



Höhere Verkehrsleistung

Sowohl im Personen- wie im Güterverkehr konnten wir die Verkehrsleistung im Jahr 2000 deutlich steigern.

Positive Ergebnisentwicklung

Das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen wurde um 286 Mio. € verbessert.

Modernisierung der Bahn

Mit einem umfassenden Sanierungsprogramm und einer Investitionsoffensive schaffen wir eine noch leistungsstärkere Bahn.

Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2000	1999	Veränd. in %
Umsatz	15.465	15.630	- 1,1
Umsatz vergleichbar	15.465	14.725	+ 5,0
Ergebnis vor Steuern	37	91	- 59,3
Jahresüberschuss	85	87	- 2,3
EBITDA	2.502	2.036	+ 22,9
EBIT	450	71	+ 533,8
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	199	- 87	+ 328,7
Return on Capital Employed	in % 1,6	0,3	-
Anlagevermögen	34.671	33.495	+ 3,5
Eigenkapital	8.788	8.701	+ 1,0
Bilanzsumme	39.467	37.198	+ 6,1
Cashflow vor Steuern	2.113	2.107	+ 0,3
Brutto-Investitionen	6.892	8.372	- 17,7
Netto-Investitionen ¹⁾	3.250	3.229	+ 0,7
Mitarbeiter per 31. 12.	222.656	241.638	- 7,9

Leistungskennzahlen Personenverkehr	2000	1999	Veränd. in %
Reisende			
DB Reise & Touristik	Mio. 144,8	146,5	- 1,2
DB Regio	Mio. 1.567,7	1.533,6	+ 2,2
insgesamt	Mio. 1.712,5	1.680,1	+ 1,9
Reisendenkilometer			
DB Reise & Touristik	Mio. Pkm ²⁾ 36.226	34.897	+ 3,8
DB Regio	Mio. Pkm ²⁾ 38.162	37.949	+ 0,6
insgesamt	Mio. Pkm ²⁾ 74.388	72.846	+ 2,1
Betriebsleistung			
DB Reise & Touristik	Mio. Trkm ³⁾ 175,9	177,5	- 0,9
DB Regio	Mio. Trkm ³⁾ 563,9	552,4	+ 2,1
insgesamt	Mio. Trkm ³⁾ 739,8	729,9	+ 1,4
Güterverkehr			
Beförderte Güter	Mio. t 301,3	279,3	+ 7,9
Transportleistung	Mio. tkm ⁴⁾ 80.634	71.494	+ 12,8
Mittlere Transportweite	km 268	256	+ 4,7
Betriebsleistung	Mio. Trkm 225,5	220,3	+ 2,4
Personenbahnhöfe			
Anzahl Bahnhöfe	5.794	5.876	- 1,4
Fahrweg			
Betriebsleistung auf dem Netz	Mio. Trkm 984,2	976,6	+ 0,8
Betriebslänge	km 36.588	37.525	- 2,5

¹⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

²⁾ Personenkilometer: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite

³⁾ Trassenkilometer: Zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

⁴⁾ Tonnenkilometer: Produkt aus der Transportmenge (Tonnen) und tatsächlich zurückgelegter Entfernung

Vorstand



Hartmut Mehdorn
Vorsitzender des Vorstands



Diethelm Sack
Finanzen und Controlling



Dr. Horst Föhr
Personal



Dr. Karl-Friedrich Rausch
Technik



Klaus Daubertshäuser
Marketing



Dr. Christoph Franz
Personenverkehr



Dr. Bernd Malmström
Güterverkehr

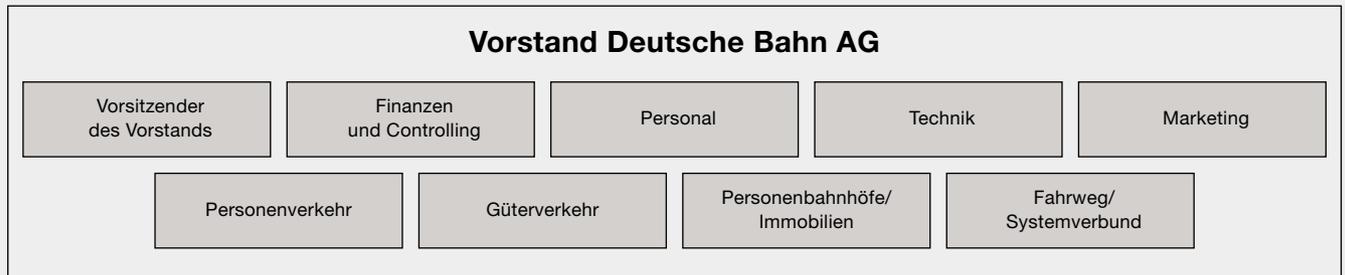


Dieter Ullsperger
Personenbahnhöfe/Immobilien

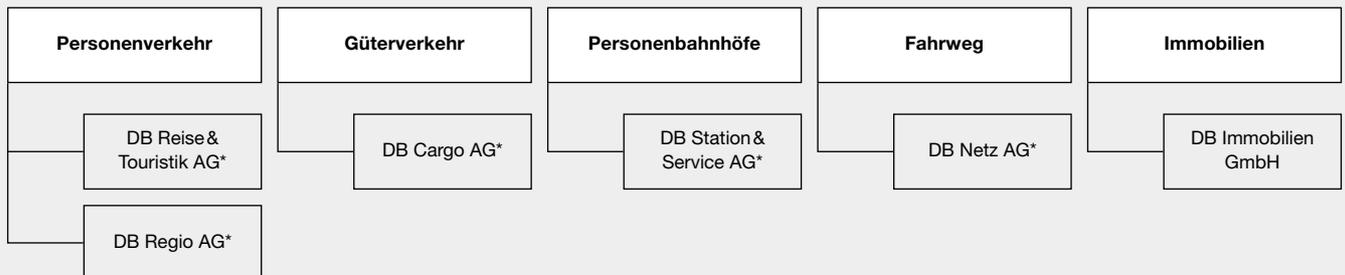


Roland Heinisch
Fahrweg/Systemverbund

Organisationsstruktur



Operative Unternehmensbereiche



* Gesellschaften mit weiteren Tochtergesellschaften

Inhalt



2	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
6	Konzernlagebericht
44	Unternehmensbereiche
44	Personenverkehr
52	Güterverkehr
56	Personenbahnhöfe
60	Fahrweg
64	Immobilien
68	Weitere Informationen
68	Mitarbeiter
74	Umweltschutz
78	Forschung und Technologie
82	Fahrzeuge
88	Konzernabschluss
122	Bestätigungsvermerk
124	Wesentliche Beteiligungen
126	Organe der DB AG
130	Bericht des Aufsichtsrats
134	Jahreschronik
136	Finanztermine und Impressum
	Mehrjahresübersicht





Sehr geehrte Damen u. Herren,

das Jahr 2000 war das erste Jahr unter meiner Verantwortung. Es war ein ereignisreiches Jahr, geprägt durch unsere Bestandsaufnahme, aber auch durch viele Neuerungen und Maßnahmen, die die Bahn zukunftsfähig machen und deren Wirkungen sich erst über die Zeit zeigen werden.

Mit unserer neuen Wort/Bild-Marke „Die Bahn DB“ haben wir für alle Mitarbeiter und Kunden ein klares Zeichen gesetzt: Wir fahren die Bahn als ein System.

Analog dazu haben wir im Frühjahr unsere Führungsstruktur weiterentwickelt und uns kundennäher aufgestellt. Wir führen das Unternehmen über Unternehmensbereiche, die sich ihrerseits in Geschäftsfelder und Business Units aufgliedern.

Alle unternehmensweit notwendigen Zusatzfunktionen werden über Servicebereiche abgedeckt.

Beteiligungen, die nicht zu unserem Kerngeschäft gehören, werden über eine separate ergebnisorientierte Organisation geführt.

Schon heute sind Netz und Betrieb der Bahn als eigenständige Aktiengesellschaften rechtlich und wirtschaftlich getrennt. Die Bahn deckt damit die europarechtlichen Forderungen organisatorisch ab. Die Einrichtung einer Regulierungsbehörde steht noch aus.

Der zweite große Arbeitsschwerpunkt in 2000 war unsere Bestandsaufnahme und die sich daraus ergebende Neuplanung für die nächsten Jahre:

Die Bestandsaufnahme hat ergeben, dass wir zur Halbzeit der Bahnreform einen enormen Nachholbedarf bei der Infrastruktur, bei unserem rollenden Material wie auch im Bereich der Bahnhöfe haben. Sie hat uns auch gezeigt, dass uns mit der Sanierung des Unternehmens die schwierigsten Jahre der Bahnreform noch bevorstehen. Die Weichen für unsere Mittelfristplanung mussten wir im vergangenen Jahr neu stellen. Ein Großteil der Planungsveränderungen, die wir vorgenommen haben,

resultiert aus höheren Investitionsnotwendigkeiten als ursprünglich vorgesehen. So werden wir bis 2005 rund 79 Milliarden Mark in Infrastruktur und rollendes Material investieren. Nur mit diesem Kraftakt können wir unsere Produkte so verbessern, dass wir unsere ehrgeizigen Ziele, deutlich mehr Personen und Güterverkehr auf die Schiene zu holen, wirklich erreichen. Gleichzeitig müssen wir unser Unternehmen mit einer Sanierungsoffensive fit für den Wettbewerb machen – ein schwieriger Spagat also. Aber wer deshalb heute schon die Bahnreform für gescheitert erklärt, liegt falsch. Wir sind sicher, dass wir sie zu einem Erfolg führen, vorausgesetzt, wir können auf verlässliche Rahmenbedingungen bauen.

Im Dezember haben wir dem Aufsichtsrat zunächst eine vorläufige Planung bis 2005 zur Kenntnis vorgelegt. Der Grund: Die Verhandlungen mit dem Bund über die Bedingungen für zusätzliche Infrastrukturmittel standen noch aus. Die zusätzlichen 6 Milliarden Mark aus den UMTS-Geldern, die uns als Ergebnis der Gespräche bis zum Jahr 2003 nun verlässlich zur Verfügung stehen, sowie erfolgreiche Tarifverhandlungen mit den Gewerkschaften, die wir im Februar 2001 abschließen konnten, geben der inzwischen beschlossenen Mittelfristplanung eine solide Basis für die nächsten Jahre.

Erfreulicher ist vor dem Hintergrund dieser erschwerten Planung unser erreichtes positives Ergebnis. Alle Bahnmitarbeiter können stolz darauf sein, dass wir im Geschäftsbericht 2000 die erfolgreichste Bilanz seit der Bahnreform präsentieren. Mit einem Wachstum von 2,1 % im Personenverkehr und auf vergleichbarer Basis um 7,4 % im Güterverkehr haben wir unsere Verkehrsleistung beachtlich gesteigert.

Zur Verbesserung unserer Kostenstrukturen und damit zur Absicherung der neuen ambitionierten Planung haben wir im vergangenen Herbst konzernweit eine Sanierungsoffensive gestartet. Hier haben wir die entscheidenden Projekte gebündelt. Alle Vorstände und Führungskräfte sind in diese Zukunftsoffensive eingebunden.

Mit den zugesagten öffentlichen Infrastrukturmitteln, den Konsequenzen aus unserer Bestandsaufnahme und der Investitions- und Sanierungsoffensive sowie neuen, langfristigen Tarifverträgen treten wir jetzt optimistisch in den Endspurt der Bahnreform ein. Was wir für die Umsetzung unserer ehrgeizigen Ziele nicht brauchen können, ist Verunsicherung über die Zukunft des Unternehmens. Das kann bei vielen nur zu einer Haltung des Abwartens führen. Diese Zeit aber haben wir nicht. Wir müssen die Weichen bei der Bahn jetzt richtig stellen – gerade wenn es um mehr Wettbewerb gehen soll, den wir ausdrücklich begrüßen. Wir müssen uns dann allerdings auch im gesamten volkswirtschaftlichen Interesse wettbewerbsfähig machen können. Das sollte jeder bedenken, der über die Bahn diskutiert.

Mit dem Engagement, dem persönlichen Einsatz und der Zuverlässigkeit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, bei denen ich mich sehr herzlich bedanke, wird es uns gelingen, die schon in den vergangenen Jahren begonnene Aufwärtsentwicklung der Bahn in der Zukunft fortzuführen.

Mein besonderer Dank gilt unseren Kunden, denen wir mit unserer Arbeit versprechen, weiter an uns zu arbeiten und – wenn auch keine perfekte Bahn – eine gute Bahn zu schaffen, die durch weiter verbesserte Serviceleistungen überzeugt.



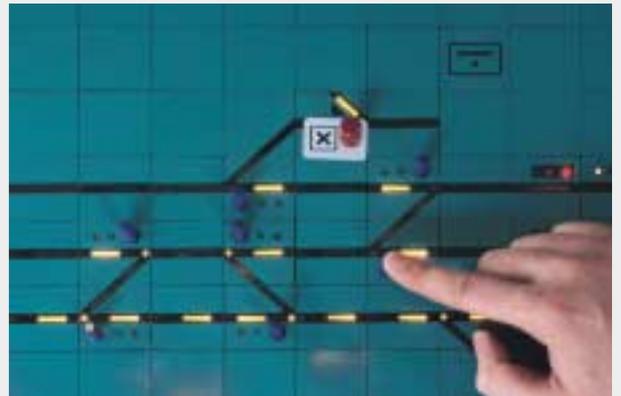
Hartmut Mehdorn
Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Bahn AG



Konzernlagebericht

Die Bahn **DB**

Lagebericht



Im Jahr 2000 haben wir wichtige Weichen gestellt: Wir starteten ein Sanierungsprogramm und eine groß angelegte Investitionsoffensive mit dem Ziel, künftig noch mehr Verkehr auf die Schiene zu holen. Auf dem Weg zum wettbewerbsfähigen Unternehmen konnten wir beachtliche Erfolge verzeichnen: Wir steigerten deutlich unsere Verkehrsleistung und verbesserten unser Betriebliches Ergebnis.

Konzernstruktur optimiert

Weiterentwicklung der Führungsstruktur umgesetzt

Der erfolgreiche Marktauftritt auf allen Wertschöpfungsstufen und Teilmärkten hängt in hohem Maße ab von der erfolgreichen Verzahnung aller Einzelkompetenzen im täglichen Betrieb, aber auch von der kontinuierlichen unternehmerischen und technologischen Weiterentwicklung des Gesamtsystems Bahn.

Im Rahmen der zweiten Stufe der Bahnreform hatte der Deutsche Bahn Konzern (DB Konzern) 1999 die operativen Aktivitäten der Deutsche Bahn AG (DB AG) in fünf Tochtergesellschaften ausgegliedert: in die DB Reise & Touristik AG, DB Regio AG, DB Cargo AG, DB Station & Service AG und DB Netz AG. Diese neu gegründeten Gesellschaften wurden Führungsgesellschaften der entsprechend benannten Konzernsparten und waren Folge eines zu Beginn des Reformprozesses, das heißt vor 1994, rechtlich festgelegten Fahrplans. Zuvor von der Deutsche Bahn AG gehaltene Beteiligungen wurden dabei den einzelnen Konzernsparten zugeordnet und auf die jeweiligen Führungsgesellschaften übertragen. Folgen der mit der Umsetzung zunächst geschaffenen Führungsstrukturen waren aber auch: Reibungsverluste, Effizienzminderungen sowie vor allem eine stark abnehmende Steuerbarkeit des Gesamtsystems Bahn.

Wir haben uns deshalb im Berichtsjahr für eine gezielte 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 DB Konzerns seit dem 1. Juni 2000 in Unternehmensbereiche. Im Unternehmensbereich Personenverkehr haben wir die Aktivitäten in den Bereichen 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. Innerhalb der einzelnen Unternehmensbereiche gliedern sich die Geschäftsaktivitäten in strategische Geschäftsfelder bzw. Business Units. Die gesellschaftsrechtlichen Strukturen blieben von der Weiterentwicklung der Führungsstruktur unberührt; dies gilt insbesondere auch für die DB Netz AG. Durch diese Maßnahmen wollen wir Synergieeffekte erzielen und unsere Effizienz weiter erhöhen.

Konzentration auf das Kerngeschäft fortgesetzt

Hinsichtlich unserer Portfoliostruktur haben wir im Berichtsjahr 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 DB Reise & Touristik AG ihre 100 %ige Tochtergesellschaft Deutsche Reisebüro GmbH (DER), Berlin, an die REWE-Handelsgruppe, Köln, verkauft. Die touristischen Aktivitäten des DB Konzerns beschränken sich damit im Wesentlichen auf die Geschäftstätigkeit der Ameropa GmbH, Bad Homburg, die sich auf Reiseangebote rund um die Schiene spezialisiert hat.

Hingegen konnten wir unsere Position im Schienengüterverkehr durch das **Joint Venture Railion** deutlich verstärken. Zum 1. Januar 2000 haben wir die Geschäftsanteile der DB AG an der DB Cargo AG und 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 Beherrschungs- und Gewinnabführungsverträge zwischen der DB AG und der Railion GmbH einerseits und der Railion GmbH und der DB Cargo AG andererseits. Mit der Zusammenführung der Güterverkehrsaktivitäten von DB AG und NS Groep N.V. in der Railion GmbH entstand eine für weitere Kooperationen offene Plattform für europäische Transport- und Logistikdienstleistungen. Die Integration verlief im Jahr 2000 erfolgreich. Eine weitere Verbreiterung ist durch den Beitritt der dänischen DSB in 2001 geplant; dieses Vorhaben wird im Nachtragsbericht dargestellt.

Die weiteren Veränderungen im Beteiligungsbereich hatten keinen maßgeblichen Einfluss auf die Struktur des DB Konzerns. So hat die DB Reise & Touristik AG beispielsweise ihren Anteil an der City Night Line CNL AG, Zürich, auf 100 % erhöht. Dies geschah durch Erwerb von 40 % der CNL-Aktien von den Schweizerischen Bundesbahnen SBB, spezialgesetzliche AG, Bern. Die DB Cargo AG hat weitere 31,1 % der Anteile an der Bahntechnik Kaiserslautern GmbH, Kaiserslautern, an die Karl Georg Bahntechnik Verwaltungsgesellschaft mbH, Neitersen, verkauft und damit ihren Anteil an der Gesellschaft auf 19,9 % vermindert. Im Bereich der Projektgesellschaften haben wir ähnliche Aktivitäten zusammengefasst, indem wir die DB Verkehrsbau GmbH Knoten Berlin, Berlin, auf die Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit GmbH, Berlin, verschmolzen haben; diese wurde anschließend entsprechend ihren Geschäftstätigkeiten in DB Projekt Verkehrsbau GmbH umfirmiert.

Gesamtwirtschaftliche Lage

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 bremsen aber die infolge der deutlichen Energievertteuerung mit 1,9 % (Vorjahr: +0,6 %) kräftiger anziehenden Preise für Lebenshaltung den Anstieg des Realeinkommens.

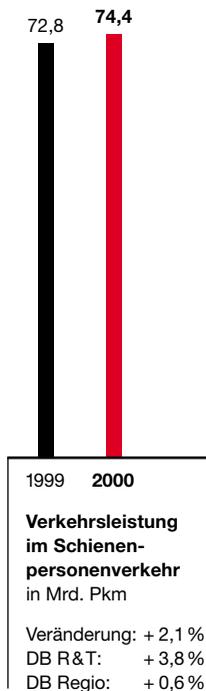
Auf den für unseren Konzern wesentlichen Energiemärkten gab es gegenläufige Trends. Die Liberalisierung des Strommarkts hatte bereits im Vorjahr zu sinkenden Preisen und damit niedrigeren Bezugskosten geführt; dieser Trend hielt im Berichtsjahr an. Deutlich belastend wirkten sich hingegen die massiven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

Entwicklung der Verkehrsmärkte

Im Berichtsjahr konnten wir sowohl im Personenverkehr wie im Güterverkehr gute Erfolge erzielen. Der 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 wir im vergangenen Jahr ein Wachstum entsprechend dem Gesamtmarkt erreicht haben. Sowohl für den Unternehmensbereich Personenverkehr wie den Unternehmensbereich Güterverkehr bedeuten die jeweiligen Verkehrsleistungen neue Höchstwerte seit Beginn der Bahnreform.

Personenverkehr

Nach bisher nur vorläufigen Zahlen schrumpfte die Verkehrsleistung 2000 im Gesamtmarkt erstmals seit 1994 um etwa $-1,7\%$ (Vorjahr: $+1,4\%$). Dieser Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der negativen Entwicklung im motorisierten Individualverkehr, der mit einem Marktanteil von 90% den Personenverkehrsmarkt dominiert. Die in Personenkilometern (Pkm) gemessene Verkehrsleistung im Pkw-Straßenverkehr war im Jahr 2000 mit $-2,2\%$ rückläufig. Hauptursache waren die rasant gestiegenen Kraftstoffpreise, die im Vergleich zum Vorjahr um $9,0\%$ anzogen. Die anderen Verkehrsträger konnten hiervon nur teilweise profitieren, da die Pkw-Nutzer teilweise mit Mobilitätsverzicht reagierten.



Wachstumsraten im Personenverkehr 2000 in %



Die **Bahn hat** entgegen diesem Trend **deutlich zugelegt**. Im Jahresvergleich konnten wir die Verkehrsleistung auf der Schiene um $2,1\%$ auf $74,4$ Mrd. Pkm steigern. Wir profitierten von der insgesamt günstigen Entwicklung der relevanten Umfelddaten, insbesondere vom Anstieg der verfügbaren Einkommen sowie der – besonders für den Nahverkehr wesentlichen – positiven Beschäftigungsentwicklung. Zudem hat die kräftige Verteuerung der Kraftstoffe die preisliche Wettbewerbsposition des Schienenverkehrs weiter verbessert. Überdurchschnittlich gut war die Entwicklung im Fernverkehr der DB Reise & Touristik-Gruppe mit einem Anstieg von $3,8\%$ auf $36,2$ Mrd. Pkm (Vorjahr: $+1,0\%$). Auch der Nahverkehr unter dem

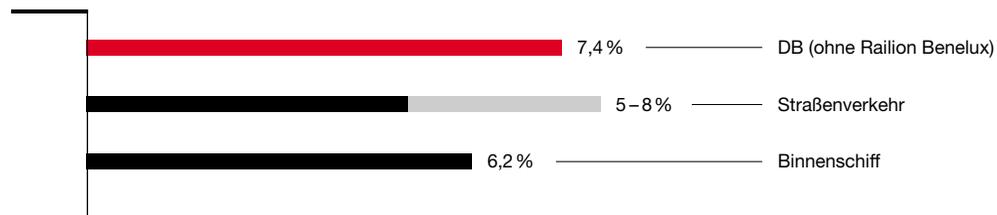
Dach der DB Regio AG verbesserte sich um 0,6 % auf 38,2 Mrd. Pkm (Vorjahr: +1,8 %). Ein positiver Sondereffekt waren die EXPO-Verkehre mit einer Ausweitung unseres Leistungsangebots im Zeitraum von Juni bis Oktober 2000.

Der innerdeutsche Luftverkehr verzeichnete im Berichtsjahr wiederum eine überdurchschnittliche Steigerung der Verkehrsleistung von 6,6 %. Im Gesamtmarkt Personenverkehr beträgt dieses Marktsegment allerdings nur rund ein Prozent.

Güterverkehr

Geprägt durch ein sehr positives konjunkturelles Umfeld im In- und Ausland hat der Gesamtmarkt (= DB Cargo, Straßengüterverkehr ab 50 km, Binnenschifffahrt) deutlich zugelegt. Die vorläufigen Zahlen ergeben ein Wachstum zwischen 5,5 % und 7,5 %. Insbesondere die Leistung im grenzüberschreitenden Verkehr dürfte angesichts eines hohen Wirtschaftswachstums im zusammenwachsenden Europa und eines boomenden deutschen Warenaußenhandels um rund 10 % gestiegen sein. Im Gegensatz zu 1999 konnten im Jahr 2000 alle Verkehrsträger an diesem Wachstum partizipieren.

Wachstumsraten im Güterverkehr 2000
in %

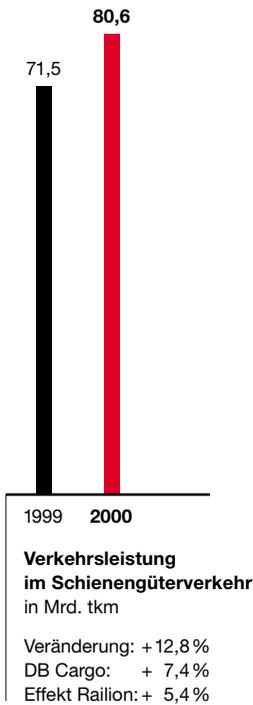


Der Straßengüterverkehr konnte, nach heutigem Stand, seine Verkehrsleistung weiter steigern (+5 bis +8 %; Vorjahr: +8 %). Mit der anhaltend guten Konjunktur ist insbesondere die Produktion straßenaffiner Güter überdurchschnittlich gewachsen. Besonders deutlich stieg die Verkehrsleistung ausländischer Fahrzeuge im internationalen Verkehr. Der scharfe Wettbewerb innerhalb des Straßentransportgewerbes führte zur rückläufigen Frachtpreisen und damit zu weiteren Transportverlagerungen auf die Straße.

Die Binnenschifffahrt konnte 2000 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ihre Leistung um 6,2 % steigern. Neben der konjunkturellen Erholung wirkte sich positiv aus, dass es – anders als im Vorjahr – keine witterungsbedingten Unterbrechungen

gab. Zulegen konnten dabei die internationalen Verkehre, während die nationalen Verkehre rückläufig waren.

Unser Unternehmensbereich Güterverkehr hat im Berichtsjahr bei der Verkehrsleistung um 12,8 % zugelegt und mit 80,6 Mrd. tkm einen Höchstwert seit Beginn der Bahnreform erreicht. Von diesem Anstieg entfallen 5,4 Prozentpunkte auf die **erstmalige Einbeziehung der Railion Benelux N.V.**, so dass der reale Leistungszuwachs der DB Cargo AG 7,4 Prozentpunkte beträgt. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Konjunktur der schienenaffinen Gütergruppen sehr positiv entwickelt. Insbesondere im für DB Cargo relevanten Montanbereich konnten wir unter anderem auf Grund der guten Stahlkonjunktur einen deutlichen Leistungsanstieg verzeichnen. Über alle Güterbereiche stieg die Transportweite an. Der Anteil der **grenzüberschreitenden Verkehre** macht wie im Vorjahr mehr als die Hälfte der Verkehrsleistung aus und zeigt weiter leicht **steigende Tendenz**. Der zunehmende **Wettbewerb auf der Schiene** wirkte sich ebenso **wie** der **durch** den verstärkten Einsatz ausländischer Fahrzeuge entstandene Preisdruck im **Straßengüterverkehr** in einigen Teilmärkten negativ auf die Frachtpreise aus.



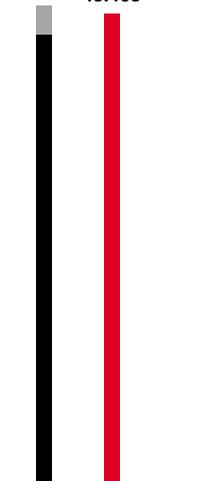
Geschäftsverlauf

Umsatzentwicklung

Der im Berichtsjahr erzielte Umsatz lag mit 15,5 Mrd. € knapp unter dem im Vorjahr ausgewiesenen Niveau. Dieser Rückgang resultiert aus einer Portfolio-Straffung. Mit Wirkung zum 1. Januar 2000 haben wir uns durch Verkauf von der DER-Gruppe getrennt und die Schiffscatering-Aktivitäten der Mitropa GmbH an die at equity konsolidierte Beteiligungsgesellschaft Scandlines AG veräußert. Bezogen auf eine vergleichbare Vorjahresbasis, d. h. unter Berücksichtigung des nicht mehr einbezogenen Umsatzes von 0,9 Mrd. €, ergibt sich **bereinigt ein Umsatzzanstieg von +5,0%** (Vorjahr: +1,8 %). Den überwiegenden Teil dieses Anstiegs erzielten wir mit 4,1 %-Punkten aus internem Wachstum. Aus dem ebenfalls zum 1. Januar 2000 wirksam gewordenen Joint Venture Railion im Güterverkehr ergibt sich mit der erstmaligen Einbeziehung der Umsätze der Railion Benelux ein Wachstumseffekt von 0,9 %-Punkten.

Konzernaußenumsatz nach Unternehmensbereichen in Mio. €	2000	Anteil in %	1999	Veränd. in %
Unternehmensbereich Personenverkehr	10.980	71	10.585	+ 3,7
Unternehmensbereich Güterverkehr	3.831	25	3.541	+ 8,2
Unternehmensbereich Personenbahnhöfe	200	1	184	+ 8,7
Unternehmensbereich Fahrweg	110	1	83	+ 32,5
Unternehmensbereich Immobilien	10	0	8	+ 25,0
Sonstige/Konsolidierung	334	2	324	+ 3,1
Konzern – vergleichbar –	15.465	100	14.725	+ 5,0
Nicht fortgeführte bzw. nicht mehr voll konsolidierte Aktivitäten	–	–	905	–
Konzern – effektiv –	15.465	100	15.630	– 1,1

15.630 15.465



1999 2000

Umsatzerlöse
in Mio. €

Veränderung: – 1,1 %

bei vergleichbarem Vorjahr
Veränderung: + 5,0 %

Zum Anstieg der Umsatzerlöse haben alle Unternehmensbereiche beigetragen. In der Umsatzstruktur ergaben sich dabei nur geringe Verschiebungen: Der Unternehmensbereich Personenverkehr blieb unverändert umsatzstärkster Bereich und trug mit 71 % (im Vorjahr: 72 %) zu den Gesamterlösen bei. Der Unternehmensbereich Güterverkehr erhöhte seinen Anteil leicht auf 25 % (im Vorjahr: 24 %). Die Unternehmensbereiche Personenbahnhöfe und Fahrweg hatten wie im Vorjahr mit jeweils rund 1 % nur geringen Anteil am Außenumsatz des Konzerns, da ihre Leistungserbringung in erster Linie konzernintern erfolgt.

Der Unternehmensbereich **Personenverkehr** hat mit einem Außenumsatz von 11,0 Mrd. € den vergleichbaren Vorjahreswert um 3,7 % übertroffen. Zu diesem Anstieg haben sowohl der Fern- als auch der Nahverkehr beigetragen. Das Geschäftsfeld DB Reise & Touristik (Fernverkehr) erhöhte den Umsatz um 6,3 % auf 3,5 Mrd. €. Wachstumsträger blieb vor allem das Produktsegment ICE-Züge. Im Geschäftsfeld DB Regio (Nahverkehr) wurde die erfreuliche Umsatzentwicklung

mit +2,6 % auf 7,5 Mrd. € im Wesentlichen wieder von der positiven Entwicklung der Fahrgelderlöse getragen. Die Zahlungen aus Bestellerverträgen mit den Bundesländern bzw. den jeweiligen Bestellerorganisationen für Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr blieben mit 4,3 Mrd. € weitgehend konstant.

Die deutliche Steigerung um 8,2 % im Unternehmensbereich **Güterverkehr** auf 3,8 Mrd. € basiert zum überwiegenden Teil auf höheren Umsatzerlösen im bisherigen Geschäft (+4,3 % -Punkte). Verstärkt wurde dies durch die erstmalige Einbeziehung der Railion Benelux (+3,9 % -Punkte).

Der Unternehmensbereich **Personenbahnhöfe** konnte seinen Außenumsatz, der in erster Linie aus der Vermarktung von Bahnhofflächen an Dritte stammt, im Berichtsjahr um 8,7 % auf 200 Mio. € steigern. Hier machen sich die abgeschlossenen Umbaumaßnahmen positiv bemerkbar.

Durch die Weiterentwicklung der Führungsstruktur werden einige Baugesellschaften – unabhängig von ihrer rechtlichen Anbindung – nicht mehr im Unternehmensbereich **Fahrweg**, sondern im Bereich Beteiligungen ausgewiesen. Auf vergleichbarer Basis ergibt sich damit beim Außenumsatz ein Anstieg um 32,5 % auf 110 Mio. €. Die in diesen Zahlen ausgewiesenen Trassenerlöse ergeben sich aus der Nutzung des Netzes durch inzwischen rund 200 konzern-externe Eisenbahngesellschaften.

Komponenten der Ergebnisrechnung

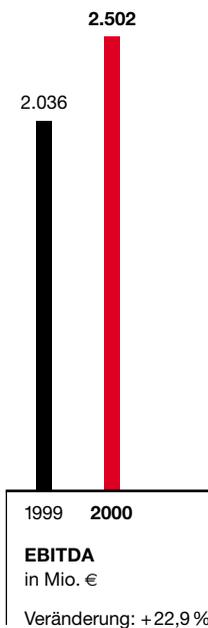
Die **Gesamtleistung** des Konzerns lag mit 17,3 Mrd. € um rund 1,4 % unter dem Wert des Vorjahres. Diese Entwicklung resultiert aus den Rückgängen der Umsatzerlöse (–1,1 % auf 15,5 Mrd. €) und der geringeren Aktivierung von Eigenleistungen (–12,5 % auf 1,7 Mrd. €) bei leichten Bestandsveränderungen in Höhe von 0,1 Mrd. €. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 3,7 Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert (2,5 Mrd. €). Somit betrug die Summe der betrieblichen Erträge 20,9 Mrd. €, das sind 5,7 % mehr als im Vorjahr. Auch bei den betrieblichen Aufwendungen ergab sich mit 4,4 % ein deutlicher Anstieg. Dieser Effekt beruht bei Rückführungen im Materialaufwand maßgeblich auf den vor allem durch die Vorsorgen gestiegenen Sonstigen betrieblichen Aufwendungen. Der Materialaufwand sank – begünstigt auch durch den Verkauf der DER-Gruppe – um 0,9 % auf 6,6 Mrd. €; der Anteil an der Gesamtleistung stieg leicht von 38,2 % auf 38,4 %. Im Personalaufwand spiegeln sich gegenläufige Effekte wider; so wirken sich die weiteren Rationalisierungsfortschritte positiv, erhöhte Löhne und Gehälter sowie die verringerten Erstattungen für erhöhte Personalaufwendungen auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn sowie die Zuführungen zu Restrukturierungsrückstellungen belastend aus. Per Saldo stieg der Personalaufwand leicht um 2,3 % auf 8,5 Mrd. €. Gemessen an der Gesamtleistung betrug der Personalaufwand im Berichtsjahr 49,1 % (Vorjahr 47,3 %).

Zur Abarbeitung des technischen und organisatorischen Rückstands der ehemaligen Deutschen Reichsbahn erhält der DB Konzern gemäß der Vereinbarung vom 23. Dezember 1994 Zuschüsse des Bundes. Diese reduzieren sich plangemäß und laufen im Jahr 2002 aus. Auf Grund dieses Rückgangs müssen wir alleine zur Ergebnisstabilisierung erhebliche Effizienzsteigerungen realisieren. Bei den vorgenannten Zahlen zum Material- und Personalaufwand sind deshalb um rund 0,4 Mrd. € geringere Zuschüsse als im Vorjahr zu berücksichtigen.

Die notwendigen Modernisierungen des Gesamtsystems Bahn spiegeln sich seit Beginn der Bahnreform in einer hohen Investitionsquote wider. Hierdurch steigen die Belastungen aus Abschreibungen wie auch der Zinsaufwand kontinuierlich an. Im Berichtsjahr lagen die Abschreibungen mit 2,1 Mrd. € um 4,4 % über dem Vorjahreswert. Durch die Ausweitung der Fremdkapitalfinanzierung verschlechterte sich das Zinsergebnis auf –251 Mio. € (im Vorjahr: –158 Mio. €). Der Anteil des Zinssaldos am Gesamtaufwand ist mit 1,2 % im Berichtsjahr aber unverändert niedrig. Die Mehrbelastung aus höheren Abschreibungen und verschlechtertem Zinssaldo im Vergleich zum Vorjahr betrug insgesamt 180 Mio. €.

Das Beteiligungsergebnis von –44 Mio. € (im Vorjahr: –55 Mio. €) umfasst im Wesentlichen Beteiligungsergebnisse von assoziierten Unternehmen bzw. Aufwendungen aus Verlustübernahmen und Abschreibungen auf Beteiligungen. Aus der Beteiligung an Mannesmann Arcor AG & Co. resultierte eine anteilige Übernahme von Anlaufverlusten, die von den übrigen Beteiligungserträgen nicht vollständig kompensiert wurde. Im Vorjahreswert waren Risikovorsorgen für Risiken im Beteiligungsbereich enthalten.

Im Saldo erreichte der Konzern im Geschäftsjahr 2000 ein **Ergebnis vor Steuern** von 37 Mio. € (im Vorjahr: 91 Mio. €) und einen **Jahresüberschuss** von 85 Mio. € (im Vorjahr: 87 Mio. €).

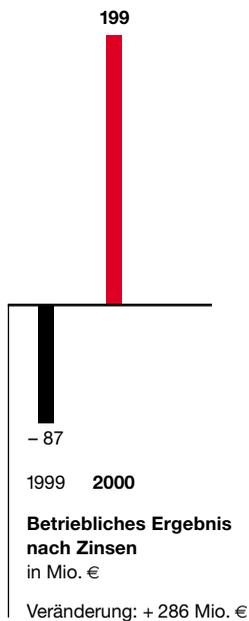


Betriebliches Ergebnis: Trendumkehr geschafft

Wesentliche Größen für unsere Beurteilung des operativen Geschäfts sind die betriebswirtschaftlich ermittelten Kenngrößen EBITDA, EBIT sowie das Betriebliche Ergebnis. Im Berichtsjahr stieg das aus dem operativen Geschäft erwirtschaftete **EBITDA** (Ergebnis vor Steuern, Zinsen, Erträgen aus Beteiligungsabgang sowie Abschreibungen) um 22,9 % auf 2.502 Mio. € (im Vorjahr: 2.036 Mio. €). Anders als im Vorjahr resultierte dieses Ergebnis nicht nur aus höheren Abschreibungen, sondern auch aus einem deutlichen Anstieg des **EBIT** (Ergebnis vor Steuern, Zinsen, Erträgen aus Beteiligungsabgang) von 71 Mio. € auf 450 Mio. €. Entscheidend ist die Trendumkehr beim **Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen** (aber ohne Erträge aus Beteiligungsabgang). Hier konnten wir nach –87 Mio. € im Vorjahr wieder einen deutlich positiven Wert von 199 Mio. € erreichen.

Unter Berücksichtigung der im EBITDA verrechneten Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Material- und Personalaufwand – die im Berichtsjahr 1.228 Mio. € betragen und damit um 381 Mio. € unter dem Vorjahr lagen – ergibt sich für das EBITDA vor Altlastenerstattungen im Berichtsjahr eine **operative Verbesserung in Höhe von 847 Mio. €**.

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen in Mio. €	2000	1999
Unternehmensbereich Personenverkehr	173	234
Unternehmensbereich Güterverkehr	49	- 11
Unternehmensbereich Personenbahnhöfe	4	0
Unternehmensbereich Fahrweg	57	11
Unternehmensbereich Immobilien	108	- 385
Sonstige/Konsolidierung	- 192	23
Konzern – vergleichbar –	199	- 128
Konzern – effektiv –	199	- 87



Bei der in der handelsrechtlichen Gewinn- und Verlustrechnung gezeigten Ergebnisentwicklung ist insgesamt zudem zu berücksichtigen, dass die Rückstellungen für Risiken im Beteiligungsbereich sowie aus laufenden Großprojekten im Jahr 2000 nach Abschluss der Sonderprüfungen insbesondere für die Projekte Neubaustrecke Köln–Rhein/Main sowie Knoten Berlin weiter aufgestockt worden sind. Basierend auf den Verhandlungen mit den Tarifpartnern und mit Blick auf zukünftige Restrukturierungsmaßnahmen, zum Beispiel für die Ablösung von Zusatzleistungen durch Branchenfonds, haben Rückstellungsbildungen insbesondere auf Ebene der Tochtergesellschaften stattgefunden; die DB AG hat im Gegenzug Rückstellungen – insbesondere für Risiken im Beteiligungsbereich – aufgelöst. Den aus dem Verkauf der DER-Gruppe resultierenden Buchgewinn haben wir ebenfalls zur Erhöhung der Vorsorgen im Konzern genutzt. In der vorstehend gezeigten Darstellung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen sind diese Effekte bereinigt worden.

Wertschöpfung und Wertbeitrag

Wertschöpfung

Der DB Konzern hat im Rahmen seiner Leistungserstellung im Jahr 2000 eine Wertschöpfung von 8,8 Mrd. € erwirtschaftet. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einem Anstieg von 2,5 %. Die Wertschöpfung entstand fast ausschließlich im Inland.

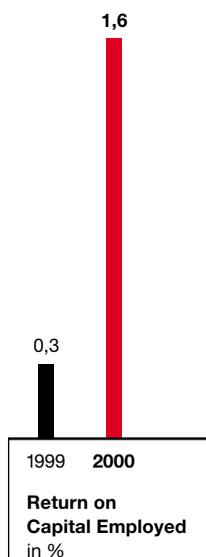
Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2000	1999	Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2000	1999
Gesamtleistung	17.267	17.521	Mitarbeiter*	8.475	8.285
+ Sonstige betriebliche Erträge	3.653	2.511	Öffentliche Hand (Steuern)	- 48	4
Unternehmensleistung	20.920	20.032	Fremdkapitalgeber (Zinsen)	251	158
- Materialaufwand*	- 6.625	- 6.688	Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nicht betriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis)	129	142
- Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 3.436	- 2.790	Betriebliche Wertschöpfung	8.807	8.589
- Abschreibungen (auf SAV und IVG)	- 2.052	- 1.965			
Betriebliche Wertschöpfung	8.807	8.589			

* nach verrechneten Erstattungen für Altlasten Deutsche Reichsbahn

Erneut wurde mit 96,2 % der größte Anteil der Wertschöpfung an die Mitarbeiter verteilt (im Vorjahr: 96,5 %). Die auf Kapitalgeber und Öffentliche Hand entfallenden Anteile der Wertschöpfung blieben gering.

Wertbeitrag: Kapitalrendite auf niedrigem Niveau verbessert

Angesichts der hohen Kapitalintensität unseres Geschäfts implementierten wir 1999 ein Kapitalrenditekonzept für die notwendige wertorientierte Steuerung und Ressourcenlenkung. Maßstab ist die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on Capital Employed, ROCE). Diese wird ermittelt aus dem Verhältnis von Betrieblichem Ergebnis vor Zinsen (EBIT) zu dem betrieblich eingesetzten Vermögen (Capital Employed). Zugleich wurden für den Konzern, aber auch für die Unternehmensbereiche langfristig zu erreichende Zielwerte festgelegt. Diese beziehen sich auf das angestrebte Niveau zum Abschluss der Bahnreform. Das langfristig zu erreichende Ziel für den DB Konzern sehen wir aus heutiger Sicht bei einem ROCE von rund 10 %. Im Zuge der Investitionstätigkeit steigt das Capital Employed zunächst kontinuierlich an – so auch im Jahr 2000. Zur Verbesserung des ROCE ist deshalb eine überproportionale Steigerung des EBIT notwendig; dies ist uns im Jahr 2000 gelungen. Den ROCE konnten wir von 0,3 % auf 1,6 % steigern. Die Kapitalkosten wurden damit nicht gedeckt; bei Erwirtschaftung der Zinsaufwendungen konnte eine adäquate Verzinsung auf das Eigenkapital noch nicht erreicht werden.



Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich im Geschäftsjahr 2000 um 6,1 % (Vorjahr: + 6,4 %) auf 39,5 Mrd. € erhöht. Das kontinuierliche Wachstum der Bilanzsumme resultiert aus den hohen Investitionen in das Anlagevermögen (34,7 Mrd. €; + 3,5 %) sowie aus dem Anstieg des Umlaufvermögens um 25,7 % auf 4,4 Mrd. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen sank durch das gestiegene Umlaufvermögen auf 87,8 % (im Vorjahr: 90,0 %).

Das Eigenkapital lag mit 8,8 Mrd. € um 1,0 % über dem Vorjahresniveau. Die Eigenkapitalquote verringerte sich auf Grund des stärkeren Wachstums der Bilanzsumme von 23,4 % auf 22,3 %. Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben am Gesamtkapital einen Anteil von 54,1 % (Vorjahr: 56,9 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 23,6 % (Vorjahr: 19,7 %). Damit decken Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 86,9 % (Vorjahr: 89,2 %).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 6,7 Mrd. € (im Vorjahr: 6,3 Mrd. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die Finanzschulden (zinspflichtigen Verbindlichkeiten) erhöhten sich von 4,2 auf 5,5 Mrd. €. Der Anteil am Gesamtkapital ist mit 13,8 % per 31. Dezember 2000 aber weiterhin gering.

Mit dem 1999 erfolgten Ankauf von Tilgungsverpflichtungen aus Zinslosen Darlehen in den Jahren 2025–2041 durch den DB Konzern zum Marktwert (Barwert) hatte sich durch eine passivische Abgrenzung des den Kaufpreis übersteigenden Betrags der passiven Rechnungsabgrenzungsposten deutlich erhöht. Durch diesen Ankauf bekamen die seitens des Bundes ursprünglich als Darlehen ausgereichten Mittel einen zuschussähnlichen Charakter und können somit aktivisch von den bezuschussten Sachanlagen abgesetzt werden. Mit Blick auf die noch im Bau befindliche Neubaustrecke Köln–Rhein/Main wurde im Vorgriff auf eine abschbare Minderung der Anschaffungs- und Herstellungskosten bei Inbetriebnahme ein Teilbetrag in die Rückstellungen umgegliedert; hieraus resultiert maßgeblich die Verringerung der passiven Rechnungsabgrenzungsposten von 1,4 Mrd. € auf 1,0 Mrd. €.

Bilanzstruktur in Prozent	2000		1999		
	2000	1999	2000	1999	
Anlagevermögen	88	90	Eigenkapital	22	23
Umlaufvermögen	11	9	Rückstellungen	36	35
Aktiver RAP	1	1	Verbindlichkeiten	39	38
Bilanzsumme	100	100	Passiver RAP	3	4
			Bilanzsumme	100	100

Investitionen

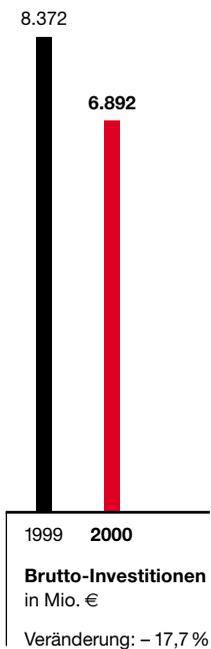
Investitionen

In die Modernisierung des Systems Bahn investieren wir seit Beginn der Bahnreform kontinuierlich auf einem im Industrievergleich ungewöhnlich hohen Niveau. Im Berichtsjahr betragen die **Brutto-Investitionen** 6,9 Mrd. €.

Investitionen in Mio. €	2000	Anteil in %	1999	Veränd. in %
Brutto-Investitionen nach Unternehmensbereichen				
Unternehmensbereich Personenverkehr	1.804	26	1.926	- 6,3
Unternehmensbereich Güterverkehr	405	6	501	- 19,2
Unternehmensbereich Personenbahnhöfe	552	8	554	- 0,4
Unternehmensbereich Fahrweg	3.896	57	4.782	- 18,5
Unternehmensbereich Immobilien	51	< 1	53	- 3,8
Sonstige/Konsolidierung	184	< 3	546	- 66,3
Konzern – vergleichbar –	6.892	100	8.362	- 17,8
Konzern – effektiv –	6.892	100	8.372	- 17,7
Netto-Investitionen	3.250	47	3.229	+ 0,7

Der Unternehmensbereich Fahrweg prägt entscheidend die Struktur der Investitionen wie auch deren Veränderungen im Jahresvergleich. So entfallen vom Gesamtrückgang der Brutto-Investitionen in Höhe von 1,5 Mrd. € immerhin 0,9 Mrd. € auf diesen Unternehmensbereich. Gleichwohl flossen wieder mehr als die Hälfte aller Investitionen in die Infrastruktur des Bereichs Fahrweg. Die Investitionen in den Unternehmensbereichen Personen- und Güterverkehr spiegeln in erster Linie die Anschaffung neuer Fahrzeuge im Rahmen umfangreicher mehrjähriger Modernisierungsprogramme wider. Das Investitionsvolumen im Unternehmensbereich Personenbahnhöfe steht für eine Vielzahl von Bahnhofsmmodernisierungen sowie ausgewählte Neubauten. Das mit Abstand größte Einzelprojekt über alle Bereiche war wie im Vorjahr die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main mit einem Investitionsvolumen von 0,7 Mrd. €.

Investitionen in die Infrastruktur finanzieren wir auf Grund entsprechender gesetzlicher Regularien grundsätzlich mit Zinslosen Darlehen des Bundes, direkt im Sachanlagevermögen verrechneten Baukostenzuschüssen sowie in geringerem Umfang mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungs- und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Wie im Vorjahr haben wir uns in beträchtlichem Maße mit Eigenmitteln beteiligt. Insgesamt ergaben sich nach Abzug der nicht zurückzuzahlenden Baukostenzuschüsse für den Konzern **Netto-Investitionen** von 3,3 Mrd. € (im Vorjahr: 3,2 Mrd. €). Hiervon entfällt wie im Vorjahr der überwiegende Teil auf Investitionen in Sachanlagen. Die **Investitionen in Finanzanlagen** waren mit unter 0,1 Mrd. € für den DB Konzern wie im Vorjahr von geringer Bedeutung.





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 zu 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.

Finanzierung des Investitionsprogramms in 2000

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses (Netto) aus Baukostenzuschüssen, Zinslosen Darlehen Bund und Anlagenabgängen – von 2,5 Mrd. €. Den mit 86 % überwiegenden Anteil haben wir aus dem Cashflow finanziert.

Der **Cashflow vor Steuern** lag mit 2,1 Mrd. € auf Vorjahresniveau. Hierbei kompensierten sich die Effekte aus gestiegenen Abschreibungen und leicht rückläufigem Ergebnis vor Steuern. Das Verhältnis von Cashflow zu Umsatz lag mit 13,7 % knapp über Vorjahresniveau (13,5 %).

Zur Deckung der Differenz von Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit und Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit nehmen wir auch den Kapitalmarkt in Anspruch. Dazu haben wir im Juni 2000 über die Deutsche Bahn Finance B.V. eine 10-jährige **Anleihe** über 1 Mrd. € mit einem Kupon von 6,0 % begeben. Wie bereits die Anleihe aus 1999 wurde auch diese – erstmals mit einem Rating versehene – Benchmarkanleihe in Frankfurt und Berlin sowie international an den Börsen in Paris und Mailand eingeführt. Die mit 85 % des Anleihevolumens außerhalb Deutschlands erfolgte Platzierung zeigt die positive Verankerung unseres Unternehmens bei den internationalen institutionellen und privaten Anlegern. Über die Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz, haben wir ein Darlehen über 219 Mio. € aufgenommen.

Die Finanzschulden stiegen auf 5,5 Mrd. € an (Vorjahr: 4,2 Mrd. €). Die liquiden Mittel erhöhten sich leicht auf 0,4 Mrd. € (Vorjahr: 0,3 Mrd. €). Im kurzfristigen Bereich standen dem DB Konzern 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.

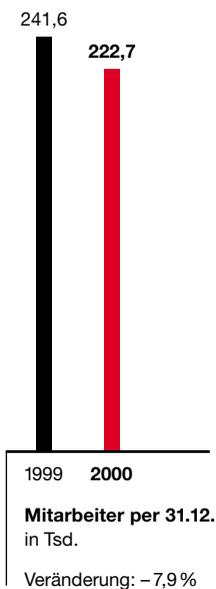
Im Geschäftsjahr 2000 wurden durch die DB AG zwei Sale-and-Lease-Back-Transaktionen mit Cargo-Lokomotiven im Gesamtvolumen von 255 Mio. € abgeschlossen. Der Verkaufspreis entsprach dem bilanziellen Restbuchwert. Die Laufzeiten der Leasingverträge betragen 15 bzw. 16 Jahre.

Mitarbeiter

Die Zahl der Beschäftigten im Konzern hat sich von 241.638 am 31. 12. 1999 auf 222.656 am 31. Dezember 2000 verringert (– 7,9 %). Im Jahresdurchschnitt 2000 lag die Zahl der Mitarbeiter mit 230.615 rund 5,8 % unter Vorjahresniveau.

Der Rückgang ist das Ergebnis der fortgesetzten Verbesserung unserer Prozesse und Strukturen. Bedeutsam war zudem der Verkauf der DER-Gruppe. Der Abbau der Beschäftigten konnte erneut allein durch natürliche Fluktuation und sozialverträgliche Maßnahmen realisiert werden.

Die intensive Ausbildung – sogar über den Bedarf des DB Konzerns hinaus – setzten wir fort. So lag die Ausbildungsquote im Konzern – bereinigt um die Effekte durch DB Arbeit GmbH sowie der Zählung aller Ausbildungsverträge – mit einem Wert von 5,7 % (im Vorjahr: 6,1 %) auf weiterhin hohem Niveau.



Mitarbeiter nach Unternehmensbereichen per 31. 12.	2000	Anteil in %	1999	Veränd. in %
Mitarbeiter				
Unternehmensbereich Personenverkehr	83.062	37	87.115	– 4,7
Unternehmensbereich Güterverkehr	38.555	17	40.995	– 6,0
Unternehmensbereich Personenbahnhöfe	5.015	2	5.593	– 10,3
Unternehmensbereich Fahrweg	53.554	24	57.629	– 7,1
Unternehmensbereich Immobilien	1.293	1	1.286	+ 0,5
Sonstige	41.177	19	45.835	– 10,2
Konzern – vergleichbar –	222.656	100	238.453	– 6,6
Konzern – effektiv –	222.656	100	241.638	– 7,9
Auszubildende	11.851		14.438	– 17,9
Ausbildungsquote	5,7 %		6,1 %	

Forschung und Technologie

Unsere Forschungs- und Technologie (FuT)-Aktivitäten zielen auf die technologische **Weiterentwicklung des Gesamtsystems Bahn** sowie der für uns relevanten Komponenten. Gerade bei den Komponenten wie beispielsweise den Fahrzeugen liegt die Entwicklungsverantwortung bei den jeweiligen Herstellern, unsere Schwerpunkte liegen 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 Schlüsselfunktion für die Weiterentwicklung des Verkehrsträgers Schiene zu.

Als Konsequenz steigender Anforderungen an die Systemtechnik haben wir im Berichtsjahr unseren FuT-Bereich neu geordnet. Seit 1. Oktober konzentrieren wir unsere technische Kompetenz im **Technikzentrum (TZ)**, das jetzt sämtliche Unternehmensbereiche des Konzerns betreut. Es übernimmt zentral die Technikfunktionen, 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 TZ konzentrieren sich auf drei Schwerpunkte: Es betreut die gesamte Bahntechnik, übernimmt Konformitätsprüfungen und verantwortet die Beschaffung neuer Produktionsmittel im Sinne von Entwicklungsbegleitung und Realisierung.

Das TZ kooperiert eng sowohl mit der Zulieferindustrie als auch mit anderen Eisenbahnunternehmen (primär in Europa, aber beispielsweise auch mit der japanischen Bahn East JR im Bereich des Hochgeschwindigkeits-Personenverkehrs). Hinzu kommt ein intensiver Austausch mit universitären und anderen Forschungseinrichtungen. „Harmonisierung“ lautet das Stichwort für den künftigen grenzenlosen europäischen Eisenbahnverkehr.

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.

Einkauf

Im Geschäftsjahr 2000 hat der DB Konzern Aufträge für rund 9,7 Mrd. € (im Vorjahr: 11,5 Mrd. €) vergeben und war damit einer der größten Auftraggeber in Deutschland. Das Gesamtvolumen verteilte sich auf folgende vier große Beschaffungssektoren:

Einkaufsvolumen in Mrd. €	2000	1999
Bau- und Ingenieurleistungen	3,5	4,3
Industrielle Produkte	2,7	3,4
Dienstleistungen	2,1	2,4
Leitungsgebundene Energien und Kraftstoffe	1,4	1,4
Gesamt	9,7	11,5

Das oben aufgeführte Auftragsvolumen ging an knapp 50.000 Lieferanten. Mit 48 % (im Vorjahr: 51 %) ging wieder ein hoher Anteil der Aufträge an kleine und mittelständische Firmen, vor allem im Bereich der Bauleistungen. Die direkten Aufträge an ausländische Unternehmen lagen mit 0,2 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres (0,2 Mrd. €). Die bisher zum Teil dezentral geführten Einkaufsfunktionen des DB Konzerns haben wir im Jahr 2000 in der Servicefunktion Einkauf zusammengeführt. Diese Servicefunktion hat sowohl konzeptionelle als auch operative Funktionen. Ihrer fachlichen Führung unterliegen Einkaufsfelder, die durch Konzernteile eigenverantwortlich wahrgenommen werden. Ein Beispiel ist der Einkauf von Energien, der für den gesamten Konzern von der DB Energie GmbH durchgeführt wird, um die Chancen an den liberalisierten Energiemärkten zu nutzen. Die neue Ausrichtung der Verantwortung der Servicefunktion Einkauf soll Synergien realisieren und erhebliche Einsparungen im Rahmen des Sanierungsprogramms erbringen.

Um diese Erwartungen zu erfüllen, hat der Einkauf zusammen mit anderen Konzernteilen zahlreiche Aktivitäten gestartet. Für die Beschaffung im Fahrzeugsektor formuliert die Servicefunktion Einkauf – zusammen mit der Technik – bereits in der Produkterstellungsphase Anforderungen in Hinblick auf Qualitätssicherung, Standardisierung und Modularisierung. Für komplexe Projekte im Baubereich wird der Einkauf eine neue Vertragsform (Garantierter-Maximalpreis-Vertrag) anwenden, die große Kostensicherheit mit einer hohen Flexibilität in der Bauplanung und -ausführung verbindet. Um die Beschaffungsprozesse schneller und effektiver zu gestalten, ist das Projekt „eProcurement“ aufgelegt worden. Im Jahr 2001 startet der Einkauf einen Marktplatz im Internet, der sukzessive ausgebaut werden soll.

Weitere Informationen

Euro-Umstellung

Seit Ende 1995 beschäftigt sich der DB Konzern mit 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 und Fahrgäste bargeldlose Zahlungen in den Servicezentren 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 hat sich 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. 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 Umsetzungsgrades 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 Bestellerorganisationen und der regionalen Gebietskörperschaften oder aus 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 über die 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 möglicherweise eintretender Schadensfälle 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 Risiko-früherkennungssystems 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 so genannten 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 Gütergesellschaften voranbringen. Die Railion GmbH fungiert weiterhin als reine Finanz-Holding.

Instandhaltungswerke in der DB AG gebündelt

Zum 1. Januar 2001 sind die Instandhaltungswerke (so genannte 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 Gesamtpakets 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. Das zwischenzeitlich angedachte Vorgehen 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 über 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 der 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 Handlungsbedarfs 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 vertreten. 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.

Neues Trassenpreissystem entlastet Geringnutzer

Zum 1. April 2001 hat die DB Netz AG ihr Trassenpreissystem von einem bisher zweistufigen Ansatz auf ein nur noch einstufiges System umgestellt; im Vergleich zum bisherigen Ansatz werden hierdurch Geringnutzer maßgeblich entlastet. Obwohl auch das vorherige Trassenpreissystem nach unserer Auffassung diskriminierungsfrei war, hatte es hieran zuletzt Kritik des Bundeskartellamts gegeben; parallel zur Bekanntgabe des neuen Preissystems im März 2001 sind die entsprechenden Voruntersuchungen seitens des Bundeskartellamts eingestellt worden. Angesichts der weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität auf der Schiene rechnet die DB Netz AG bis 2005 trotz der mit dem neuen Trassenpreissystem verbundenen rückläufigen spezifischen Erträge bei kleineren Drittnutzern mit einer Verdoppelung des Umsatzes mit konzernfremden Eisenbahnen.



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 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 Abgrenzungen unserer relevanten Märkte – wie beispielsweise im Güterverkehr – in Richtung integrierter Logistikangebote. Das Zusammenwachsen Europas erfordert eine übergreifende Strategie statt nationaler 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 Planungserfolgs 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 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 wir im Jahr 2000 die Leistungsfähigkeit unseres Unternehmens 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 als auch der Unternehmensbereich Güterverkehr haben deshalb im Jahr 2000 Strategien für eine marktorientierte Angebotsoptimierung vorgestellt. Wir sind davon überzeugt: Diese Ansätze werden zu deutlichen qualitativen Verbesserungen führen. Im Personenverkehr überarbeiten wir 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 Railog (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 von uns verfolgte Ausbau von Kooperationen. Im Personenverkehr weisen die Thalys-Verkehre zwischen Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Luxemburg und Deutschland 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/Main mit eingebunden. Zur Verbesserung der Verkehre mit unseren Nachbarländern haben wir 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 so genannten Interoperabilität, also der Fähigkeit, die in Europa vorhandenen Systeme zusammenzuführen und gemeinsam zu nutzen, stimmen wir uns verstärkt übergreifend mit anderen Bahnen bei 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

Auf Grund unseres seit Beginn der Bahnreform hohen Investitionsniveaus konnten wir bereits einen Teil des investiven Nachholbedarfs abarbeiten. Zur schnelleren Modernisierung der Infrastruktur und des rollenden Fahrzeugmaterials haben wir für den Planungszeitraum bis 2005 eine weitere Investitionsoffensive beschlossen. Insgesamt beabsichtigen wir bis zum Jahr 2005 Investitionen in Höhe von rund 40 Mrd. €. Schwerpunkte mit zusammen rund 85 % des Gesamtvolumens liegen in den Unternehmensbereichen Personen- und Güterverkehr sowie im Unternehmensbereich Infrastruktur. Durch diese Investitionsoffensive 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 sehen wir diese Investitionen als Basis für weitere Produktivitätsfortschritte.

Voraussetzung stabiler und fairer Rahmenbedingungen

Unser unternehmerischer Erfolg 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 Verstetigung 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 für die Entwicklung des DB Konzerns 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.

Unser 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 unser Markterfolg von unserer eigenen Leistungsfähigkeit bestimmt. Wichtig 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 unseres Unternehmens 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 für die Frage einheitlicher Sozial- und Sicherheitsstandards, wobei auch hier die Lösungen überwiegend nur im internationalen 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 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 Wachstumspfads 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 Ökosteuer 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 Steinkohle 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 ablaufende 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.

Erwartungen für den DB Konzern: Ergebnisrückgang in 2001

Das aus der Weiterentwicklung der Führungsstruktur resultierende Synergiepotenzial werden wir im Jahr 2001 verstärkt ausschöpfen. Wesentliche Veränderungen der Unternehmensstruktur des Deutsche Bahn Konzerns sind nicht zu erwarten – auch nicht als Folge von Mergers und Akquisition (M&A-Projekten). Für die Umsatz- oder Ergebnisstruktur gehen wir aus heutiger Sicht damit von keinen wesentlichen Veränderungen aus. Die Entwicklung der Umsatzerlöse wird maßgeblich durch die Unternehmensbereiche Personen- und Güterverkehr geprägt. In beiden Bereichen rechnen wir mit leicht rückläufigen Verkehrsleistungen auf Grund externer Effekte (im Personenverkehr Wegfall der EXPO-Verkehre, im Güterverkehr nachlassende Stahlkonjunktur), aber auch wegen der Umsetzung des „Markt-orientierten Angebots“ (MORA). Da wir zudem im Personenverkehr wiederum auf eine Erhöhung der Grundtarife verzichtet haben und im Güterverkehr eher rückläufige Preise zu erwarten sind, ist im Jahr 2001 mit einem leichten Umsatzrückgang zu rechnen. Durch unser Sanierungsprogramm „Fokus“ erwarten wir weitere Effizienzsteigerungen und beträchtliche Kostensenkungen. Gegenläufig wird unsere Investitionsoffensive zu Belastungen in Form erhöhter Abschreibungen und Kapitalkosten führen. Der planmäßige Rückgang der Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutsche Reichsbahn für Personalüberhang und erhöhte Materialaufwendungen wird im Jahr 2001 erneut rund 0,4 Mrd. € betragen. Zudem behalten wir im Unternehmensbereich Fahrweg das bereits zum Jahresende 2000 erhöhte Niveau der Instandhaltungsaufwendungen bei. Trotz der erwarteten Produktivitätssteigerungen werden wir die Mehrbelastungen im Jahr

2001 nicht vollständig kompensieren können. Der deutlichen Strukturverbesserung des Gesamtsystems Bahn wird deshalb ein negatives Betriebliches Ergebnis nach Zinsen gegenüberstehen. Über die Unternehmensbereiche betrachtet, erwarten wir für den Personenverkehr insgesamt ein leicht negatives Ergebnis; ursächlich ist hier vor allem ein weiterer Ergebnismrückgang im Bereich DB Regio. Die Unternehmensbereiche Güterverkehr und Immobilien planen rückläufige, aber positive Ergebnisse. Der Unternehmensbereich Personenbahnhöfe will auf niedrigem Niveau leicht zulegen. Deutlich negativ – und damit maßgeblich das Konzernergebnis beeinflussend – erwarten wir das Ergebnis im Unternehmensbereich Fahrweg.

Erwartungen 2001 in Mio. €	2000	2001 Erwartung
Umsatzerlöse	15.465	↘
Brutto-Investitionen	6.892	↑
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	199	↓
Unternehmensbereich Personenverkehr	173	↘
Unternehmensbereich Güterverkehr	49	↘
Unternehmensbereich Personenbahnhöfe	4	→
Unternehmensbereich Fahrweg	57	↓
Unternehmensbereich Immobilien	108	↘

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Geschäftsbericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des DB Konzerns, seiner 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.



Touristinformation



Willkommen

Ablahrt 16 ³¹		Gleis
<i>RegionalBahn</i>	Fhm Süd - Fhm Ost	
	Hanau	7
ASCHAFFENBURG		

Unternehmensbereiche

Die Bahn **DB**

Personenverkehr

Mit der Deutschen Bahn schnell, sicher und komfortabel ankommen – dafür entscheiden sich immer mehr Menschen immer häufiger. Sie honorieren unsere Anstrengungen, unsere Verkehrsangebote weiter zu verbessern. Wir setzen dabei auf integrierte Angebote und eine konsequente Modernisierung unseres Fahrzeugparks.

in Mio. €	2000	1999	Veränd. in %
Außenumsatz			
DB Reise & Touristik	3.463	3.257	+ 6,3
DB Regio	7.517	7.328	+ 2,6
Insgesamt	10.980	10.585	+ 3,7
Innenumsatz	816	708	+ 15,3
Bereichsumsatz	11.786	11.293	+ 4,5
Betriebliches Ergebnis			
DB Reise & Touristik	100	49	+ 104,1
DB Regio	73	185	- 60,7
Insgesamt	173	234	- 26,1
Brutto-Cashflow			
DB Reise & Touristik	383	326	+ 17,5
DB Regio	559	580	- 3,6
Insgesamt	942	906	+ 4,0
Brutto-Investitionen			
DB Reise & Touristik	499	615	- 18,9
DB Regio	1.305	1.311	- 0,5
Insgesamt	1.804	1.926	- 6,3
Mitarbeiter per 31.12.			
DB Reise & Touristik	30.293	31.510	- 3,9
DB Regio	52.769	55.605	- 5,1
Insgesamt	83.062	87.115	- 4,7



Personenverkehr – Orientierung am Markt



Wir wollen das Angebot für unsere Fahrgäste ständig weiter verbessern und Verkehrskonzepte aus einem Guss anbieten. Deshalb haben wir im Jahr 2000 die bisherigen Konzernsparten DB Reise&Touristik und DB Regio zum Unternehmensbereich Personenverkehr zusammengefasst. Der neu geschaffene Unternehmensbereich konnte das erste Jahr **in der veränderten Struktur mit** einer überaus **positiven Bilanz** abschließen. Die Zahl unserer Fahrgäste im Schienenverkehr stieg um rund 32 Millionen bzw. 1,9 % auf 1,71 Milliarden. Unsere **Verkehrsleistung** auf der Schiene erhöhte sich um 2,1 % von 72,8 Mrd. Personenkilometer (Pkm) auf 74,4 Mrd. Pkm. Damit haben sich im Jahr 2000 mehr Menschen noch häufiger für die Bahn entschieden. Diese Entwicklung spiegelt sich auch im **Außenumsatz** wider: Er stieg im Berichtsjahr um 0,4 Mrd. € auf 11,0 Mrd. €.

Das Angebot der Bahn bei der Personenbeförderung ist umfassend. Es besteht zum einen aus schnellen Fernverbindungen auf den Hauptverkehrsachsen, zum anderen aus einem weit verzweigten Netz an Nahverkehrsverbindungen auf der Schiene und – mit Bussen – auf der Straße. Ergänzt wird dieses System durch mittelständisch geführte regionale Netze.

Wichtigstes Kriterium bei der konkreten Ausgestaltung der Verbindungen ist die Kundennachfrage. Mit der marktorientierten Ausrichtung unseres Personenverkehrsangebots (Projekt **MORA P**) unternehmen wir einen wichtigen Schritt, um unsere Ertragskraft und damit auch die Stabilität des Transportangebots langfristig zu sichern. Als Ausdruck unserer Kundenorientierung haben wir im Jahr 2000 nicht nur die Grundpreise im Fernverkehr stabil gehalten, sondern verzichteten auch für 2001 auf eine Erhöhung der Preise im Nah- und im Fernverkehr.

Trotz der positiven Entwicklung im Berichtsjahr befindet sich der Unternehmensbereich Personenverkehr in einem harten Sanierungsprozess, der noch über die nächsten Jahre andauern wird. Im Rahmen der Sanierung untersuchen wir alle Abläufe und Strukturen und messen sie am Nutzen für den Fahrgast. Unser Ziel ist eine schlanke und effiziente Struktur für ein zuverlässiges, an den Kundenbedürfnissen orientiertes Verkehrsangebot. Gleichzeitig werden wir dabei die wirtschaftliche Machbarkeit für die Bahn berücksichtigen.

Bei der Neuausrichtung genießen Investitionen in neue Fahrzeuge hohe Priorität. Der bestehende Fuhrpark im Personenverkehr ist teilweise stark überaltert. So haben die Fahrzeuge im Nahverkehr ein Durchschnittsalter von mehr als 20 Jahren. Insgesamt investierten wir deshalb im Berichtsjahr mehr als 1,5 Mrd. € in Züge für den Fern- und Nahverkehr. Unter anderem wurden im Jahr 2000 **31 neue ICE 3** ausgeliefert, davon 9 für den mehrsystemfähigen Verkehr im länderübergreifenden Einsatz. Für den Nahverkehr wurden im Berichtsjahr insgesamt 452 Fahrzeuge ausgeliefert; darunter 160 Elektrotriebzüge, 209 Dieseltriebzüge und 252 Doppelstockwagen. Damit konnten wir die Qualität unseres Angebots erheblich verbessern.



Im Vertrieb verstärkte der Unternehmensbereich Personenverkehr sein Engagement im Bereich der Neuen Medien. Hierfür steht unter anderem die Ergänzung der Palette an Serviceelementen im Internet um die neue Reiseauskunft sowie die Erweiterung des Direktvertriebsangebots **Surf & Rail**. Unsere Vertriebsstrategie basiert auf mehreren Säulen, über die wir unterschiedliche Kundengruppen ansprechen und bedienen. Neben den klassischen Verkaufsstellen im Bahnhof bieten wir deshalb die Vertriebswege DB-Agenturen, Fahrkartenautomaten, Call Center und Internet. Ein wichtiger Baustein sind auch die 3.871 Reisebüro-Partner.

Geschäftsfeld Fernverkehr (DB Reise & Touristik)

Obwohl der Personenverkehrsmarkt insgesamt im Jahr 2000 mit einem Minus von 1,7 % spürbare Rückgänge verzeichnete, konnte die DB Reise & Touristik mit ihren Zügen und Bussen ihren Marktanteil nachhaltig ausbauen: Unsere **Verkehrsleistung** wuchs um knapp 4 % auf insgesamt 38,9 Mrd. Pkm. Auf der Schiene erzielten wir ein Plus von 3,8 % auf 36,2 Mrd. Pkm.

Überdurchschnittlichen Anteil an diesem Zuwachs hatte der Tageslinienverkehr (Produkte ICE, EC/IC, IR/D-Zug) mit einem Anstieg von 4,4 % auf 33,1 Mrd. Pkm. Zu dieser erfreulichen Entwicklung trug vor allem die um die Fahrzeuge der „dritten Generation“ erweiterte ICE-Produktfamilie bei: Unterstützt durch den **EXPO-Sondereffekt**, erreichte sie eine Steigerung um 2,3 Mrd. Pkm, d. h. rund 20 %, auf nunmehr 13,9 Mrd. Pkm. Die Verkehrsleistung in den Segmenten EC/IC sowie IR/D-Zug lag vor allem angebotsbedingt unter dem Niveau des Vorjahrs (EC/IC: minus 0,6 Mrd. Pkm auf 11,3 Mrd. Pkm; IR/D-Zug: minus 0,3 Mrd. Pkm auf 7,8 Mrd. Pkm). Die Entwicklung im Tageslinienverkehr dokumentiert die Verlagerung unseres Produktportfolios von konventionellen lokbespannten Wagenzügen zu leistungsfähigeren Triebzügen. Sie tragen mit mehr Komfort und kürzeren Reisezeiten dazu bei, im Wettbewerb mit Automobil und Flugzeug neue Kundenpotenziale für die Bahn zu erschließen. Allerdings erfordert dieses attraktivere Angebot erhebliche Investitionen.

Die weiteren Produktsegmente im Fernverkehr (DB AutoZug, DB NachtZug, Sonderverkehre) waren im Geschäftsjahr 2000 angebotsbedingt leicht rückläufig. Sie erzielten eine Verkehrsleistung von 2,7 Mrd. Pkm (Vorjahr: 2,9 Mrd. Pkm). Wir restrukturieren derzeit insbesondere die Nacht- und Sonderverkehre, indem wir die Wirtschaftlichkeit einzelner Linien und Marktangebote neu bewerten und das Angebot entsprechend anpassen.

Die DB Reise & Touristik AG übernahm im vergangenen Geschäftsjahr den 40 %-Anteil der schweizerischen SBB an der CityNightLine CNL AG in Zürich. Wir sind damit Alleineigentümer der Gesellschaft, die sich auf Nachtreiseverbindungen zwischen Deutschland, Österreich und der Schweiz spezialisiert hat. Auf Grund strategischer Entscheidungen und vor dem Hintergrund des Konzentrationsprozesses in der Tourismusbranche schlossen wir die Veräußerung unserer maßgeblichen

touristischen Beteiligungen – mit Ausnahme der auf das Segment Bahntourismus spezialisierten Tochtergesellschaft Ameropa-Reisen GmbH – ab: Zum 1. Januar 2000 wurde der Verkauf der Deutsches Reisebüro GmbH (DER-Gruppe) an die REWE-Gruppe wirksam.

Ausbau des Angebots durch Kooperationen

Gemeinsam mit der französischen SNCF, der schweizerischen SBB und der luxemburgischen CFL gründete die DB Reise & Touristik AG im Jahr 2000 die Projektgesellschaft **RHEALYS** mit Sitz in Luxemburg. Wir halten einen Anteil von 30 % an der Gesellschaft, die Hochgeschwindigkeitsverbindungen von Paris bzw. Straßburg in Richtung Frankfurt, Luxemburg und Basel/Zürich vorbereitet. Im Sommer 2000 wurde außerdem **TEE Rail Alliance** gegründet, eine Kooperation der Deutschen Bahn mit der schweizerischen SBB und der österreichischen ÖBB. Ziel dieser Kooperation ist die Entwicklung gemeinsamer Angebote für die Kunden, aber auch die Verbesserung von Qualität und Service durch Nutzung der Synergieeffekte.

Positive Entwicklung im Berichtsjahr

Der **Außenumsatz** des Geschäftsfelds Fernverkehr belief sich im vergangenen Geschäftsjahr auf 3.463 Mio. €. Er lag damit – bereinigt um die nicht mehr im Konsolidierungskreis enthaltene DER-Gruppe – um 206 Mio. € bzw. 6,3 % über dem Vorjahreswert. Die DB Reise & Touristik AG steigerte ihren Außenumsatz dabei um 175 Mio. € bzw. 6,2 % auf 2.983 Mio. €. Zu diesem Umsatzwachstum trug vor allem die vergrößerte ICE-Produktfamilie mit einem Anteil von inzwischen 40,3 % am Außenumsatz bei. Leicht rückläufig waren angebotsbedingt unsere Produktsegmente EC/IC und IR/D-Zug mit einem Außenumsatzanteil von 31,4 % bzw. 18,7 %. Die sonstigen Produktsegmente (DB NachtZug, DB AutoZug, Sonderverkehre, Übrige) waren bei einem Anteil von 9,6 % angebotsbedingt ebenfalls rückläufig.

Der im Beteiligungsbereich erzielte Außenumsatz von 0,5 Mrd. € entspricht – bereinigt um die nicht mehr enthaltene DER-Gruppe – dem Vorjahresniveau. Dabei ging der Gesamtumsatz der MITROPA-Gruppe durch die Veräußerung der Mitropa Schiffs-Catering GmbH an die SCANDLINES AG leicht zurück. Besonders erfolgreich entwickelte sich im vergangenen Jahr unsere nunmehr 100%ige Tochtergesellschaft CNL AG. Sie hatte vor allem während der EXPO einen deutlichen Anstieg der Passagierzahlen zu verzeichnen und konnte ihren Außenumsatz um gut 14 % auf rund 36 Mio. € ausweiten.

Das Geschäftsfeld Fernverkehr erwirtschaftete im Jahr 2000 ein **Betriebliches Ergebnis nach Zinsen** in Höhe von 100 Mio. €. Damit übertraf der Fernverkehr bei weitem das um die DER-Gruppe bereinigte Vorjahresergebnis von 49 Mio. €. Insbesondere die DB Reise & Touristik AG konnte ihren Ergebnisbeitrag deutlich steigern. Unsere Tochter- und Beteiligungsgesellschaften zeigten überwiegend positive

Ergebnisentwicklungen. Negative Betriebsergebnisse verzeichneten wir auf Grund der eingeleiteten tiefgreifenden Sanierungsmaßnahmen bei der MITROPA-Gruppe sowie anlaufbedingt bei der Metropolitan Express Train GmbH. Der **Brutto-Cash-flow** lag mit 383 Mio. € um 17,5 % über dem vergleichbaren Vorjahreswert.

Die **Brutto-Investitionen** betragen – bereinigt um die DER-Gruppe – im abgelaufenen Geschäftsjahr 499 Mio. € und bewegten sich damit weiterhin auf hohem Niveau. Die Schwerpunkte unserer Investitionen lagen wiederum in der Beschaffung neuer ICE-Generationen (Typen ICE 3 ein- und mehrsystemfähig sowie ICE T mit Neigtechnik) sowie in der Modernisierung des Fahrzeugparks für die Produktsegmente DB NachtZug und DB AutoZug.

Daneben flossen erneut erhebliche Mittel in die Modernisierung unserer Instandhaltungs- und Verkaufsinfrastruktur sowie in das Projekt „Neustrukturierung der IT-Systeme Personenverkehr – it.p“. Damit wollen wir unsere Informationssysteme weiterentwickeln, die uns bei der Preisgestaltung, im Vertrieb, bei der Abrechnung sowie bei der Angebots- und Produktionsplanung unterstützen.

Im Geschäftsfeld Fernverkehr beschäftigten wir zum Jahresende 30.293 **Mitarbeiter**. Gegenüber 1999 entspricht dies – wiederum bereinigt um die DER-Gruppe – einem Rückgang von 3,9 %. Er resultiert überwiegend aus dem Personalabbau bei der DB Reise & Touristik AG.

Geschäftsfeld Regional- und Stadtverkehr (DB Regio)

Auch im Regional- und Stadtverkehr legten wir im Jahr 2000 deutlich zu. Unsere **Verkehrsleistung** stieg in diesem Bereich um 0,5 %. Damit wuchs dieses Geschäftsfeld überdurchschnittlich – sowohl im Vergleich zum Verkehrsmarkt insgesamt als auch innerhalb des Segments des öffentlichen Personenverkehrs, der im Berichtsjahr lediglich um 0,4 % auf 90,9 Mrd. Pkm zunahm. Der Schienenverkehr im Bereich DB Regio war hieran mit einem Anteil von 42 % bzw. 38,2 Mrd. Pkm (+0,6 %) beteiligt.

Der **Außenumsatz** des Geschäftsfelds erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 2,6 % auf 7.517 Mio. €. Wachstumsträger waren insbesondere die Fahrgeldeinnahmen des Schienenverkehrs der DB Regio mit einer Steigerung um 3,6 % auf rund 2,1 Mrd. €. Insgesamt stieg der Außenumsatz des Schienenverkehrs der DB Regio um 2,3 % oder 145 Mio. € auf 6,5 Mrd. €. Die **Busgesellschaften** steuerten rund 1,0 Mrd. € zum Außenumsatz bei; das entspricht einem Zuwachs von 4,6 % bzw. 45 Mio. €. Aufgabenträger im Schienenpersonennahverkehr sind die Bundesländer. Sie bestellten im Jahr 2000 bei DB Regio Leistungen im Wert von rund 4,3 Mrd. € (47 Mio. € mehr als im Vorjahr).

Die positive Umsatzentwicklung konnte allerdings die Mehrbelastungen nicht vollständig kompensieren, die aus höheren Treibstoffkosten sowie Abschreibungen und Zinsaufwendungen als Folge der Investitionstätigkeit resultierten. Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** lag mit 73 Mio. € um 112 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Der **Brutto-Cashflow** verringerte sich um 3,6 % auf 559 Mio. €.

DB Regio beschäftigte zum Jahresende 52.769 **Mitarbeiter**. Das entspricht einem Rückgang von 5,1% gegenüber dem Vorjahr.

Modernisierung des Fahrzeugparks

Die **Brutto-Investitionen** reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig um 0,5 % auf 1.305 Mio. €. Der Großteil der Mittel floss in die **Beschaffung moderner Triebzüge und Doppelstockwagen** – wichtige Elemente, um den Nahverkehr auf der Schiene noch attraktiver zu machen. Darüber hinaus investierten wir erhebliche Mittel in den Kauf neuer Busse, die Modernisierung der Werke zur Fahrzeuginstandhaltung sowie den Ausbau der Vertriebstechnologie. In Saarbrücken und München nahmen wir zwei neue Simulatoren für die Ausbildung der Triebfahrzeugführer in Betrieb. Sie helfen, die Zuverlässigkeit und Sicherheit im Schienenverkehr weiter zu erhöhen.

Ein Highlight im abgelaufenen Geschäftsjahr bildete die **Inbetriebnahme des S-Bahn-Netzes für den Großraum Hannover** zu Beginn der EXPO am 1. Juni 2000. Mit Förderung durch das Land Niedersachsen wurden insgesamt 125 Mio. € für 40 neue S-Bahn-Fahrzeuge ausgegeben. Das neue Nahverkehrssystem zeichnet sich durch eine Pünktlichkeitsquote von mehr als 99 % aus.

In den Ballungsräumen München, Stuttgart und Rhein-Ruhr investiert DB Regio derzeit ebenfalls in die **Erneuerung der S-Bahnen**. Im ersten Schritt starteten wir im Dezember 2000 die Münchner Flughafenlinie S8 mit 35 neuen Triebwagen des Typs ET 423. Allein für die S-Bahn München wollen wir in den beiden nächsten Jahren 171 neue Fahrzeuge anschaffen (Investitionsvolumen: 561 Mio. €).

Erstes RegioNetz gestartet

Die Kurhessenbahn ist das erste RegioNetz im Rahmen unserer Mittelstandsoffensive. Es wurde im Dezember 2000 der Öffentlichkeit vorgestellt. Der Bund, das Land Hessen, die beteiligten Kommunen und die Bahn AG stellen für die **Kurhessenbahn** insgesamt 100 Mio. € zur Verfügung. Bundesweit untersuchen wir derzeit 37 Netze und 10 Einzelstrecken mit einer Gesamtlänge von 9.000 km. Ziel des Projekts „RegioNetz“ ist es, für Nebenstrecken im ländlichen Raum innovative Lösungen zu entwickeln und umzusetzen, um so den Fortbestand von Nebenstrecken zu sichern.

Wettbewerb im Nahverkehr

DB Regio steht in einem intensiven Wettbewerb. So wurde beispielsweise am 11. November 2000 der **Betrieb der S-Bahn Rhein-Neckar** europaweit ausgeschrieben – mit etwa 6 Millionen Zugkilometern im Jahr die bisher **größte Ausschreibung** im Schienenpersonennahverkehr in Europa. Bislang konnte DB Regio rund 60 % der ausgeschriebenen Verkehrsleistungen gewinnen.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr hat DB Regio mit seinen 20 Regionalbusgesellschaften einen Marktanteil von etwa 7%. Um künftig komplette Nahverkehrsleistungen aus einer Hand anbieten zu können, wollen wir im Stadtverkehr expandieren. Angestrebt werden verstärkt Allianzen zwischen DB Regio und kommunalen Verkehrsunternehmen. Diese haben ihrerseits durch solche Bündnisse gute Chancen, sich fit zu machen für den Wettbewerb im liberalisierten europäischen Verkehrsmarkt. Durch **neue Aktionsfelder** wie Stadtbussysteme, Straßenbahn und Stadtbahn will DB Regio ihre Position erheblich verbessern, da integrierte Konzepte umfassende Problemlösungen für Fahrgäste und Besteller bieten.

Zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit im Nahverkehr starteten wir im Berichtsjahr ein Sanierungsprogramm, das vor allem die Kostenstruktur betrifft. Zentrale Bestandteile sind eine schlankere Verwaltung und die Verlagerung der unternehmerischen Verantwortung in die Regionen. Um den Nahverkehrsmarkt stärker dezentral zu bearbeiten, positioniert sich DB Regio in neun Regionen grundlegend neu. Dadurch wollen wir vor Ort durch eine engere Verzahnung von Schiene und Bus integrierte Verkehrsangebote schaffen.

Ausblick Personenverkehr: Integrierte Angebote, wettbewerbsfähige Kosten

Unser Ziel ist es, die Angebote im Nah- und Fernverkehr noch besser miteinander zu verknüpfen. Wir planen **integrierte Mobilitätsangebote**, die dem Fahrgast gewährleisten, schnell und problemlos zu seinem Bestimmungsort zu gelangen. Damit sehen wir uns gut gerüstet für den steigenden Wettbewerb im Nah- und Fernverkehr.

Im härteren Konkurrenzumfeld wird sich der Unternehmensbereich Personenverkehr auch in den Kostenstrukturen stärker an den Wettbewerbern orientieren. Dies gilt für die Personalkosten – gerade im Verwaltungsbereich –, aber auch für die übrigen Kosten. Kompetenzen wollen wir zunehmend an den Ort des operativen Geschäfts, also in die Regionen, verlagern, um kundennahe und schnelle Entscheidungen zu fördern – mit konkretem Nutzen für den Fahrgast.

Die Erneuerung des Fahrzeugparks spielt weiterhin eine zentrale Rolle für unsere Aktivitäten. Bis 2005 wollen wir im Fernverkehr 2,1 Mrd. € und im Nahverkehr 4,3 Mrd. € in Fahrzeuge investieren; der Trend geht dabei von lokbespannten Zügen zu integrierten Triebzügen. Um eine Planungsgrundlage für die umfangreichen Investitionen im Nahverkehr zu schaffen, werden wir bei den entsprechenden Verhandlungen mit den Ländern verstärkt die Notwendigkeit langfristiger Verträge mit einer Laufzeit von 10 bis 12 Jahren betonen.

Den Sanierungsprozess im Unternehmensbereich Personenverkehr setzen wir mit Nachdruck fort. Die wesentlichen Sanierungsprogramme sind aufgesetzt; bedeutende Teile befinden sich bereits in der Umsetzung. Dabei geht es neben der marktorientierten Ausrichtung des Angebots um gezielte Projekte im Produktions- und Vertriebsbereich sowie um eine Überarbeitung der Fahrzeugstrategie. Wichtig bei der Sanierung unseres Kerngeschäfts im Nah- und Fernverkehr: Wir wollen leistungsfähigere Strukturen und kostengünstigere Prozesse etablieren, unter anderem über mehr moderne Informationstechnologie. Ziel ist es, unseren Fahrgästen im Vergleich zu den Wettbewerbern ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis anzubieten. Dazu gehört auch, die Basisanforderungen Pünktlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit noch besser als bisher zu erfüllen.

Mit Blick auf die auslaufende Altlastenerstattung des Bundes und vor dem Hintergrund der in den kommenden Jahren aufgrund unserer Investitionsoffensive stark steigenden Abschreibungen und Finanzierungskosten zeichnet sich für das laufende Geschäftsjahr zunächst eine Belastung beim Aufwand ab, die erst im Folgezeitraum durch Erträge kompensiert werden kann. Insofern rechnen wir für das Jahr 2001 trotz eines voraussichtlich vergleichbaren Umsatzniveaus mit einem schwächeren Ergebnis.

Die Bahn **DB**

Güterverkehr



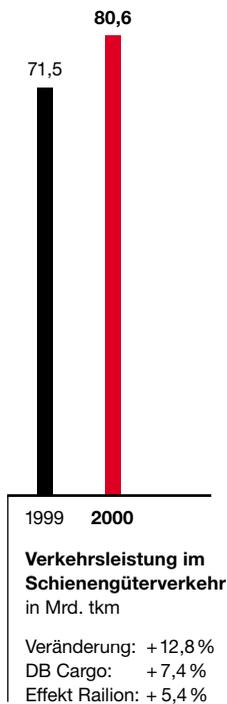
Der Markt ist umkämpft, doch die Bahn behauptet sich erfolgreich:

Den sich verschärfenden Wettbewerbsbedingungen begegnet der Unternehmensbereich Güterverkehr aktiv mit der Konzentration auf die Stärken des Schienentransports. Unsere Strategie ist es, die Internationalisierung voranzutreiben, den Fahrzeugpark zu modernisieren und die Angebote verstärkt an den Bedürfnissen unserer Kunden auszurichten.

in Mio. €	2000	1999	Veränd. in %
Außenumsatz	3.831	3.541	+ 8,2
Innenumsatz	816	632	+ 29,1
Bereichsumsatz	4.647	4.173	+ 11,4
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	49	- 11	-
Brutto-Cashflow	259	171	+ 51,5
Brutto-Investitionen	405	501	- 19,2
Mitarbeiter per 31.12.	38.555	40.995	- 6,0

Güterverkehr: Erfolgreich in schwierigem Markt

Von der konjunkturellen Erholung im Jahr 2000 profitierte der Unternehmensbereich Güterverkehr stärker als die anderen Bereiche des Deutsche Bahn Konzerns. Die für den Güterverkehr wichtigen Industriebereiche wuchsen – mit Ausnahme der Automobilindustrie – dynamisch und flächendeckend. Insbesondere die Industriebereiche Rohstahl und Steinkohle sowie der Bereich Forstwirtschaft (Abtransport des Sturmholzes nach „Lothar“-Sturm) sorgten für stark steigende Verkehrsleistungen. Die in Tonnenkilometer (tkm) gemessene **Verkehrsleistung** stieg im Berichtsjahr um 12,8 % auf rund 80,6 Mrd. tkm. 5,4 %-Punkte dieses Wachstums resultieren aus unserem Joint Venture Railion mit der Niederländischen Bahn (NS Groep N.V.) und damit aus der erstmaligen Einbeziehung der Railion Benelux N.V. Folge der intensiveren grenzüberschreitenden Zusammenarbeit im Schienengüterverkehr: Die durchschnittliche Transportweite stieg weiter. So erzielten wir mittlerweile mehr als die Hälfte unserer Verkehrsleistung im internationalen Verkehr.



Klare Positionierung am hart umkämpften Markt

Die **Transport- und Logistikmärkte** befinden sich in einem **heftigen strukturellen Wandel**. Triebkräfte sind höhere Anforderungen der Kunden, das Zusammenwachsen Europas und ein immer intensiverer Wettbewerb, der im Straßengüterverkehr zu teilweise erheblichem Lohn-, Sicherheits- und Sozialdumping geführt hat. Zusätzliche Dynamik ergibt sich aus den gleichzeitigen Veränderungen zu dezentralen industriellen Strukturen. Auf diesem hart umkämpften Markt positioniert sich der Unternehmensbereich Güterverkehr mit klaren Zielen: Weitere Rationalisierungs- und Modernisierungsmaßnahmen, Kundenorientierung und die Internationalisierung unseres Geschäfts stehen für uns im Vordergrund.

Zweistellige Umsatzerhöhung

Der **Bereichsumsatz** erhöhte sich im Jahr 2000 um 11,4 % auf 4.647 Mio. €. Der **Außenumsatz** des Unternehmensbereichs stieg parallel zur höheren Verkehrsleistung um 8,2 % auf 3.831 Mio. € (Anteil aus der Integration der Railion Benelux: 3,9 %).

Der zunehmende **Preiswettbewerb zwischen Straße und Schiene** führte zu einem weiteren Rückgang der spezifischen Erlöse. Das Auftreten anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen als Wettbewerber verstärkte den Preisdruck zusätzlich. Dennoch trug unser optimiertes Leistungsprogramm Früchte: DB Cargo erreichte deutliche Einsparungen bei den gefahrenen Zugkilometern.



Betriebsergebnis: Positive Entwicklung

Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** lag mit 49 Mio. € um 60 Mio. € über dem negativen Ergebnis des Vorjahres. Die wesentlichen Gründe für diese positive Entwicklung liegen in unseren kontinuierlichen Anstrengungen, die Produktivität

im Güterverkehr zu steigern und die Kosten zu optimieren. Der **Brutto-Cashflow** übertraf mit 259 Mio. € den Vorjahreswert von 171 Mio. € deutlich.

Die Zahl der **Mitarbeiter** verringerte sich um 2.440 auf 38.555 (einschließlich der Beschäftigten bei Railion Benelux).

Auf dem Weg zum grenzenlosen Güterverkehr

Mit dem Zusammenwachsen Europas verändern sich die Handels- und Transportströme. Vor diesem Hintergrund messen wir einer breiten internationalen Aufstellung im Güterverkehr strategische Bedeutung bei. Die **erfolgreiche Integration der niederländischen Railion Benelux N.V.** war der erste Schritt in diese Richtung. Mit Wirkung zum 1. Januar 2001 will zudem die Dänische Staatsbahn (DSB) ihre Cargo-Sparte DSB Gods als **Railion Danmark** in das Joint Venture Railion einbringen. An der Railion GmbH mit Sitz in Mainz werden dann die Deutsche Bahn AG mit 92 %, die NS Groep N.V. mit 6 % und die DSB mit 2 % beteiligt sein.

Mit der französischen SNCF gründeten wir Mitte 2000 – aufbauend auf dem erfolgreichen Pilotprojekt „Rhône-Westphalia Express“ – eine gemeinsame Produktmanagement-Gesellschaft, um die bilateralen Verkehre zu optimieren. Eine enge **Kooperation** besteht außerdem **mit der SJ Cargo Group AB** der schwedischen Bahn. Seit Sommer 2000 bündeln wir die Verkehre zwischen Deutschland und Schweden über mehrere Drehscheiben (auf deutscher Seite: Maschen und Rostock). Dies bedeutet höhere Abfahrtfrequenzen und beschleunigte Umlaufzeiten – und damit Vorteile für unsere Kunden.

Mehr Kundenservice durch hohe Systemkompetenz

Neben der physischen Transportleistung entscheiden im Wettbewerb vor allem umfassende Kundenbetreuung, hohe Prozesstransparenz und ein transportbegleitendes Informationsmanagement. Hier kommt unserem KundenServiceZentrum (KSZ) in Duisburg eine Schlüsselfunktion zu, das künftig auch die Kunden der Railion Benelux und der Railion Danmark betreut.

Um besser auf die Wünsche unserer Kunden eingehen zu können, haben wir die Wertschöpfungskette im Unternehmensbereich Güterverkehr an mehreren Stellen gezielt verlängert. Ein Beispiel dafür ist **Parcel Intercity**, das neue Zugsystem von DB Cargo und Deutscher Post. Seit Anfang 2000 verkehren besonders schnelle Frachtzüge in reservierten Zeitfenstern auf der Nord-Süd-Achse zwischen den Räumen Hamburg/Hannover und Nürnberg/München/Stuttgart. Sie stellen sicher, dass zeitkritische Frachtpost pünktlich, umweltfreundlich und zuverlässig vor Ort disponiert und ausgeliefert werden kann. Die Ausweitung dieses erfolgreichen Angebots auf Ost-West-Verbindungen ist geplant.

Ein anderes Beispiel ist die Zusammenarbeit mit der Firma Porsche. Seit dem 1. September 2000 nutzt der Stuttgarter Sportwagenhersteller als erstes deutsches Automobilunternehmen in großem Umfang das von unserer Tochtergesellschaft ATG Autologistik GmbH entwickelte neuartige Transportsystem in geschlossenen

Spezialwaggons. Das Konzept macht einen noch schnelleren, sichereren und umweltfreundlicheren Transport der Sportwagen durch Deutschland möglich. Bislang wurden die Fahrzeuge für den nordamerikanischen und japanischen Markt mit LKW-Transportern an die Nordseeküste gefahren.

Modernisierungen bei Lokomotiven, Güterwagen und Abläufen

Mit einem umfangreichen **mehnjährigen Investitionsprogramm** wollen wir den gesamten Fahrzeugpark des Unternehmensbereichs modernisieren. Der Schwerpunkt liegt auf der Beschaffung elektrischer Lokomotiven, zum Teil mit Mehrsystemtechnik, um einen grenzüberschreitenden Einsatz zu ermöglichen. Erhebliche Mittel werden aber auch in den Kauf neuer Güterwagen, insbesondere in die Beschaffung von Spezialwaggons, fließen. Im Berichtsjahr betragen die **Brutto-Investitionen** 405 Mio. € und lagen damit etwas unter dem Vorjahreswert.

Der Einzelwagenverkehr der DB Cargo AG, also die Beförderung einzelner Waggons, entspricht nicht mehr den Anforderungen moderner Logistik. Das im Jahr 2000 eingeleitete Sanierungsprogramm **MORA C** (Marktorientiertes Angebot Cargo) zielt auf Verbesserungen in Qualität und Geschwindigkeit des Transports, indem wir den Einzelverkehr auf weniger Sammelstellen konzentrieren und zudem Alternativen im Kombinierten Verkehr anbieten. Dabei kooperieren wir mit Drittbahnen und eigenen Speditionen.

Im Ganzzug- und Massenverkehr investieren wir verstärkt in moderne Waggons. Das größte Wachstumssegment, der Containertransport, wird gezielt qualitativ und investiv gefördert. Zum 1. Januar 2001 übertrug die DB Cargo AG die großen Instandhaltungswerke für Lokomotiven und Güterwagen in die zentrale Instandhaltungsfunktion des Gesamtkonzerns. Mit diesem Maßnahmenbündel legen wir die wirtschaftliche Basis für künftiges solides Wachstum.

Stabilisierung auf hohem Niveau

Das laufende Jahr bietet für den Güterverkehr günstige Voraussetzungen. Die im Jahr 2000 boomenden Industriebereiche stabilisieren sich auf hohem Niveau. Wir gehen davon aus, dass auch die weitere Integration von Railion Benelux sowie Railion Danmark positive Impulse auslösen wird. Auf Grund der unter Druck bleibenden Margen und durch die Umsetzung unseres Marktorientierten Angebots wird der Umsatz jedoch tendenziell stagnieren. Mit unserer Zusammenarbeit mit der Stinnes-Tochter SCHENKER AG im **Joint Venture Raillog** (ab 2001) kommen wir unserem Ziel, die komplette Logistikkette für europäische Kunden anzubieten, einen weiteren Schritt näher. Unsere hohe Investitionsgeschwindigkeit werden wir auch künftig beibehalten. Auf Grund unserer umfangreichen Maßnahmen, insbesondere auch zur Produktivitätssteigerung, erwarten wir auch im Geschäftsjahr 2001 ein positives Ergebnis.

Die Bahn **DB**

Personenbahnhöfe



Erlebnis Bahnhof: Hier machen jährlich rund 1,7 Milliarden Reisende Station; hier finden 2,4 Milliarden Besucher umfassende Informationen, vielfältige Einkaufs- und Unterhaltungsangebote. Der Unternehmensbereich Personenbahnhöfe leistet einen wichtigen Beitrag, um die Attraktivität des Bahnfahrens zu erhöhen.

in Mio. €	2000	1999	Veränd. in %
Außenumsatz	200	184	+ 8,7
Innenumsatz	600	582	+ 3,1
Bereichsumsatz	800	766	+ 4,4
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	4	0	-
Brutto-Cashflow	111	93	+ 19,4
Brutto-Investitionen	552	554	- 0,4
Mitarbeiter per 31.12.	5.015	5.593	- 10,3

Bahnhöfe – Portale für Mobilität und Dienstleistung

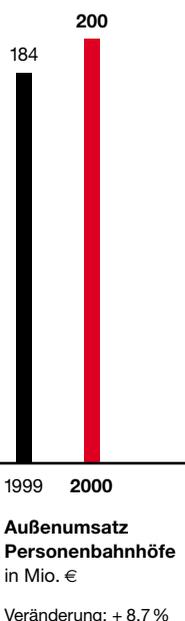
Der Unternehmensbereich Personenbahnhöfe verantwortet sowohl den technischen Betrieb von rund 6.000 aktiven Bahnhöfen als auch die kommerzielle Vermarktung der gewerblichen Nutzflächen in rund 3.000 Bahnhofsgebäuden. Mit seinen Geschäftsfeldern Verkehrsstation und Vermarktung bewegt sich der Unternehmensbereich deshalb auf unterschiedlichen Märkten. Der Erfolg des Bereichs Verkehrsstation wird vor allem bestimmt von der Auslastung der vorhandenen Infrastruktur; hier kommt die im Berichtsjahr positive Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs zum Tragen. Beide Geschäftsfelder sind durch den gemeinsamen Auftritt in den Bahnhöfen und an den Haltepunkten eng verbunden; übergreifend richten sich unsere Maßnahmen deshalb auf **Sicherheit, Sauberkeit, Kundeninformation und Service** für Reisende und Bahnhofsbesucher.

Positive Umsatzentwicklung

Der Gesamtumsatz des Unternehmensbereichs Personenbahnhöfe erhöhte sich im Jahr 2000 um 4,4 % auf 800 Mio. €. Von diesem **Bereichsumsatz** entfielen rund 75 % auf konzerninterne Umsätze (600 Mio. €). Der **Außenumsatz**, der mit konzernfremden Transportunternehmen, Mietern und Pächtern erzielt wurde, stieg um 8,7 % auf 200 Mio. €.

Das Geschäftsfeld Verkehrsstation erhöhte seinen Umsatz auf rund 0,6 Mrd. €. Größter Kunde bleibt dabei der konzerninterne Unternehmensbereich Personenverkehr. Der Umsatzanteil konzernfremder Transportunternehmen hat auf rund 2 % leicht zugenommen. Weitere Einnahmen des Geschäftsfelds Verkehrsstation resultieren aus Dienstleistungen rund um die Reise, wie etwa Schließfächer oder Parkplätze.

Das Geschäftsfeld Vermarktung erzielte Umsätze von rund 0,2 Mrd. €. Vor allem an Standorten, die wir im Jahr 2000 umfassend modernisiert haben, konnten die Mieteinnahmen deutlich erhöht werden. Dagegen kam es an Standorten, die nun zur Bahnhofs- und Umfeldentwicklung anstehen, zu verringerten Mieteinnahmen.



Ausgeglichenes Ergebnis

Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** zeigt mit 4 Mio. € eine leicht positive Entwicklung. Dabei macht sich das im Jahr 2000 umgesetzte Programm zur Straffung der Aufbauorganisation Kosten senkend bemerkbar. Gegenläufige Effekte ergaben sich aus umfangreichen Renovierungs- und Modernisierungsmaßnahmen an den Bahnhöfen. Diese Investitionen führten zu einem Anstieg von Zinsaufwand und Abschreibungen. Der **Brutto-Cashflow** ist vor allem auf Grund der höheren Abschreibungen um 19,4 % auf 111 Mio. € gestiegen.

EXPO 2000 – Herausforderung erfolgreich gemeistert

Rechtzeitig zum Beginn der **Expo 2000** konnten wir umfangreiche Verkehrsbauprojekte zur Steuerung der erwarteten Besucherströme abschließen. Besonders zu erwähnen sind dabei die Modernisierung des **Hauptbahnhofs Hannover** und des **Messebahnhofs Laatzen**, der Bau des S-Bahn-Netzes mit 56 Stationen sowie eine Vielzahl von Modernisierungsmaßnahmen an kleineren Bahnhöfen im Umland. Der Hauptbahnhof Hannover ist von den Reisenden und Bahnhofsbesuchern nach dem Umbau sehr gut angenommen worden. Ein weltweit einmaliges Architekturprojekt stellt die Modernisierung des Bahnhofs in Uelzen dar: Nach Vorgaben des Wiener Künstlers und Baumeisters Friedensreich Hundertwasser wurde das denkmalgeschützte Gebäude aus wilhelminischer Zeit zu einem Umwelt- und Kulturbahnhof umgestaltet.

Konsequente Aufwertung der Bahnhöfe

Mit 552 Mio. € blieben die **Brutto-Investitionen** auf dem Niveau des Vorjahres. Investitions-Schwerpunkte waren auch im Jahr 2000 Maßnahmen zur Vorbereitung auf die EXPO 2000, der Lehrter Bahnhof in Berlin, das so genannte Bahnhofs-paket, zu dem insgesamt 26 Bahnhöfe gehören, sowie einige Nahverkehrsprojekte.

Im Jahr 2000 konnten wir an 13 großen Bahnhöfen mehrjährige Modernisierungsmaßnahmen abschließen. Auf besonders positive Resonanz stieß die Umgestaltung des denkmalgeschützten **Hauptbahnhofs in Köln**. Als zukunftsweisend gelten neben den umfassenden Servicefunktionen für Reisende auch die neu geschaffenen „Colonaden“ – ein Einkaufs- und Dienstleistungszentrum mit rund 70 Fachgeschäften, Cafés und Restaurants auf insgesamt 11.500 Quadratmetern. Wiedereröffnung nach Umbau feierten im Laufe des Jahres 2000 auch die Bahnhöfe Stralsund, Rostock, Berlin-Lichtenberg, Berlin Ost, Oranienburg und Frankfurt/Oder. Diese sechs Projekte bildeten den **Abschluss des Bahnhofs-pakets in den neuen Bundesländern**.

Bundesweit konnten wir im Berichtsjahr insgesamt 1.210 kleinere und mittlere Bahnhöfe optisch und funktional aufwerten. Das bedeutet: Empfangshallen und Bahnsteige erhielten neues Mobiliar, Bahnsteig-Überdachungen wurden verlängert, die Informationsangebote verbessert und die Orientierung für die Reisenden erleichtert. Um die Wartequalität der Reisenden zu erhöhen, errichteten wir an 107 Bahnhöfen DB PlusPunkte und Wartemodule. Bis Ende 2000 nahmen in 40 kleineren und mittleren Bahnhöfen so genannte **DB ServiceStores** ihren Betrieb auf – sie beruhen auf einem Conveniencestore-Konzept, das von zwei eigens dafür im Jahr 1999 gegründeten Gesellschaften (der DB ServiceStore Systemführungs GmbH und der DB ServiceStore Betriebs GmbH) umgesetzt wird. Wir wissen: Der Erfolg von Bahnhöfen resultiert aus der Qualität der Ausstattung, der Zuverlässigkeit der Infrastruktur, der Sicherheit und der Sauberkeit. Um die vielerorts noch vorhandenen Defizite systematisch beseitigen zu können, entwickelt der Unternehmensbereich Personenbahnhöfe derzeit verstärkt Gesamtkonzepte. Ein Meilenstein in

diese Richtung ist die **Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW**. Das im Jahr 2000 vertraglich vereinbarte Maßnahmenpaket hat ein Volumen von 176 Mio. € und soll bis zum Jahr 2004 umgesetzt werden. Die einbezogenen Bahnhöfe wurden in enger Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden ausgewählt, die Kosten teilen sich das Land und die DB Station & Service AG. Als Ergänzung zum laufenden **3-S-Programm** (Service, Sicherheit, Sauberkeit) starteten wir im November 2000 im Hauptbahnhof Frankfurt/Main das **Pilotprojekt Sicherer Bahnhof**. Das konsequente Durchsetzen des bestehenden Hausrechts soll das Sicherheitsgefühl bei Kunden, Pächtern und Mitarbeitern weiter erhöhen.

Mehr Kundennähe durch schlankere Personalstruktur

Zwar sank die Zahl der **Mitarbeiter** zum Stichtag 31. Dezember 2000 gegenüber dem Vorjahr um 578 auf 5.015. Der Service an den Bahnhöfen blieb von dieser Entwicklung jedoch unberührt, denn der Personalabbau resultierte vor allem aus einer **Umstrukturierung im mittleren Management**. Im Sommer 2000 verschlankten wir die bisherige dreistufige Organisationsform. Die operative Verantwortung und Gestaltung des Geschäfts obliegt nunmehr direkt den so genannten „Leitern Bahnhofsmangement“, die für durchschnittlich jeweils über 70 Bahnhöfe und Haltestellen verantwortlich sind. Mehr Kundennähe und verbesserten Service soll auch das parallel eingeführte **Konzept Mr. Bahnhof** bringen: Übergreifend gibt es damit für die Bahnkunden Ansprechpartner, die als „Chef vom Dienst“ eine umfassende Koordinationsfunktion übernehmen.

Nachhaltige Renditesteigerung

Für das angelaufene Geschäftsjahr 2001 stehen neben der weiteren Umsetzung der eingeleiteten Maßnahmen zur Absicherung und Steigerung des Ergebnisses vor allem die Verbesserungen der Basisdienste für unsere Kunden im Bahnhof im Vordergrund. Eine Sauberkeitsoffensive wurde ebenso gestartet wie umfangreiche Maßnahmen zur Instandhaltung. Eine detaillierte Portfolioanalyse identifizierte mehr als 1.000 Bahnhofsgebäude, die für die Aufrechterhaltung des Betriebs nicht notwendig sind oder keine Kostendeckung aufweisen. Hier suchen wir derzeit intensiv nach alternativen Verwertungsmöglichkeiten. Für das Geschäftsjahr 2001 erwarten wir leichte Anstiege bei Umsatz und Ergebnis.

Die Bahn 

Fahrweg



Die Leistungsfähigkeit des Netzes ist mit entscheidend für die Marktchancen der Bahn. Seit Jahren investiert der Unternehmensbereich Fahrweg viel Geld in Erhaltung, Modernisierung und Ausbau seiner Infrastruktur. Die Strategie „Netz 21“ wird die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs weiter erhöhen.

in Mio. €	2000	1999	Veränd. in %
Außenumsatz	110	83	+ 32,5
Innenumsatz	3.415	3.354	+ 1,8
Bereichsumsatz	3.525	3.437	+ 2,6
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	57	11	+ 418,2
Brutto-Cashflow	987	916	+ 7,8
Brutto-Investitionen	3.896	4.782	- 18,5
Mitarbeiter per 31.12.	53.554	57.629	- 7,1

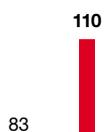
Fahrweg – Grundlage der Mobilität

Der Unternehmensbereich Fahrweg mit der Führungsgesellschaft DB Netz AG ist für das Schienennetz des DB Konzerns und die Organisation des gesamten Bahnbetriebs darauf zuständig. Seine wichtigste Aufgabe: den **zuverlässigen und sicheren Betrieb** auf dem Streckennetz von 36.600 Kilometern (Ende 2000) und in den 33 Terminals des kombinierten Ladungsverkehrs zu gewährleisten. Die Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG steht – in Umsetzung der EU-Richtlinie 91/440 – diskriminierungsfrei auch anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen offen. Diesen Zugang nutzten im Jahr 2000 **rund 200 konzernfremde Kunden**. In Zusammenarbeit mit den verschiedenen Bahnunternehmen erstellt und koordiniert die DB Netz AG die Fahrpläne. Der Unternehmensbereich hat drei Tochtergesellschaften, die als Projektgesellschaften große Bauvorhaben betreuen. Die Baugesellschaften des Konzerns, die noch im Vorjahr zum Unternehmensbereich Fahrweg gehörten, wurden im Jahr 2000 in der Konzernführungsstruktur dem Bereich „Beteiligungen“ zugeordnet. Zur besseren Vergleichbarkeit berücksichtigt die nachfolgende Darstellung der Vorjahreszahlen diese Umgliederung.

Positive Umsatzentwicklung

Die Leistungsnachfrage stieg im Berichtsjahr um rund 1 % auf 984 Millionen Trassenkilometer. Der **Bereichsumsatz** erreichte 3.525 Mio. € und übertraf damit um 2,6 % die Vorjahreszahlen. 89 % dieses Umsatzes entfielen auf Trassenerlöse, 8 % auf Entgelte für die Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen und 3 % auf Projekt- und Umschlagsleistungen.

Der **Innenumsatz** mit den Transportbereichen des DB Konzerns erhöhte sich um 1,8 % auf 3.415 Mio. €. Der **Außenumsatz** wuchs – wie bereits im Vorjahr – überproportional um 32,5 % auf 110 Mio. €. Hierbei macht sich die intensivere Nutzung der Trassen durch konzernfremde Eisenbahnverkehrsunternehmen bemerkbar.



1999 2000

Außenumsatz Fahrweg
in Mio. €

Veränderung: + 32,5 %

Verbessertes Ergebnis

Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** stieg von 11 Mio. € auf 57 Mio. €. Diese Verbesserung resultiert zum einen aus den Umsatzzuwächsen, zum anderen aus Kostenoptimierungen, die wir vor allem im Bereich der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen vornahmen. Auf diese Weise konnten wir den planmäßigen Rückgang bei den Erstattungen des Bundes für wiedervereinigungsbedingte Altlasten (–185 Mio. €) kompensieren. Der **Brutto-Cashflow** betrug 987 Mio. € und lag damit um 7,8 % über dem Vorjahreswert.

Die **Brutto-Investitionen** sanken im Berichtsjahr um 18,5 % auf 3.896 Mio. €. Mit Abstand größtes Einzelprojekt war – wie bereits im Vorjahr – die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, für die wir rund 690 Mio. € aufwendeten. Weitere 317 Mio. € flossen in die Strecke Nürnberg–Ingolstadt–München.

Auf Grund von Produktivitätssteigerungen ging die Zahl der **Mitarbeiter** erneut zurück: um 4.075 auf 53.554 Mitarbeiter zum Jahresende.

Strategie Netz 21 fortgesetzt

Sieben Jahre nach Beginn der Bahnreform steht der Unternehmensbereich Fahrweg vor der Herausforderung, die Wettbewerbsposition der Schiene in einem wirtschaftlich schwierigen Umfeld auszubauen. Um dieses Ziel zu erreichen, verfolgen wir die im Jahr 1999 beschlossene Strategie **Netz 21** konsequent weiter.

Netz 21 zielt darauf, die Kapazitäten und Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur signifikant zu erhöhen, um damit den wachsenden Verkehrsströmen und Transportmengen Rechnung zu tragen. Netz 21 führt mittelfristig zur Entmischung schneller und langsamer Verkehre und verbessert so den Verkehrsfluss. Darüber hinaus wird die Umsetzung die laufenden betrieblichen Kosten senken. Wir werden diese Strategie ebenfalls in Korridoren umsetzen. Zu diesem Zweck haben wir unser Schienennetz unterteilt in 30 zentrale und rund 40 regionale Korridore sowie 7 eigenständige Knotenbereiche. Wir haben alle Planungsaufträge erteilt, damit jetzt Maßnahmenprogramme erarbeitet werden können. Wir sind davon überzeugt: Netz 21 wird mehr Verkehr auf die Schiene holen.

Im Februar 2000 fiel die politische Entscheidung, die Strecke Hamburg – Berlin für den Hochgeschwindigkeitsverkehr auszubauen. Die DB Netz AG hat die erforderlichen Planungsarbeiten aufgenommen. Das Ziel: die Strecke für eine Geschwindigkeit von bis zu 230 km/h aufzurüsten. Damit können Bahnreisende künftig innerhalb von rund 90 Minuten von Hamburg nach Berlin gelangen. Bislang dauert diese Fahrt mindestens 2 Stunden und 18 Minuten. Die Hochgeschwindigkeitsstrecke wird voraussichtlich bis Ende 2004 fertig gestellt.

Moderne Systeme in der Leit- und Sicherungstechnik

Moderne **elektronische Stellwerke** (ESTW) spielen für die DB Netz AG eine wachsende Rolle. Sie machen es möglich, den Bahnbetrieb künftig aus wenigen Betriebszentralen (BZ) zu steuern und zugleich manuelle Fehlerquellen zu minimieren. Darüber hinaus verbessern elektronische Stellwerke deutlich die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung. Im Berichtsjahr nahmen wir in unserem Streckennetz 10 elektronische Stellwerke in Betrieb und erweiterten die Stellbereiche von 14 schon bestehenden ESTW (insgesamt rund 150). Parallel dazu läuft der Aufbau von insgesamt 7 **Betriebszentralen**, die künftig den gesamten Betrieb auf den angeschlossenen Strecken überwachen, disponieren und über ESTW steuern. Die Betriebszentralen Frankfurt am Main, Berlin, Karlsruhe, Duisburg, Hannover und Leipzig haben bereits ihre Arbeit aufgenommen. Im Sommer 2001 wird die Betriebszentrale München als letzte dieser 7 Betriebszentralen ans Netz gehen.

Ein weiterer Eckpfeiler unserer Fahrwegstrategie ist das digitale Mobilfunknetz **GSM-R** (Global System for Mobile Communication-Rail). Es basiert auf dem internationalen GSM-Mobilfunkstandard und wurde in den vergangenen Jahren für die

besonderen Anforderungen der Bahnen in Europa erweitert. 32 europäische Eisenbahngesellschaften wollen künftig GSM-R einführen. Innerhalb des DB Konzerns soll das digitale Mobilfunknetz ab dem Jahr 2004 die heutigen analogen Systeme für Betriebs-, Instandhaltungs-, Zug-, Rangier- und Kraftfahrzeugfunk sukzessive ersetzen.

Neue Organisation der DB Netz AG

Wir haben die DB Netz AG zum 1. Januar 2001 **neu organisiert** und in drei Segmente eingeteilt: **Fern-/Ballungsnetz, Regionalnetze** sowie **Zugbildungsanlagen/Umschlagbahnhöfe**.

Größtes und umsatzstärkstes Segment ist das Fern- und Ballungsnetz. Auf ihm werden 91 % des Verkehrsaufkommens abgewickelt. Dieser Bereich ist verantwortlich für die Sicherstellung eines reibungslosen und wirtschaftlichen Betriebsablaufs sowie die Instandhaltung der dazugehörigen Strecken. Das Segment Regionalnetze betreibt hauptsächlich Strecken mit regional begrenztem Schienenverkehr. Gleichzeitig bilden die Regionalnetze die Basis für eine noch engere Zusammenarbeit zwischen der DB Netz AG und den regionalen Schienenverkehr-Anbietern. Das Segment Zugbildungsanlagen/Umschlagbahnhöfe schließlich bietet seine Leistungen Personen- und Güterverkehrskunden direkt an und entscheidet selbst über den Umfang seiner Infrastruktur. Die Investitionsvorhaben der DB Netz AG werden jedoch nach wie vor segmentübergreifend gesteuert. Zu diesem Ziel hat das Ressort Netzmanagement bundesweit 22 zusammenhängende Korridore definiert, innerhalb derer Investitionsvorhaben geplant und realisiert werden.

Neues Trassenpreissystem und Investitionsoffensive

Wir haben unser bisheriges zweistufiges Trassenpreissystem (TPS) zum 1. April 2001 durch ein **neues einstufiges TPS** ersetzt. Damit sollen für alle Kunden grundsätzlich die gleichen Preise gelten – unabhängig davon, welche Trassenkapazitäten sie abnehmen. Wie im bisherigen Preissystem gibt es jedoch auch im neuen TPS unterschiedliche Streckenkategorien. Diese berücksichtigen Bedeutung, Nutzungsintensität sowie technische Ausstattung der Strecke.

Durch die Unterzeichnung der Trilateralen Vereinbarung zwischen der Deutschen Bahn, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie dem Bundesministerium der Finanzen im März 2001 konnte die notwendige **Verstärkung der Infrastrukturförderung** durch den Bund erreicht werden. Zugleich wurde das zur Verfügung gestellte Finanzvolumen erhöht. Mit diesem zusätzlichen Geld wollen wir die Qualität im Bestandsnetz deutlich verbessern. Ziel ist es, die gesamte **Infrastruktur forciert zu sanieren** und zu modernisieren. Infolge der intensivierten Instandhaltungsmaßnahmen, höherer Zinsaufwendungen und planmäßig sinkender Erstattungen des Bundes für wiedervereinigungsbedingte Altlasten rechnen wir für das Geschäftsjahr 2001 bei annähernd gleich bleibenden Bereichsumsätzen allerdings mit einer deutlichen Ergebnisverschlechterung.

Die Bahn **DB**

Immobilien



Der Unternehmensbereich Immobilien zählt mit rund 25.000 verwalteten Gebäuden zu den größten Immobiliengesellschaften Deutschlands. Von der Bündelung des Immobilienmanagements versprechen wir uns nachhaltig positive Ergebnisbeiträge.

in Mio. €	2000	1999	Veränd. in %
Außenumsatz	10	8	+ 25,0
Innenumsatz	74	74	-
Bereichsumsatz	84	82	+ 2,4
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	108	- 385	-
Brutto-Cashflow	163	- 320	-
Brutto-Investitionen	51	53	- 3,8
Mitarbeiter per 31.12.	1.293	1.286	+ 0,5

Immobilien – Werte mit unausgeschöpftem Potenzial

Der Unternehmensbereich Immobilien ist neu: Er entstand im Jahr 2000 im Zuge der Weiterentwicklung der Führungsstruktur des Deutsche Bahn Konzerns. Wir **bündeln hier** – insbesondere in der Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH – konzernweit die **Ressourcen** für die Bewirtschaftung, Entwicklung und Vermarktung von Liegenschaften, die für unser operatives Geschäft nicht mehr erforderlich sind. Der Unternehmensbereich bewirtschaftet eine Fläche von rund 300 Mio. Quadratmetern, etwa 25.000 Gebäude und rund 30.000 Mietverträge. Er gehört zu den fünf größten Vermarktern von Immobilien in Deutschland. Gegenwärtig befinden sich bundesweit mehr als 160 Projekte in der Entwicklung.

Zum Unternehmensbereich Immobilien gehören auch die Funktionen Kanalmanagement, Altlastensanierung und Flächenfreisetzung. Während das Eigentum der nicht mehr benötigten Liegenschaften nach wie vor bei der DB AG oder einer ihrer Töchter verbleibt, ist die Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH jetzt der Komplett Dienstleister im Immobilienbereich und übernimmt Property- und Immobilienmanagement, Projektentwicklung und Vertrieb.

Ergebnis entspricht den Erwartungen

Der **Bereichsumsatz** lag im Berichtsjahr mit 84 Mio. € über dem Vorjahresniveau; die Summe der betrieblichen Erträge (inklusive Mieten und Pachten) stieg um 9,7% auf 750 Mio. €. Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** entsprach mit 108 Mio. € unseren Erwartungen. Der **Brutto-Cashflow** stieg deutlich auf 163 Mio. €. Dieser Erfolg basiert zum einen auf erfolgreicher Vermarktungstätigkeit, zum anderen auf einer konsequenten Kontrolle des Aufwands. Dieser konnte gegenüber dem Vorjahr durch gezielte Maßnahmen erheblich reduziert werden, vor allem beim Management der Immobilien. Im Vergleich dazu resultierte das negative Ergebnis im Jahr 1999 maßgeblich aus finanziellen Vorsorgen für ausgewählte Großprojekte.

Anspruchsvolle Großprojekte

Die **Brutto-Investitionen** des Unternehmensbereichs lagen im Jahr 2000 mit 51 Mio. € knapp unter dem Vorjahreswert.

Die Großprojekte, die der Unternehmensbereich Immobilien derzeit entwickelt, sind **anspruchsvolle städtebauliche Vorhaben**: beispielsweise das EuropaViertel in Frankfurt/Main, die Neuen Münchener Adressen, Stuttgart 21, das Potsdam Center, der Düsseldorfer Stadtgarten oder der Hafencampus Hamburg. Diese Projekte umfassen Flächen in einer Größenordnung von 100.000 bis zu 1,5 Mio. Quadratmetern. Eine Reihe weiterer Bauvorhaben sind zudem auf dem Weg zur Planreife. Mit der so erzielten Wertschöpfung werden nachhaltig positive Ergebnisbeiträge für den DB Konzern gesichert.

Prozessoptimierung und Verbesserungen im Know-how

Der Unternehmensbereich Immobilien beschäftigt derzeit 1.293 **Mitarbeiter**. Diese Zahl stieg gegenüber dem Vorjahr nur geringfügig. Im Jahr 2000 legten wir besonderes Augenmerk darauf, das Know-how unserer Mitarbeiter weiter zu steigern und die internen Prozesse und Abläufe kontinuierlich zu optimieren. Um diese Ziele zu erreichen, starteten wir ein integriertes Projektprogramm im Bereich der Aus- und Weiterbildung und akquirieren gezielt weitere qualifizierte Mitarbeiter aus der Immobilienbranche.

Strategische Weiterentwicklung des Unternehmensbereichs

Im Jahr 2001 wird der Unternehmensbereich strategisch weiterentwickelt. Unser Ziel ist, die Wertschöpfung aus Liegenschaften in Ballungsräumen zu erhöhen. Dabei soll zum einen ein attraktiver Bestand an überwiegend fungiblen Bürogebäuden und Entwicklungsflächen als künftiges Kernportfolio aufgebaut werden. Zum anderen wollen wir alle Liegenschaften veräußern, die nicht für ein dauerhaft werthaltiges Portfolio geeignet sind.

Zusätzlich leistet der Unternehmensbereich Immobilien das **Corporate Real Estate Management** für den gesamten Konzern. Wir bündeln alle Immobilienaktivitäten, die nicht zum Kerngeschäft anderer DB-Unternehmen gehören, und erreichen so eine größere Effizienz im Umgang mit diesen Liegenschaften. Ein langfristiges Standortkonzept trägt dazu bei, Synergieeffekte im DB Konzern zu erzielen und zugleich die Bewirtschaftungskosten im Immobilienmanagement deutlich zu senken. Auf diese Weise werden weitere Wert- und Rationalisierungspotenziale für den Gesamtkonzern erschlossen.

Stabile Entwicklung

Der Unternehmensbereich Immobilien agiert in einem Marktumfeld, das sich in den letzten Jahren insgesamt positiv entwickelt hat. Vor allem in den Ballungsräumen steigt die Nachfrage nach Gewerbe- und Wohnimmobilien. Dieser Trend wird sich im Jahr 2001 stabil fortentwickeln. Wir rechnen deshalb im laufenden Jahr mit einem Umsatz und einem Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen auf dem Niveau des Berichtsjahres.



Weitere Informationen



Die Bahn 

Mitarbeiter



Mehr als 220.000 Menschen arbeiten bei der Bahn. Sie sind die Garanten unserer Leistungsfähigkeit. Auf dem Weg zu einem wettbewerbsfähigen Unternehmen werden wir unsere Produktivität weiter steigern, wettbewerbsgerechte Beschäftigungsbedingungen schaffen und die Potenziale unserer Mitarbeiter weiter entwickeln.

Mitarbeiter: Weichenstellungen in Richtung Wettbewerbsfähigkeit

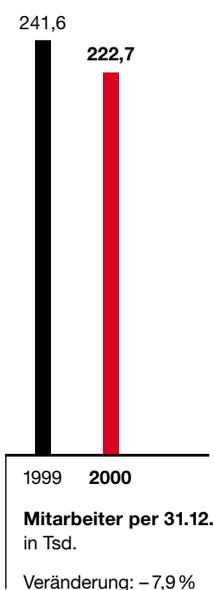
Zum Ende des Geschäftsjahres 2000 beschäftigte der Deutsche Bahn Konzern 222.656 **Mitarbeiter** – das waren 18.982 weniger als Ende 1999. Der Personalabbau in Höhe von 7,9 % resultierte überwiegend aus natürlicher Fluktuation, Abgängen in den Vorruhestand sowie Abfindungen. Auf Grund unserer aktiven konzerninternen Arbeitsmarktpolitik konnten wir auf betriebsbedingte Kündigungen weiterhin verzichten. Überproportional zurück ging die Zahl der Beamten: Sie sank von 64.976 auf 55.850. Mit 11.851 Auszubildenden lag die **Ausbildungsquote** – bereinigt um die Effekte aus der DB Arbeit GmbH – bei 5,7 % und damit auf einem im Vergleich zur deutschen Wirtschaft beachtlichen Niveau.

Beschäftigungsbündnis Bahn

Um **wettbewerbsfähige Beschäftigungsbedingungen** zu schaffen, müssen wir als ein in verschiedenen Märkten operierendes Unternehmen unsere Entgeltstrukturen branchenorientiert ausrichten und regional differenzieren; gleichzeitig wollen wir die Leistungs- und Erfolgsorientierung der Entgeltsysteme ausbauen. Darüber hinaus gilt es weitere relevante Beschäftigungsbedingungen wie Arbeitszeit, Urlaub, Anrechnung tätigkeitsfreier Zeiten oder Weiterbildung in die Weiterentwicklung des Tarifsystems einzubeziehen. Grundlage der neu zu verhandelnden Beschäftigungsbedingungen ist ein **Benchmarking** der Unternehmensbereiche und Tochtergesellschaften mit den jeweiligen Wettbewerbern.

Bei Abschluss der neuen Tarifverträge kann der Grundansatz des „Zukunftssicherungsfonds“ genutzt werden, um für einen bestimmten Zeitraum die Nachteile auszugleichen oder abzumildern, die den betroffenen Arbeitnehmern durch notwendige Anpassungen entstehen, etwa durch den Wegfall von Besitzstandszulagen oder durch Einkommensdifferenzen zwischen alter und neuer Entgelttabelle.

Die Bahn und ihre Sozialpartner sind sich darüber im Klaren: Um wettbewerbsfähig zu werden, gilt es den eingeschlagenen Sanierungsprozess konsequent weiterzuverfolgen und zugleich sozialverträglich zu gestalten. Nicht zuletzt auf Grund der schwierigen wirtschaftlichen Situation der Bahn nahmen der Vorstand, Gewerkschaften und Konzernbetriebsrat im Jahr 2000 Verhandlungen auf, um das Beschäftigungsbündnis Bahn zu modifizieren; diese wurden mit den Verhandlungen zur **Entgelttrunde 2000** verbunden. Unter anderem wurde dabei 2000 vereinbart, die Entgelte für die Arbeitnehmer und Auszubildenden zum 1. November 2000 um 2,0 % und zum 1. März 2002 um 2,4 % zu erhöhen. Gleichzeitig wurde die Angleichung der Ostentgelte an das Westniveau beschlossen. Dies geschieht in zwei Schritten: zum 1. Januar 2001 auf 89,0 % und zum 1. Januar 2002 auf 90,0 %. Hierbei erfolgt die Anrechnung der Entgelterhöhungen 2000 und 2002 ab 1. April 2001 bzw. 1. März 2002 im Umfang von jeweils 0,2 %-Punkten auf



besitzstandswahrende Zulagen aus Zeiten der Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn. Mit einer Laufzeit von 30 Monaten (September 2000 bis Februar 2003) gewährt der Entgelttarifvertrag dem Unternehmen die notwendige Planungssicherheit. Die Sozialpartner einigten sich jedoch nicht allein auf die oben genannten tarifpolitischen Veränderungen, sondern auch auf die Veränderung des konzernweiten Arbeitsmarkts bis hin zu wirtschaftsüblichen Instrumenten und Verfahren.

An dem Ziel verbesserter Wettbewerbsfähigkeit ausgerichtet ist bereits der neue Haustarifvertrag der DB Anlagen und Haus Service, der mit Wirkung ab 1. Januar 2001 in Kraft trat. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des bahneigenen Facility-Management-Dienstleisters beziehen nun ein marktgerechtes Entgelt. Der Haustarifvertrag enthält neben flexibleren Arbeitszeitregelungen und Vereinbarungen zur Altersteilzeit auch leistungsbezogene Komponenten; damit zahlen sich Einsatzbereitschaft und Kreativität für jeden Mitarbeiter spürbar aus.

Die notwendigen Veränderungen in unserem Unternehmen erfordern **vertrauensvolle Mitbestimmungsprozesse**. Im Herbst 2000 einigten sich die Deutsche Bahn AG und die Gewerkschaft TRANSNET auf zehn Thesen zur Mitbestimmung. Gemeinsam haben wir es uns zur Aufgabe gemacht, die Bahn dauerhaft zum Erfolg zu führen, Arbeitsplätze zu sichern und den Mitarbeitern Entwicklungs- und Bildungsmöglichkeiten zu bieten. Den offenen Umgang mit Interessengegensätzen betrachten wir als Teil unserer Unternehmenskultur.

Konzernweiter Arbeitsmarkt eröffnet Perspektiven

Auch im Jahr 2000 konnte die DB Arbeit GmbH zahlreichen Beschäftigten, die ihren Arbeitsplatz auf Grund von Rationalisierungsmaßnahmen verloren, eine neue berufliche Perspektive eröffnen. Vorrangiges Ziel dieser Konzerntochter ist es, freigesetzte Mitarbeiter in ein neues unbefristetes Beschäftigungsverhältnis zu vermitteln – innerhalb wie außerhalb des DB Konzerns. Gelingt die Vermittlung nicht zeitnah, werden die Mitarbeiter qualifiziert oder im Rahmen eingliederungsorientierter Arbeitnehmerüberlassung eingesetzt.

Im Berichtsjahr betreute die DB Arbeit rund 8.750 Mitarbeiter inkl. der Neuzugänge Bahnhofstandhaltungsteam (BIT). Etwa 2.700 dieser Mitarbeiter haben einen neuen Arbeitsplatz gefunden beziehungsweise sind durch sozialverträgliche Maßnahmen oder durch natürliche Fluktuation ausgeschieden.

Personal- und Führungskräfteentwicklung

Für den nachhaltigen Unternehmenserfolg benötigt die Bahn hoch qualifizierte und motivierte Mitarbeiter. Ihre berufliche Weiterentwicklung ist für uns gleichermaßen Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg wie personalpolitische Verpflichtung. In die Aus-, Fort- und Weiterbildung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter investierten wir im Berichtsjahr 442 Mio. €.

Kernziel der **Führungskräfteentwicklung** bleibt weiterhin die Stärkung der Managementkompetenzen. Schwerpunkte bildeten im Berichtsjahr die Intensivierung der Potenzialeinschätzung, Schulungen zur „Qualität der Zielvereinbarungen“ und eine intensive Nutzung des „Mitarbeitergesprächs“ als Führungsinstrument.

Die **DB Academy**, die im Berichtsjahr weiterentwickelt wurde, bündelt alle konzernweiten Weiterbildungsangebote für Fach- und Führungskräfte in drei Geschäftsfeldern. Die „Akademie für Internationale Mobilität“ ermöglicht fach- und abschlussgebundene Qualifizierungen, unter anderem in den Fachrichtungen Betriebswirtschaftslehre, Verkehrsmanagement, Verkehrsfachwirt (Fachrichtung Personenverkehr), Informations- und Kommunikationsmanagement. Die „Executive School“ übernimmt die individuelle Weiterentwicklung der Managementkompetenzen unserer Oberen Führungskräfte. Hier werden – auch im Austausch mit kompetenten Externen – aktuelle Themen des Konzerns diskutiert. Der Bereich „Unternehmerkompetenzen“ schließlich umfasst alle konzernweiten Mitarbeiter- und Managementseminare mit den Schwerpunkten Service, Verhalten und Führung.

Für die Bahn ist **Serviceorientierung** ein entscheidender Erfolgsfaktor. Zusammen mit der Swissair und den Dorint-Hotels entwickelte DB Bildung – der bahneigene Bildungsdienstleister – ein neuartiges Trainingskonzept. „ServTrain“ vermittelt Servicestandards, steigert die so genannte Servicekondition und stimmt unsere Mitarbeiter auf Großveranstaltungen wie die EXPO ein. Ein weiterer Baustein, „Service International“, trainiert den Umgang mit internationalen Gästen. Im Berichtsjahr nutzten 4.140 DB-interne und 2.100 externe Teilnehmer das „ServTrain“-Angebot.

Unser **Pilotprojekt Multimediales Lernen** führt kaufmännische Auszubildende in die Welt des virtuellen Lernens ein. Am 1. September 2000 an drei Standorten gestartet, soll diese internetgestützte Lernplattform ab 2001 auch in der Fort- und Weiterbildung eingesetzt werden. Vorteil: Die Lerninhalte lassen sich von jedem Nutzer zeit- und ortsunabhängig bearbeiten. Ein qualifizierter Teletutor unterstützt dabei das eigenverantwortliche Lernen.

Ausbildung auf hohem Niveau

Mit 11.851 Auszubildenden (Stand 31. Dezember 2000) sind wir der größte Berufsausbilder in Deutschland. Die damit verbundene bildungspolitische Verantwortung ist für uns ein wichtiger Maßstab – auch wenn wir die Zahl der Ausbildungsplätze stärker an die betrieblichen Notwendigkeiten anpassen müssen. Im Jahr 2000 setzten wir in unserem Ausbildungsprogramm **neue Schwerpunkte**. So erweiterten wir unser Ausbildungsangebot von bislang 30 Dienstleistungs-, Industrie- und Handwerksberufen um drei hoch qualifizierte IT-Berufe. In einer neuen Form der Juniorfirmen – den Junior-IT-Systemhäusern – lernen künftige Fachinformatiker der Fachrichtungen Anwendungsentwicklung bzw. Systemintegration sowie IT-Systemelektroniker, unternehmerisch zu handeln, eigene Angebote im IT-Bereich zu erstellen und ihre Projekte eigenständig umzusetzen.

Durch einen Ausbildungsverbund mit mehr als 100 Partnerunternehmen nutzen wir unsere vorhandenen Ausbildungskapazitäten, um kleineren Unternehmen – auch Wettbewerbern – eine Ausbildungsmöglichkeit zu geben. Gleichzeitig fördern wir damit eine praxisbezogene Netzwerkbildung, beispielsweise mit Nahverkehrsbetrieben. Ebenso konsequent setzen wir auf die **Internationalisierung der Ausbildung**, z.B. durch den Azubi-Austausch mit der französischen Bahn SNCF; dies wird künftig eine immer größere Rolle spielen.

Hochschulmarketing weiter ausgebaut

Um die Attraktivität der Bahn auszubauen und langfristig sicherzustellen, investieren wir verstärkt in die Entwicklung von Fach- und Führungskräftenachwuchs. Konzernweit besteht ein jährlicher Bedarf an der Einstellung von 200 bis 300 Hochschulabsolventen. Wir suchen vor allem Wirtschafts-, Elektrotechnik- und Maschinenbauingenieure sowie Controller und Berufseinsteiger im Bereich E-Commerce. Zusätzlich benötigt die DB Netz nicht zuletzt auf Grund ihres umfangreichen Investitionsprogramms aktuell rund 200 Ingenieure.

Ein einjähriges **Traineeprogramm** bildet den Einstieg für junge Menschen als Fach- und Führungsnachwuchskräfte bei der Bahn. Daneben bieten wir die Möglichkeit des Direkteinstiegs sowie ein Doktorandenprogramm. Unsere wichtigsten Recruitingaktivitäten im Jahr 2000 waren die Anbindung des Online-Auftritts der Bahn an die Internet-Jobbörse „StepStone“ sowie die Teilnahme an wichtigen Absolventenkongressen. Die Ergebnisse von Umfragen bei diesen Veranstaltungen belegen unsere wachsende Beliebtheit bei Hoch- und Fachhochschulabsolventen. Gerade im Umbruch bietet die Bahn große Herausforderungen für ehrgeizige und unternehmerisch denkende Nachwuchskräfte.

Weiterentwicklung des Personalmanagements

Im Personalmanagement werden wir die Abläufe optimieren und die Wertschöpfung und Kundenorientierung steigern. Diesem Ziel diene die Einführung der modernen Human-Resources-Software „People Soft“. Gleichzeitig wurden die in der Personalarbeit relevanten Rollen definiert und Prozesse grundlegend neu ausgerichtet, um konzernweit alle Arbeitsvorgänge und Schnittstellen zu optimieren. Bis 2004 wird dadurch der Anteil der Mitarbeiter im Personalmanagement von derzeit 1,1% auf 0,8% der Gesamtbelegschaft sinken. Parallel dazu soll die Beratungs- und Betreuungsleistung unserer Personalreferenten deutlich erhöht werden. Gleichzeitig sollen Führungskräfte verstärkt Verantwortung für die Personalarbeit in der Linie übernehmen.

Der Gesamtaufwand für dieses Reengineeringprojekt liegt bis 2001 bei etwa 31 Mio. €. Ihm steht ein Produktivitätseffekt von knapp 117 Mio. € bis 2005 gegenüber. Das Personalmanagement will damit sowohl eine deutliche Qualitätssteigerung erreichen als auch einen eigenen Sanierungsbeitrag für unser Unternehmen erbringen.

Modernisierungen im Sozial- und Gesundheitsbereich

In Abstimmung mit den Sozialpartnern haben wir im Jahr 2000 das System unserer betrieblichen Sozialleistungen modernisiert. Dem ging eine intensive Kosten-Nutzen-Analyse voraus. Wo es wirtschaftlich erforderlich und sozialpolitisch vertretbar war, haben wir unsere Sozialeinrichtungen an den veränderten Bedarf angepasst.

Der **DB GesundheitsService** fungiert als überbetrieblicher arbeitsmedizinischer Dienst für alle Konzernunternehmen und erbringt seine Leistungen bundesweit in 7 Gesundheitszentren mit insgesamt 68 Standorten. Um die hohe Betreuungsqualität zu erhalten und die Kosten nachhaltig zu reduzieren, werden wir die Teilbetriebe unseres Gesundheitsdienstes neu ordnen und teilweise in die Kooperation mit einem starken Partner einbringen.

Im **Bereich Arbeitsschutz** führten die eingeleiteten Maßnahmen zu einer deutlichen Senkung der Unfallzahlen, so beispielsweise die Workshops zu speziellen Unfallverhütungsrichtlinien oder die Analyse von Unfällen in den Monatsgesprächen. Dennoch summierte sich der Leistungsausfall durch Arbeits- und Wegeunfälle umgerechnet auf die Jahresarbeitszeit von insgesamt rund 1.200 Beschäftigten. Das neu vereinbarte Arbeitsschutzprogramm „TOP 2005“ soll diese Ausfallkosten mittelfristig senken und dadurch auch die Beiträge zur Berufsgenossenschaft auf einem deutlich niedrigeren Niveau stabilisieren.

Aktiv gegen Fremdenfeindlichkeit

Wir handeln aktiv, um dem Anstieg rechtsextremer und fremdenfeindlicher Gewalttaten in Deutschland entgegenzuwirken. Im Jahr 2000 schlossen wir in Konkretisierung einer Regelung von 1998 unter anderem eine Konzernbetriebsvereinbarung ab, die fremdenfeindliche und antidemokratische Verhaltensweisen sanktioniert. Auf diese Weise wollen wir unsere Beschäftigten vor Diskriminierungen im Betrieb schützen. Nationalität, Religionszugehörigkeit und ethnische Zugehörigkeit dürfen in der Zusammenarbeit bei der Bahn keine Rolle spielen. Gleichzeitig wollen wir die Sicherheit unserer Kunden vor fremdenfeindlichen und neonazistischen Übergriffen gewährleisten. Zugbegleiter und Lokführer erhalten entsprechende Handlungsanleitungen; eine Hotline zu Konzernsicherheit und Bundesgrenzschutz ermöglicht ein schnelles Reagieren in Krisensituationen.

Die gesellschaftlichen Wertvorstellungen der Bahn vermitteln wir auch unseren jungen Mitarbeitern. „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“: Unter diesem Motto riefen wir im Berichtsjahr rund 2.000 Jugendliche im ersten Ausbildungsjahr dazu auf, sich in Team- und Projektarbeit mit dem Thema Rechtsextremismus auseinander zu setzen.

Die Bahn 

Umweltschutz



In Sachen Umweltschutz sind wir im Verkehrsmarkt Vorreiter. Wir verbrauchen weniger Energie und belasten die Umwelt mit weniger Schadstoffen als andere Verkehrsträger. Um unsere ökologischen Wettbewerbsvorteile weiter ausbauen zu können, gestalten wir unseren Umweltschutz jetzt noch effizienter.

Umweltschutz – entscheidender Wettbewerbsvorteil

Der schonende Umgang mit Umwelt und natürlichen Ressourcen spielt für unseren Konzern seit jeher eine wichtige Rolle. Unsere konzernweite Umweltpolitik orientiert sich an den von der Umweltschutzkonferenz der Vereinten Nationen in Rio de Janeiro 1992 formulierten Leitlinien und ist in der **Bahn-Agenda 21** festgeschrieben – unserem zentralen Programm zur Sicherstellung einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung. Um den betrieblichen Umweltschutz noch effizienter zu gestalten, haben wir im Jahr 2000 unseren Umweltbereich weiterentwickelt. Das Bahn-UmweltZentrum fungiert nun als Dienstleister, der die Führungsgesellschaften des DB Konzerns mit all dem versorgt, was für umweltorientiertes Management gebraucht wird. Die angebotenen Serviceleistungen orientieren sich am Bedarf der Konzernunternehmen und betreffen die gesamte Bandbreite des Umweltschutzes.

Umweltinformationssystem geht in Betrieb

Mit unserem neu entwickelten Umweltinformationssystem (UIS) haben wir ein hochmodernes Werkzeug geschaffen, um allen Unternehmensbereichen aktuelle Daten zum Thema Umweltschutz kurzfristig zur Verfügung zu stellen und Rechtssicherheit zu geben. Das computergestützte System fungiert seit seiner Implementierung im Jahr 2000 als **zentrales Instrument für den Umweltschutz** in allen Unternehmensbereichen. Im operativen Geschäft verbessert das UIS rechtssicheres Handeln insofern, als es den Nutzern eine aktuelle und umfassende Übersicht über alle rechtlichen Bestimmungen und Fragen zu den jeweiligen Problemkreisen bereitstellt; etwa für Fragen aus den Bereichen Abfall, Akustik, Gefahrstoffe oder Energie. Das UIS wird auch als Management-Informationssystem genutzt. Mit Hilfe des Systems lassen sich Schwachstellen in unseren konzernweiten Umweltschutzmaßnahmen erkennen und darauf basierend ökologisch und ökonomisch zielführende Lösungsmöglichkeiten entwickeln. Das Umweltinformationssystem stellt in seiner endgültigen Ausbaustufe alle Daten, Statistiken, Trendberechnungen und Prognosen zur Verfügung, die unser Management braucht, um unsere strategische Ausrichtung als umweltverträglicher Verkehrsträger konsequent weiter verfolgen zu können. Es hat sich gezeigt, dass sich durch das UIS im Umweltschutz Verbesserungen in erheblichem Umfang realisieren lassen.

Abfallwirtschaftskonzepte für Bahnhöfe

Im Auftrag der für Personenbahnhöfe zuständigen Konzerntochter DB Station & Service AG hat das BahnUmweltZentrum die Müllentsorgung in den Bahnhöfen unter die Lupe genommen und für 44 Bahnhöfe Abfallwirtschaftskonzepte erstellt. Das Einsparpotenzial aus der Umsetzung dieser Abfallwirtschaftskonzepte beträgt

jährlich 1 Mio. €. Im Jahr 2001 werden wir für weitere 50 Bahnhöfe entsprechende Abfallwirtschaftskonzepte erstellen und notwendige bauliche Veränderungen weiter umsetzen.

Weitere Erfolge im Lärmschutz

Um den Zugbetrieb so lärmarm wie möglich halten zu können, haben wir bereits 1998 eine spezielle Schleiftechnik entwickelt, die auf den Gleisen Lärm verursachende Unebenheiten beseitigt. Mit dem Verfahren **Besonders überwachtetes Gleis** kontrollieren wir die betreffenden Gleise und klassifizieren den Schienenzustand. Dazu dient ein mit empfindlichen Mikrofonen ausgestatteter Messwagen, in dem ein Prozessrechner die Daten über Rollgeräusche sofort aufbereitet. Überschreiten die Geräusche die Richtwerte, werden die Gleise geschliffen. Insgesamt 314 Gleiskilometer haben wir im Berichtsjahr nach diesem Verfahren geprüft. Darüber hinaus setzten wir eine ganze Reihe weiterer Lärmvorsorgemaßnahmen um: Im Zusammenhang mit dem Neu- oder Ausbau von Schienenwegen investierten wir im Jahr 2000 für aktiven Lärmschutz (z. B. Lärmschutzwände und -wälle) und passiven Schallschutz (z. B. Schallschutzfenster) insgesamt 38 Mio. €.

Das **Regierungsprogramm für die Lärmsanierung an Schienenwegen** hat im Berichtsjahr weitere Erfolge erzielt. Ende 1999 durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) beschlossen und mit Mitteln des Bundeshaushalts ausgestattet, soll das Programm in Härtefällen den Lärmschutz an Bahnstrecken erhöhen. Eine vom BMVBW bestätigte Prioritätenliste mit „besonderen Härtefällen“ umfasst bundesweit 109 Projekte – vorwiegend Ortsdurchfahrten in Städten und Gemeinden –, deren Lärmsanierung ein Investitionsvolumen in dreistelliger Millionenhöhe erfordert. Diese Prioritätenliste wird für die Folgejahre fortgeschrieben.

Den **Sanierungsschwerpunkt** bildete am Anfang des Programms das **mittlere Rheintal** mit 71 Projekten und einem geschätzten Aufwand in Höhe von 150 Mio. €. Hier gaben wir im Jahr 2000 für passive Schallschutzmaßnahmen 9 Mio. € aus; für aktiven Schallschutz führten wir in 64 Abschnitten Voruntersuchungen zur Planung von Lärmschutzmaßnahmen durch und wendeten rund 2 Mio. € für das Schienenschleifen auf. Für das landschaftlich und kulturhistorisch besonders sensible Rheintal von Bonn bis Mainz/Wiesbaden führte das BahnUmweltZentrum im Auftrag der Landesregierungen von Rheinland-Pfalz und Hessen eine spezielle Vorstudie durch. Zu den weiteren Projekten, die wir im Jahr 2000 starteten, zählen die Lärmsanierung an der Güterumgehungsbahn Hannover sowie an Abschnitten in den Bundesländern Berlin, Brandenburg, Bayern, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Nordrhein-Westfalen, Baden-Württemberg und Hessen.

Energieverbrauch und CO₂-Emissionen weiter gesunken

In unserem **Energiesparprogramm 2005** haben wir das Ziel definiert, den Energieverbrauch und die Schadstoffbelastung der Luft kontinuierlich zu senken. Diesem Ziel wurden wir auch im Berichtsjahr gerecht. Der Primärenergieverbrauch für die elektrische und die Dieseltraktion sank im Jahr 2000 gegenüber dem Jahr 1999 um gut 1 % – von 40.340 Gigawattstunden (GWh) auf 39.896 GWh. Der Primärenergieverbrauch ist die maßgebliche Größe für die Ermittlung des spezifischen Energieverbrauchs, denn sie berücksichtigt auch den Wirkungsgrad der Elektrizitätserzeugung und Übertragungsverluste. Gleichzeitig konnten wir die in Personenkilometer und in Tonnenkilometer gemessene Verkehrsleistung von 144 Mrd. Ptkm auf 151 Mrd. Ptkm (ohne Railion Benelux) steigern. Überproportional zu nahmen dabei die im Güterverkehr erbrachten Tonnenkilometer. Im Vergleich zum Bezugsjahr 1990 sank der spezifische Primärenergieverbrauch des Güterverkehrs um 19 % und im Regionalverkehr um 15 %. Trotz der Einführung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs ab 1991 konnten wir auch im Personenfernverkehr den spezifischen Primärenergieverbrauch senken. Für den DB Konzern war das Jahr 2000 im spezifischen Energieverbrauch für die Traktionsleistungen das beste Jahr seit 1990.

Engagierte Landschaftspflege

Verkehrswege verbinden nicht nur, sie zerschneiden auch Siedlungsgebiete und Naturräume. Um Eingriffe in den Naturhaushalt durch Neu- oder Ausbau von Schienenwegen und Bahnstromleitungen auszugleichen, haben wir konzernweit im Jahr 2000 mehr als 44 Mio. € eingesetzt. Für Pflegemaßnahmen entlang der Gleise wendeten wir rund 31 Mio. € auf.

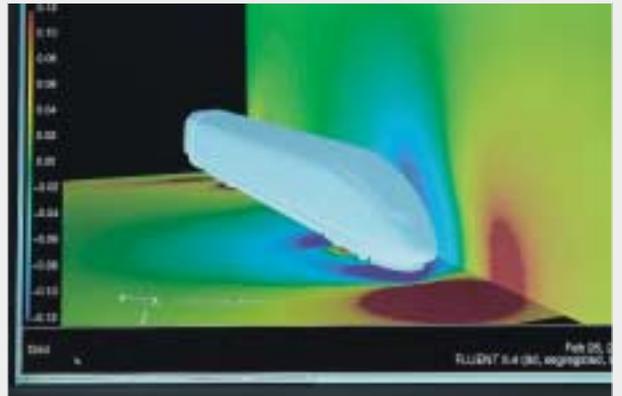
Projekt Wassermanagement gestartet

Mit unserem langfristigen Projekt „Wassermanagement“, das im November 2000 an den Start ging, wollen wir die Kosten für den Wasserbezug und die Abwasserbeseitigung im DB Konzern entscheidend senken. Insbesondere verfolgen wir damit die Ziele, die Ressource Trinkwasser zu schonen, die Abwassereinleitungen in das öffentliche Kanalsystem zu reduzieren und eine Bewirtschaftung von Regenwasser einzuführen. Bereits im Berichtsjahr haben wir unseren **Wasserverbrauch stark gesenkt** – auf 12,8 Mio. Kubikmeter. Damit haben wir unseren Wasserverbrauch gegenüber dem Jahr 1998 um rund ein Drittel verringert.

Die Bahn 

Forschung und Technologie

Im Verbundsystem Bahn verschmelzen Schiene und Rad immer mehr zu einer Einheit. Um der zunehmenden Komplexität unserer Produktionsmittel Rechnung zu tragen, haben wir im Jahr 2000 unsere gesamten Entwicklungsaktivitäten in unserem Technikzentrum gebündelt.



Technikkompetenz aus einer Hand

Die Erfolgsperspektiven der Deutschen Bahn sind eng verknüpft mit der sicheren Beherrschung integrierter technischer Systeme. Systemübergreifende Innovationen sind der Schlüssel zur Weiterentwicklung des DB Konzerns zum wettbewerbsfähigen Dienstleister auf den europäischen Verkehrsmärkten. Als Konsequenz steigender Anforderungen an die Systemtechnik haben wir **das Vorstandsressort Technik neu geordnet**: Seit 1. Oktober 2000 konzentrieren wir unsere technische Kompetenz im Forschungs- und Technologie-Zentrum, das jetzt als Technikzentrum sämtliche Unternehmensbereiche des Konzerns betreut. Das TZ erbringt wesentliche Technikleistungen, die zum Erhalt und zur Weiterentwicklung des Systems Bahn notwendig sind. Es übernimmt zentral die Technikfunktionen, die bislang von den verschiedenen Konzernunternehmen selbst wahrgenommen wurden. Durch diese Bündelung des Know-hows entstand eine schlagkräftige Einheit. Sie sorgt konzernweit für optimale Leistungen in puncto Sicherheit, Verfügbarkeit und Qualität unserer technischen Systeme.

Verantwortung für die vollständige Prozesskette

Die neu gewonnene Verantwortung für die vollständige Prozesskette tragen 1.350 Mitarbeiter. Über 500 davon sind aus den Technikbereichen der Unternehmensbereiche in das TZ übergewechselt. Standorte des TZ sind München und Minden, Brandenburg-Kirchmöser, Berlin, Frankfurt am Main sowie weitere Standorte, insbesondere in den Werken der DB AG. In drei großen Geschäftsfeldern erbringen die Mitarbeiter ihre Servicefunktionen für den gesamten DB Konzern:

Sie übernehmen die **Betreuung der gesamten Bahntechnik**. Das Spektrum reicht von der Inbetriebnahme von Fahrzeugen, Anlagen und Maschinen über deren stetige Optimierung und Weiterentwicklung auf Grund von Betriebs- und Instandhaltungserfahrungen bis hin zur rechtzeitigen Ausmusterung. Die Fachleute im TZ sollen zudem dafür sorgen, dass die Bahntechnik stärker standardisiert wird und sie optimieren die Regelwerke zur Instandhaltung der technischen Systeme.

Die TZ-Mitarbeiter sind verantwortlich für die Beschaffung neuer Produktionsmittel, im Sinne von Entwicklungsbegleitung und Realisierung. Sie erstellen dafür die technischen Spezifikationen und begleiten die Entwicklung und Herstellung durch unsere Lieferanten.

In den Zuständigkeitsbereich der Fachleute im TZ gehören außerdem Konformitätsprüfungen und Sicherheitsnachweise. Sie führen beispielsweise die aus Sicherheitsgründen notwendigen Streckenzulassungsfahrten und deren regelmäßige Wiederholung durch. Als anerkannte Sachverständigenorganisation erstellen sie Gutachten und führen Versuche im Rahmen ihrer Prüfstellenaktivität durch.

Das Forschungs- und Entwicklungszentrum als Innovationstreiber

Die neuen Aufgaben des Technikzentrums sind verantwortungsvoller, umfangreicher und vor allem eingebunden in das operative Geschehen bei den Unternehmensbereichen. Zugleich bleibt das TZ der Innovationstreiber der Bahn. Die Mitarbeiter verfolgen intensiv die technologischen Entwicklungen weltweit und prüfen sie im Hinblick auf ihre Sinnhaftigkeit für die Weiterentwicklung des Systems Bahn. Wichtiger Arbeitsschwerpunkt des Forschungs- und Technologiezentrums war im Berichtsjahr **das Projekt ISE** (Integrierte System Einführung). Vor dem Hintergrund der enormen Investitionen unseres Konzerns in neue Leit- und Sicherungssysteme steuert und optimiert ISE bahnweit deren Entwicklung und Einführung. Denn: Ein Systemwechsel in der Leit- und Sicherungstechnik erstreckt sich über mehrere Jahre, erfasst die komplette Fahrzeugflotte und bestimmt über Jahrzehnte hinweg den Betrieb auf dem gesamten Schienennetz. Die TZ-Experten haben deshalb vor allem darauf zu achten, dass bei den Projekten die Systemaspekte berücksichtigt und Synergieeffekte genutzt werden.

Ein weiteres Beispiel für **die Innovationsstärke des TZ** ist das Onboard-Frühwarnsystem für die ICE-Züge. Unter Federführung des Forschungs- und Technologiezentrums werden derzeit hochmoderne Detektionssysteme entwickelt, mit deren Hilfe Schäden an mechanischen Fahrwerkskomponenten frühzeitig erkannt werden können. So steigt nicht nur die Sicherheit für die Fahrgäste: Die Verfügbarkeit der ICE-Züge nimmt zu und die Kosten ihrer Instandhaltung sinken.

Systemverbund Rad und Schiene

Leistungssteigerungen und technische Innovationen an den Fahrzeugen lassen sich künftig nur noch im Verbund mit der Infrastruktur realisieren. Einfachstes Beispiel hierfür sind die Neigetechnikzüge, die spezielle Anforderungen an den Oberbau und die Leit- und Sicherungstechnik stellen. Ein weiteres Beispiel für den komplexer werdenden Abstimmungsprozess zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur ist die Einführung der Wirbelstrombremse beim ICE 3. Dabei geht es sowohl um die elektromagnetische Verträglichkeit mit den Gleisschaltmitteln als auch um Fragen der zulässigen Schienentemperatur, denn die Wirbelstrombremse setzt die Bewegungsenergie der Fahrzeuge in Schienenerwärmung um. Dem Nachteil einer höheren Komplexität der Leit- und Sicherungstechnik stehen die Vorteile von verschleißfreien und reibwertunabhängigen Bremsen gegenüber. Darüber hinaus eröffnet die neue Technik mehr Freiheit bei der Streckenführung, weil sich damit auch größere Steigungen bewältigen lassen.

Europa fest im Blick

Bei ihrer Arbeit haben die Fachleute unseres Technikzentrums stets auch Europa fest im Blick. **Harmonisierung** und **Interoperabilität** lauten die Schlagworte für den künftigen grenzenlosen internationalen Eisenbahnverkehr. Denn: Europa bedeutet größere Märkte für die Bahnindustrie und die Betreiber, erzwingt jedoch Standardisierung. Fünf Stromsysteme, Unterschiede in der Höhe der Fahrdrähte, anderer Streckenoberbau und unterschiedliche Gleisprofile, 14 verschiedene Leit- und Sicherungssysteme – das ist das Bahn-Europa von heute. Wir haben uns vorgenommen, diese technischen Barrieren möglichst rasch zu überwinden und die Signale zum Nutzen unserer Kunden auf Durchfahrt zu stellen.

Die Bahn 

Fahrzeuge



Bessere Leistungen, günstigere Kosten und damit letztlich höherer Kundennutzen: Das sind die Ziele, die wir mit der Verjüngung unserer Fahrzeugflotte verfolgen. Seit der Bahnreform hat sich unser Fahrzeugpark schon sehr zu seinem Vorteil gewandelt. Auf den folgenden Seiten zeigen wir einige typische Modelle.

ICE 1
(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortium: ABB, AEG, Siemens, Henschel, Krupp, Krauss-Maffei
Indienststellung	1991
Leistung	9.600 kW
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Sitzplätze	649 (bei 12 Mittelwagen)
Anzahl 31.12.00	59

Der ICE 1, der Stammvater der ICE-Familie, ging am 2. Juni 1991 erstmals auf die Strecke. Nicht nur bei den technischen Komponenten wie Antriebs-, Brems-, Steuerungs- und Diagnosetechnik, sondern vor allem im Hinblick auf komfortables Reisen setzte der ICE 1 Standards. Der Hochgeschwindigkeitszug besteht aus zwei Triebköpfen und bis zu 14 Mittelwagen. Zwischen Hamburg und Zürich verkehren ICE 1 mit SBB-tauglichen Stromabnehmern.

ICE 2
(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Siemens, Adtranz
Indienststellung	1996
Leistung	4.800 kW
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Sitzplätze	361
Anzahl 31.12.00	44

Der ICE 2 ist ein achteitelliger Hochgeschwindigkeitstriebzug, bestehend aus 6 Mittelwagen, einem Triebkopf und einem Steuerwagen (Halbzug). In Minutenschnelle lassen sich zwei Halbzüge über eine selbsttätige Kupplung zusammenkuppeln oder trennen. Durch Flügelungsmöglichkeit in Kurzzüge kann das Platzangebot an das Reisendenaufkommen angepasst werden. Luftgefederte Drehgestelle sorgen für eine große Laufruhe.

ICE 3
(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Siemens, Adtranz
Indienststellung	Ab 1999
Leistung	8.000 kW
Höchstgeschwindigkeit	330 km/h
Sitzplätze	391
Anzahl 31.12.00	33

Der ICE 3 ist ein achteitelliger Hochgeschwindigkeitstriebzug. Der unterflurig angebrachte Einzelachs-antrieb treibt 50% der Achsen an, was eine hohe Beschleunigung ermöglicht. Die 9 Züge der Mehrstromsystem-Version können sich mühelos an ausländische Stromsysteme anpassen. Dies ermöglicht einen grenzüberschreitenden Einsatz in den Niederlanden, in Belgien und in Frankreich. 24 Einstromsystem-Züge sind u.a. für den Einsatz auf der Neubaustrecke Köln-Rhein/Main vorgesehen.

ICE T
(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Bombardier, DUEWAG, FIAT, Siemens
Indienststellung	1999 – 2000
Leistung	3.000/4.000 kW
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Sitzplätze	250/357
Anzahl 31.12.00	42 (10/32)

Der ICE T ist ein fünf- bzw. siebenteitelliger Elektrotriebzug. Die hydraulische Neigetechnik ermöglicht eine bis zu 30% höhere Kurvengeschwindigkeit. Dadurch ergeben sich Fahrzeitverkürzungen je nach Streckenprofil zwischen 10 und 20%. Durch die „unterflur“ angeordnete Antriebstechnik ergibt sich mehr Nutzfläche für die Fahrgäste, die an den Zugenden durch eine Glaswand freien Blick in das „Cockpit“ und auf die Strecke haben.

BR 101
(Elektrolokomotive)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	1996 – 1999
Leistung	6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Anzahl 31.12.00	145

Die Baureihe (BR) 101 ist eine vierachsige Universal-Lokomotive für den schnellen IC-/IR-Verkehr. Durch ihre Wendezugfähigkeit eignet sie sich zum Einsatz im Betrieb mit Steuerwagen im Personenverkehr. Zur Erhöhung der Auslastung wird sie in den Nachtstunden auch bei DB Cargo eingesetzt.

BR 112
(Elektrolokomotive)



Hersteller	AEG Hennigsdorf
Indienststellung	1990 – 1994
Leistung	3.820 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl 31.12.00	90

Die BR 112 ist eine Weiterentwicklung der bewährten BR 212, die bei der Deutschen Reichsbahn im Einsatz war. Als vierachsige Lokomotive mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ist sie für den leichten IR-Verkehr geeignet und kann auf Grund ihrer Wendezugfähigkeit mit Steuerwagen betrieben werden.

IC-Steuerwagen

(Bpmbdfz 297)



Hersteller	PFA Weiden
Indienststellung	1996 – 1999
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Sitzplätze	51
Anzahl 31. 12. 00	75

Der vierachsige antriebslose Steuerwagen ist vorrangig für den IC-Wendezugverkehr konzipiert. Durch den Steuerwagen ist es möglich, einen Fahrtrichtungswechsel ohne Lokwechsel in ca. 4 Minuten vorzunehmen. Neben dem Führerstand verfügt der IC-Steuerwagen über ein Mehrzweckabteil für den Fahrradtransport und behindertengerechte Einrichtungen, einschließlich eines behindertengerechten WCs.

BR 423

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Adtranz, LHB
Indienststellung	2000 – 2004
Leistung	2.350 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Sitzplätze/Stehplätze	192/352
Anzahl 31. 12. 00	131

Der vierteilige klimatisierte Triebzug der BR 423 ist das Nachfolgefahrgewerk für die bei den S-Bahnen München, Stuttgart und Frankfurt verkehrende BR 420. Durch Leichtbau, Energierückgewinnung beim Bremsen und Nutzung der Abwärme zu Heizzwecken ist der Triebzug sparsam im Verbrauch. Die 190 Triebzüge der 1. Bauserie werden in den Räumen Düsseldorf, Stuttgart und München eingesetzt. Die 2. Bauserie (110 Fahrzeuge) ist u. a. für den Raum Köln vorgesehen.

BR 474

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Alstom LHB, Adtranz
Indienststellung	1997 – 2001
Leistung	920 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Sitzplätze/Stehplätze	208/306
Anzahl 31. 12. 00	90

Die dreiteilige BR 474 ist das Nachfolgefahrgewerk für das S-Bahn-System Hamburg. Der Zugang zum Fahrgastbereich ist niveaugleich, zur Information der Fahrgäste stehen automatische Systeme zur Haltestellenanzeige/-ansage zur Verfügung. Insgesamt sind 103 Fahrzeuge bestellt, die 107 überalterte BR 471 und BR 470 ersetzen werden. Die Mittelwagen sind ungebremst, dafür haben die Endtriebwagen Magnetschienenbremsen.

BR 481

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Bombardier (DWA), Adtranz
Indienststellung	1996 – 2004
Leistung	600 kW (Viertelzug)
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Sitzplätze/Stehplätze	94/200 (Viertelzug)
Anzahl 31. 12. 00	286 Viertelzüge

Die BR 481 ist der modernste Zug der Berliner S-Bahn und löst die Altbaureihen ab. Für 1,1 Mrd. € werden bis 2004 insgesamt 500 sog. Viertelzüge (Einheit aus zwei Wagen) beschafft. Luftgefederte Drehgestelle, gute Geräuschdämmung und ein transparenter Innenraum bieten mehr Komfort. Moderne Drehstromtechnik, Leichtbauweise sowie Rückspiegelung der Bremsenergie sorgen für geringen Energieverbrauch und niedrige Wartungskosten.

BR 612

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	2000
Leistung	2 x 560 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Sitzplätze	146
Anzahl 31. 12. 00	52

Der zweiteilige klimatisierte Triebzug der BR 612 ist eine innovative Weiterentwicklung der BR 611 in Bezug auf Ausstattung und Design. Durch den in Richtung Wagenmitte verlegten Einstieg konnte ein bequemerer Ein- und Aussteigen realisiert werden. Die Triebzüge sind auf den Mittelgebirgsstrecken in Thüringen, Rheinland-Pfalz, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Baden-Württemberg und Bayern im Einsatz.

BR 628

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Konsortialführer DUEWAG
Indienststellung	1974 – 1996
Leistung	485 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	146
Anzahl 31. 12. 00	458

Der zweiteilige Triebzug der BR 628.4 ist eine Weiterentwicklung der 2. Bauserie (628.2). Zwei Mehrzweckräume mit Stellplätzen für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Fahrräder an den jeweiligen Enden des Triebzugs, eine Toilettenanlage in Triebzugmitte, die zwangsbelüfteten Fahrgasträume und das Bordinformationssystem IBIS (Integriertes Bord-Informationssystem) gehören zur Grundausstattung des Triebzugs.

BR 643 „Talent“
(Dieseltriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Bombardier, Talbot
Indienststellung	2000
Leistung	2 x 315 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	137
Anzahl 31. 12. 00	57

Der dreiteilige klimatisierte Triebzug der BR 643 entstammt der Talentfamilie. Drei breite Türen ermöglichen ein bequemes Ein- und Aussteigen. Das Fahrzeug verfügt über zwei Mehrzweckräume, einen separaten 1.-Klasse-Bereich und ein behindertengerechtes WC. Die BR 643 ist überwiegend auf Strecken in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und im Saarland im Betrieb.

BR 644 „Talent“
(Dieseltriebzug)



Hersteller	Bombardier, Talbot
Indienststellung	1998
Leistung	2 x 505 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	161
Anzahl 31. 12. 00	63

Der dreiteilige klimatisierte Triebzug der BR 644 ist ein besonders spurtstarkes Fahrzeug, das als Dieselfahrzeug im S-Bahn-Verkehr „mitschwimmen“ kann. Ein bequemer Einstieg ist sowohl von den S-Bahnsteigen, als auch – mittels Schiebetritten – von niedrigeren Bahnsteigen aus möglich. Die Triebzüge werden im S-Bahn-Netz Raum Köln sowie auf der Strecke Bielefeld – Dissen-Bad Rothenfelde eingesetzt.

BR 650
(Dieseltriebwagen)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	1999 – 2000
Leistung	2 x 257 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	71
Anzahl 31. 12. 00	47

Der einteilige klimatisierte Triebwagen der BR 650 ist speziell auf den Strecken der DB ZugBus Alb-Bodensee und im Verbund mit Fahrzeugen der Landesbahnen in Baden-Württemberg im Einsatz. Im bergigen Einsatzgebiet des Triebwagens ist die überdurchschnittliche Beschleunigung durch eine entsprechende Motorisierung und Antriebskonfiguration (alle Achsen werden angetrieben) von großem Vorteil.

BR 143
(Elektrolokomotive)



Hersteller	LEW Hennigsdorf
Indienststellung	1984 – 1990
Leistung	3.720 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Anzahl 31. 12. 00	630

Die BR 143 ist die vielseitigste E-Lokomotive und neben der BR 111 sowie der ab 2001 gelieferten BR 146 noch auf lange Sicht das „Zugpferd“ des Nahverkehrs. Durch die Ausrüstung mit verschiedenen Varianten der Wendezugsteuerung und weiteren nahverkehrsspezifischen Einrichtungen sind diese Lokomotiven vor den meisten Wendezügen des Nahverkehrs anzutreffen.

Doppelstock-Steuerwagen
(DBpbfz 763.5 und 763.6)



Hersteller	Bombardier (DWA)
Indienststellung	1997 – 1999
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Sitzplätze	101 (763.5), 95 (763.6)
Anzahl 31. 12. 00	(29 + 21) zusammen 50

Die Doppelstock-Steuerwagen der Bauart DBpbfz 763.5 und 763.6 werden in den Regionalbereichen Berlin/Brandenburg, Rhein-Main sowie bei den Regionalbahnen Rheinland und Westfalen in RegionalExpress-Zügen eingesetzt. Sie sind klimatisiert, behindertengerecht ausgestattet und haben ein modernes Fahrgast-Informationssystem. Im Unterstock ist ein Mehrzweckraum mit Stellplätzen für Rollstühle, Fahrräder oder Kinderwagen sowie ein behindertengerechtes WC.

Überland-Niederflur Omnibus
S 315 NF



Hersteller	EvoBus-Setra
Indienststellung	1996 ff.
Leistung	184 kW/220 kW
Sitzplätze/Stehplätze	48/42 (je nach Ausstattung)
Anzahl 31. 12. 00	ca. 400

Die Überland-Niederflurbusse sind beim überwiegenen Teil der Regionalbusgesellschaften eingesetzt. Niederflertechnik ermöglicht dem Fahrgast einen bequemen Zustieg in den klimatisierten Bus; durch die Rampe ist der Bus auch für Rollstuhlfahrer bestens zugänglich. Mit Automatikgetriebe ausgestattet, eignet sich der Bus auch für den Stadtlinien- und den Vorortverkehr.

Bei den 20 regionalen Busgesellschaften der Bahn sind insgesamt rund 4.100 eigene Omnibusse im Einsatz sowie 8.550 Omnibusse von Auftragnehmern. Busverkehre werden auf einem Liniennetz von rund 150.000 km mit etwa 4.000 Linien durchgeführt.

BR 140
(Elektrolokomotive)



Hersteller	AEG, BBC, Siemens, Krupp, Henschel, Krauss-Maffei
Indienststellung	1957 – 1973
Leistung	3.620 kW
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h
Anfahrzugkraft	280 kN
Anzahl 31. 12. 00	756

Von dieser Baureihe aus der Familie der Einheitslokomotiven der ehemaligen Bundesbahn wurde die größte Stückzahl beschafft. Sie bewährte sich im Personen- wie Güterverkehr auf Haupt- und Nebenbahnen. Noch heute ist die BR 140 ein wesentlicher Faktor für die Traktion des Güterverkehrs.

BR 145
(Elektrolokomotive)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	1997 – 2000
Leistung	4.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31. 12. 00	80

Die BR 145 gehört zur neuen Generation der Drehstromlokomotiven im Bestand des Güterverkehrs. Sie ist flexibel einsetzbar und hat ihre Leistungsfähigkeit auch im Nahverkehr (EXPO: 22 Loks mit Nahverkehrspaket ausgerüstet) unter Beweis gestellt. Dank ihrer Leistung kann sie nicht nur die BR 140 ersetzen, sondern teilweise in die Leistungsbereiche der schweren sechsachsigen E-Loks vordringen. Alle 80 Maschinen sind ausgeliefert.

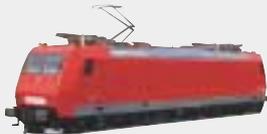
BR 152
(Elektrolokomotive)



Hersteller	Siemens Krauss-Maffei
Indienststellung	1996 – 2001
Leistung	6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31. 12. 00	153

Als Ersatz für die schweren E-Loks der BR 150 und für Einsatzgebiete der BR 151/155 wurde die Beschaffung der Drehstromlok der BR 152 eingeleitet. Die Maschinen sind vielfach in Langläufen anzutreffen. Diese BR mit zukünftig 170 Fahrzeugen spielt ihre Fähigkeiten im schweren Güterverkehr aus.

BR 185
(Elektrolokomotive)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	2000 – 2008
Leistung	4.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31. 12. 00	3

In Weiterentwicklung der BR 145 und unter Einlösung einer Option bei der Industrie bestellte DB Cargo 400 Fahrzeuge der BR 185. Die Gestaltung und Auslegung der Maschine gestattet bei Ausrüstung mit den landestypischen Zugsicherungs- und Zugfunksystemen den Einsatz im In- und Ausland, d. h. bei 15 kV/16 2/3 Hz und 25 kV/50 Hz. Leistungsmäßig entspricht sie der BR 145. Die Vorausloks werden zu den Zulassungsverfahren bei den ausländischen Bahnen und zur Erprobung eingesetzt.

BR 241
(Diesellokomotive)



Hersteller	Worowschilowgrad
Indienststellung	1999
Leistung	2.550 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Anfahrzugkraft	450 kN
Anzahl 31. 12. 00	5

Umgebaut aus der schon bei der ehemaligen Reichsbahn bewährten heutigen BR 232, ist die BR 241 die stärkste Diesellok im Bestand der DB Cargo AG. Sie ist für den Einsatz im schweren Güterzugdienst bestimmt. Die große Leistung ermöglicht den Verzicht auf Doppeltraktion in bestimmten Einsatzgebieten. Der Umbau weiterer 5 Maschinen der BR 232 in die BR 241 ist eingeleitet.

Hbbins



Volumen	105 m ³
Ladebreite	2,90 m
Höhe	2,40 m
Fläche	41,3 m ²
Bestandszahl per 31. 12. 00	1.850

Der großräumige Hbbins ist mit Schiebewänden ausgerüstet, die von einer Person bewegt werden können. Der Zugang zur gesamten Ladefläche ist beidseitig möglich. Dies ermöglicht eine Be- und Entladung von einer Rampe als auch von ebener Erde aus. Ein Teil dieser Wagen (Analoge Wagen (Hbbills)) ist mit so genannten „verriegelbaren Trennwänden“ ausgestattet, die eine schonende Beförderung hoch empfindlicher Güter verschiedener Art gewährleisten. Der Wagenraum ist somit in einzelne Kammern unterteilbar.

Personenverkehr			2000	1999
Fahrzeuge	ICE 1 Triebzüge		59	59
	ICE 2 Triebzüge		44	44
	ICE 3 Triebzüge		33	–
	ICE T Triebzüge		42	17
	Lokomotiven		2.672	2.934
	Triebwagen (inkl. Schienenomnibusse)		6.339	5.373
	Reisezugwagen		12.975	13.810
Sitzplätze	DB Reise & Touristik	Tsd.	281	278
	DB Regio	Tsd.	1.182	1.169
	Insgesamt	Tsd.	1.463	1.447
Zahl der Züge pro Tag	DB Reise & Touristik		1.557	1.441
	DB Regio		28.995	29.036
	Insgesamt		30.552	30.477

Personenverkehr

Ob sich Reisende für die Bahn entscheiden, hängt maßgeblich von der Schnelligkeit und dem Komfort der Züge ab. Mit unserer Investitionsoffensive werden wir in den nächsten 5 Jahren die Modernisierung der Fahrzeuge weiter vorantreiben und damit die Attraktivität des Bahnfahrens weiter erhöhen.

Güterverkehr

Die vielfältigen und differenzierten Bedürfnisse unserer Transportkunden stehen im Mittelpunkt unseres Investitionsprogramms im Güterverkehr. Moderne Loks bringen höhere Leistungsfähigkeit bei geringeren Kosten; Spezialwaggons machen den Transport auf der Schiene noch kundengerechter. Ausgerüstet mit dem Satellitenortungssystem GPS, können wir den Lauf der Güterwagen genau verfolgen.

Güterverkehr			2000	1999
Fahrzeuge	Lokomotiven		4.371	4.348
	Güterwagen		127.908	130.723
Ladefähigkeit der Güterwagen		Tsd. t	5.762	5.249
Zahl der Züge pro Tag		ca.	6.220	6.500

Konzernabschluss**Inhalt**

89	Konzern-Bilanz
90	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
91	Konzern-Kapitalflussrechnung
92	Konzern-Anhang
92	Entwicklung des Anlagevermögens
94	Allgemeine Erläuterungen
99	Erläuterungen zur Bilanz
111	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
115	Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
116	Segmentbericht
120	Sonstige Angaben
122	Bestätigungsvermerk



Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2000

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31. 12. 2000	31. 12. 1999
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(5)	193	267
Sachanlagen	(5)	33.878	32.548
Finanzanlagen	(5)	600	680
		34.671	33.495
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(6)	973	866
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(7)	2.990	2.293
Wertpapiere	(8)	33	53
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		394	280
		4.390	3.492
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(9)	406	211
		39.467	37.198

Passiva

in Mio. €	Anhang	31. 12. 2000	31. 12. 1999
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(10)	2.147	2.147
Kapitalrücklage	(11)	5.313	5.313
Gewinnrücklagen	(12)	1.269	1.354
Bilanzverlust	(13)	- 5	- 152
Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter	(14)	64	39
		8.788	8.701
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	(15)	2	1
C. Sonderposten mit Rücklageanteil	(16)	17	22
D. Rückstellungen	(17)	14.167	12.955
E. Verbindlichkeiten	(18)	15.514	14.145
F. Rechnungsabgrenzungsposten	(19)	979	1.374
		39.467	37.198

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2000

in Mio. €	Anhang	2000	1999
Umsatzerlöse	(23)	15.465	15.630
Bestandsveränderungen		83	- 73
Andere aktivierte Eigenleistungen		1.719	1.964
Gesamtleistung		17.267	17.521
Sonstige betriebliche Erträge	(24)	3.653	2.511
Materialaufwand	(25)	- 6.625	- 6.688
Personalaufwand	(26)	- 8.475	- 8.285
Abschreibungen		- 2.052	- 1.965
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(27)	- 3.436	- 2.790
		332	304
Beteiligungsergebnis	(28)	- 44	- 55
Zinsergebnis	(29)	- 251	- 158
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		37	91
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(30)	48	- 4
Jahresüberschuss		85	87
Anderen Gesellschaftern zustehender Gewinn		21	10
Auf andere Gesellschafter entfallender Verlust		0	0

Konzern-Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2000

in Mio. €	Anhang	2000	1999
Ergebnis vor Steuern		37	91
Abschreibungen auf Sachanlagen*		2.052	1.965
Veränderung der Pensionsrückstellungen		24	51
Cashflow vor Steuern		2.113	2.107
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Finanzanlagen		50	- 84
Veränderung der übrigen Rückstellungen		1.311	441
Veränderung der Sonderposten		- 3	- 15
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen*		- 96	92
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen und dem (Teil-) Verkauf von konsolidierten Unternehmen		- 405	- 215
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 1.183	- 552
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 520	322
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		48	- 4
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		1.315	2.092
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen*		726	223
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen*		- 7.014	- 8.259
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		3.024	3.491
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes		622	847
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		- 248	- 423
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen und dem (Teil-) Verkauf von konsolidierten Unternehmen		482	392
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen und den (Teil-) Erwerb von konsolidierten Unternehmen		- 62	- 90
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 2.470	- 3.819
Gewinnausschüttungen an Minderheitsgesellschafter		- 16	- 7
Einzahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		288	393
Aus-/Einzahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 2	4
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten		1.001	1.352
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten		- 2	- 86
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		1.269	1.656
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes		114	- 71
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(32)	280	351
Finanzmittelbestand am Jahresende	(32)	394	280

* einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens Deutsche Bahn Konzern

Anschaffungs- und Herstellungskosten					
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2000	Änderungen des Konso- lidierungs- kreises	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	554	9	9	5	- 12
2. Geschäfts- oder Firmenwert	11	- 8	0	0	- 3
3. Geleistete Anzahlungen	13	0	3	- 5	- 6
	578	1	12	0	- 21
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	5.260	- 19	49	- 14	- 84
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	2.054	- 50	182	100	- 25
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	6.869	0	112	- 54	- 10
	14.183	- 69	343	32	- 119
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	9.167	0	349	97	- 61
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	8.570	92	916	1.675	- 518
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	695	- 7	77	37	- 22
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.755	- 37	174	89	- 164
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.451	4	1.379	- 1.930	609
	39.821	- 17	3.238	0	- 275
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1	0	0	0	0
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	3	6	0	0	- 3
3. Anteile an assoziierten Unternehmen	557	- 3	52	0	- 2
4. Beteiligungen	34	2	3	0	- 3
5. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	1	0	0	0
6. Wertpapiere des Anlagevermögens	45	- 19	0	0	- 26
7. Sonstige Ausleihungen	7	0	0	0	0
	647	- 13	55	0	- 34
Anlagevermögen gesamt	41.046	- 29	3.305	0	- 330

Abschreibungen								Buchwert		
	Stand am 31.12.2000	Vortrag zum 01.01.2000	Änderungen des Konso- lidierungs- kreises	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Zuschrei- bungen	Umbu- chungen	Abgänge	Stand am 31.12.2000	Stand am 31.12.2000	Stand am 31.12.1999
	565	- 304	- 6	- 76	0	0	9	- 377	188	250
	0	- 7	6	0	0	0	1	0	0	4
	5	0	0	0	0	0	0	0	5	13
	570	- 311	0	- 76	0	0	10	- 377	193	267
	5.192	0	0	- 8	0	0	0	- 8	5.184	5.260
	2.261	- 379	34	- 90	0	2	4	- 429	1.832	1.675
	6.917	- 643	0	- 156	0	- 2	2	- 799	6.118	6.226
	14.370	- 1.022	34	- 254	0	0	6	- 1.236	13.134	13.161
	9.552	- 2.667	0	- 608	0	1	36	- 3.238	6.314	6.500
	10.735	- 2.515	- 77	- 751	0	- 2	162	- 3.183	7.552	6.055
	780	- 300	7	- 78	0	1	13	- 357	423	395
	1.817	- 769	29	- 285	0	0	150	- 875	942	986
	5.513	0	0	0	0	0	0	0	5.513	5.451
	42.767	- 7.273	- 7	- 1.976	0	0	367	- 8.889	33.878	32.548
	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
	6	0	- 6	0	0	0	0	- 6	0	3
	604	41	- 34	- 70	20	- 1	1	- 43	561	598
	36	- 6	0	0	0	0	0	- 6	30	28
	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	0	- 1	0	0	0	1	0	0	0	44
	7	- 1	0	0	0	0	1	0	7	6
	655	33	- 40	- 70	20	0	2	- 55	600	680
	43.992	- 7.551	- 47	- 2.122	20	0	379	- 9.321	34.671	33.495

Konzernanhang

für das Geschäftsjahr 2000

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

Der von der PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene **Jahresabschluss der Deutsche Bahn AG** wird im Bundesanzeiger veröffentlicht und beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der Nummer HRB 50000 hinterlegt.

1 Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss sind neben der Deutsche Bahn AG als Mutterunternehmen 115 inländische und 10 ausländische Tochterunternehmen, an denen die Deutsche Bahn AG direkt oder indirekt zu mehr als der Hälfte am stimmberechtigten Kapital beteiligt ist, sowie 2 Unternehmen, bei denen sie oder eines ihrer Tochterunternehmen als Gesellschafter berechtigt ist, die Mehrheit der Mitglieder des Leitungs- oder Aufsichtsorgans zu bestellen, einbezogen.

73 assoziierte Unternehmen sind mit ihrem anteiligen Eigenkapital erfasst.

17 Unternehmen von untergeordneter Bedeutung sind gemäß § 296 Abs. 2 HGB nicht in den Konzernabschluss einbezogen.

Bei den in den Konzernabschluss einbezogenen und bei den assoziierten Unternehmen haben sich gegenüber der Konzernbilanz des Vorjahres folgende Veränderungen ergeben:

a) in den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen

	2000
Zugänge	
aus Neugründungen und Ausgliederungen	2
aus Anteilerwerb	2
	4
Abgänge	
durch Verkauf	44
durch Löschung	1
durch Nichteinbeziehung in den Konzernabschluss	1
durch Verschmelzungen im Konzern	3
	49
Saldo	- 45

b) assoziierte Unternehmen

	2000
Zugänge	
aus Neugründungen	3
aus erstmaliger Einbeziehung	2
	5
Abgänge	
durch Verkauf	6
	6
Saldo	- 1

Die Unterschiedsbeträge aus der Erstkonsolidierung sind in den Gewinnrücklagen verrechnet.

Wesentliche Einflüsse aus Änderungen im Konsolidierungskreis werden für den Abgang der DER-Gruppe und die erstmalige Einbeziehung der Railion Benelux im Lagebericht behandelt.

Die Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 313 Abs. 2 beziehungsweise § 285 Nr. 11 HGB wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der Nummer HRB 50000 hinterlegt.

2 Konsolidierungsmethode

Die Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen sind auf den Stichtag 31. Dezember erstellt.

Alle wesentlichen einbezogenen Abschlüsse sind von unabhängigen Abschlussprüfern geprüft und uneingeschränkt bestätigt worden.

Die Kapitalkonsolidierung erfolgt nach der Buchwertmethode auf den Stichtag der Konzernöffnungsbilanz (1. Januar 1994) bzw. den späteren Erwerbszeitpunkt.

Aus der Kapitalkonsolidierung auf den Stichtag der Konzernöffnungsbilanz resultierende aktive und passive Unterschiedsbeträge sind miteinander verrechnet. Der verbleibende passive Unterschiedsbetrag ist als Gewinnrücklage ausgewiesen, soweit nicht Rückstellungen für Aufwendungen nach dem Stichtag der Konzernöffnungsbilanz zu bilden waren.

Bei der Kapitalkonsolidierung zum Erwerbszeitpunkt werden die Anschaffungswerte der Beteiligungen mit dem auf sie entfallenden anteiligen Eigenkapital zu diesem Zeitpunkt verrechnet. Die sich ergebenden Unterschiedsbeträge werden – da es sich im Wesentlichen um Firmenwerte handelt – erfolgsneutral den Gewinnrücklagen zugeordnet. Diese erfolgsneutrale Zuordnung wird beim Abgang von Gesellschaften beibehalten.

Für die Bilanzierung der assoziierten Unternehmen nach der Equity-Methode gelten die gleichen Grundsätze. Drei assoziierte Unternehmen haben ein abweichendes Wirtschaftsjahr, ein Zwischenabschluss auf den 31. Dezember wurde nicht erstellt. Soweit Jahresabschlüsse auf den 31. Dezember 2000 oder für ein im Geschäftsjahr 2000 abgelaufenes Wirtschaftsjahr nicht vorlagen, wurden die Abschlüsse des Vorjahres zu Grunde gelegt.

Umsätze, Erträge und Aufwendungen sowie Forderungen, Verbindlichkeiten und Rückstellungen zwischen den einbezogenen Unternehmen werden eliminiert, ebenso die Zwischenergebnisse aus der Übertragung von Vermögensgegenständen im Konzern.

3 Währungsumrechnungsmethode

Abschlüsse ausländischer Konzernunternehmen werden nach der Stichtagsmethode wie folgt umgerechnet:

Bilanzposten, Jahresüberschuss und Abschreibungen werden mit den Mittelkursen am Bilanzstichtag in DM umgerechnet, die übrigen Positionen der Gewinn- und Verlustrechnung mit den Durchschnittsmittelkursen des Geschäftsjahres. Soweit sich hieraus Umrechnungsdifferenzen ergeben, sind sie als „Sonstige betriebliche Erträge“ bzw. „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

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

Währungsumrechnungen spielen bezüglich Einzelposten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung des DB Konzerns eine unbedeutende Rolle. Direkte Auswirkungen aus der Entwicklung von Wechselkursen sind äußerst gering. Im Folgenden wird deshalb auf eine gesonderte Darstellung von Währungsrelationen bzw. Währungseffekten verzichtet.

4 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 im Bereich des Schienenverkehrs und bei Schiffen linear, ansonsten, soweit steuerlich zulässig, degressiv. 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, Tunnel, Brücken	75
Gleisanlagen	20 – 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 – 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 – 20
Schienenfahrzeuge	15 – 30
Schiffe	20 – 25
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 – 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 – 10

Geringwertige Anlagegegenstände [bei der Deutsche Bahn AG und bei den aus ihr mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Gesellschaften sind dies Anlagegegenstände im Einzelwert bis zu 4.000 DM (2.045 €), ansonsten Anlagegegenstände im Einzelwert bis 800 DM (409 €)] werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgang ausgewiesen.

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen, ausgewiesen. Die Beteiligungen an assoziierten Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert.

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.

Auf Grund steuerrechtlicher Vorschriften vorgenommene Sonderabschreibungen sind als **Sonderposten mit Rücklageanteil** passiviert.

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 wurden Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB gebildet. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Für zeitlich begrenzte Abweichungen zwischen handels- und steuerrechtlicher Gewinnermittlung der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften werden Rückstellungen für latente Steuern gebildet, sofern bei der jeweiligen Gesellschaft die passiven Abweichungen überwiegen. Aktive Steuerabgrenzungssalden werden nicht angesetzt. Steuerabgrenzungen aus der Konsolidierung sind mit den passiven Abgrenzungsposten aus den Einzelabschlüssen verrechnet.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz

5 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 92 und 93 dargestellt. Auf eine gesonderte Darstellung der Auswirkungen aus Währungsumrechnung haben wir wegen Geringfügigkeit verzichtet [vgl. Punkt (3) Währungsumrechnungsmethode].

Die im Geschäftsjahr 2000 erhaltenen **Investitionszuschüsse** des Bundes gemäß Art. 2 § 22 Abs.1 Nr. 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes für Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der ehemaligen Deutsche Reichsbahn in Höhe von 701 Mio. € (Vorjahr: 890 Mio. €) wurden mit **Anlagenzugängen** verrechnet.

Der in der Position „geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau“ ausgewiesene positive Betrag der **Abgänge** resultiert im Wesentlichen aus der Tatsache, dass Investitionszuschüsse, die in Vorjahren mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten verrechnet worden waren, im Jahr 2000 ertragswirksam vereinnahmt wurden.

Im Geschäftsjahr wurden 72 Mio. € (Vorjahr: 77 Mio. €) **außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen** – im Wesentlichen für Fahrzeuge sowie für Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Streckenanlagen im Zusammenhang mit Stilllegungen – vorgenommen.

Die auf **Finanzanlagen** vorgenommenen Zuschreibungen in Höhe von 20 Mio. € (Vorjahr: 87 Mio. €) und die Abschreibungen in Höhe von 70 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) betreffen ausschließlich (Vorjahr: fast ausschließlich) die Ergebnisfortschreibung nach der Equity-Methode zu Beteiligungen an assoziierten Unternehmen.

6 Vorräte

in Mio. €	2000	1999
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	521	485
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	421	323
Fertige Erzeugnisse und Waren	26	13
Geleistete Anzahlungen	5	45
Insgesamt	973	866

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge wurden in Höhe von 184 Mio. € (Vorjahr: 278 Mio. €) gebildet.

7 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2000	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	1999
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.153	24	1.028
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1	0	2
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	229	0	112
Sonstige Vermögensgegenstände	1.607	3	1.151
Insgesamt	2.990	27	2.293

Die **Wertberichtigungen** auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 234 Mio. € (Vorjahr: 206 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.

8 Wertpapiere

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

9 Rechnungsabgrenzungsposten

Die **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** in Höhe von 406 Mio. € (Vorjahr: 211 Mio. €) enthalten ein Disagio von 48 Mio. € (Vorjahr: 42 Mio. €) und betreffen in Höhe von 358 Mio. € (Vorjahr: 169 Mio. €) im Wesentlichen abgegrenzte Finanzierungskosten, Versicherungsprämien, Mieten und Pachten sowie Vorauszahlungen im Zusammenhang mit der Einführung des neuen digitalen Mobilfunks GSM-R.

10 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.

11 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. €).

Soweit die Bilanzen der in den Konzernabschluss einbezogenen Tochterunternehmen Kapitalrücklagen enthalten, sind diese im Konzernabschluss mit den Buchwerten der Beteiligungen zu verrechnen oder in „Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter“ umzugliedern.

12 Gewinnrücklagen/Andere Gewinnrücklagen

Unter „Andere Gewinnrücklagen“ sind die Eigenkapitalanteile der Tochtergesellschaften ausgewiesen, die nach Verrechnung mit den Beteiligungsbuchwerten und der Umgliederung in „Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter“ verbleiben. Die Veränderung der Unterschiedsbeträge aus Konsolidierung resultiert im Wesentlichen aus dem Kreis der assoziierten Unternehmen.

in Mio. €	2000	1999
Vortrag Gewinnrücklagen am 01.01.	1.354	853
Vortrag Bilanzverlust/-gewinn am 01.01.	- 152	179
Veränderung passivischer Unterschiedsbeträge aus Konsolidierung	- 2	49
Veränderung aktivischer Unterschiedsbeträge aus Konsolidierung	2	43
Entnahme aus dem Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter	- 4	0
Veränderung aus Fremdwährungsumrechnung	2	2
Konzernjahresüberschuss	85	86
Auf andere Gesellschafter entfallender Anteil am Konzernergebnis	- 21	- 10
Gewinnrücklagen und Bilanzverlust am 31. 12.	1.264	1.202
Ausweis als Bilanzverlust	5	152
Gewinnrücklagen am 31. 12.	1.269	1.354

13 Bilanzverlust

Das in der Konzernbilanz ausgewiesene Bilanzergebnis entspricht dem Bilanzverlust im Jahresabschluss der Deutsche Bahn AG.

14 Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter

in Mio. €	2000	1999
Passive Ausgleichsposten	64	47
Aktive Ausgleichsposten	0	- 8
Insgesamt	64	39

Die Ermittlung der Ausgleichsposten erfolgt nach der Buchwertmethode ohne Auflösung stiller Reserven. Die aktiven Ausgleichsposten betreffen auf mittelbare Fremddanteile entfallende nicht aktivierte Firmenwerte sowie aufgelaufene Verluste.

15 Sonderposten für Investitionszuschüsse

Die Auflösung der Sonderposten erfolgt entsprechend der Abschreibungsmethode der bezuschussten Anlagegegenstände.

16 Sonderposten mit Rücklageanteil

in Mio. €	2000	1999
gemäß § 281 HGB:		
Rücklage gemäß § 3 Abs. 2 ZonenRFG	3	4
Rücklage gemäß § 4 FördergebietsG	14	18
Insgesamt	17	22

Die Sonderposten mit Rücklageanteil sind unverändert aus den Einzelabschlüssen der Tochtergesellschaften übernommen.

Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil sind mit 5 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) im Posten „Sonstige betriebliche Erträge“ enthalten. Einstellungen in die Sonderposten mit Rücklageanteil (im Berichtsjahr und im Vorjahr: 0 Mio. €) werden unter „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

17 Rückstellungen

in Mio. €	2000	1999
Rückstellungen für Pensionen	475	469
Steuerrückstellungen	359	332
Rückstellungen für latente Steuern	0	23
Sonstige Rückstellungen	13.333	12.131
Insgesamt	14.167	12.955

Den **Rückstellungen für Pensionen** wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 31 Mio. € (Vorjahr: 59 Mio. €) zugeführt.

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

in Mio. €	2000	1999
Verpflichtungen im Personalbereich	1.160	1.547
Restrukturierungsmaßnahmen	2.633	2.115
Ökologische Altlasten	3.156	3.225
Rückgabeverpflichtungen	476	480
Übrige Risiken	5.908	4.764
Insgesamt	13.333	12.131

Die **Verpflichtungen im Personalbereich** betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Zeitguthaben, Jubiläumszuwendungen, 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, Gewährleistungen sowie für ungewisse Verbindlichkeiten aus noch nicht abgerechneten Lieferungen und Leistungen,
- mögliche Rückforderungen von Zuschüssen.

18 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2000	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	1999
Zinslose Darlehen	6.714	266	1.536	4.912	6.344
Anleihen	4.181	0	553	3.628	3.181
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	76	12	12	52	92
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	280	165	115	0	260
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.704	1.693	11	0	1.851
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	0	0	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.508	160	218	1.130	1.338
Sonstige Verbindlichkeiten	1.051	940	64	47	1.079
davon aus Steuern	(85)	(85)	(0)	(0)	(96)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(102)	(102)	(0)	(0)	(115)
Insgesamt	15.514	3.236	2.509	9.769	14.145

Die **zinslosen Darlehen** ergeben sich aus Finanzierungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege. Grundlage hierfür bildet die grundgesetzlich verankerte und im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) konkretisierte Verantwortung für die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit (Art. 87e Abs. 4 GG). Die Darlehen sind unverzinslich. Die Tilgung der Darlehen ist in Einzel- und Sammelfinanzierungsvereinbarungen geregelt. In der Regel werden die Darlehen in jährlich gleichen Raten zurückgezahlt, deren Höhe sich an den entsprechenden jährlichen Abschreibungsbeträgen orientiert.

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 1.206 Mio. € (Vorjahr: 919 Mio. €).

Die **Verbindlichkeiten** sind grundsätzlich nicht besichert. Ausnahmen sind:

- Die Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA müssen aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden.
- Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten waren grundpfandrechtlich 2 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €) gesichert.

Eine Auflistung der **Finanzschulden** findet sich unter Punkt (22).

19 Rechnungsabgrenzungsposten

Die **passiven Rechnungsabgrenzungsposten** in Höhe von 979 Mio. € (Vorjahr: 1.374 Mio. €) resultieren überwiegend aus dem im Vorjahr durchgeführten Ankauf von Tilgungsverpflichtungen der Jahre 2025 bis 2041 zu zinslosen Darlehen [siehe Punkt (18)].

20 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2000	1999
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln	0	0
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	10	75
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	212	276
Insgesamt	222	351

Die Haftungsverhältnisse aus der **Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten** betreffen Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens gegenüber der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (Basel/Schweiz). Kredite der EUROFIMA an das Bundeseisenbahnvermögen (bzw. dessen Rechtsvorgänger Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn) wurden durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen für den Personen- und Güterverkehr gesichert. Die Kredite verblieben beim Bundeseisenbahnvermögen, die Fahrzeuge sind zunächst auf die Deutsche Bahn AG und dann im Rahmen der Ausgliederung der Bahnreform Stufe II auf verschiedene Gesellschaften des Deutsche Bahn Konzerns – in erster Linie auf DB Reise&Touristik AG, DB Regio AG und DB Cargo AG – übergegangen.

21 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2000	1999
Bestellobligo für Investitionen	7.295	9.407
Ausstehende Einlagen	340	322
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	4.085	4.108
Insgesamt	11.720	13.837

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

Die **Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen** werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die beiden nachfolgenden Tabellen zeigen zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von **Nominal- und Barwerten** (Stand 31. Dezember 2000), untergliedert nach Fristigkeiten:

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 7,5%
Leasingraten		
fällig bis 1 Jahr	140	133
fällig 1 bis 5 Jahre	542	434
fällig über 5 Jahre	861	451
Insgesamt	1.543	1.018

Leasing hat für die Finanzierung betriebsnotwendiger Vermögensgegenstände nur eine untergeordnete Bedeutung. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2000 Leasingraten in Höhe von 84 Mio. € (Vorjahr: 78 Mio. €) gezahlt.

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 7,5%
Miet- und andere Drittschuldverhältnisse		
fällig bis 1 Jahr	327	315
fällig 1 bis 5 Jahre	877	722
fällig über 5 Jahre	1.338	645
Insgesamt	2.542	1.682

22 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 1994–2001	CHF	0,1	4,080	5
Darlehen 1995–2002	CHF	1,3	5,250	36
Darlehen 1995–2005 ²⁾	DM	4,7	4,750	7
Darlehen 1995–2005	CHF	4,7	4,750	26
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				1.206
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten:				
Schuldscheindarlehen 1998–2008	DM	7,3	5,310	51
Sonstige				25
Insgesamt				76
Finanzschulden insgesamt				5.463

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 31.12.1996 von der Deutsche Bahn AG übernommen.

Von den Finanzschulden haben insgesamt 31 Mio. € eine Restlaufzeit bis ein Jahr. Davon sind 25 Mio. € Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

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. antizipierten 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 im Deutsche Bahn Konzern von geringer Bedeutung. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisentermingeschäfte und Optionen abgeschlossen.

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.

1.) 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	31	95
Insgesamt	- 29	20

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

2.) Nominal- und Marktwert der Währungsderivate

in Mio. €	2000	1999
Nominalvolumen	2	108
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	0	9
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	0	0
Insgesamt	0	9

Mit dem Verkauf der DER-Gruppe, Frankfurt/Main, im vergangenen Geschäftsjahr entfiel ein Großteil der Währungsderivate. Die per 31. Dezember 2000 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden aus Devisentermingeschäften der DE-Consult Deutsche Eisenbahn Consulting GmbH mit einer Restlaufzeit bis zu knapp über einem Jahr.

3.) Kreditrisiko

in Mio. €	2000	1999
Kreditrisiko Zins- und Währungsderivate	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

23 Umsatzerlöse

Die Gliederung der Umsatzerlöse in Höhe von 15.465 Mio. € (Vorjahr: 15.630 Mio. €) nach Unternehmensbereichen enthält die Segmentberichterstattung [Punkte (33) und (34)]. Die Umsatzerlöse beider Jahre sind dort unter Berücksichtigung von Veränderungen im Konsolidierungskreis auf vergleichbarer Basis dargestellt.

24 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2000	1999
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	621	403
Mieten und Pachten	211	207
Übrige betriebliche Erträge	766	945
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und dem (Teil-) Verkauf von konsolidierten Unternehmen	701	447
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	1.142	307
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	200	71
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	5	14
Übrige periodenfremde Erträge	7	117
Insgesamt	3.653	2.511

Der Anstieg der **Erträge aus Rückstellungsaufösungen** resultiert überwiegend aus dem Abbau von Rückstellungen für Verpflichtungen im Personalbereich und für übrige Risiken [vgl. Punkt (17)].

25 Materialaufwand

in Mio. €	2000	1999
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	1.738	1.573
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.774	3.005
Aufwendungen für Instandhaltungen	2.578	2.718
Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)	7.090	7.296
Zuwendungen des Bundes	– 465	– 608
Insgesamt	6.625	6.688

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.

26 Personalaufwand

in Mio. €	2000	1999
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	6.061	5.865
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	1.545	1.689
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	97	108
	7.703	7.662
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	1.235	1.235
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	300	389
	1.535	1.624
davon für Altersversorgung	(559)	(761)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	9.238	9.286
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	- 763	- 1.001
Insgesamt	8.475	8.285

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.

27 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2000	1999
Mieten und Pachten	575	549
Gebühren und Beiträge	140	290
Übrige betriebliche Aufwendungen	2.374	1.289
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	202	324
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	102	121
Aufwendungen aus der Einstellung in Sonderposten mit Rücklageanteil	0	0
Sonstige periodenfremde Aufwendungen	43	217
Insgesamt	3.436	2.790

Von den **übrigen betrieblichen Aufwendungen** betreffen 73 Mio. € (Vorjahr: 54 Mio. €) „sonstige Steuern“. Der Anstieg der übrigen betrieblichen Aufwendungen gegenüber dem Vorjahr ist überwiegend durch die Zuführung zur Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen verursacht.

28 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2000	1999
Erträge aus Beteiligungen	2	2
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(1)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	27	92
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 3	- 147
Abschreibungen auf Beteiligungen	- 70	- 2
Insgesamt	- 44	- 55

29 Zinsergebnis

in Mio. €	2000	1999
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	3	3
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	94	75
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 348	- 236
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Insgesamt	- 251	- 158

30 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Als Steuern vom Einkommen und vom Ertrag werden im Inland die Körperschaftsteuer einschließlich Solidaritätszuschlag und die Gewerbeertragsteuer sowie vergleichbare ausländische ertragsabhängige Steuern ausgewiesen.

Der im Jahr 2000 ausgewiesene Ertrag resultiert aus Steuererstattungen und aus der Steueranrechnung beim Zufluss von Beteiligungserträgen aus konsolidierten Unternehmen sowie aus der Nutzung von steuerlichen Verlustvorträgen, die vorbehaltlich steuerrechtlicher Änderungen auch auf absehbare Zeit zu einer anhaltend niedrigen Steuerquote führen werden.

31 Ergebnis je Aktie

		2000	1999
Nettoergebnis	in Mio. €	64	77
Anzahl Aktien	Stück	84.000.000	84.000.000
Ergebnis je Aktie	in €	0,77	0,92

Ausgangsbasis zur Berechnung des Ergebnisses je Aktie bildet das Nettoergebnis; es entspricht dem Ergebnis nach Steuern abzüglich des anderen Gesellschaftern zustehenden Gewinns und zuzüglich des auf andere Gesellschafter entfallenden Verlusts.

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.

Bei **Veränderungen des Konsolidierungskreises** durch Kauf oder Verkauf von Unternehmen wird der Kaufpreis abzüglich der erworbenen oder verkauften Finanzmittel als Mittelfluss aus Investitionstätigkeit erfasst. Die übrigen Auswirkungen des Kaufs oder Verkaufs werden in den jeweiligen Positionen der drei Gliederungsbereiche eliminiert. Die wesentliche Veränderung des Konsolidierungskreises im Jahr 2000 resultiert aus dem Verkauf der DER-Gruppe.

32 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 (7) und (8)] zu entnehmen.

Segmentbericht

33 Segmentabgrenzung

Für den Deutsche Bahn Konzern ergibt sich die Segmentabgrenzung aus den von den Unternehmensbereichen erbrachten Dienstleistungen, wobei die in der Aufsichtsratssitzung am 1. März 2000 beschlossene Weiterentwicklung der Führungsstruktur des Deutsche Bahn Konzerns bereits Berücksichtigung gefunden hat. Die Geschäftstätigkeit des Deutsche Bahn Konzerns gliedert sich danach in fünf Unternehmensbereiche:

Im Unternehmensbereich **Personenverkehr** werden in zwei Geschäftsfeldern unter den Führungsgesellschaften DB Reise & Touristik AG und DB Regio AG als jeweils 100%igen Tochtergesellschaften der Deutsche Bahn AG die Transport- und Serviceleistungen im Personenverkehr sowie die touristischen Angebote des DB Konzerns geführt. Im Geschäftsfeld DB Reise & Touristik werden durch die DB Reise & Touristik AG Beförderungsleistungen im Reiseverkehr (Schienenfernverkehr) erbracht. Touristische Aktivitäten und ergänzende Dienstleistungen sind bei deren Tochtergesellschaften angesiedelt. Im Geschäftsfeld DB Regio wird ein umfassendes Angebot von Verkehrsdienstleistungen im Nah-/Regionalverkehr (i. d. R. Entfernung bis zu 50 km bzw. Reisezeit bis zu einer Stunde) erbracht. Die DB Regio AG ist auf den entsprechenden Schienenverkehr ausgerichtet, die ihr zugeordneten Tochtergesellschaften sind im Schienen-, Busverkehr oder in ergänzenden Dienstleistungen tätig. Mit der im Unternehmensbereich Personenverkehr erbrachten Verkehrsleistung ist der Deutsche Bahn Konzern das im Personenverkehr führende europäische Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Im Unternehmensbereich **Güterverkehr** hält als Folge des zum 1. Januar 2000 in Kraft getretenen Joint Ventures Railion die Railion GmbH als Tochtergesellschaft der DB AG (94 %) wiederum Beteiligungen an der DB Cargo AG (100 %) sowie der Railion Benelux BV (100 %); die niederländische Eisenbahngesellschaft NV Nederlandse Spoorwegen (NS Groep N.V.) hält die restlichen 6 % der Anteile an der Railion GmbH. Der Leistungsumfang des Unternehmensbereichs umfasst den nationalen wie internationalen Schienengüterverkehr sowie ergänzende logistische Dienstleistungen. Gemessen an der Verkehrsleistung hat der Unternehmensbereich Güterverkehr in Europa im Schienengüterverkehr eine führende Position.

Der Unternehmensbereich **Fahrweg** mit der Führungsgesellschaft DB Netz AG, einer 100%igen Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG, ist für die Eisenbahninfrastruktur, d.h. speziell den Fahrweg und die Umschlagbahnhöfe, verantwortlich.

Der Unternehmensbereich **Personenbahnhöfe** umfasst den Betrieb der Personenbahnhöfe als Verkehrsstation sowie die optimale Vermarktung der Standorte zu Gunsten aller Bahnstahnsnutzer. Die entsprechenden Leistungen werden im Wesentlichen von der Führungsgesellschaft DB Station&Service AG, einer 100%igen Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG, erbracht.

Die mit dem umfangreichen Immobilienbesitz des Deutsche Bahn Konzerns verbundenen Aufgaben werden im neu eingerichteten Unternehmensbereich **Immobilien** gebündelt. Die Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH, eine 100%ige Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG, bündelt Kompetenzen und übernimmt die führende Rolle für die Bewirtschaftung, Vermarktung und Projektentwicklung für das nicht den operativen Konzernsparten zugeordnete Immobilienvermögen des Deutsche Bahn Konzerns.

Auf eine **Segmentierung nach Regionen** wird verzichtet, weil der im Berichtsjahr erzielte Auslandsanteil beim Umsatz vernachlässigbar gering ist und eine Untergliederung innerhalb Deutschlands aufgrund der flächendeckenden Präsenz wenig sinnvoll scheint.

Ebenfalls verzichtet wird auf eine **Segmentierung der Aufwendungen für Forschung und Entwicklung (FuE)**, da FuE innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns überwiegend zentral erfolgt.

34 Segmentdaten

in Mio. €	Außenumsatz		Innenumsatz		Bereichsumsatz		Abschreibungen	
	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999
Personenverkehr								
DB Reise & Touristik	3.463	3.257	256	240	3.719	3.497	272	245
DB Regio	7.517	7.328	560	468	8.077	7.796	404	348
Insgesamt	10.980	10.585	816	708	11.796	11.293	676	593
Güterverkehr	3.831	3.541	816	632	4.647	4.173	190	169
Personenbahnhöfe	200	184	600	582	800	766	80	73
Fahrweg	110	83	3.415	3.354	3.525	3.437	788	798
Immobilien	10	8	74	74	84	82	24	14
Sonstige Aktivitäten/ Konsolidierung	334	324	3.443	3.825	3.777	4.149	294	305
Konzern – vergleichbar –	15.465	14.725	9.164	9.175	24.629	23.900	2.052	1.952
Konzern – effektiv –	15.465	15.630	9.164	9.257	24.629	24.887	2.052	1.965

* Arbeitnehmer und zugewiesene Beamte, ohne Auszubildende

Erläuterungen zu den Segmentdaten:

- Unter „**Sonstige Aktivitäten/Konsolidierung**“ werden Konsolidierungseffekte sowie andere, nicht den fünf gesondert gezeigten Bereichen zuordenbare Geschäftsaktivitäten – d.h. in der neuen Führungsstruktur den Bereichen Sonstige oder Beteiligungen zugeordnete Aktivitäten einschließlich der konzernleitenden Managementholding Deutsche Bahn AG – zusammengefasst.
- Die **Vorjahreszahlen** der Unternehmensbereiche wurden zu Vergleichszwecken an die Organisationsstruktur des DB Konzerns nach Umsetzung der Weiterentwicklung der Führungsstruktur angepasst.
- Der **Außenumsatz** spiegelt den Umsatz mit konzernexternen Dritten wider.
- Der **Innenumsatz** zeigt die Umsätze, die zwischen den Konzerngesellschaften getätigt wurden. Durch die geschäftsspezifische vertikale Integration des Deutsche Bahn Konzerns sind diesbezüglich vor allem die Innenumsätze der Unternehmensbereiche Fahrweg bzw. Personenbahnhöfe mit den Unternehmensbereichen Personenverkehr bzw. Güterverkehr von Bedeutung. Die Verrechnungspreise für konzerninterne Umsätze werden unter Bedingungen wie unter fremden Dritten abgerechnet.

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen		Brutto-Cashflow		Betriebliches Vermögen		Bilanzsumme		Brutto- Investitionen		Mitarbeiter* am Jahresende	
2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999	2000	1999
100	49	383	326	3.139	3.167	4.809	4.106	499	615	30.293	31.510
73	185	559	580	4.666	3.545	7.359	6.367	1.305	1.311	52.769	55.605
173	234	942	906	7.805	6.712	12.168	10.473	1.804	1.926	83.062	87.115
49	-11	259	171	1.814	1.654	3.234	2.037	405	501	38.555	40.995
4	0	111	93	1.911	1.538	2.731	2.430	552	554	5.015	5.593
57	11	987	916	9.988	8.486	18.562	17.166	3.896	4.782	53.554	57.629
108	- 385	163	- 320	4.064	4.466	4.328	4.636	51	53	1.293	1.286
-192	23	64	271	1.861	2.055	- 1.556	- 135	184	546	41.177	45.835
199	- 128	2.526	2.037	27.443	24.911	39.467	36.607	6.892	8.362	222.656	238.453
199	- 87	2.526	2.088	27.443	24.913	39.467	37.198	6.892	8.372	222.656	241.638

- Der **Bereichsumsatz** bildet die Summe aus Außen- und Innenumsatz und zeigt somit die wirtschaftliche Leistung des Unternehmensbereichs; im Unternehmensbereich Immobilien bilden die Umsatzerlöse nur einen geringeren Teil der Gesamterträge ab.
- Die **Abschreibungen** und **Brutto-Investitionen** beziehen sich auf das Sachanlagevermögen sowie die Immateriellen Vermögensgegenstände. Die Brutto-Investitionen entsprechen dem wirtschaftlich nutzbaren Investitionsvolumen vor verrechneten Zuschüssen. Die nach Abzug von Zuschüssen bilanzwirksamen Netto-Investitionen sind Basis für die Abschreibungen.
- Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** wird als betriebswirtschaftlich ermittelte Ergebnisgröße nach Zinssaldo, aber vor Steuern zur internen Steuerung des operativen Geschäfts verwendet.
- Der **Brutto-Cashflow** ist definiert als Betriebliches Ergebnis (vor Zinsen) zuzüglich der Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen (einschließlich Immaterielle Vermögensgegenstände) und der Veränderung der Pensionsrückstellungen.
- Das **Betriebliche Vermögen** umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich Immaterielle Vermögensgegenstände) – abzüglich der Zinslosen Darlehen – sowie das betriebliche Netto-Umlaufvermögen.

Sonstige Angaben

35 Beschäftigte

	2000 im Jahres- durchschnitt	2000 am Jahresende	1999 im Jahres- durchschnitt	1999 am Jahresende
Arbeitnehmer	171.335	166.775	177.829	176.637
Zugewiesene Beamte	59.280	55.881	67.022	65.001
Zwischensumme	230.615	222.656	244.851	241.638
Auszubildende	11.315	11.851	13.023	14.438
Insgesamt	241.930	234.507	257.874	256.076

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 Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

36 Befreiung von Tochterunternehmen von den Offenlegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches

Die folgenden Tochterunternehmen beabsichtigen, von der Möglichkeit des § 264 Abs. 3 HGB Gebrauch zu machen und ihren Jahresabschluss nicht offen zu legen:

Ameropa-Reisen GmbH, Bad Homburg v.d.H.	DB Projekt Verkehrsbau GmbH, Berlin
Bayern Express Omnibus Gesellschaft mbH, München	DB Regio AG, Frankfurt am Main
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	DB Regionalbahn Rheinland GmbH, Köln
Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH, Konstanz	DB Regionalbahn Rhein Ruhr GmbH, Essen
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen	DB Regionalbahn Westfalen GmbH, Münster (Westf.)
BSG Bahn Schutz & Service GmbH, Frankfurt am Main	DB Reise & Touristik AG, Frankfurt am Main
BTT BahnTank Transport GmbH, Frankfurt am Main	DB ServiceStore Systemführungsges. mbH, Frankfurt am Main
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	DB Station & Service AG, Frankfurt am Main
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	DB Tank Service GmbH, Erfurt
DB Anlagen und Haus Service GmbH, Berlin	DB Verkehrsbau Logistik GmbH, Homburg
DB Arbeit GmbH, Berlin	DB ZugBus Nordrhein Holding GmbH, Köln
DB AutoZug GmbH, Dortmund	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm
DB Bahnbau GmbH, Berlin	DB ZugBus Westfalen Holding GmbH, Münster (Westf.)
DB BauProjekt GmbH, Frankfurt am Main	Deutsche Bahn Gleisbau GmbH, Duisburg
DB Cargo AG, Mainz	Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH, Frankfurt am Main
DB Dialog Telefonservice GmbH, Schwerin	Deutsche Bahn Medien GmbH, Frankfurt am Main
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH, Kassel
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	Deutsches Reisebüro GmbH, Berlin
DB Informatik-Dienste GmbH, Erfurt	dvm Deutsche Verkehrsdienstleistungs- und Management GmbH, Berlin
DB Netz AG, Frankfurt am Main	Ibb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH, Dresden
DB Projekt Finanzierungsgesellschaft mbH, Frankfurt am Main	

Kombiwaggon Servicegesellschaft für den Kombinierten Verkehr mbH (KSG), Mainz	Regionalverkehr Oberbayern GmbH, München
Magnetschnellbahn-Fahrwegesellschaft mbH (FWG), Berlin	RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken
Metropolitan Express-Train GmbH, Bad Homburg v. d. H.	RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe
MITROPA AG, Berlin	S-Bahn Berlin GmbH, Berlin
MITROPA Grundstücks- und Beteiligungsgesellschaft mbH, Berlin	S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg
Mitteldeutsche Bahnreinigung GmbH, Leipzig	Südbadenbus GmbH –SBG–, Freiburg
MOS Mobile Oberbauschweißtechnik GmbH, Berlin	TLC Transport-, Informatik- und Logistik- Consulting GmbH, Berlin
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Frankfurt am Main
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf
Railion GmbH, Mainz	Verkehrsgesellschaft mbH Untermain –VU–, Frankfurt am Main
RBG Reisebetreuungs GmbH, Frankfurt am Main	WB Westfalen Bus GmbH, Münster (Westf.)
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen
Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, Kiel	Zehlendorfer Eisenbahn- und Hafengesellschaft mbH, Berlin
Regionalbus Braunschweig GmbH –RBB–, Braunschweig	ZugBus Schleswig-Holstein GmbH, Kiel
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	

37 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 126–129 zu entnehmen.

38 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Konzernlagebericht erläutert.

Berlin, den 30. März 2001

Deutsche Bahn AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

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

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

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Konzernabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage des Konzerns 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

Wesentliche Beteiligungen Deutsche Bahn Konzern

Name und Sitz	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital in Mio. €	Umsatz 2000 in Mio. €	Umsatz ggü. Vj. in %	Ergebnis 2000 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2000
Unternehmensbereich Personenverkehr						
Fernverkehr (DB Reise & Touristik)						
DB Reise & Touristik AG, Berlin	100,0	2.045,2	3.131,2	6,5	- ¹⁾	23.489
Ameropa-Reisen GmbH, Bad Homburg v. d. H.	100,0	2,6	101,2	3,0	- ¹⁾	119
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	100,0	4,1	21,3	5,4	- ¹⁾	205
CityNightLine CNL AG, Zürich	100,0	18,1	36,5	14,2	3,8	11
Deutsche Touring Gesellschaft mbH, Frankfurt a.M.	82,8	7,7	51,5	10,5	2,7	162
Metropolitan Express-Train GmbH, Bad Homburg v. d. H.	100,0	4,3	16,0	184,2	- ¹⁾	11
MITROPA Mitteleuropäische Schlafwagen und Speisewagen Aktiengesellschaft, Berlin	100,0	14,2	302,0	- 2,6	0,0	4.756
Nahverkehr (DB Regio)						
DB Regio AG, Berlin	100,0	1.764,0	4.950,8	3,0 ²⁾	- ¹⁾	33.969
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen	100,0	13,3	48,5	15,6	- ¹⁾	397
Burgenlandbahn GmbH, Zeitz	70,0	0,3	14,6	2,5	0,2	0
DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH, Essen	100,0	126,1	496,7	- 0,3	- ¹⁾	2.283
DB Regionalbahn Rheinland, Köln	100,0	68,6	278,3	6,0	- ¹⁾	1.205
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	100,0	4,2	56,9	4,0	- ¹⁾	258
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	100,0	24,0	187,2	21,3	- ¹⁾	565
DB Regionalbahn Westfalen GmbH, Münster	100,0	35,5	279,4	1,4	- ¹⁾	1.277
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	100,0	6,0	52,7	- 3,5	- ¹⁾	339
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	100,0	11,2	57,6	- 5,4	- ¹⁾	419
Omnibusverkehr Franken GmbH (OFV), Nürnberg	100,0	13,3	81,5	1,0	- ¹⁾	455
ORN Omnibusverkehr Rhein Nahe GmbH, Mainz	100,0	5,1	39,7	3,8	- ¹⁾	307
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	100,0	9,8	52,6	- 2,1	- ¹⁾	272
Regional Bus Stuttgart GmbH, Stuttgart	100,0	15,9	72,3	13,2	- ¹⁾	502
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig	100,0	3,6	38,3	0,2	- ¹⁾	282
Regionalverkehr Kurhessen GmbH, Kassel	100,0	10,7	55,7	6,2	- ¹⁾	500
Regionalverkehr Oberbayern GmbH, München	100,0	10,8	51,0	- 2,5	- ¹⁾	617
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	74,9	15,5	54,1	4,6	5,0	220
RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken	100,0	9,4	53,9	6,1	- ¹⁾	324
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	100,0	7,2	52,9	20,6	- ¹⁾	348
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	100,0	165,2	449,2	5,4	- ¹⁾	4.213
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	100,0	62,3	159,8	4,4	- ¹⁾	1.124
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg	100,0	6,6	70,5	23,2	- ¹⁾	424
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Frankfurt a.M.	100,0	3,8	52,9	- 1,4	- ¹⁾	311
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	100,0	10,2	53,1	- 1,1	- ¹⁾	328
Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, Kiel	100,0	10,5	224,1	4,5	- ¹⁾	932
Autokraft GmbH, Kiel	100,0	10,1	65,3	0,4	1,4	656

Name und Sitz	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital in Mio. €	Umsatz 2000 in Mio. €	Umsatz ggü. Vj. in %	Ergebnis 2000 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2000
Unternehmensbereich Güterverkehr						
DB Cargo AG, Berlin	100,0	434,6	3.508,7	2,8	- ¹⁾	35.996
Railion Benelux N.V., Utrecht ³⁾	100,0	64,6	144,2	-	- 3,5	1.409
ATG Autotransportlogistic GmbH, Eschborn/Taunus	75,0	3,5	266,1	0,4	2,4	41
BTT BahnTank Transport GmbH, Mainz	100,0	1,5	25,6	30,1	- ¹⁾	30
DB Verkehrsbau Logistik GmbH, Mainz	95,0	2,6	215,6	724,0	0,0	124
NUCLEAR CARGO + SERVICE GmbH, Hanau	100,0	6,7	22,5	24,3	1,6	69
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach a. M.	50,0	9,6	203,3	2,7	2,7	323
Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Frankfurt a. M.	100,0	0,5	206,4	11,4	- ¹⁾	174
Unternehmensbereich Personenbahnhöfe						
DB Station & Service AG, Berlin	100,0	1.201,5	800,3	4,4	- ¹⁾	4.958
Unternehmensbereich Fahrweg						
DB Netz AG, Berlin ⁴⁾	100,0	4.422,7	3.473,0	2,2	- ¹⁾	56.938
Unternehmensbereich Immobilien						
Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH, Frankfurt a. M.	100,0	0,5	73,7	- 0,6	- ¹⁾	1.224
Sonstige Beteiligungen						
DB Anlagen und Haus Service GmbH, Berlin	100,0	2,6	347,0	- 14,0	- ¹⁾	4.992
DB Energie GmbH, Frankfurt a. M.	100,0	527,7	753,8	3,0	- ¹⁾	616
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt a. M.	90,0	3,5	128,1	8,2	- ¹⁾	124
DB Informatik-Dienste GmbH, Erfurt	100,0	212,5	401,8	15,3	- ¹⁾	855
DB TankService GmbH, Erfurt	100,0	1,2	427,3	28,4	- ¹⁾	191
DE-Consult, Deutsche Eisenbahn Consulting GmbH, Berlin	74,0	20,1	109,2	- 6,0	(0,5)	1.003
Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH, Kassel	100,0	5,5	145,6	1,6	- ¹⁾	238
Deutsche Bahn Gleisbau GmbH, Duisburg	100,0	7,5	73,8	54,4	- ¹⁾	326
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin	100,0	0,3	176,7	- 32,8	- ¹⁾	1.438
Ibb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH, Dresden	100,0	2,0	52,8	- 33,0	- ¹⁾	276
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. H.	65,0	1,0	17,7	- 1,2	10,9	61
BRG Bahnreinigung Frankfurt a. M. GmbH, Frankfurt a. M.	100,0	0,9	25,1	2,4	0,7	693
BRG Bahnreinigung Hamburg GmbH, Hamburg	51,0	2,6	48,4	7,3	2,1	1.392
BRG Bahnreinigung München GmbH, München	51,0	1,1	48,7	1,5	0,6	1.171
BRG Bahnreinigung Köln GmbH, Köln	51,0	1,9	48,4	- 0,7	1,4	1.221
BRG Bahnreinigung Karlsruhe GmbH, Karlsruhe	51,0	2,0	34,6	- 2,3	1,7	707
BRG Bahnreinigung Berlin GmbH, Berlin	51,0	1,7	61,2	6,1	1,2	2.099
Mitteldeutsche Bahnreinigung GmbH, Leipzig	100,0	0,3	55,5	3,9	- ¹⁾	2.103
BSG Bahn Schutz & Service GmbH, Frankfurt a. M.	100,0	0,2	99,2	- 3,3	- ¹⁾	3.053
TLC Transport-, Informatik- und Logistik-Consulting GmbH, Berlin	100,0	1,9	247,5	6,6	- ¹⁾	1.135

¹⁾ Ergebnisabführungsvertrag

²⁾ Umsatz der DB Regio 1999 vergleichbar gerechnet (ohne Bestellerentgelte S-Bahn HH, RSH und RAB)

³⁾ Neuzugang im Konsolidierungskreis 2000

⁴⁾ Darstellung der DB Netz AG hier als rechtliche Einheit, im Segmentbericht entsprechend Führungsstruktur ohne Bahnbau

Aufsichtsrat

Dr. Günther Saßmannshausen

Ehrevorsitzender 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
Lebensversicherungsverein 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 *

Bbeauftragter 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
Lebensversicherungsverein 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
Lebensversicherungsverein 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
Ferrostaal AG
Heraeus Holding GmbH
HOCHTIEF AG
J.M. Voith AG
SMS Demag AG (Vorsitz)
- b) Chen Hsong Holding Ltd.,
HongKong
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

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
- Lebensversicherungsverein 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 Lebensversicherungs-
verein 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-
Fahrweggesellschaft 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 Lebensversicherungs-
verein 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 Schlussfolgerung 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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dr. Frenzel', with a long, sweeping horizontal stroke extending to the right.

Dr. Michael Frenzel
Vorsitzender

Januar

Mit **Railion** startet der Unternehmensbereich Güterverkehr eine auch für weitere Partner offene europäische Güterverkehrsplattform.

Mit **ChemCargo** bietet DB Cargo ein neues, maßgeschneidertes Transportangebot für Chemie-Kunden. Es verbindet 69 Versand- und 72 Empfangsstellen in Deutschland.

Seit Jahresbeginn „Freie Fahrt“ zwischen Uelzen und Salzwedel: Der Lückenschluss zwischen den durch die innerdeutsche Grenze getrennten Städten vollendet das **Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 3**.



Februar

Anstelle des Baus einer Trasse für die Magnetschnellbahn Transrapid wird der **Ausbau der Strecke zwischen Hamburg und Berlin** für den konventionellen Hochgeschwindigkeitsverkehr beschlossen. Bis Ende 2004 soll die Strecke in Betrieb gehen.

Als 150 km/h schneller Güterzug wird der **Parcel Intercity** gemeinsam von DB Cargo und Deutscher Post als Direktverbindung zwischen Hamburg und München auf die Schiene gesetzt.

März

Mit dem neuen Bahnhof **Hannover Messe-Laatzen** wird fristgerecht das wichtigste Eingangstor zur EXPO eröffnet. Nach weitreichendem Umbau glänzt der **Bahnhof Köln** in neuer Optik.



April

Für die **Verbesserung des Güterverkehrs zwischen Deutschland und Schweden** unterzeichnen DB Cargo und SJ Cargo eine Kooperationsvereinbarung.

Als **Mr. Bahnhof** übernehmen die 81 neuen Leiter der Bahnhofsmanagements nun noch mehr Verantwortung in Hinblick auf Service, Sicherheit und Sauberkeit in ihrem Bereich.

Die Deutsche Bahn startet ihre **neue Werbekampagne**.

Mai

Um den geplanten grenzüberschreitenden Hochgeschwindigkeitsverkehr zwischen Frankreich, Luxemburg, der Schweiz und Deutschland realisieren zu können, gründen die beteiligten Staatsbahnen die Projektgesellschaft **Rhealys**. Im Jahr 2006 sollen die Strecken in Betrieb gehen.

Die Eröffnung des neuen **Flughafenbahnhofs Düsseldorf** bindet den Airport in den schnellen Fernverkehr der Bahn ein.

Pünktlich zur Weltausstellung EXPO nimmt die neue **S-Bahn Hannover** ihren Betrieb auf.

Juni

Von Juni bis Oktober 2000 bringt die Bahn als **Official Carrier der EXPO** 2,2 Millionen Besucher nach Hannover. Durchschnittlich 60 Sonderzüge erweitern täglich das Regelangebot. Erstmals wird der neue ICE 3 eingesetzt.

Die Schweizerischen Bundesbahnen SBB, die Österreichischen Bundesbahnen ÖBB und die Deutsche Bahn vereinbaren, die grenzüberschreitenden Verkehre unter dem Namen **TEE Rail Alliance** zu intensivieren und auszuweiten.



Juli

Die Konzernleitung bezieht ihr neues Gebäude in Berlin, den **Bahn Tower** am Potsdamer Platz. Alle zentralen Funktionen der Konzernleitung sind nun unter einem Dach vereint.

Nach 55 Jahren Insel-dasein verbindet die **Usedomer Bäderbahn** (UBB) „Deutschlands grüne Insel“ wieder mit dem Festland.



August

Im Rahmen des **Forschungsprojekts Safetrain** werden auf der Versuchsstrecke im polnischen Zmigrod Crash-Tests durchgeführt. Noch nie zuvor wurden bei Crash-Tests Züge einer solch hohen Aufprallgeschwindigkeit – entsprechend 100 Stundenkilometer – ausgesetzt. Ziel des Projekts: neu entwickelte Sicherheitselemente an Fahrzeugkonstruktionen zu testen.

September

Als Ausdruck ihrer Kundenorientierung verkündet die Deutsche Bahn den **Verzicht auf** eigentlich wirtschaftlich notwendige **Preiserhöhungen** im Fernverkehr. Auch im Güterverkehr wird die angekündigte Preiserhöhung von 4,7 Prozent ausgesetzt.

Das Konzept **Markt-orientiertes Angebot Personenverkehr** (MORA P) soll die Wirtschaftlichkeit des Personenverkehrs durch ein nachfrageorientiertes Angebot deutlich erhöhen.

Künftig lässt Porsche alle für den nordamerikanischen und japanischen Markt bestimmten **Sportwagen auf der Schiene** mit geschlossenen Spezialwaggons zum Verladebahnhof nach Emden transportieren.



November

Der **ICE 3** wird in einer mehrsystemfähigen Variante im Verkehr zwischen **Amsterdam und Köln** eingesetzt. Sobald die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main fertig ist, soll der ICE 3 bis Frankfurt weiterfahren.

Für die neue Ausrichtung des Güterverkehrs wird das Konzept **Markt-orientiertes Angebot Cargo** (MORA C) vorgestellt. Bis 2004 soll es sukzessive umgesetzt werden.

In Uelzen wird der maßgeblich von dem Wiener Künstler und Baumeister Friedensreich Hundertwasser als **Kunstwerk** gestaltete Bahnhof eröffnet.

Oktober

Sowohl der Personen- wie auch der Güterverkehr erzielen die **besten Monatsleistungen seit Beginn der Bahnreform**.

Die Deutsche Bahn wird **Sponsor der Basketball-Bundesliga**. Neben den Spitzenspielern soll auch der Nachwuchs längerfristig gefördert werden.

Dezember

Als erstes regionales Netz nimmt die Kurhessenbahn in einer neuen, eigenwirtschaftlich geführten Struktur den Betrieb auf. Durch diese **Mittelstandsoffensive** strebt die Bahn eine Revitalisierung der Personenverkehre in der Region an.

Die DB Station & Service AG unterzeichnet mit dem Land Nordrhein-Westfalen einen Vertrag über eine **Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe** in NRW. Das Land beteiligt sich finanziell.



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

Telefon: 030.297-61130
Telefax: 030.297-62086
E-Mail: medienbetreuung@bku.db.de

**Finanzwirtschaftliche Informationen
bietet Ihnen Investor Relations:**

Telefon: 030.297-61678
Telefax: 030.297-61961
E-Mail: investor.relations@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 Geschäftsbericht erscheint auch
in englischer Sprache**

Design-Konzept

Hilger & Boie, Wiesbaden

Produktionskoordination

Mentor Werbeberatung
H.-J. Dietz, Kelkheim

Redaktion/Text

Deutsche Bahn Investor Relations
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

Mehrjahresübersicht Deutsche Bahn Konzern

in Mio. €	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
Kapitalstruktur							
Sachanlagen ¹⁾	34.071	32.815	31.155	29.866	24.034	21.815	17.982
Finanzanlagen	600	680	584	665	710	367	305
Anlagevermögen	34.671	33.495	31.739	30.531	24.744	22.182	18.287
Vorräte	973	866	654	604	490	597	709
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände ²⁾	3.023	2.346	2.141	2.277	3.755	3.139	1.804
Liquide Mittel	394	280	351	447	603	654	640
Umlaufvermögen	4.390	3.492	3.146	3.328	4.848	4.390	3.153
Rechnungsabgrenzungsposten	406	211	76	33	30	48	53
Bilanzsumme	39.467	37.198	34.961	33.892	29.622	26.620	21.493
Eigenkapital	8.788	8.701	8.528	8.422	6.711	6.278	6.218
Sonderposten	19	23	38	47	205	177	154
Pensions- und sonstige langfristige Rückstellungen	8.420	9.241	9.881	9.627	9.902	9.128	7.585
Steuer- und sonstige kurzfristige Rückstellungen	5.747	3.714	2.612	2.181	2.237	1.979	1.401
Rückstellungen	14.167	12.955	12.493	11.808	12.139	11.107	8.986
Zinslose Darlehen Bund	6.714	6.344	8.284	7.363	6.308	4.781	2.340
Zinspflichtige Darlehen	5.463	4.192	2.532	1.713	858	606	513
Übrige Verbindlichkeiten	3.337	3.609	2.971	4.413	3.284	3.570	3.203
Verbindlichkeiten	15.514	14.145	13.787	13.489	10.450	8.957	6.056
Rechnungsabgrenzungsposten	979	1.374	115	126	117	101	79
Bilanzsumme	39.467	37.198	34.961	33.892	29.622	26.620	21.493
Gewinn- und Verlustrechnung							
Umsatzerlöse	15.465	15.630	15.348	15.577	15.452	15.249	14.793
Gesamtleistung	17.267	17.521	17.104	17.422	17.227	17.244	16.191
Sonstige betriebliche Erträge	3.653	2.511	2.596	2.141	2.169	1.702	1.799
Materialaufwand	- 6.625	- 6.688	- 6.595	- 6.716	- 6.475	- 5.757	- 5.195
Personalaufwand	- 8.475	- 8.285	- 8.389	- 8.663	- 8.881	- 9.523	- 9.898
Abschreibungen	- 2.052	- 1.965	- 1.737	- 1.620	- 1.387	- 1.148	- 984
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 3.436	- 2.790	- 2.546	- 2.204	- 2.169	- 2.236	- 1.649
Beteiligungsergebnis	- 44	- 55	- 143	- 151	- 127	5	19
Zinsergebnis	- 251	- 158	- 89	- 26	12	4	- 32
Ergebnis vor Steuern	37	91	201	183	369	283	251
Jahresüberschuss	85	87	170	200	577	135	93
Weitere Finanzdaten							
EBITDA ³⁾	2.502	2.036	1.997	1.920	1.706	1.401	1.248
EBIT ⁴⁾	450	71	260	300	319	253	264
Cashflow vor Steuern	2.113	2.107	1.985	1.833	1.777	1.445	1.477
Kurzfristiges Fremdkapital	9.329	7.325	5.803	7.145	5.992	6.018	5.232
Langfristiges Fremdkapital	21.331	21.149	20.592	18.278	16.714	14.147	9.889
Capital Employed ⁵⁾	27.443	24.911	22.656	20.878	18.600	17.147	14.926
Brutto-Investitionen	6.892	8.372	7.660	7.136	7.771	7.329	7.128
Netto-Investitionen ⁶⁾	3.250	3.229	3.040	6.223	5.056	5.107	5.533

	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen							
Anlagevermögen in % der Bilanzsumme	87,8	90,0	90,8	90,1	83,5	83,3	85,1
Eigenkapital inkl. Sonderposten in % der Bilanzsumme	22,3	23,5	24,5	25,0	23,3	24,2	29,6
Anlagendeckung (in %) ⁷⁾	86,9	89,2	91,9	87,6	95,5	92,9	88,9
Nettoinvestitionsdeckung (in %)	65,0	65,3	65,3	29,5	35,1	28,3	26,7
Return on Capital Employed (ROCE) (in %) ⁸⁾	1,6	0,3	1,1	1,4	1,7	1,5	1,8
Zinsdeckung ⁹⁾	1,1	1,4	2,3	2,4	5,2	4,3	4,6
Cashflow							
Umsatzrendite (in %) ¹⁰⁾	13,7	13,5	12,9	11,8	11,5	9,5	10,0
Umsatzrendite vor Steuern und Fremdkapitalzinsen (in %)	2,5	2,1	2,3	2,0	2,9	2,4	2,2
Leistungsdaten im Schienenverkehr							
Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (in Mio. P)	1.712,5	1.680,1	1.668,4	1.641,0	1.596,4	1.539,4	1.430,6
davon im Fernverkehr	144,8	146,5	148,9	152,2	151,2	149,3	139,3
davon im Regionalverkehr	1.567,7	1.533,6	1.519,5	1.488,8	1.445,2	1.390,1	1.291,3
Verkehrsleistung im Personenverkehr (in Mio. Pkm)	74.388	72.846	71.853	71.630	71.028	70.334	64.539
davon im Fernverkehr	36.226	34.897	34.562	35.155	35.620	36.277	34.845
davon im Regionalverkehr	38.162	37.949	37.291	36.475	35.408	34.057	29.694
Verkehrsaufkommen im Güterverkehr (in Mio. t) ¹¹⁾	301,3	279,3	288,7	294,9	287,9	300,4	306,9
Verkehrsleistung im Güterverkehr (in Mio. tkm) ¹¹⁾	80.634	71.494	73.273	72.614	67.880	69.492	70.554
Verkehrsleistung insgesamt (in Mio. Ptkm)	155.022	144.340	145.126	144.244	138.908	139.826	135.093
Betriebsleistung auf dem Netz (in Mio. Trassen-km)	984,2	976,7	946,5	–	–	–	–
Mitarbeiter							
im Jahresdurchschnitt	230.615	244.851	259.072	277.471	295.610	331.774	355.694
zum Jahresende	222.656	241.638	252.468	268.273	288.768	312.579	331.101

1) einschließlich Immaterielle Vermögensgegenstände

2) einschließlich Wertpapiere

3) Ergebnis vor Steuern, Zinsen, Erträgen aus Beteiligungsabgang sowie Abschreibungen

4) Ergebnis vor Steuern, Zinsen, Erträgen aus Beteiligungsabgang

5) Betriebliches Vermögen, umfasst das Sachanlagevermögen sowie das betriebliche Netto-Umlaufvermögen abzüglich der Zinslosen Darlehen

6) Bruttoinvestitionen abzüglich Baukostenzuschüsse von Dritten

7) Langfristiges Kapital/Anlagevermögen

8) Rendite auf das betriebliche Vermögen, definiert als EBIT/Capital Employed

9) Ergebnis vor Steuern und Fremdkapitalzinsen im Verhältnis zu den Fremdkapitalzinsen

10) Cashflow/Umsatz

11) bis 1997 inklusive Stückgut; ab 2000 inklusive Railion Benelux

Deutsche Bahn AG

Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

<http://www.bahn.de>