB AG an der DB Cargo AG und die NS Groep N.V., Utrecht/Niederlande, ihre Geschäftsanteile an der NS Cargo N.V. (jetzt Railion Benelux N.V.), Utrecht/Niederlande, in die Railion GmbH, Mainz, eingebracht. Die Anteile an der als Finanzholding fungierenden Railion GmbH halten zu 94 % die DB AG und zu 6 % die NS Groep N.V. Der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB AG

und der DB Cargo AG wurde aufgehoben. Es bestehen nunmehr ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB AG und der Railion GmbH einerseits und der Railion GmbH und der DB Cargo AG andererseits. Die weiteren Veränderungen im Beteiligungsbereich hatten keinen maßgeblichen Einfluss auf das Beteiligungsportfolio.

Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung der Verkehrsmärkte

Die **Weltkonjunktur** hat sich erwartungsgemäß im Jahr 2000 deutlich belebt. Das weltweite Bruttoinlandsprodukt (BIP) stieg um 4,8 % (Vorjahr: +3,5 %). Der Welt-handel expandierte mit 13 % mehr als doppelt so stark wie im Jahr 1999. Nachdem die Wirtschaft in den Industrieländern insbesondere in der ersten Jahreshälfte kräftig zulegen konnte, hat die Dynamik im zweiten Halbjahr nachgelassen. Ausschlaggebend hierfür waren eine restriktivere Geldpolitik, der Anstieg der Ölpreise sowie die deutliche konjunkturelle Abschwächung in den USA.

Im für unseren Konzern wesentlichen **europäischen Umfeld** schwächte sich die Konjunktur in der Europäischen Union (EU) bzw. im Euroraum im Jahresverlauf ab; das BIP wuchs aber real mit 3,3 % bzw. 3,4 % kräftiger als in den Vorjahren. Dabei war die Entwicklung durch einen boomenden Außenhandel bestimmt, der zusätzliche Impulse durch die Euroschwäche erhielt. Die Länder in Mittel- und Osteuropa konnten einen kräftigen Aufschwung verzeichnen.

In **Deutschland** stieg nach vorläufigen Berechnungen des Statistischen Bundesamtes das BIP im Jahr 2000 um real 3,0 % (Vorjahr: +1,6 %). Dies ist die höchste Zuwachsrate seit der Wiedervereinigung. Getragen wurde der Zuwachs von kräftig anziehenden Investitionen in Ausrüstungen und sonstige Anlagen und einer deutlichen Zunahme des realen Außenbeitrags. Aus beiden Faktoren resultiert jeweils rund ein Prozent des Gesamtwachstums. Dies gilt auch für den Anstieg der privaten Konsumausgaben, der allerdings mit 1,6 % schwächer ausfiel als im Vorjahr (+2,6 %). Der Boom im Außenhandel prägte das güterverkehrsrelevante Umfeld. Sowohl Warenausfuhren mit einem Wachstum von real 13,9 % (Vorjahr: +5,3 %), als auch Wareneinfuhren mit einem Anstieg von real 11,1 % (Vorjahr: +7,9 %) lagen deutlich über den Vorjahreswerten. Dies trug wesentlich dazu bei, dass auch die Produktion im Verarbeitenden Gewerbe mit rund 7,5 % deutlich expandierte (Vorjahr: +1,7 %). Im Rahmen des guten konjunkturellen Umfeldes wuchs die Zahl der Beschäftigten im Jahr 2000 um 1,6 % (Vorjahr: +1,1 %). Entsprechend ging die Arbeitslosenquote um rund einen halben Prozentpunkt im Vergleich zum Vorjahr zurück.

Durch die fiskalischen Entlastungen der privaten Haushalte sowie die Belebung am Arbeitsmarkt stieg das verfügbare Einkommen privater Haushalte um nominal 2,9 % (Vorjahr: +2,6 %). Gleichzeitig bremsten aber die infolge der deutlichen Energieverteuerung mit 1,9 % (Vorjahr: +0,6 %) kräftiger anziehenden Preise für Lebenshaltung den Anstieg des Realeinkommens.

Auf den für unseren Konzern wesentlichen Energiemärkten gab es gegenläufige Trends. Die Liberalisierung des Strommarktes hatte bereits im Vorjahr zu sinkenden Preisen und damit niedrigeren Bezugskosten geführt; dieser Trend hielt im Berichtsjahr an. Deutlich belastend wirkten sich hingegen die massiven Kraftstoffverteuerungen aus, die neben steigender Steuerbelastung primär aus den unerwartet deutlichen Rohölpreissteigerungen resultierten.

Verkehrsmärkte

Im Berichtsjahr konnten sowohl die Tochtergesellschaften im Unternehmensbereich Personenverkehr wie diejenigen im Unternehmensbereich Güterverkehr gute Erfolge erzielen. Der Unternehmensbereich Personenverkehr legte dabei sogar gegen den rückläufigen Markttrend deutlich zu. Im Güterverkehr lassen zur Zeit noch bestehende statistische Unschärfen bezüglich der Wettbewerber keine abschließenden Aussagen zu. Wir gehen jedoch davon aus, dass im vergangenen Jahr ein Wachstum entsprechend dem Gesamtmarkt erreicht wurde. Sowohl für den Unternehmensbereich Personenverkehr wie den Unternehmensbereich Güterverkehr bedeuten die jeweiligen Verkehrsleistungen neue Höchstwerte seit Beginn der Bahnreform.

Leistungsentwicklung der Tochtergesellschaften in 2000		2000	1999	Veränd. in %
Verkehrsleistung Personenverkehr	Mio. Pkm	74.388	72.846	+ 2,1
davon DB Reise & Touristik	Mio. Pkm	36.226	34.897	+ 3,8
davon DB Regio	Mio. Pkm	38.162	37.949	+ 0,6
Verkehrsleistung Güterverkehr	Mio. tkm	80.634	71.494	+ 12,8
davon DB Cargo	Mio. tkm	76.815	71.494	+ 7,4

Geschäftsverlauf

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Die DB AG erzielte in 2000 **keine Umsatzerlöse**. Die aktivierten Eigenleistungen sowie die Bestandsveränderungen waren ebenfalls für die wirtschaftliche Entwicklung von untergeordneter Bedeutung.

Die sonstigen betrieblichen Erträge von 3.325 Mio. € (Vorjahr: 1.765 Mio. €) enthalten Erträge aufgrund von Leistungen für Konzerngesellschaften und konzernfremde Dritte, Mieten und Pachten sowie in geringem Umfang Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens im Rahmen der planmäßigen wirtschaftlichen Nutzung des Immobilienvermögens. Der Anstieg im Jahr 2000 resultiert maßgeblich aus der Auflösung von Rückstellungen (insbesondere solchen für Risiken im Beteiligungsbereich und Restrukturierungen). Gegenläufig haben Tochtergesellschaften in erheblichem Maße Rückstellungen für spezifische Restrukturierungsmaßnahmen gebildet.

Der Materialaufwand von 398 Mio. € (Vorjahr: 539 Mio. €) resultierte im wesentlichen aus Aufwendungen für Instandhaltungen sowie bezogene Leistungen.

Der Personalaufwand von 304 Mio. € (Vorjahr: 392 Mio. €) umfasste die Löhne und Gehälter sowie die notwendigen Sozialaufwendungen für die bei der DB AG beschäftigten Mitarbeiter unter Berücksichtigung von Ausgleichszahlungen des Bundes.

Die Abschreibungen in Höhe von 66 Mio. € (Vorjahr: 61 Mio. €) erfolgten vor allem auf Informationstechnologie und Geschäftsausstattung.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen von 1.316 Mio. € (Vorjahr: 1.398 Mio. €) enthielten u. a. Mieten und Pachten, periodenfremde Aufwendungen und übrige betriebliche Aufwendungen wie beispielsweise Gebühren, Abgaben, Versicherungsbeiträge, Leistungen Dritter und Entschädigungen.

Da die DB AG die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB Konzern entsprechend der Finanzierungsbedürfnisse der Konzerngesellschaften übernimmt und diesen die aufgenommenen Mittel im wesentlichen zu gleichen Konditionen weiterreicht, war der Zinssaldo praktisch ausgeglichen.

Das **Beteiligungsergebnis** von –1.108 Mio. € (Vorjahr: 432 Mio. €) spiegelt vor allem die im Jahr 2000 auf Ebene der Tochtergesellschaften gebildeten Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen wider. Auf Ebene der Tochtergesellschaften wurden Vorsorgen für Restrukturierungen und andere Risiken getroffen. Unter anderem wurden Verhandlungen mit den Tarifpartnern über die Ablösung von betrieblichen Zulagen im Rahmen noch zu gestaltender Fondslösungen berücksichtigt. Für die zukünftige Dotierung dieser noch zu verhandelnden Fonds, alternative oder ergänzende Maßnahmen im Zuge der weiteren Restrukturierung wurden seitens der Tochtergesellschaften erhebliche bilanzielle Vorsorgen getroffen.

Aus der Umsetzung der jeweiligen Lösungen sollen sich zukünftige Aufwandsentlastungen und damit eine Annäherung an das Aufwandsniveau von Wettbewerbern ergeben. Durch diese bilanziellen Vorsorgen hatten wesentliche Tochtergesellschaften negative Jahresergebnisse, die im Rahmen bestehender Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge ausgeglichen wurden. Gemessen an dem für die interne Steuerung verwendeten Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen waren die Ergebnisse fast aller Tochtergesellschaften positiv.

Insgesamt ergab sich für die DB AG ein positives **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** von 147 Mio. € (Vorjahr: –152 Mio. €). Der **Jahresüberschuss** entspricht dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Unter Verrechnung mit dem Verlustvortrag aus dem Vorjahr in Höhe von –152 Mio. € ergibt sich ein Bilanzverlust von –5 Mio. € (Vorjahr: –152 Mio. €).

Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** per 31. Dezember 2000 betrug 22,8 Mrd. € (Vorjahr: 21,8 Mrd. €). Der Anstieg ist hauptsächlich auf die Bereitstellung weiterer Mittel zur Finanzierung der Konzerngesellschaften zurück zu führen.

Auf der Aktivseite bildet entsprechend den Beteiligungen an den Führungsgesellschaften das Finanzanlagevermögen den Schwerpunkt. Das Sachanlagevermögen in Höhe von 4,0 Mrd. € setzte sich in erster Linie aus Grundstücken und grundstücksähnlichen Rechten zusammen (3,9 Mrd. €). Von den Finanzanlagen in Höhe von 15,9 Mrd. € (Vorjahr: 15,3 Mrd. €) entfielen 66,8 % oder wie im Vorjahr 10,6 Mrd. € auf Anteile an verbundenen Unternehmen und 29,7 % bzw. leicht erhöht 4,7 Mrd. € auf Ausleihungen an verbundene Unternehmen. Das Umlaufvermögen in Höhe von 2,8 Mrd. € (Vorjahr: 2,5 Mrd. €) bestand in erster Linie aus Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen (2,0 Mrd. €) sowie Liquidmitteln (0,7 Mrd. €; Vorjahr: 0,4 Mrd. €).

Das **Eigenkapital** stieg von 8,8 auf 8,9 Mrd. € (+1,7 %). Die Eigenkapitalquote sank auf Grund des stärkeren Anstiegs der Bilanzsumme jedoch von 40,3 % auf 39,2 %. Die infolge Rückstellungsauflösung geringeren Rückstellungen beliefen sich auf 6,1 Mrd. € (Vorjahr: 7,4 Mrd. €). Die Verbindlichkeiten in Höhe von 7,7 Mrd. € (Vorjahr: 5,6 Mrd. €) setzten sich in erster Linie aus Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (6,3 Mrd. €) zusammen. Der Anstieg resultiert maßgeblich aus höheren Verbindlichkeiten gegenüber der Tochtergesellschaft DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, und basiert auf der Weiterreichung der von der DB Finance B.V. im Geschäftsjahr 2000 begebenen Anleihe über 1 Mrd. € in Form eines Darlehens. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme betrug 33,9 % (Vorjahr: 25,7 %).

Investitionen

Die **Brutto-Investitionen** der DB AG in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände betragen 82 Mio. €. Schwerpunkte bildeten der Neubau und die Sanierung von Immobilien, die Erschließung von Grundstücken und die Anschaffung von Geschäftsausstattung sowie Informationstechnologie.

Finanzen

Finanzpolitik

Im DB Konzern ist die DB AG das zentrale Treasury-Zentrum. Hierdurch stellen wir sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Bevor Finanzmittel extern beschafft werden, 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 Konzernfinanzgesellschaft DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande. Diese Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften als Termingelder bzw. 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.

Erstmaliges Rating bekräftigt die gute Bonität

Ein wesentlicher Schritt zur Sicherung langfristig günstiger Refinanzierungskosten war der erfolgreiche Abschluss des Ratingprozesses. Im Mai 2000 haben uns die beiden führenden Kreditratingagenturen Moody's und Standard & Poor's für den Langfristbereich mit Aa1 (Moody's) beziehungsweise AA (Standard & Poor's) hervorragend benotet. Im Kurzfrist-Rating haben wir von beiden Agenturen mit P-1 beziehungsweise A-1+ sogar die jeweiligen Bestnoten erhalten. Im Vergleich zu Industrieunternehmen, aber auch anderen Bahnen (ohne explizite Staatsgarantie) nehmen wir damit eine führende Position ein. In Verbindung mit einer aktiven Finanzkommunikation, die wir im Berichtsjahr verstärkt haben, konnten wir unser Standing an den Finanzmärkten weiter verbessern.

Deckung des Finanzbedarfs der Konzerngesellschaften

Die DB AG finanziert die Aktivitäten ihrer Tochtergesellschaften im Rahmen langfristiger Darlehensfinanzierungen und im kurzfristigen Bereich mittels Cash Pooling. Die Forderungen aus Darlehen und der Netto-Position im Cash Pooling erhöhte sich von 3,5 Mrd. € auf 4,0 Mrd. €.

Mit Blick auf die Position gegenüber den Tochtergesellschaften der einzelnen Unternehmensbereiche war die Entwicklung wie folgt:

- Personenverkehr: Die Gesamtposition erhöhte sich von 0,9 Mrd. € auf 1,5 Mrd. €; hiervon entfielen 0,5 Mrd. € auf die Erhöhung von Darlehen.
- Güterverkehr: Die Gesamtposition verringerte sich von 0,4 Mrd. € auf 0,2 Mrd. €; der Effekt resultiert im wesentlichen aus einer Veränderung der Position im Cash Pooling.
- Personenbahnhöfe: Die Gesamtposition erhöhte sich von 0,3 Mrd. € auf 0,5 Mrd. €; der Effekt resultiert im wesentlichen aus einer Veränderung der Position im Cash Pooling.
- Fahrweg: Die Gesamtposition blieb bei 2,0 Mrd. €; Erhöhungen des Darlehensbestandes steht eine Veränderung im Cash Pooling in ähnlicher Höhe gegenüber.
- Immobilien: Die Gesamtposition war vernachlässigbar gering.
- Sonstige Beteiligungen: Gegenüber sonstigen Beteiligungen ergab sich eine negative Position der DB AG im Cash Pooling von rund 0,2 Mrd. €.

Finanzierung

Zur Refinanzierung des Finanzmittelbedarfs der Konzerngesellschaften nahm die DB AG neue Darlehen in Höhe von 1 Mrd. € mit Laufzeit von 10 Jahren über ihre Tochtergesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V. auf. Der Zinssatz beträgt 6,0 % p.a. Die Mittel stammten aus der Emission einer im Juni 2000 von der Deutsche Bahn Finance B.V. begebenen 10-jährigen Anleihe über 1 Mrd. €. Des weiteren wurde über die Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA), Basel/Schweiz, ein Darlehen über 219 Mio. € aufgenommen.

Im kurzfristigen Bereich standen der DB AG zum Jahresende wie im Vorjahr garantierte Kreditfazilitäten über rund 1,8 Mrd. € und das Multi-Currency Multi-Issuer Commercial-Paper-Programm über 1 Mrd. € zur Verfügung. Diese Finanzierungsinstrumente waren zum Bilanzstichtag ungenutzt.

Im Geschäftsjahr 2000 wurden durch die DB AG zwei Sale-and-Lease-Back-Transaktionen mit Cargo-Lokomotiven im Gesamtvolumen von rund 255 Mio. € abgeschlossen. Der Verkaufspreis entsprach dem bilanziellen Restbuchwert. Die Laufzeiten der Leasingverträge betragen 15 bzw. 16 Jahre.

Mitarbeiter

Zum Ende des Geschäftsjahres 2000 lag die Zahl der Beschäftigten der DB AG bei 5.695 (Vorjahr: 6.304). Dies entspricht einem Rückgang um 9,7 %. Per 31. Dezember 2000 waren darüber hinaus 1.584 Auszubildende bei der DB AG beschäftigt.

Von den 5.695 Beschäftigten per Jahresende entfielen 1.514 (Vorjahr: 1.472) auf echte Konzernleitungsfunktionen. Die übrigen waren in verschiedenen der DB AG zugeordneten Service- und Gruppenfunktionen außerhalb dieses Bereiches beschäftigt, davon 1.174 in den Spezialwerken.

Der Rückgang der Beschäftigtenzahl der DB AG im Berichtsjahr ging maßgeblich auf eine Verringerung der Beschäftigten in den Spezialwerken, aber auch auf die Verbesserung der Prozesse und internen Strukturen zurück.

Forschung und Technologie

Unsere Forschungs- und Technologie (FuT)-Aktivitäten zielen auf die technologischen **Weiterentwicklung des Gesamtsystems Bahn** sowie der für uns relevanten Komponenten. Gerade bei den Komponenten wie beispielsweise den Fahrzeugen liegen die Entwicklungsverantwortung bei den jeweiligen Herstellern, unsere Schwerpunkte im Bereich der Spezifikation, Lastenhefte, Abnahmen und Vorbereitung für den Betrieb. Da die Zulieferer in starkem Maße auf einzelne Bereiche spezialisiert sind, kommt unseren integrativen Betrachtungsansätzen eine Schlüssel-funktion für die Weiterentwicklung des Verkehrsträgers Schiene zu.

Als Konsequenz steigender Anforderungen an die Systemtechnik haben wir im Berichtsjahr unseren FuT-Bereich neu geordnet. Seit dem 1. Oktober 2000 konzentrieren wir unsere technische Kompetenz im Technik-Zentrum (TZ), das jetzt sämtliche Unternehmensbereiche des Konzerns betreut. Es übernimmt zentral die Technik-funktionen, die bislang von den verschiedenen Konzernunternehmen selbst wahrgenommen wurden. Durch diese Bündelung des Know-hows sorgen wir konzernweit für optimale Leistungen in puncto Sicherheit, Verfügbarkeit und Qualität unserer technischen Systeme. Die Aufgaben des Technikzentrums konzentrieren sich auf drei Schwerpunkte: Es betreut die gesamte Bahn-Technik, übernimmt Konformitätsprüfungen und verantwortet die Beschaffung neuer Produktionsmittel im Sinne von Entwicklungsbegleitung und Realisierung.

Im Jahr 2000 beliefen sich die Aufwendungen für Forschung und Technologie auf 79 Mio. €. Das Technikzentrum beschäftigte zum Jahresende 2000 insgesamt 1.350 Mitarbeiter – 607 mehr als im Vorjahr.

Weitere Informationen

Euro-Umstellung

Seit Ende 1995 beschäftigt sich der DB Konzern mit dem Thema der Euro-Einführung. Die Koordination der Aktivitäten wird von einem Projektteam unter Leitung des zentralen Treasury gesteuert. Seit dem 1. Januar 1999 können unsere Kunden Rechnungen in Euro erhalten sowie Fahrgäste bargeldlose Zahlungen in den Service-Zentren in Euro tätigen. Die Umstellung der Hauswährung auf Euro wird zum 1. Januar 2002 erfolgen. Dieser Umstellungstermin berücksichtigt folgende Aspekte: die inlandsorientierte Geschäftstätigkeit des DB Konzerns, den hohen Anteil der bargeldbezogenen Verkäufe, die Möglichkeit, im Rahmen des regulären Investitionsprogramms die EDV-Systeme sukzessive um notwendige Euro-Komponenten zu ergänzen und die engen Beziehungen zu staatlichen Institutionen, deren Umstellungszeitpunkt auf das Ende der Doppelwährungsphase festgelegt worden war.

Beteiligung an der Stiftungs-Initiative „Erinnerung, Verantwortung und Zukunft“

Die DB AG ist der Stiftungs-Initiative „Erinnerung, Verantwortung und Zukunft“ zugunsten von Zwangsarbeitern des Dritten Reiches beigetreten und mit einem Beitrag von 31 Mio. € beteiligt. Wir setzen damit ein Zeichen für den verantwortungsbewussten Umgang mit der Geschichte der Eisenbahn in Deutschland.

Risikobericht

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Unser Risikomanagement zielt auf eine aktive Steuerung der Risiken im Bereich der DB AG, aber auch des DB Konzerns insgesamt. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt in unserem Risikomanagementsystem. Zur Identifizierung und Überwachung von Risiken hatten wir bereits im Jahr 1999 mit Blick auf das Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) die vorhandenen Früherkennungs- und Überwachungssysteme in Richtung eines integrierten Risikomanagementsystems weiterentwickelt. Dieses haben wir im Berichtsjahr inhaltlich wie bezüglich des Umsetzungsgrads weiter ausgebaut.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für den DB Konzern zählen:

- **Marktrisiken** wie die konjunkturelle Entwicklung und die teilweise zyklische Nachfrage. Die wesentlichen Einflussfaktoren für den Personenverkehr – private Konsumausgaben, Zahl der Erwerbstätigen, Bevölkerungszahl – weisen einen eher stabilen Verlauf auf. Im Güterverkehr sind die wichtigsten relevanten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemierzeugnissen und Baumaterialien, die zum Teil zyklischen Schwankungen unterliegen. Zu den Marktrisiken zählen wir auch die Auswirkungen der fortschreitenden Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte und eine beträchtliche verkehrsträgerübergreifende Wettbewerbsverschärfung. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung; zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote. Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten der Kunden einschließlich der Bestellerorganisation und der regionalen Gebietskörperschaften oder der Verlagerung von Verkehrsströmen begegnen wir mit einer kundenorientierten Unternehmensausrichtung und intensiver Marktbeobachtung.
- **Betriebsrisiken:** Der DB Konzern betreibt ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir durch die systematische Wartung, den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Im Unternehmensbereich Fahrweg haben wir das Niveau der Instandhaltungsaufwendungen beginnend ab dem zweiten Halbjahr 2000 deutlich gesteigert.
- **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten resultieren in Projektrisiken, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen Auswirkungen oft in mehreren Bereichen haben. Im Frühjahr 2000 haben wir eine intensive Bestandsaufnahme der für die Bahn wesentlichen Großprojekte vorgenommen; dabei wurden insbesondere die Großprojekte Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, Knoten Berlin und Nürnberg–Ingolstadt–München untersucht. Konsequenzen der identifizierten Risiken waren nicht nur eine Erhöhung bereits getroffener bilanzieller Vorsorgen, sondern auch Organisations- und Personalqualifizierungsmaßnahmen.
- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese Instrumente werden im Anhang erläutert.

- **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 oder bestehende Nachteile abzubauen. Wir beteiligen uns intensiv an Diskussionen zu den unterschiedlichen Rahmenbedingungen einzelner Verkehrsträger. Ein zentrales Thema war die Festschreibung der mittelfristig der Bahn zugute kommenden Mittel des Bundes im Bereich der Infrastrukturfinanzierung durch die im März 2001 unterzeichnete trilaterale Vereinbarung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie dem Bundesministerium der Finanzen.

Übergreifend haben wir im Jahr 2000 eine umfassende Bestandsaufnahme der wesentlichen Projekte, Prozesse und Systeme vorgenommen und ein übergreifendes Sanierungsprogramm („Fokus“) initiiert. Zur Absicherung von nicht vermeidbaren Risiken schließen wir zudem Versicherungen ab, um die finanziellen Folgen von möglicherweise eintretenden Schadensfällen und Haftungsrisiken für den DB Konzern zu begrenzen.

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und in der DB AG und den Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystem wird dem Vorstand der DB AG quartalsweise berichtet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert; analysiert werden neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen. Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Das Konzerncontrolling fungiert als Risikomanagement-Koordinationsstelle für den DB Konzern. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Bereich Finanzen und Treasury. Durch den grundsätzlich zentralen Abschluß entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt. Der Bereich Finanzen und Treasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute formulierten sogenannten Mindestanforderungen an das Betreiben von Handelsgeschäften (MAH) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des KonTraG.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Im Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken ab festgelegten Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. 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.

Bericht des Vorstands über die Beziehung zu verbundenen Unternehmen

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

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

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

Nachtragsbericht

Dänische Staatsbahn als neuer Partner im Joint Venture Railion

Rückwirkend zum 1. Januar 2001 ist vorgesehen, 100 % der von der Dänischen Staatsbahn (DSB) gehaltenen Anteile an der Railion Denmark A/S, Kopenhagen/Dänemark, durch die Railion GmbH, Mainz, zu erwerben. Im Gegenzug erhält die DSB 2 % der Anteile der von der DB AG gehaltenen Anteile an Railion GmbH. Somit vermindert sich der von DB AG gehaltene Anteil auf 92 %; N.S. Groep N.V. hält weiterhin 6 % an der Railion GmbH. Mit der Übernahme der Güterverkehrsaktivitäten der dänischen Staatsbahn durch die Railion GmbH soll die Plattform für europäische Transport- und Logistikdienstleistungen weiter ausgebaut werden. Einheitliche Betriebsprozesse und die gemeinsame Nutzung moderner Systeme sollen die Wettbewerbsfähigkeit der Güterverkehrsgesellschaften voranbringen. Die Railion GmbH fungiert weiterhin als reine Finanz-Holding.

Instandhaltungswerke in der DB AG gebündelt

Zum 1. Januar 2001 sind die Instandhaltungswerke (sogenannte C-Werke) aus der DB Reise&Touristik AG, der DB Regio AG und der DB Cargo AG wieder auf die DB AG übergegangen. Aus der Bündelung erwarten wir eine höhere Effizienz und Flexibilität sowie die Realisation beträchtlicher Synergiepotenziale.

Planfeststellungsverfahren für Stuttgart 21 kann beginnen

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, das Land Baden-Württemberg und der Freistaat Bayern haben sich im Februar 2001 mit der Bahn grundsätzlich über die Vorfinanzierung der Bundesanteile an dem rund 2,5 Mrd. € teuren Neubauprojekt „Stuttgart 21“ geeinigt. Das Projekt steht in enger verkehrstechnischer Wechselwirkung mit der Neubaustrecke Stuttgart–Ulm sowie der Fortführung Ulm–Augsburg–München. Wir werden jetzt die Planfeststellung und die Angebotseinholung vorantreiben; vor Umsetzung des Projektes wird noch eine abschließende Prüfung der Wirtschaftlichkeit erfolgen.

Umfassende Tarifvereinbarung abgeschlossen

Zwischen der Deutsche Bahn AG und den Tarifpartnern wurde Anfang März 2001 eine umfassende Tarifvereinbarung abgeschlossen. Ziel des Gesamtpaketes ist die Herstellung wettbewerbsfähiger Beschäftigungsbedingungen. Neben der Bestätigung der Ergebnisse aus der Entgelttrunde vom Oktober 2000 wurde unter anderem vereinbart, die bahneigene Beschäftigungsgesellschaft DB Arbeit GmbH neu zu ordnen. Die zwischenzeitlich angedachte Lösung zur Ablösung bestimmter Leistungen durch einen umfassenden zentralen Zukunftssicherungsfonds wurde aufgegeben. Stattdessen sollen Branchenfonds etwaige Nachteile, die beim Übergang vom DB-Tarifvertrag in einen neuen Branchentarifvertrag oder bei Betriebsübergängen auftreten, angemessen ausgleichen.

Trilaterale Vereinbarung unterzeichnet

Die Deutsche Bahn AG, das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie das Bundesministerium der Finanzen unterzeichneten im März 2001 eine trilaterale Vereinbarung. Neben anderen Vereinbarungen liegen die wesentlichen Regelungen in der **längerfristigen Festschreibung der Bundesmittel für die Infrastrukturfinanzierung**. Das jährliche Volumen wurde erhöht und bis 2003 mit insgesamt gut 13 Mrd. € festgeschrieben, zudem wird zukünftig der Mittelzufluss überwiegend in Form von Baukostenzuschüssen erfolgen. Die getroffenen Vereinbarungen schaffen mit der Verstetigung des Mittelzuflusses die Basis für kontinuierliche Planungen und sinnvolle Projektabwicklungen. Die Bahn hat sich gleichzeitig auf ein definiertes Niveau der Eigenmittel festgelegt. Zudem wird sich der Bund in begrenztem Umfang an den Mehrkosten der Neubaustrecken Köln–Rhein/Main, Nürnberg–Ingolstadt–München sowie der Nord/Süd-Verbindung Berlin beteiligen. Geregelt wurde zudem die beabsichtigte Ablösung bestimmter Verpflichtungen der

DB AG aus der 1996 getroffenen Rahmenvereinbarung zur Zuordnung von Bahnimmobilien.

Arbeitsgruppe zur Untersuchung der zukünftigen Organisationsstruktur

Insbesondere auf der Ebene der europäischen Verkehrspolitik wird derzeit intensiv die Frage der richtigen Organisationsstruktur von Netzebene und des darauf erfolgenden Betriebs diskutiert. Deutschland liegt mit der klaren organisatorischen und rechnerischen Trennung der DB Netz AG bei der Umsetzung der EU-Richtlinie 91/440 im europäischen Umfeld ganz vorne. Zur Untersuchung eines möglicherweise vorhandenen weiteren Handlungsbedarfes in Deutschland hat der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im März 2001 eine Arbeitsgruppe initiiert. In dieser Arbeitsgruppe, die sich in einem ergebnisoffenen Prüfungsprozess befindet, sind zudem das Bundesministerium für Wirtschaft sowie das Bundesministerium der Finanzen repräsentiert. Die unternehmerische Position der Bahn – unter anderem mit der Betrachtung des Rad-Schiene-Systems als Systemverbund – wird in der Arbeitsgruppe durch den Vorstandsvorsitzenden der DB AG vertreten. Die Arbeitsgruppe hat ihre Tätigkeit im März 2001 aufgenommen, erste Untersuchungsergebnisse werden zum Jahresende 2001 erwartet.

Strategie

Der 1994 gestartete Bahnreformprozess befindet sich in der zweiten Hälfte seiner Umsetzung. Mit dem Umbau der ursprünglich behördlich geprägten Bahn in ein leistungsstarkes Unternehmen sind klare Erwartungen bezüglich der Wirtschaftlichkeit sowie der Leistungsfähigkeit in den Verkehrsmärkten verbunden. Wir haben diese Erwartungen im Jahr 2000 weiter konkretisiert. Wir haben das Ziel formuliert, den DB Konzern mit Abschluss des Reformprozesses zur Kapitalmarktreife zu führen. Um dies zu erreichen, haben wir ein Kapitalrenditekonzept implementiert, das genaue Vorgaben für den DB Konzern und die einzelnen Unternehmensbereiche festlegt. Die mit Abschluss der Bahnreform zu erreichende Vorgabe für den von der DB AG geführten Konzern liegt aus heutiger Sicht bei einem Return on Capital Employed von rund 10 %.

Seit Beginn des Bahnreformprozesses hat sich die Dynamik auf den Verkehrsmärkten in mehrfacher Hinsicht verstärkt. Der Wettbewerb auf der Schiene und vor allem mit anderen Verkehrsträgern ist intensiver geworden. Zudem verschieben sich die Marktabgrenzungen unserer relevanten Märkte – wie beispielsweise im Güterverkehr in Richtung integrierter Logistikangebote. Das Zusammenwachsen Europas erfordert eine übergreifende Strategie statt nationale Betrachtungsansätze. Neue Technologien eröffnen zusätzliche Servicedimensionen für die Kunden. Um

das Gesamtsystem Bahn steuern und wirtschaftlich betreiben zu können, müssen die operativen und technischen Komplexitäten beherrschbar bleiben. Diese Herausforderungen haben wir in unserem Strategieprozess aufgegriffen. Im Jahr 2000 erzielten wir auf allen Feldern beträchtliche Fortschritte. Zur Absicherung des Planungserfolges haben wir im Jahr 2000 ein umfangreiches Sanierungsprogramm („Fokus“) gestartet sowie eine Investitionsoffensive beschlossen.

Sanierungsprogramm Fokus

Das Sanierungsprogramm Fokus zielt darauf, unsere Effizienz weiter zu steigern und zukunftsfähige Strukturen aufzubauen. Es ist ein **konzernübergreifendes Programm** mit zurzeit 25 Projekten; davon betreffen 9 konzernübergreifende Themen und 16 Projekte vorrangig einzelne Unternehmensbereiche. Neben einer für unsere Kunden spürbaren Leistungsverbesserung erwarten wir durch „Fokus“ beträchtliche Kostensenkungen. Durch die zentrale Steuerung des Sanierungsprogramms sichern wir die weitere Optimierung des Gesamtsystems Bahn in den operativen Bereichen sowie den Verwaltungsfunktionen.

Optimierung des Angebotes im Personen- und Güterverkehr

Mit Spitzenwerten bei der erbrachten Verkehrsleistung stellten unsere Tochtergesellschaften im Jahr 2000 ihre Leistungsfähigkeit unter Beweis. Allerdings weisen nicht alle unsere Verkehrsangebote die langfristig notwendige Wirtschaftlichkeit auf. Ursächlich dafür sind unter anderem falsche Dimensionierungen der bisherigen Verkehre oder Überlappungen im Angebot. Sowohl der Unternehmensbereich Personenverkehr wie der Unternehmensbereich Güterverkehr haben deshalb im Jahr 2000 ihre Strategien für eine marktorientierte Angebotsoptimierung vorgestellt. Wir sind davon überzeugt: Diese Ansätze werden zu deutlichen qualitativen Verbesserungen führen. Der Unternehmensbereich Personenverkehr überarbeitet zudem intensiv das Preis- und Vertriebssystem. Der Unternehmensbereich Güterverkehr baut mit verschiedenen Maßnahmen seine Logistikkompetenz aus und erschließt sich so neue Märkte. Die wichtigsten Maßnahmen sind die intensivierete Nutzung des Kundenservicezentrums in Duisburg, branchenspezifische Angebote wie ChemCargo für die chemische Industrie oder spezielle Transportleistungen für die Automobilindustrie sowie die beabsichtigte Zusammenarbeit mit der Stinnes AG im Joint Venture Raillog (ab 2001).

Verstärkte Internationalisierung durch Kooperationen

Durch die weitere Verbesserung der internationalen Transportangebote wollen wir die Systemstärken der Bahn auf mittleren und längeren Strecken stärker zur Geltung bringen. Ein schnell wirksamer und wirtschaftlicher Ansatz ist der Ausbau von Kooperationen. Im Personenverkehr weisen die Thalys-Verkehre zwischen Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg und Deutschlands bereits seit Jahren eine hohe Kundenakzeptanz auf. Erstmals in Betrieb gegangen ist der

mehrsystemfähige ICE 3 zwischen Amsterdam und Köln; mit Fertigstellung der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main im Jahr 2002 wird auch Frankfurt mit eingebunden. Zur Verbesserung der Verkehre mit unseren Nachbarländern wurden zwei Kooperationen abgeschlossen: **Rhealys** fungiert als Projektgesellschaft für zukünftige Hochgeschwindigkeitsverkehre zwischen Frankreich (SNCF), Deutschland, Luxemburg (CFL) und der Schweiz (Schweizerische Bundesbahnen SBB). Die **TEE Rail Alliance** soll die Zusammenarbeit zwischen DB, der SBB und den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) intensivieren.

Im Güterverkehr hat sich das Joint Venture **Railion** – zunächst mit der niederländischen Bahn – als zielführend erwiesen. Es ist eine für weitere Partner offene Plattform; als nächster Partner bringt die Dänische Bahn ihren Güterverkehr ein. Vereinbarungen zur Verbesserung der gemeinsamen Produktion haben wir zudem mit der schwedischen Bahn (SJ) sowie der französischen Bahn (SNCF) abgeschlossen.

Zur Erhöhung der sogenannten Interoperabilität, also der Fähigkeit, die in Europa vorhandenen Systeme zusammenzuführen und gemeinsam zu nutzen, stimmen wir uns verstärkt übergreifend mit anderen Bahnen bezüglich der Festlegung technischer Spezifikationen sowie Investitionsentscheidungen ab. Bei Investitionen in Fahrzeuge erwarten wir auf Grund der gemeinsamen Spezifikation technische, aber auch wirtschaftliche Vorteile durch größere Bestellmengen. Fahrzeuge und Infrastruktur übergreifend betrifft dies zum Beispiel die Leit- und Sicherungstechnik, bei der GSM-R – ein neuer europäischer Standard – erstmals eine breite Basis schafft.

Höheres Investitionsvolumen beschlossen

Durch das seit Beginn der Bahnreform hohe Investitionsniveau konnte bereits ein Teil des damals vorhandenen investiven Nachholbedarfs abgearbeitet werden. Zur schnelleren Modernisierung der Infrastruktur, aber auch des rollenden Fahrzeugmaterials haben die DB AG und ihre Tochtergesellschaften für den Planungszeitraum bis 2005 eine weitere Investitionsoffensive beschlossen. Insgesamt sind bis zum Jahr 2005 Investitionen von rund 40 Mrd. € beabsichtigt. Schwerpunkte mit zusammen rund 85 % des Gesamtvolumens werden in den Unternehmensbereichen Personen- und Güterverkehr sowie im Unternehmensbereich Fahrweg liegen. Durch diese Offensive wollen wir die Verfügbarkeit des Netzes steigern und das Durchschnittsalter der darauf fahrenden Züge deutlich senken. Von den Investitionen in moderne Produkte und Prozesse profitieren unsere Kunden in Form verbesserter Angebote. Darüber hinaus sind diese Investitionen Basis für weitere Produktivitätsfortschritte.

Voraussetzung stabiler und fairer Rahmenbedingungen

Der unternehmerische Erfolg der DB AG und ihrer Tochtergesellschaften ist eng mit den Rahmenbedingungen für den Verkehrsträger Schiene verbunden. Um faire und berechenbare Rahmenbedingungen zu schaffen, beziehen wir deshalb in Diskussionen eine aktive Position: Dabei zählen zu den wesentlichen Rahmenbedingungen

auch diejenigen, die sich aus dem Bahnreformprozess selbst ergeben. Neben der unternehmerischen Verantwortung, die wir übernehmen, haben auch der Bund und die Länder klare Verantwortlichkeiten. Zu nennen ist hierbei vor allem die grundgesetzliche Verantwortung des Bundes im Bereich der Infrastrukturfinanzierung. Nach intensiven Gesprächen, die wir im Berichtsjahr begannen, haben wir zunächst eine für die unternehmerischen Prozesse notwendige Verstärkung des Mittelflusses erreicht. Grundlage dafür ist die im März 2001 abgeschlossene trilaterale Vereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie dem Bundesministerium der Finanzen. Zugleich wurden die der Bahn zufließenden Mittel für den Zeitraum bis 2003 erhöht.

Bedeutsam sind aber auch die mit dem Regionalisierungsgesetz den Ländern zufallenden Aufgaben im Öffentlichen Personennahverkehr; für die Bestellung von Transportleistungen im Nahverkehr verfügen die Länder über zugewiesene und weiter steigende Bundesmittel von mehr als 6 Mrd. € pro Jahr. Gemeinsames Ziel der Besteller wie der ausführenden Unternehmen ist ein hochwertiges Leistungsangebot. Entscheidend dafür sind wirtschaftlich sinnvolle Laufzeiten der entsprechenden Bestellerverträge. Da hierfür entsprechende Investitionen vorgenommen werden müssen, halten wir eine Synchronisation von Vertragslaufzeiten mit den wirtschaftlichen Nutzungsdauern beziehungsweise Amortisationszeiträumen für sinnvoll.

Das Wettbewerbsumfeld wird durch Wettbewerb auf der Schiene, vor allem aber zwischen den Verkehrsträgern bestimmt. Auf der Schiene nimmt Deutschland im Europäischen Vergleich eine Spitzenposition in Sachen Liberalisierung ein. Der Marktzutritt ist offen; auf dem deutschen Schienennetz konkurrieren mittlerweile rund 200 Anbieter. Im Wettbewerb auf der Schiene wird der Markterfolg von der eigenen Leistungsfähigkeit bestimmt. Wichtig für die Wettbewerbsfähigkeit für Schienenverkehre sind aber vor allem gleiche Wettbewerbsbedingungen für die einzelnen Verkehrsträger. Wesentliche Themen der europäischen wie nationalen Verkehrspolitik im Jahr 2000 waren die Diskussion um die Ökosteuer sowie vor allem die Frage der Beteiligung der Nutzer an der Infrastrukturfinanzierung. In beiden Bereichen erhoffen wir uns eine Angleichung der Rahmenbedingungen und damit eine Verbesserung der relativen Wettbewerbsfähigkeit der Schiene. Trotz der erheblichen Belastung auch des DB Konzerns erwarten wir aus der Ökosteuer bei konsequenter Umsetzung für alle Verkehrsträger im relativen Vergleich Vorteile für uns als umweltfreundlichsten Verkehrsträger. Mit der Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe für den Straßengüterverkehr – in Deutschland ab 2003 vorgesehen – wird die im Vergleich übermäßige Belastung des Schienengüterverkehrs sukzessive ausgeglichen. In beiden Diskussionen bringen wir unsere Position ein. Gleiches gilt auch in Zusammenhang mit der Frage einheitlicher Sozial- und Sicherheitsstandards, wobei auch hier die Lösungen überwiegend nur in internationalem Rahmen sinnvoll sind.

Ausblick und Erwartungen an das Geschäftsjahr 2001

Konjunkturelles Umfeld weiterhin günstig

Basierend auf den aktuellen Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute erwarten wir, dass sich das Wachstum des weltweiten Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Geschäftsjahr 2001 auf rund 3,0 % abschwächt. Unsicherheitsfaktor bleibt die konjunkturelle Entwicklung in den USA. Entscheidend für die weltwirtschaftliche Entwicklung, die Steuerungsmöglichkeiten der Geldpolitik und das Investitionsverhalten der Unternehmen wird das Vertrauen auf eine nur begrenzte Korrekturphase sein. Die erwartete Aufwertung des Euro wird die Exportdynamik der deutschen Wirtschaft und anderer europäischer Länder dämpfen. Impulse dürften im Euroraum beziehungsweise in Deutschland hingegen von der anziehenden Binnennachfrage ausgehen. Hieraus resultiert für das Jahr 2001 eine Wachstumserwartung für den Euroraum von rund 2,5 % (BIP). Für Deutschland liegen die Annahmen für das BIP-Wachstum bei 2,0 bis 2,5 %. Wachstumsstabilisierend wirken sich der private Verbrauch und die expansive Finanzpolitik aus; letztere durch Abgabensenkungen, aber auch durch die Verwendung von UMTS-Mitteln unter anderem für die Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur. Für das Folgejahr wird eine Fortsetzung des Wachstumspfades prognostiziert.

Verkehrsmärkte: gespaltene Entwicklung

Der Personenverkehrsmarkt erhält im Jahr 2001 Wachstumsimpulse aus einer Zunahme des privaten Verbrauchs und der weiteren leichten Zunahme der Erwerbstätigenzahl. Bei den Kraftstoffpreisen sollten wieder gesunkene Rohölpreise den weiteren Anstieg der Ökosteuern kompensieren. Entlastungen durch die Neuregelung der Entfernungspauschale werden sich positiv auswirken. Im Vergleich zum Berichtsjahr entfallen hingegen die durch die EXPO verursachten zusätzlichen Verkehrsströme. Auf Grund dieser positiven Faktoren rechnen wir damit, dass sowohl der Individualverkehr als auch der gesamte Personenverkehrsmarkt zu positiven Wachstumsraten (rund 1,5 %) zurückkehren. Der Flugverkehr dürfte mit erwarteten 6 % weiterhin stärker als der Gesamtmarkt wachsen.

Der Schienenpersonenverkehr wird einerseits im Fern- wie Regionalverkehr von der weiterhin guten wirtschaftlichen Entwicklung profitieren. Andererseits wird sich auch auf der Schiene der Wegfall der EXPO-Verkehre auswirken. Insgesamt rechnen wir für den Schienenpersonenverkehr bei qualitativ verbessertem Angebot mit einer leicht rückläufigen Verkehrsleistung. Beim schienengebundenen Regionalverkehr, aber auch beim öffentlichen Straßenpersonennahverkehr gehen wir davon aus, dass sich die Wettbewerbsintensität weiter verschärft; als Gründe hierfür sind die zunehmende Bedeutung von Ausschreibungen sowie die weitere Internationalisierung des Wettbewerbsumfelds zu nennen.

Die Umfelddaten für den Güterverkehrsmarkt zeigen für das Jahr 2001 eine Abschwächung der Wachstumsimpulse auf hohem Niveau. In den für die Schiene wesentlichen Wirtschaftszweigen rechnen wir mit einem leichten Rückgang der im Berichtsjahr außerordentlich hohen Rohstahlproduktion. Im Bauhauptgewerbe wird sich der Produktionsrückgang fortsetzen. Weitere Zuwächse werden indes für die Erzeugung chemischer Produkte, den Maschinenbau, aber auch für die Automobilindustrie vorhergesagt. Den Primärenergieverbrauch an Steinkohlen schätzen wir leicht rückläufig, den Mineralölverbrauch leicht steigend ein.

Für die Entwicklung der Markt- und Wettbewerbsstrukturen gibt es eine Reihe grundlegender Trends, die sich auch im Jahr 2001 auswirken werden. So führt der intensive Warenaustausch innerhalb des Euroraums tendenziell zu einer weiteren Zunahme und Internationalisierung des Güterverkehrs. Eisenbahnaffine Massengüter werden jedoch nur unterproportional am Marktwachstum teilhaben. Gleichzeitig profitiert der Straßengüterverkehr auf Grund seiner Flexibilität bei Sammel- und Verteilverkehren von zunehmend dezentraleren Produktionsstrukturen und heute noch gegebenen Vorteilen bei grenzüberschreitenden Transporten. Bei den heutigen Rahmenbedingungen wird ein Leistungswachstum im Güterverkehr stets überproportional auf der Straße stattfinden. Der innerhalb des Straßengüterverkehrs stattfindende aggressive Preis- und Verdrängungswettbewerb – bei dem die Einhaltung von Sozial- und Sicherheitsstandards nicht immer gewährleistet wird – hält auch die Frachtraten der anderen Verkehrsträger auf niedrigem Niveau.

Im Jahr 2001 erwarten wir für den Straßengüterverkehr eine über dem Marktdurchschnitt, aber etwas niedriger als im Berichtsjahr liegende Wachstumsrate. Beim Binnenschiffsverkehr rechnen wir mit stagnierender Verkehrsleistung. Die leichte Abschwächung der immer noch günstigen Stahlkonjunktur wird dazu beitragen, dass die Verkehrsleistung auf der Schiene den hohen Vorjahreswert nicht ganz erreichen wird. In dieser Entwicklung spiegelt sich außerdem die Neuausrichtung der Strukturen unseres Unternehmensbereichs Güterverkehr mit dem Marktorientierten Angebot Cargo wider, das zugleich aber notwendige Voraussetzungen für ein nachhaltiges zukünftiges Wachstum schafft.

Mittelfristig wird der Schienengüterverkehr von verschiedenen Faktoren profitieren: Der Trend einer weiteren Internationalisierung des Güterverkehrs, der aus dem intensiven Warenaustausch innerhalb des Euroraums resultiert, wird sich fortsetzen. Hieran wird der Unternehmensbereich Güterverkehr verstärkt durch länderübergreifende Kooperationen teilhaben. Auf Grund der verkehrspolitisch unterstützten Öffnung der europäischen Schienennetze für den internationalen Gütertransport ergeben sich weitere Potenziale. Gemessen an der Zahl der Wettbewerber und der Intensität des Wettbewerbs auf der Schiene nimmt Deutschland hier bereits heute eine führende Stellung ein. Eine wichtige und notwendige Angleichung der Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsträger schafft die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe für den Straßengüterverkehr; in Deutschland ist deren Einführung für den Jahresbeginn 2003 beabsichtigt.

Schwaches Ergebnis im Jahr 2001

Das aus der Weiterentwicklung der Führungsstruktur resultierende Synergiepotenzial werden wir im Jahr 2001 verstärkt ausschöpfen. Wesentliche Veränderungen der Unternehmensstruktur im Beteiligungsbereich sind nicht zu erwarten – auch nicht als Folge von Mergers und Akquisitionen (M&A-Projekten). Bei unseren Beteiligungen rechnen wir für die Unternehmensbereiche Personenverkehr und Güterverkehr mit leicht rückläufigen Umsätzen. Während wir übergreifend Effizienzsteigerungen und Kostensenkungen – vor allem durch das Sanierungsprogramm Fokus – erwarten, sind höhere Belastungen aus der Investitionsoffensive in Form steigender Abschreibungen und Finanzierungskosten zu verkraften. Zudem werden die Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutsche Reichsbahn aus Personalüberhang sowie erhöhten Materialaufwendungen weiter zurückgehen. Die Tochtergesellschaft DB Netz AG wird zudem das zum Ende des Jahres 2000 erhöhte Niveau der Instandhaltungsaufwendungen fortführen. Insgesamt rechnen wir im Jahr 2001 mit einer Ergebnisverschlechterung bei den Tochtergesellschaften, wobei insbesondere die DB Netz AG deutlich negativ abschneiden wird; hieraus erwarten wir ein erneut negatives Beteiligungsergebnis. Deshalb gehen wir auch für die DB AG im Jahr 2001 von einem negativen Ergebnis aus.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des DB Konzerns, der DB AG, der Unternehmensbereiche 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 zu Grunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, so können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Jahresabschluss Deutsche Bahn AG**Inhalt**

23	Bilanz
24	Gewinn- und Verlustrechnung
25	Kapitalflussrechnung
26	Anhang
26	Entwicklung des Anlagevermögens
28	Allgemeine Erläuterungen
30	Erläuterungen zur Bilanz
39	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
42	Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
43	Sonstige Angaben
45	Bestätigungsvermerk

Bilanz

zum 31. Dezember 2000

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31. 12. 2000	31. 12. 1999
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	33	66
Sachanlagen	(2)	3.954	3.989
Finanzanlagen	(2)	15.936	15.253
		19.923	19.308
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	25	39
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	2.035	2.012
Wertpapiere	(5)	30	0
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		747	418
		2.837	2.469
C. Rechnungsabgrenzungsposten		1	1
		22.761	21.778

Passiva

in Mio. €	Anhang	31. 12. 2000	31. 12. 1999
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.147	2.147
Kapitalrücklage	(7)	5.313	5.313
Gewinnrücklagen	(8)	1.471	1.471
Bilanzverlust		- 5	- 152
		8.926	8.779
B. Rückstellungen	(9)	6.084	7.391
C. Verbindlichkeiten	(10)	7.727	5.588
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(11)	24	20
		22.761	21.778

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2000

in Mio. €	Anhang	2000	1999
Bestandsveränderungen		- 8	11
Andere aktivierte Eigenleistungen		19	31
Gesamtleistung		11	42
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	3.325	1.765
Materialaufwand	(16)	- 398	- 539
Personalaufwand	(17)	- 304	- 392
Abschreibungen		- 66	- 61
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	- 1.316	- 1.398
		1.252	- 583
Beteiligungsergebnis	(19)	- 1.108	432
Zinsergebnis	(20)	3	- 1
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		147	- 152
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Jahresüberschuss / -fehlbetrag		147	- 152
Verlustvortrag aus dem Vorjahr		- 152	0
Bilanzverlust		- 5	- 152

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2000

in Mio. €	Anhang	2000	1999
Ergebnis vor Steuern		147	- 152
Abschreibungen auf Sachanlagen*		67	61
Veränderung der Pensionsrückstellungen		5	11
Cashflow vor Steuern		219	- 80
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 1.312	264
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen*		- 178	- 160
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	8
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 38	- 976
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		718	196
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		- 591	- 748
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen*		262	240
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen*		- 82	- 92
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	33
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 17	- 86
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		163	95
Einzahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		553	324
Einzahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		204	164
Einzahlungen aus der Aufnahme von (Finanz-) Krediten		0	0
Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-) Krediten		0	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		757	488
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes		329	- 165
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(21)	418	583
Finanzmittelbestand am Jahresende	(21)	747	418

* einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens Deutsche Bahn AG

Anschaffungs- und Herstellungskosten				
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2000	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge
Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	196	0	0	0
2. Geleistete Anzahlungen	5	0	0	- 5
	201	0	0	- 5
Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken				
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3.646	26	0	- 73
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	289	21	26	- 4
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0	0
	3.940	47	26	- 77
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	9	1	0	- 1
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	50	2	2	- 4
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	47	15	4	- 9
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	35	17	- 32	0
	4.081	82	0	- 91
Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	10.649	3	0	0
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	4.068	735	0	- 67
3. Beteiligungen	536	14	0	0
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	0	- 1
5. Sonstige Ausleihungen	1	0	0	0
	15.255	752	0	- 68
Anlagevermögen gesamt	19.537	834	0	- 164

Abschreibungen						Buchwert		
	Stand am 31.12.2000	Vortrag zum 01.01.2000	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Umbu- chungen	Abgänge	Stand am 31.12.2000	Stand am 31.12.2000	Stand am 31.12.1999
	196	- 135	- 28	0	0	- 163	33	61
	0	0	0	0	0	0	0	5
	196	- 135	- 28	0	0	- 163	33	66
	3.599	0	- 8	0	0	- 8	3.591	3.646
	332	- 42	- 10	- 1	2	- 51	281	247
	5	- 1	0	0	0	- 1	4	4
	3.936	- 43	- 18	- 1	2	- 60	3.876	3.897
	9	- 5	- 3	0	1	- 7	2	4
	0	0	0	0	0	0	0	0
	50	- 24	- 6	1	2	- 27	23	26
	57	- 20	- 11	0	7	- 24	33	27
	20	0	0	0	0	0	20	35
	4.072	- 92	- 38	0	12	- 118	3.954	3.989
	10.652	- 2	0	0	0	- 2	10.650	10.647
	4.736	0	0	0	0	0	4.736	4.068
	550	- 1	0	0	0	- 1	549	535
	0	0	0	0	0	0	0	1
	1	0	0	0	0	0	1	1
	15.939	- 3	0	0	0	- 3	15.936	15.252
	20.207	- 230	- 66	0	12	- 284	19.923	19.307

Anhang

für das Geschäftsjahr 2000

Der **Jahresabschluss der Deutsche Bahn AG** ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Der Jahresabschluss basiert auf einer DM-Buchführung. Er wird zum ersten Mal **in Euro** unter Anwendung des amtlichen Umrechnungskurses von €/DM = 1,95583 aufgestellt. Die Hauswährung wird ab dem 1. Januar 2002 auf Euro umgestellt.

1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr generell unverändert. Erworbene, im Einzelfall geringerwertige Software, wird im Anschaffungsjahr nunmehr vollständig als Aufwand verrechnet.

Entgeltlich erworbene **immaterielle Anlagegegenstände**, mit Ausnahme geringerwertiger Software, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt.

Das **Sachanlagevermögen** ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet. Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

Die **Herstellungskosten** umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis einer Ist-Beschäftigung ermittelt. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Abschreibungen werden entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt. Die **Nutzungsdauern** der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	5
Bahnkörper, Brücken	75
Gleisanlagen	20 – 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 – 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 – 20
Schienenfahrzeuge	15 – 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 – 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 – 10

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 4.000 DM (2.045 €) werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgang ausgewiesen.

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

Die **Vorräte** sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird die Durchschnittsmethode angewandt. Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen.

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6 a EStG passiviert. Wie in den Vorjahren sind die Richttafeln 1998 von Dr. Klaus Heubeck zu Grunde gelegt. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6 % ermittelt.

Alle anderen **Rückstellungen** sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist, und werden nicht abgezinst. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung; darüber hinaus sind Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB bilanziert. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung werden zum Geld- bzw. Briefkurs des Entstehungstages umgerechnet. Anpassungen erfolgen, sofern sich aus den Kursen zum Bilanzstichtag niedrigere Forderungen bzw. höhere Verbindlichkeiten ergeben.

Erläuterungen zur Bilanz

2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 26 und 27 dargestellt.

Im Geschäftsjahr wurden 10 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) **außerplanmäßige Abschreibungen** auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Grundstücke und Oberbau – vorgenommen.

3 Vorräte

in Mio. €	2000	1999
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	18	21
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	5	13
Fertige Erzeugnisse und Waren	0	1
Geleistete Anzahlungen	2	4
Insgesamt	25	39

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 13 Mio. € (Vorjahr: 16 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2000	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	1999
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	382	21	294
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	278	0	824
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	70	0	7
Sonstige Vermögensgegenstände	1.305	0	887
Insgesamt	2.035	21	2.012

Die **Wertberichtigungen** auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 49 Mio. € (Vorjahr: 37 Mio. €).

Die wesentlichen Bestandteile der **sonstigen Vermögensgegenstände** umfassen kurzfristige Geldanlagen über Jahresultimo in Höhe von 1.046 Mio. € (Vorjahr: 537 Mio. €) und Forderungen an die Finanzverwaltung.

5 Wertpapiere

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens sind als Dispositionsreserven ausschließlich in fungiblen Papieren angelegt.

6 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital von 4.200 Mio. DM (2.147 Mio. €) ist eingeteilt in 84.000.000 auf den Inhaber lautende Aktien im Nennbetrag von je 50 DM. Die Anteile werden vollständig von der Bundesrepublik Deutschland gehalten.

7 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage in Höhe von insgesamt 10.390 Mio. DM (5.313 Mio. €) setzt sich unverändert zusammen aus dem Betrag, um den das Eigenkapital in der Eröffnungsbilanz der Deutsche Bahn AG das gezeichnete Kapital überstieg (7.300 Mio. DM = 3.732 Mio. €) und dem den Garantiebtrag der Grundstücke übersteigenden Mehrbetrag aus der erst 1997 abgeschlossenen vorsichtigen Bewertung mit dem Verkehrswert gemäß Artikel 2 § 10 Abs. 4 ENeuOG (3.090 Mio. DM = 1.581 Mio. €).

8 Gewinnrücklagen / Andere Gewinnrücklagen

in Mio. €	2000	1999
Vortrag Gewinnrücklagen am 01.01.	1.471	1.292
Einstellung durch die Hauptversammlung aus dem Bilanzergebnis des Vorjahres	0	179
Gewinnrücklagen am 31.12.	1.471	1.471

9 Rückstellungen

in Mio. €	2000	1999
Rückstellungen für Pensionen	50	45
Steuerrückstellungen	286	269
Sonstige Rückstellungen	5.748	7.077
Insgesamt	6.084	7.391

Den **Rückstellungen für Pensionen** wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 5 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €) zugeführt.

Die **Sonstigen Rückstellungen** setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2000	1999
Verpflichtungen im Personalbereich	105	238
Restrukturierungsmaßnahmen	343	1.056
Ökologische Altlasten	3.156	3.225
Rückgabeverpflichtungen	473	481
Übrige Risiken	1.671	2.077
Insgesamt	5.748	7.077

Die **Verpflichtungen im Personalbereich** betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Tantiemen sowie Vorruhestandsverpflichtungen. Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen werden in der Rückstellung für **Restrukturierungsmaßnahmen** berücksichtigt.

Die Rückstellungen für **ökologische Altlasten** beziehen sich in erster Linie auf die Beseitigung von vor dem 1. Juli 1990 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutsche Reichsbahn. Hierfür wurde bereits in der Eröffnungsbilanz der Deutsche Reichsbahn ein entsprechender Betrag in Höhe von 2,9 Mrd. € zurückgestellt und unverändert in die Eröffnungsbilanz der Deutsche Bahn AG übernommen. Rückstellungen für mögliche **Rückgabeverpflichtungen** wurden für Risiken aus Restitutionsansprüchen für Grundstücke im Bereich der ehemaligen Deutsche Reichsbahn gebildet.

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

- Rekultivierungs- und Rückbaumaßnahmen (Stilllegung von Strecken und Anlagen),
- unterlassene Instandhaltung (beinhaltet auch zukünftige Maßnahmen zur Vorbereitung der Veräußerung von Grundstücken),
- Risiken aus schwebenden Geschäften sowie für ungewisse Verbindlichkeiten aus noch nicht abgerechneten Lieferungen und Leistungen.

10 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2000	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	1999
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	51	0	0	51	51
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	7	5	2	0	9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	73	70	3	0	91
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	6.301	2.120	553	3.628	4.427
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.149	11	7	1.131	926
Sonstige Verbindlichkeiten	146	146	0	0	84
davon aus Steuern	(10)	(10)	(0)	(0)	(17)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(4)	(4)	(0)	(0)	(7)
Insgesamt	7.727	2.352	565	4.810	5.588

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht**, enthalten u. a. langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, in Höhe von 1.139 Mio. € (Vorjahr: 919 Mio. €). Diese Darlehen müssen aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden. Dies erfolgte durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen der Tochtergesellschaften DB Reise & Touristik AG, DB Regio AG und DB Cargo AG.

Weitere **Verbindlichkeiten** sind nicht besichert.

Eine Auflistung der **Finanzschulden** findet sich unter Punkt (14) des Anhangs.

11 Rechnungsabgrenzungsposten

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** enthält überwiegend Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen.

12 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2000	1999
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	244	73
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	848	1.043
Insgesamt	1.092	1.116

Die Deutsche Bahn AG hat zugunsten der Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam, für deren mit 1.023 Mio. € aufgelegtes Multi-Currency Commercial Paper Programm eine unbedingte und unwiderrufliche **Garantie** abgegeben, die zum 31. Dezember 2000 mit Null € valutierte.

Die **Haftung für fremde Verbindlichkeiten** ist im Zuge der Ausgründung der Tochtergesellschaften aus der Deutsche Bahn AG entstanden. Gemäß § 158 i.V.m. § 133 Umwandlungsgesetz haften die Deutsche Bahn AG und die Führungsgesellschaften der mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Geschäftsbereiche als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Deutsche Bahn AG zum 31. Dezember 1998. Die Haftung ist begrenzt auf die Verpflichtungen, die vor Ablauf von fünf Jahren nach Bekanntmachung der Handelsregistereintragung der Ausgliederung – also bis zum 30. Juni 2004 – fällig sind. Der Vermerkposten umfasst die bis zum 31. Dezember 2000 noch nicht getilgten Verbindlichkeiten der Deutsche Bahn AG vom 31. Dezember 1998, die am 1. Januar 1999 auf die ausgegliederten Aktiengesellschaften übergegangen sind.

13 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2000	1999
Bestellobligo für Investitionen	15	32
Ausstehende Einlagen	341	322
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.253	850
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(1)	(74)
Insgesamt	1.609	1.204

Die **ausstehenden Einlagen** betreffen die EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz.

Die **Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen** werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Die nachfolgende Tabelle zeigt zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von Nominal- und Barwerten, untergliedert nach Fristigkeiten. **Leasing** hat für die Finanzierung betriebsnotwendiger Vermögensgegenstände nur eine untergeordnete Bedeutung. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2000 Leasingraten in Höhe von 70 Mio. € (Vorjahr: 78 Mio. €) gezahlt.

Die zukünftigen **Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen** (Stand: 31. Dezember 2000) werden wie folgt fällig:

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 7,5%
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	155	148
fällig 1 bis 5 Jahre	502	405
fällig über 5 Jahre	596	323
Insgesamt	1.253	876

14 Finanzinstrumente

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

A. Originäre Finanzinstrumente

Die wesentlichen originären Finanzinstrumente im Einzelnen und die **Finanzschulden** insgesamt zum 31. Dezember 2000 sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt. Die Buchwerte entsprechen den Nominalbeträgen:

	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominal- zinssatz in %	2000 Buchwert in Mio. €
Anleihen der DB Finance B.V.:				
Anleihe 1995–2002	DM	1,6	6,875	511
Anleihe 1997–2007	DM	6,8	5,750	511
Anleihe 1998–2003 ¹⁾	DM	bis 2,3	1,125	42
Anleihe 1998–2008	DM	7,4	5,000	767
Anleihe 1999–2009	€	8,5	4,875	1.350
Anleihe 2000–2010	€	9,5	6,000	1.000
Insgesamt				4.181
Verbindlichkeiten ggü. EUROFIMA:				
Darlehen 1994–2001 ²⁾	DM	0,1	4,080	1
Darlehen 1995–2005 ²⁾	DM	4,7	4,750	7
Darlehen 1996–2006	DM	6,0	6,000	256
Darlehen 1997–2009	DM	9,0	5,625	256
Darlehen 1999–2009	€	8,8	5,750	400
Darlehen 2000–2014	€	13,8	5,995	219
Insgesamt				1.139
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten:				
Schuldscheindarlehen 1998–2008	DM	7,3	5,310	51
Finanzschulden insgesamt				5.371

¹⁾ Die Anleihegläubiger haben ein Umtauschrecht in Aktien der Deutsche Lufthansa AG aus dem Eigentum der Deutsche Bahn AG.

²⁾ Die Darlehen der EUROFIMA an die D.A.CH. Hotelzug (Zürich/Schweiz), heute CityNightLine CNL AG (Zürich/Schweiz), wurden im Rahmen eines Kaufs von Wagenmaterial zum 31. Dezember 1996 von der Deutsche Bahn AG übernommen.

Von den Finanzschulden haben 1 Mio. € eine Restlaufzeit bis ein Jahr.

Über die bilanzierten Verbindlichkeiten hinaus haben – Stichtag: 31. Dezember 2000 – Banken der Deutsche Bahn AG garantierte **Kreditfazilitäten** in einem Gesamtvolumen von 1,82 Mrd. € zur Absicherung des kurzfristigen Liquiditätsbedarfs eingeräumt. Keine dieser Linien war am 31. Dezember 2000 in Anspruch genommen.

B. Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken in Verbindung mit Finanztransaktionen im Deutsche Bahn Konzern eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen bzw. anti-zipierten Grundgeschäften (Anleihen, Darlehen u. a.). Spekulationsgeschäfte sind nicht erlaubt. Einsatz, Abwicklung und Kontrolle von derivativen Finanzgeschäften

sind durch interne Richtlinien geregelt. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

Zur Absicherung von **Zinsänderungsrisiken** wurden ausschließlich Zinsswaps eingesetzt. Die daraus resultierende Zinsdifferenz wird periodengerecht abgegrenzt. Zukünftige Zinsdifferenzen werden als schwebendes Geschäft nicht bilanziert. Rückstellungen für Drohverluste waren nicht zu bilden.

Fremdwährungsrisiken waren für die Deutsche Bahn AG von geringer Bedeutung. Sie hatte an den Bilanzstichtagen keine Währungsderivate im Bestand.

Das **Nominalvolumen** der nachfolgend dargestellten Sicherungsgeschäfte stellt die Summe aller Kauf- und Verkaufsbeträge dar, die den Geschäften zu Grunde liegen. Die Höhe des Nominalvolumens erlaubt Rückschlüsse auf den Umfang des Einsatzes von derivativen Finanzinstrumenten, gibt aber nicht das Risiko aus dem Einsatz von Derivaten wieder.

Der **Marktwert** eines Finanzderivats entspricht dem Preis für die Auflösung bzw. Wiederbeschaffung des Geschäfts. Die aufgeführten Marktwerte wurden zum Bilanzstichtag nach finanzmathematischen Verfahren bzw. marktüblichen Modellen ermittelt, dabei wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus den entsprechenden Grundgeschäften nicht berücksichtigt. Umgekehrt werden bei der Bilanzierung der Grundgeschäfte die zugehörigen Derivate nicht zum Ansatz gebracht (kein Hedge-Accounting). Weil Bewertungseinheiten (Derivat/Grundgeschäft) gebildet werden, ist in nachfolgender Tabelle neben dem Marktwert der Derivate auch die Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte ausgewiesen.

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

Nominal- und Marktwert der Zinsderivate

in Mio. €	2000	1999
Nominalvolumen	2.851	2.790
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	- 60	- 75
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	30	95
Insgesamt	- 30	20

Am 31. Dezember 2000 bestand das Portfolio aus Zinsderivaten ganz überwiegend aus Zinsswaps mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Kreditrisiko der Zinsderivate

in Mio. €	2000	1999
Kreditrisiko Zinsderivate	27	27

Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 14 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von Aa3.

Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Aa3 auf.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

15 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2000	1999
Konzernumlagen und übrige -verrechnungen	619	643
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	461	211
Mieten und Pachten	395	412
Übrige betriebliche Erträge	126	35
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	215	175
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.502	181
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	6	47
Übrige periodenfremde Erträge	1	61
Insgesamt	3.325	1.765

Der Anstieg der **Erträge aus Rückstellungsaufösungen** gegenüber dem Vorjahr resultiert überwiegend aus dem Abbau von Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen, die im Gegenzug bei den Tochtergesellschaften in erheblichem Umfang aufgebaut wurden. Dies führte auch zu dem deutlichen Anstieg der Aufwendungen aus Verlustübernahme [vgl. Punkt (19)].

16 Materialaufwand

in Mio. €	2000	1999
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	48	93
Aufwendungen für bezogene Leistungen	196	254
Aufwendungen für Instandhaltungen	158	197
Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)	402	544
Zuwendungen des Bundes	– 4	– 5
Insgesamt	398	539

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

Die **Zuwendungen des Bundes** werden gemäß Art. 2 § 22 Abs. 1 Nr. 3 Eisenbahnneuordnungsgesetz geleistet. Damit trägt der Bund zum Abbau der erhöhten Materialaufwendungen zur Angleichung des Ausbauzustands, der technischen Ausstattung und des Produktivitätsniveaus im Bereich der ehemaligen Deutsche Reichsbahn an das Niveau im Bereich der ehemaligen Deutsche Bundesbahn bei.

Die Zuwendungen nehmen jährlich entsprechend dem erwarteten Abbau des erhöhten Materialaufwands ab und werden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

17 Personalaufwand

in Mio. €	2000	1999
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	195	237
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	39	94
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	2
	235	333
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	66	57
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	12	13
	78	70
davon für Altersversorgung	(41)	(40)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	313	403
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	- 9	- 11
Insgesamt	304	392

In dem Betrag für **Altersversorgung** sind auch Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung und Versorgungszuschläge für beurlaubte Beamte enthalten.

Die **Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens (BEV)** werden gemäß Art. 2 § 21 Abs. 5 Nr. 1 Eisenbahnneuordnungsgesetz geleistet. Damit werden die Personalkosten erstattet, die infolge des erhöhten Personalaufwands im Bereich der ehemaligen Deutsche Reichsbahn im Vergleich zur ehemaligen Deutsche Bundesbahn entstehen. Entsprechend der erwarteten Rückführung des Personalaufwands reduzieren sich die Zuwendungen jährlich und werden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

18 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2000	1999
Konzernverrechnungen	448	394
Mieten und Pachten	156	191
Gebühren und Beiträge	65	193
Übrige betriebliche Aufwendungen	585	401
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	37	23
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	23	5
Sonstige periodenfremde Aufwendungen	2	191
Insgesamt	1.316	1.398

Von den **übrigen betrieblichen Aufwendungen** betreffen 51 Mio. € (Vorjahr: 32 Mio. €) „Sonstige Steuern“.

19 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2000	1999
Erträge aus Beteiligungen	25	5
davon aus verbundenen Unternehmen	(24)	(4)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	4	3
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	230	620
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 1.367	- 196
Insgesamt	- 1.108	432

Der Anstieg der **Aufwendungen aus Verlustübernahme** gegenüber dem Vorjahr ist unter Punkt (15) erläutert.

20 Zinsergebnis

in Mio. €	2000	1999
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	255	184
davon aus verbundenen Unternehmen	(255)	(183)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	125	89
davon aus verbundenen Unternehmen	(64)	(45)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 377	- 274
davon aus verbundenen Unternehmen	(- 282)	(- 192)
Insgesamt	3	- 1

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

Die Kapitalflussrechnung wurde gegenüber dem Vorjahr geringfügig geändert. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

21 Finanzmittelbestand

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

Angaben zu weiteren **liquiditätsnahen Mitteln** sind den Erläuterungen der Bilanzpositionen sonstige Vermögensgegenstände und Wertpapiere [Punkte (4) und (5)] zu entnehmen.

Sonstige Angaben

22 Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 285 Nr. 11 HGB wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der Nummer HRB 50000 hinterlegt.

23 Beschäftigte

	2000 im Jahres- durchschnitt	2000 am Jahresende	1999 im Jahres- durchschnitt	1999 am Jahresende
Arbeitnehmer	4.757	4.651	4.965	4.967
Zugewiesene Beamte	1.171	1.044	1.423	1.337
Zwischensumme	5.928	5.695	6.388	6.304
Auszubildende	1.394	1.584	1.053	1.529
Insgesamt	7.322	7.279	7.441	7.833

Die bei der ehemaligen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn beschäftigten Beamten sind in der Regel mit Eintragung der Deutsche Bahn AG dieser kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden („zugewiesene Beamte“). Sie arbeiten für die Deutsche Bahn AG, ihr Dienstherr ist das Bundes-eisenbahnvermögen (BEV).

24 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2000	1999
Gesamtbezüge des Vorstands	3.880	3.679
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	2.110	519
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	9.484	7.272
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	237	210
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	0	0
Kredite an Mitglieder des Vorstands	0	0
Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats	0	0

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 47 bis 50 zu entnehmen.

25 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

26 Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Gewinn- und Verlustrechnung der Deutsche Bahn AG weist nach Verrechnung des Jahresüberschusses mit dem Verlustvortrag in Höhe von 151.979.641,47 € einen Bilanzverlust zum 31. Dezember 2000 in Höhe von 4.503.587,46 € aus, der auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Berlin, den 30. März 2001

Deutsche Bahn AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Der in DM aufgestellte und von der PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüfte Abschluss wurde mit dem folgenden Bestätigungsvermerk versehen:

„Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2000 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Frankfurt am Main, den 6. April 2001

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Kämpfer)
Wirtschaftsprüfer

(Jäcker)
Wirtschaftsprüfer

Aufsichtsrat der Deutsche Bahn AG

Dr. Günther Saßmannshausen

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats,
Hannover

- a) Braunschweigische
Maschinenbauanstalt AG
Heraeus Holding GmbH
Preussag AG
Preussag Energie GmbH
VAW Aluminium AG
Volkswagen AG

Dr. Michael Frenzel

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
– seit 14. März 2001 –
– Mitglied des Aufsichtsrats seit
5. Juli 2000 –
Vorsitzender des Vorstands
der Preussag AG,
Burgdorf

- a) AXA-Colonia Konzern AG
Continental AG
Deutsche Hypothekenbank AG
E.ON Energie AG
Hapag-Lloyd AG (Vorsitz)
TUI GROUP GmbH (Vorsitz)
- b) Creditanstalt AG, Wien
EXPO 2000 Hannover GmbH
Kreditanstalt für Wiederaufbau
(Verwaltungsrat)
Norddeutsche Landesbank
Preussag North America, Inc.,
Greenwich/USA (Chairman of the
Board of Directors)

Dr. Dieter H. Vogel

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
– bis 7. März 2001 –
Geschäftsführender Gesellschafter
der Bessemer Vogel & Treichl GmbH,
Düsseldorf

- a) ABB AG (Vorsitz)
Bertelsmann AG
Gerling Industrie-Service AG
MobilCom AG
- b) EXPO 2000 Hannover GmbH

Norbert Hansen *

Stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Frankfurt am Main

- a) DB Reise&Touristik AG
DB Regio AG
DB Cargo AG
DB Station & Service AG
DB Netz AG
Mannesmann Arcor Verwaltungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebens-
versicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a.G.

Christian Bormann *

Betriebsratsvorsitzender
der DB Netz AG,
NL Leipzig, Betriebsstandort Erfurt,
Erfurt
– bis 5. Juli 2000 –

Niels Lund Chrestensen

Geschäftsführer der N.L. Chrestensen,
Erfurter Samen- und Pflanzenzucht GmbH,
Erfurt

- a) Thüringer Aufbaubank

Peter Debuschewitz *

Beauftragter der Konzernleitung für das
Land Berlin, Deutsche Bahn AG,
Taufkirchen
– seit 5. Juli 2000 –

Elke Ferner

Staatssekretärin a.D. im
Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen,
Saarbrücken

- bis 5. Februar 2001 –
- b) Berlin Brandenburg
Flughafenholding GmbH
Projektplanungs-Gesellschaft mbH
Schönefeld

Horst Fischer *

Betriebsrat DB Regio AG,
Regionalbereich Nord-Bayern,
Fürth

Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Hermann Franz

Ehem. Vorsitzender des Aufsichtsrats
der Siemens AG,
Erlangen

- bis 5. Juli 2000 –
- b) Bayern Innovativ
Gesellschaft für Innovation und
Wissenstransfer mbH
Menzerna GmbH (Vorsitz Beirat)
TÜV Süddeutschland Holding AG
(Vorsitz Gesellschafterausschuss)

Horst Hartkorn *

Vorsitzender des Betriebsrats
der S-Bahn Hamburg GmbH,
Hamburg

- a) S-Bahn Hamburg GmbH
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebens-
versicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a.G.

Marlies Helling *

Personalleiterin DB Netz AG,
Oberursel
– bis 5. Juli 2000 –

- a) DB Netz AG
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a.G.

Jörg Hensel *

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
der DB Cargo AG,
Hamm

- seit 5. Juli 2000 –
- a) DB Cargo AG

Günter Kirchheim *

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

- a) DB Netz AG
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebens-
versicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a.G.

Dr. rer. nat. Hermann Krämer

Ehem. Mitglied des Vorstands der
VEBA AG,
Seevetal

– bis 5. Juli 2000 –

- a) Babcock Borsig AG
Logika AG
Metro AG
PreussenElektra AG
- b) Westdeutsche Landesbank
Girozentrale (Verwaltungsrat)

Lothar Krauß*

Stv. Vorsitzender der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Rodenbach

- a) DB Anlagen und Haus Service
GmbH
Union Druckerei und Verlagsanstalt
GmbH
- b) DBV Öffentlich Rechtliche Anstalt
für Beteiligungen (Vorsitz)

Dr. h.c. Helmut O. Maucher

Ehrenpräsident der Nestlé S.A.,
Frankfurt am Main

– bis 5. Juli 2000 –

- a) Bayer AG
Ravensburger AG
- b) Koç Holding A.S., Istanbul
(Aufsichtsrat)
Qualiclick AG, Zürich
(Verwaltungsrat)
Union Bancaire Privée, Genf
(Verwaltungsrat)

Heike Moll*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Station & Service AG,
Frankfurt am Main

– seit 5. Juli 2000 –

- a) DB Station & Service AG

Ralf Nagel

Staatssekretär im
Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen,
Magdeburg

– seit 5. Februar 2001 –

- b) Berlin Brandenburg
Flughafenholding GmbH
Projektplanungs-Gesellschaft mbH
Schönefeld

Dr. h.c. Friedel Neuber

Vorsitzender des Vorstands der
Westdeutsche Landesbank Girozentrale,
Düsseldorf

- a) Babcock Borsig AG (Vorsitz)
Douglas Holding AG
Preussag AG (Vorsitz)
RWE AG (Vorsitz)
Thyssen Krupp AG
TUI GROUP GmbH
- b) AXA S.A., Paris
Bank Austria AG, Wien

Günter Ostermann*

Stv. Vorsitzender der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Wunstorf

- a) BHW AG
DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-
AG
Sparda-Bank Hannover e.G.
(Vorsitz)

Dr. Manfred Overhaus

Staatssekretär im Bundesministerium
der Finanzen,
St. Augustin

- a) Deutsche Post AG
- b) EXPO 2000 Hannover GmbH
GEBB Gesellschaft für Entwicklung,
Beschaffung und Betrieb mbH

Manfred Probst*

Stv. Vorsitzender des Betriebsrats der
DB Netz AG,
Bad Überkingen

– bis 5. Juli 2000 –

Albert Schmidt

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Ingolstadt

Rolf Schökel*

Betriebsratsvorsitzender der
DB Reise & Touristik AG,
NL Hannover,
Hildesheim

– bis 5. Juli 2000 –

- a) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebens-
versicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a.G.

Dr. Ulrich Schumacher

Vorsitzender des Vorstands
der Infineon Technologies AG,
Starnberg

– seit 5. Juli 2000 –

- b) Infineon Technologies Asia Pacific
Pte. Ltd., Singapore (Vorsitz Board
of Directors)
Infineon Technologies Austria AG,
Villach (Vorsitz)
Infineon Technologies Japan K.K.,
Tokyo (Vorsitz Board of Directors)
Infineon Technologies North
America Corp., Wilmington
Delaware, USA (Vorsitz
Board of Directors)

Dr. Alfred Tacke

Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie,
Celle

- a) Postbank AG

Heinrich Weiss

Vorsitzender des Vorstands der
SMS AG,
Hilchenbach-Dahlbruch

– seit 5. Juli 2000 –

- a) Bertelsmann AG
Commerzbank AG
Ferrosaal AG
Heraeus Holding GmbH
HOCHTIEF AG
J.M. Voith AG
SMS Demag AG (Vorsitz)
- b) Chen Hsong Holding Ltd.,
Hong Kong
Concast Holding AG, Zürich
(Vorsitz)
Thyssen-Bornemisza Group,
Monaco

Horst Zimmermann*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Reise & Touristik AG,
Nürnberg

– seit 5. Juli 2000 –

- a) DB Reise & Touristik AG

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

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

Angaben der Mandate jeweils bezogen
auf den 31. Dezember 2000 bzw. auf den
Zeitpunkt des Ausscheidens.

Vorstand der Deutsche Bahn AG

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

- a) DB Reise&Touristik AG (Vorsitz)
- DB Regio AG (Vorsitz)
- DB Cargo AG (Vorsitz)
- DB Station&Service AG (Vorsitz)
- DB Netz AG (Vorsitz)
- Deutsche Bahn
Immobilien-Gesellschaft mbH
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebens-
versicherungsverein a.G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a.G.
- Lufthansa Technik AG
- SAP AG

Klaus Daubertshäuser¹⁾

Ressort Marketing,
Wettenberg

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz AG
- DE-Consult Deutsche Eisenbahn
Consulting GmbH
- S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)

Dr. Horst Föhr

Ressort Personal,
Berlin

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz AG
- DB Anlagen und Haus Service GmbH
(Vorsitz)
- DB Arbeit GmbH (Vorsitz)
- DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebens-
versicherungsverein a.G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a.G.
- dvm Deutsche
Verkehrsdienstleistungs- und
Management GmbH (Vorsitz)
- Sparda Bank Berlin e.G. (Vorsitz)
- b) UBB Usedomer Bäderbahn GmbH
(Vorsitz)

Dr. Christoph Franz¹⁾

Ressort Personenverkehr,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Reise&Touristik AG,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Regio AG,
Darmstadt

- a) Mitropa AG (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a.G.
- DF Deutsche Forfait AG

Wolfgang Gemeinhardt

Ressort Konzerneinkauf,
Usingen

– bis 31. Dezember 2000 –

- a) DB Netz AG
- DB Energie GmbH (Vorsitz)
- DB Projekt Verkehrsbau GmbH
- Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH
- b) DBBau Projekt GmbH

Roland Heinisch²⁾

Ressort Fahrweg/Systemverbund,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Netz AG,
Idstein

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DE-Consult Deutsche Eisenbahn-
Consulting GmbH (Vorsitz)
- TLC Transport-, Informatik- und
Logistik-Consulting GmbH
- b) DBBau Projekt GmbH
- ETC Transport Consultants GmbH
- Gemeinschaftskernkraftwerk Neckar
GmbH
- Magnetschnellbahn-
Fahrweg-Gesellschaft mbH (Vorsitz)
- MVP Versuchs- und
Planungsgesellschaft mbH

Dr. Bernd Malmström

Ressort Güterverkehr,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Cargo AG,
Mainz

– seit 1. Mai 2000 –

- a) BLG Bremer Lagerhausgesellschaft
AG
- b) Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße (DUSS) mbH (Vorsitz)
- Hansarail GmbH
- POLZUG GmbH

Peter Münchschwander

Ressort Fahrweg,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Netz AG,
Bad Homburg

– bis 31. August 2000 –

- a) DB Energie GmbH
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH
DB Projekt Verkehrsbau GmbH
Europäische
Reisegepäckversicherung AG
Iduna Vereinigte
Lebensversicherung a. G. für
Handwerk, Handel und Gewerbe
- b) DB Gleisbau Duisburg GmbH
(Vorsitz)

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Ressort Technik,
Weiterstadt

– seit 1. Januar 2001 –

- a) DB Energie GmbH
Lufthansa Service Holding AG

Diethelm Sack

Ressort Finanzen und Controlling,
Frankfurt am Main

- a) DB Reise&Touristik AG
DB Regio AG
DB Cargo AG
DB Station&Service AG
DB Netz AG
DB Anlagen und Haus Service
GmbH
DB Informatik-Dienste GmbH
(Vorsitz)
Deutsche VerkehrsBank AG
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebens-
versicherungsverein a. G.
dvm Deutsche
Verkehrsdienstleistungs- und
Management GmbH
Mannesmann Arcor
Verwaltungs-AG
TLC Transport-, Informatik-
und Logistik-Consulting GmbH
(Vorsitz)
- b) DVA Deutsche Verkehrs-
Assekuranz-Vermittlungs-GmbH
(Vorsitz)
EUROFIMA Europäische
Gesellschaft für die Finanzierung
von Eisenbahnmaterial
(Verwaltungsrat)

Dr. Eberhard Sinnecker

Ressort Güterverkehr,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Cargo AG,
Darmstadt

– bis 30. Juni 2000 –

- a) Scandlines AG (Vorsitz)
Scandlines Deutschland GmbH
- b) ABX Logistics GmbH
NDX Intermodal B.V.

Dieter Ullsperger

Ressort Personenbahnhöfe/
Immobilien,

Vorsitzender des Vorstands der
DB Station&Service AG,
München

- a) DB Reise&Touristik AG
DB Regio AG
DB Anlagen und Haus Service
GmbH
DB Gastronomie GmbH
Deutsche Bahn
Immobilien-gesellschaft mbH
(Vorsitz)
dvm Deutsche
Verkehrsdienstleistungs- und
Management GmbH
Mitropa AG
- b) DBProjekt GmbH Stuttgart 21
Inter Auxilia GmbH (Beirat)
Verwertungsgesellschaft
für Eisenbahnimmobilien
GmbH & Co.KG

- 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 2000/1. Januar 2001
bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

- 1) Herr Daubertshäuser ist zum
31. März 2000 aus dem Vorstand der
DB Regio AG ausgeschieden und hat
mit Wirkung zum 1. April 2000 im Vor-
stand der DB AG das neu eingerichtete
Ressort Marketing übernommen.
Herr Dr. Franz hat zum 1. April 2000
zusätzlich den Vorsitz des Vorstands
der DB Regio AG übernommen
- 2) Herr Heinisch war bis zum
31. August 2000 verantwortlich für
das Ressort Technik. Er hat die Ver-
antwortung für das Ressort Fahrweg/
Systemverbund sowie den Vorsitz
des Vorstands der DB Netz AG zum
1. September 2000 übernommen

Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2000

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier turnusmäßigen Sitzungen und einer konstituierenden Sitzung zusammen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der Deutsche Bahn AG (DB AG) und ihrer Konzerngesellschaften, über die wesentlichen Geschäftsvorfälle und die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die auf Grund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Zwischen diesen Terminen standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu vier ordentlichen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsratsplenums vorbereitet. Im Übrigen traf das Präsidium die ihm zugewiesenen Entscheidungen über personelle Angelegenheiten des Vorstands.

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

Arbeitsschwerpunkte

In der ersten Jahreshälfte befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit der Weiterentwicklung der Führungsstruktur des DB Konzerns. In Folge dessen beschloss er am 6. Dezember 2000 eine Anpassung der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB AG.

Erneut widmete sich der Aufsichtsrat im Jahr 2000 den großen Bauvorhaben des DB Konzerns. Im Mittelpunkt standen die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, die Nord-Süd-Verbindung des Knotens Berlin und die Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich insbesondere mit den Kostenrisiken dieser Projekte, auch an Hand der entsprechenden Berichte der PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft.

Dem Aufsichtsrat wurden in der Sitzung am 6. Dezember 2000 die Vorschau zum Jahr 2000, der Stand der Budget- und Mittelfristplanung sowie die nach diesem Stand geplanten Investitions- und Aufwandsprojekte zur Kenntnis gegeben. Auf Grund der Vielzahl der nach der Bestandsaufnahme 2000 noch offenen Fragen schlug der Vorstand vor, die endgültige Budgetplanung der DB AG für das Geschäftsjahr 2001, die mittelfristige Fünfjahresplanung sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB AG erst in der Sitzung des Aufsichtsrats im März 2001 vorzulegen.

Der Aufsichtsrat folgte diesem Vorschlag und beschloss Regelungen für den Übergangszeitraum. In seiner Sitzung am 14. März 2001 stimmte der Aufsichtsrat der Budgetplanung 2001 zu und nahm die Fünfjahresplanung sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB AG zur Kenntnis.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2000 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 16. Mai 2001 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, den Lagebericht der DB AG, den Konzernabschluss, den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2000 und den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2000 wurde gebilligt. Er ist damit festgestellt.

Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde vom Abschlussprüfer geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht ebenfalls geprüft und gegen die im Bericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die PwC keine Einwendungen erhoben.

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

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 5. Juli 2000 endete die Amtszeit der bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats.

Als Anteilseignervertreter wählte die Hauptversammlung am 5. Juli 2000 erneut die Herren Dr.-Ing. Dieter H. Vogel, Niels Lund Chrestensen, Dr. h.c. Friedel Neuber und Albert Schmidt in den Aufsichtsrat. Die Herren Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Hermann Franz, Dr. rer. nat. Hermann Krämer und Dr. h.c. Helmut Maucher schieden zu diesem Zeitpunkt aus dem Gremium aus. Als neue Mitglieder im Aufsichtsrat konnten die Herren Dr. Michael Frenzel, Dr. Ulrich Schumacher und Heinrich Weiss begrüßt werden. Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen entsandte mit Schreiben vom 8. Juni 2000 Frau Staatssekretärin Elke Ferner, Herrn Staatssekretär Dr. Manfred Overhaus und Herrn Staatssekretär Dr. Alfred Tacke

gemäß § 9 Abs. 2 der Satzung erneut in den Aufsichtsrat. Als Nachfolger von Frau Staatssekretärin a.D. Ferner wurde mit Wirkung zum 5. Februar 2001 Herr Staatssekretär Ralf Nagel entsandt.

Die Wahl der Arbeitnehmervertreter erfolgte am 29. Juni 2000 in der Delegiertenversammlung in Berlin. Die Herren Horst Fischer, Norbert Hansen, Horst Hartkorn, Günter Kirchheim, Lothar Krauß und Günter Ostermann wurden in ihrem Amt bestätigt. Frau Marlies Helling sowie die Herren Christian Bormann, Manfred Probst und Rolf Schökel schieden mit Beendigung der Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat aus. Ihnen folgten Frau Heike Moll und die Herren Peter Debuschewitz, Jörg Hensel und Horst Zimmermann nach.

Der Aufsichtsrat dankte den ausgeschiedenen Mitgliedern für ihre engagierte Mitarbeit.

In seiner konstituierenden Sitzung am 5. Juli 2000 bestätigte der Aufsichtsrat Herrn Dr. Vogel als Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie Herrn Hansen als seinen Stellvertreter und wählte Frau Staatssekretärin a.D. Ferner sowie die Herren Dr. Vogel, Hansen und Kirchheim erneut in das Präsidium des Aufsichtsrats. In gleicher Zusammensetzung wurde der Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz gebildet.

Mit Schreiben vom 7. März 2001 erklärte Herr Dr. Vogel seinen Rücktritt als Vorsitzender und Mitglied des Aufsichtsrats. Er hatte das Gremium in den letzten zwei Jahren mit hohem Sachverstand und großer Umsicht geleitet. Im Namen des gesamten Unternehmens dankte der Aufsichtsrat Herrn Dr. Vogel für die geleistete Arbeit und die Verbundenheit mit der Bahn.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 14. März 2001 wurde Herr Dr. Frenzel zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie in das Präsidium gewählt. In der gleichen Sitzung wurde Herr Staatssekretär Nagel als Nachfolger von Frau Staatssekretärin a.D. Ferner in das Präsidium und den Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz gewählt.

In Folge der Weiterentwicklung der Führungsstruktur im DB Konzern übernahm zum 1. April 2000 Herr Dr. Christoph Franz das neu geschaffene Vorstandsressort „Personenverkehr“. Er trägt nunmehr die Verantwortung für den Fernverkehr und den Nahverkehr. Herr Klaus Daubertshäuser verantwortet seitdem das neu geschaffene Vorstandsressort „Marketing“.

Zum 30. Juni 2000 endete die Bestellung von Herrn Dr. Eberhard Sinnecker, Vorstandsmitglied für das Ressort „Güterverkehr“. Als Nachfolger wurde zum 1. Juli 2000 Herr Dr. Bernd Malmström bestellt.

Herr Peter Münchschwander legte sein Amt als Mitglied des Vorstands der DB AG für das Ressort „Fahrweg“ im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat zum 31. August 2000 nieder. Mit Wirkung vom 1. September 2000 übernahm Herr Roland Heinisch das Vorstandsressort „Fahrweg/Systemverbund“. Er hatte bis zu diesem Zeitpunkt das Ressort „Technik“ verantwortet. Als sein Nachfolger dort wurde Herr Dr. Karl-Friedrich Rausch mit Wirkung zum 1. Januar 2001 bestellt.

Herr Wolfgang Gemeinhardt, verantwortlich für das Ressort „Einkauf“, schied zum 31. Dezember 2000 vertragsgemäß aus dem Vorstand aus. Im Rahmen der Weiterentwicklung der Führungsstruktur wurde diese Funktion nicht mehr mit einem Vorstandsmitglied besetzt, sondern mit Generalvollmacht ausgestattet und dem Ressort des Vorstandsvorsitzenden zugeordnet.

Den ausgeschiedenen Mitgliedern des Vorstands, die die Bahn in schwierigen Zeiten geführt und die Grundlagen für die wirtschaftliche Neuausrichtung des Unternehmens gelegt haben, spricht der Aufsichtsrat auch an dieser Stelle seinen Dank 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 Geschäftsjahr 2000 geleisteten Einsatz.

Berlin, im Mai 2001
Für den Aufsichtsrat



Dr. Michael Frenzel
Vorsitzender

**Finanzwirtschaftliche Informationen
bietet Ihnen Investor Relations:**

Telefon: 030.297-61678

Telefax: 030.297-61961

E-Mail: investor.relations@bku.db.de

**Unternehmenspublikationen können
Sie bei der Konzernkommunikation
bestellen:**

Telefax: 030.297-62086

E-Mail: medienbetreuung@bku.db.de

**Der Geschäftsbericht sowie aktuelle
Informationen über die Bahn sind auch
im Internet abrufbar:**

<http://www.bahn.de>

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

**Dieser Jahresabschluss erscheint auch
in englischer Sprache**

Design-Konzept

Hilger & Boie, Wiesbaden

Produktionskoordination

Mentor Werbeberatung

H.-J. Dietz, Kelkheim

Redaktion/Text

Deutsche Bahn Investor Relations

Redaktionsleitung: Karsten Nagel

Deutsche Bahn Konzernkommuni-
kation

Medienbüro Wirtschaftsboulevard,
Frankfurt am Main

Fotografie

Dorothea Schmid, Essen

Deutsche Bahn

DTP

medienhaus:frankfurt,
Frankfurt am Main

Lithografie

Koch Lichtsatz & Scan,
Wiesbaden

Druck

Color-Druck, Leimen

Deutsche Bahn AG

Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

<http://www.bahn.de>