Die Bahn DB

Deutsche Bahn AG Jahresabschluss 2001

Inhalt

2 Lagebericht
28 Jahresabschluss
51 Bestätigungsvermerk
53 Organe der DB AG
57 Bericht des Aufsichtsrats
60 Impressum

Der Jahresabschluss und der Lagebericht der Deutsche Bahn AG für das Geschäftsjahr werden zudem im Bundesanzeiger bekannt gegeben und beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der Nummer HRB 50000 hinterlegt. Die Entwicklung des Deutsche Bahn Konzerns ist umfassend im Geschäftsbericht 2001 dargestellt, der auch den Konzernlagebericht und den Konzernabschluss des Geschäftsjahrs 2001 beinhaltet.

Weitere Fortschritte bei der Bahnreform

Neue Führungsstruktur im Berichtsjahr bewährt

Unser Erfolg am Markt hängt in hohem Maße ab von der erfolgreichen Verzahnung aller Einzelkompetenzen im täglichen Betrieb sowie von der kontinuierlichen unternehmerischen und technologischen Weiterentwicklung des Gesamtsystems Bahn. Die zur Mitte des Vorjahres etablierte Weiterentwicklung unserer Führungsstruktur mit der Bündelung von zusammenfassbaren Kompetenzen in Form von Service- und Gruppenfunktionen der DB AG (beispielsweise Einkauf, Recht oder Umweltschutz) hat sich im Berichtsjahr bewährt. Die operativen Aktivitäten des DB Konzerns hatten wir bereits zum 1. Juni 2000 in Unternehmensbereiche strukturiert. Innerhalb der einzelnen Unternehmensbereiche gliedern sich die Geschäftsaktivitäten in strategische Geschäftsfelder bzw. Business Units. Die gesellschaftsrechtlichen Strukturen blieben von der Weiterentwicklung der Führungsstruktur unberührt. Im Unternehmensbereich Personenverkehr führten wir die Aktivitäten der Bereiche DB Reise&Touristik und DB Regio zusammen – dies ermöglicht eine bessere Abstimmung der Verkehrsangebote. Neben den weiteren Unternehmensbereichen Güterverkehr, Personenbahnhöfe und Fahrweg hatten wir im Vergleich zur früheren Spartenaufteilung zunächst auch unsere Immobilienaktivitäten in einen eigenen Unternehmensbereich Immobilien eingebracht. Mit der Weiterführung unserer Strategie der Konzentration auf das Kerngeschäft haben wir uns durch eine konzerninterne Portfoliobetrachtung dazu entschieden, uns mittelfristig von wesentlichen Teilen unserer Immobilienaktivitäten zu trennen; entsprechend werden sie seit dem 1. Januar 2002 nicht mehr als eigenständiger Unternehmensbereich geführt.

Konzernportfolio ohne große Veränderungen

Die Portfoliostruktur des von uns geführten DB Konzerns hat sich im Berichtsjahr nur geringfügig verändert. Wir haben uns auf die konsequente Fortsetzung der Sanierung und Entwicklung unseres Kerngeschäfts fokussiert. Die wesentlichen Veränderungen beschränken sich deshalb auf die **Ausgründung der S-Bahn München GmbH** aus der DB Regio AG in die eigenständige Tochtergesellschaft S-Bahn München GmbH sowie die **Erweiterung** unseres internationalen Schienengüterverkehr-Joint-Ventures **Railion**. Rückwirkend zum 1. Januar 2001 hat die Railion GmbH, Mainz, 100 % der von der Dänischen Staatsbahn (DSB) gehaltenen Anteile an der Railion Denmark A/S, Kopenhagen/Dänemark, erworben. Im Gegenzug erhielt die DSB 2 % der von der DB AG gehaltenen Anteile an der Railion GmbH. Somit vermindert sich der von der DB AG gehaltene Anteil auf 92 %; der bisher alleinige Partner N.S. Groep N.V. hält weiterhin 6 % an der Railion GmbH. Mit der im Berichtsjahr erfolgreichen Integration der Railion Denmark konnten

wir die Position von Railion als Plattform für europäische Transport- und Logistikdienstleistungen weiter stärken. Die Railion GmbH fungiert weiterhin als reine Finanz-Holding.

Zum Jahresbeginn 2001 haben wir die **schweren Instandhaltungswerke** (so genannte C-Werke) aus der DB Reise&Touristik AG, der DB Regio AG und der DB Cargo AG herausgelöst und **in einer Servicefunktion der DB AG gebündelt**. Für die langfristige Optimierung erarbeiteten wir ein Werkekonzept. Gleichzeitig haben wir den gesamten Ein- und Verkauf sowie die Bereitstellung von Energien innerhalb des DB Konzerns bei der DB Energie GmbH konzentriert. Aus diesem Grund transferierte die DB Netz AG mit Wirkung zum 1. Januar 2001 den 50-Hz-Stromverkauf und die Energieberatung zur DB Energie GmbH. In einem zweiten Schritt wurden zum 1. Juli 2001 die von der DB Netz AG geführten Bahnstromanlagen (eigene 16,7-Hz-Anlagen sowie die Gleichstromanlagen der S-Bahn Hamburg), die 50-Hz-Verteilernetze der DB Netz AG und die elektrische Zugvorheizung an die DB Energie GmbH übertragen. Aus den vorgenannten Maßnahmen erwarten wir eine höhere Effizienz sowie die Realisation beträchtlicher Synergiepotenziale.

Die weiteren Veränderungen im Beteiligungsbereich hatten keinen maßgeblichen Einfluss auf die Struktur des DB Konzerns. Im Rahmen weiterer kleinerer interner Strukturoptimierungen wurde die DB Medien GmbH auf die DB AG verschmolzen.

Zur Weiterentwicklung unseres Portfolios wurden zudem die Verhandlungen mit Arcor bezüglich eines stärkeren Einflusses auf die Bahntelematik-Leistungen vorangetrieben. Hierauf wird – ebenso wie auf die beabsichtigte Bündelung der Projektbauaktivitäten im Konzern sowie die Bündelung von Aktivitäten in den Geschäftsfeldern DB Systems und DB Services – im Nachtragsbericht eingegangen.

Klarer Fokus auf den erfolgreichen Abschluss der Bahnreform

Die Entwicklung des Berichtsjahres folgt unserer mehrjährigen Strategie zum erfolgreichen Abschluss des 1994 gestarteten Bahnreformprozesses. Unsere Bemühungen zielten deshalb darauf, **belastbare Rahmenbedingungen** für unser unternehmerisches Handeln zu schaffen sowie **schrittweise zukunftsfähige Strategien in unserem Kerngeschäft** zu entwickeln und zu realisieren. Durch die so genannte **Trilaterale Vereinbarung** (März 2001) mit dem Bundesministerium der Finanzen sowie dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen besteht nun eine verbesserte Planungssicherheit, die zugleich höhere Investitionsvolumina ermöglicht. Unsere integrierte Konzernstruktur wurde von der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingesetzten Task Force „Zukunft Schiene“ im September 2001 als zielführend und als mit den rechtlichen Anforderungen der Europäischen Union kompatibel bestätigt. Zudem haben wir notwendige Vereinbarungen mit den Tarifpartnern beschlossen. Auf Basis der gefestigten Rahmenbedingungen konnten wir unsere **Strategie „Offensive Bahn“** entwickeln und vorstellen; sie zielt mit ihren Ansätzen Sanierung, Leistung und Wachstum auf

eine langfristig kapitalmarktfähige Bahn. Über den hierfür notwendigen Investitions- und Modernisierungskurs unseres Konzerns – einschließlich der hiermit verbundenen **temporären Ergebnisbelastungen** – befinden wir uns in Einvernehmen mit unserem Anteilseigner, dem Bund. Entsprechend der im Berichtsjahr erzielten **Erfolge am Markt** sowie intern durch unser Sanierungsprogramm „Fokus“ haben wir zugleich ein festes Ziel für die nächsten Jahre: die konsequente Umsetzung unserer Programme zur **nachhaltigen Stärkung des Verkehrsträgers Schiene in den Wachstumsmärkten Mobilität und Transport**.

Wirtschaftliches Umfeld und Entwicklung der Verkehrsmärkte

Insgesamt ist die effektive wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2001 hinter den Prognosen und unseren Erwartungen deutlich zurückgeblieben. Die bereits zur Jahresmitte 2000 einsetzende Abkühlung der **weltwirtschaftlichen Entwicklung** verstärkte sich im ersten Halbjahr 2001 deutlich. Zwischenzeitliche Hoffnungen auf eine Stabilisierung der Konjunktur zum Jahresende 2001 wurden durch die Terroranschläge auf die Vereinigten Staaten zunichte gemacht; die dadurch ausgelöste Verschlechterung des Konjunkturklimas führte zu einer Verstärkung des Abschwungs. Für das Gesamtjahr 2001 resultierte hieraus eine Verringerung des weltweiten Wachstums auf gut 2 % (Vorjahr: +4,7 %).

In dem für die von uns geführten Tochtergesellschaften **maßgeblichen europäischen Umfeld** ist die Expansion der gesamtwirtschaftlichen Produktion zur Jahresmitte 2001 nahezu zum Stillstand gekommen. Die Wachstumsraten betrugen für den Euroraum bzw. die Europäische Union (EU) jeweils nur noch rund 1,5 %. Belastet wurde die europäische Konjunktur insbesondere durch den breiten Konjunkturabschwung der Weltwirtschaft, der zu einer deutlichen Zurückhaltung bei den Unternehmensinvestitionen im Euroraum führte.

In **Deutschland** ist das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2001 gegenüber dem Vorjahr um real 0,6 % gestiegen. Die BIP-Entwicklung 2001 war das zweitschwächste wirtschaftliche Wachstum in Deutschland seit der Wiedervereinigung (1993: –1,1 %). Der Außenbeitrag trug stärker als im Vorjahr mit gut 1,5 Prozentpunkten zum Wirtschaftswachstum im Jahr 2001 bei. Konjunkturelle Belastungen resultierten aus dem Einbruch der Ausrüstungsinvestitionen um 5,0 % (Vorjahr: +8,7 %) sowie aus dem beschleunigten Rückgang der Bauinvestitionen um 5,8 % (Vorjahr: –2,5 %). Der Zuwachs der realen Konsumausgaben der privaten Haushalte verlangsamte sich auf 1,1 % (Vorjahr: 1,4 %).

Verkehrsmärkte

Im Berichtsjahr konnten sowohl die Tochtergesellschaften im Unternehmensbereich Personenverkehr wie diejenigen im Unternehmensbereich Güterverkehr gute Erfolge in einem schwierigen Marktumfeld erzielen. Der Unternehmensbereich Personenverkehr konnte dabei in einem rückläufigen Personenverkehrsmarkt seine Verkehrsleistung leicht über Vorjahresniveau stabilisieren und erreichte damit erneut einen neuen Höchstwert seit Beginn der Bahnreform. Der durch den Wegfall der EXPO-Verkehre sowie angebotsbedingte Rückgang im Fernverkehr konnte dabei durch eine deutliche Steigerung im Regional- und Stadtverkehr kompensiert werden. Im Güterverkehr zeigte sich aufgrund negativer konjunktureller Effekte insbesondere in der zweiten Jahreshälfte auf Basis vorläufiger Daten ein deutlich schwächeres Marktwachstum. Der Unternehmensbereich Güterverkehr konnte daher die im Vorjahr erzielte Verkehrsleistung, die höchste seit Beginn der Bahnreform, nicht ganz wieder erreichen.

Leistungsentwicklung der Tochtergesellschaften in 2001		**2001**	**2000**	**Veränd. in %**
Verkehrsleistung Personenverkehr	Mio. Pkm	**74.459**	74.388	+ 0,1
davon DB Reise&Touristik	Mio. Pkm	**35.342**	36.226	– 2,4
davon DB Regio	Mio. Pkm	**39.117**	38.162	+ 2,5
Verkehrsleistung Güterverkehr	Mio. tkm	**80.348**	80.634	– 0,4
davon DB Cargo	Mio. tkm	**74.450**	76.815	– 3,1

Geschäftsverlauf

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Die DB AG erzielte in 2001 **keine Umsatzerlöse**. Die Bestandsveränderungen waren ebenfalls für die wirtschaftliche Entwicklung von untergeordneter Bedeutung. Die aktivierten Eigenleistungen stiegen im Berichtsjahr auf 519 Mio. € (Vorjahr: 19 Mio. €). Der Anstieg resultiert maßgeblich aus der Übertragung der schweren Instandhaltungswerke der Tochtergesellschaften DB Reise&Touristik AG, DB Regio AG und DB Cargo AG auf die DB AG.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** von 2.859 Mio. € (Vorjahr: 3.325 Mio. €) enthalten Erträge aufgrund von Leistungen für Konzerngesellschaften und konzernfremde Dritte, Mieten und Pachten sowie in geringem Umfang Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens im Rahmen der planmäßigen wirtschaftlichen Nutzung des Immobilienvermögens. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahreswert resultiert maßgeblich aus einem Rückgang der Auflösung von Rückstellungen (insbesondere solchen für Risiken im Beteiligungsbereich und Restrukturierungen). Gegenläufig hatten die Tochtergesellschaften im Vorjahr in erheblichem Maße Rückstellungen für spezifische Restrukturierungsmaßnahmen gebildet.

Der Anstieg im **Materialaufwand** auf 1.509 Mio. € (Vorjahr: 398 Mio. €) resultiert maßgeblich aus der Übertragung der schweren Instandhaltungswerke der Tochtergesellschaften DB Reise&Touristik AG, DB Regio AG und DB Cargo AG auf die DB AG.

Der **Personalaufwand** von 651 Mio. € (Vorjahr: 304 Mio. €) umfasste die Löhne und Gehälter sowie die notwendigen Sozialaufwendungen für die bei der DB AG beschäftigten Mitarbeiter unter Berücksichtigung von Ausgleichszahlungen des Bundes. Auch hier wirkte sich die Übertragung der schweren Instandhaltungswerke aus.

Die **Abschreibungen** in Höhe von 70 Mio. € (Vorjahr: 66 Mio. €) erfolgten vor allem auf Informationstechnologie und Geschäftsausstattung.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** von 1.413 Mio. € (Vorjahr: 1.316 Mio. €) enthielten u.a. Mieten und Pachten, periodenfremde Aufwendungen und übrige betriebliche Aufwendungen wie beispielsweise Gebühren, Abgaben, Versicherungsbeiträge, Leistungen Dritter und Entschädigungen.

Das **Beteiligungsergebnis** von 171 Mio. € (Vorjahr: –1.108 Mio. €) wurde im Berichtsjahr nicht mehr durch die im Jahr 2000 auf Ebene der Tochtergesellschaften gebildeten Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen belastet. Allerdings konnten unsere Tochtergesellschaften mit ihren jeweiligen Produktivitätsverbesserungen nicht immer die Belastungen aus rückläufigen Altlastenerstattungen des Bundes, höheren Abschreibungen aufgrund der konzernweiten Modernisierungsoffensive oder, im Fall der DB Netz AG, die deutlich erhöhten Instandhaltungsaufwendungen auffangen.

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB Konzern entsprechend der Finanzierungsbedürfnisse der Konzerngesellschaften und reicht diesen die aufgenommenen Mittel i.W. zu gleichen Konditionen weiter. Der Zinssaldo betrug im Berichtsjahr –60 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €). Der Rückgang resultiert aus höheren Anlagen bzw. geringeren Aufnahmen der Tochtergesellschaften im Cash Pooling; maßgeblich im Berichtsjahr waren rein konzerninterne Effekte aus dem liquiditätswirksamen Ausgleich des Jahresverlusts von Tochtergesellschaften.

Insgesamt ergab sich für die DB AG ein negatives **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** von –130 Mio. € (Vorjahr: 147 Mio. €). Der **Jahresfehlbetrag** entspricht dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Unter Verrechnung mit dem Verlustvortrag aus dem Vorjahr in Höhe von –5 Mio. € ergibt sich ein Bilanzverlust von –135 Mio. € (Vorjahr: –5 Mio. €).

Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** per 31. Dezember 2001 betrug 24,8 Mrd. € (Vorjahr: 22,8 Mrd. €). Der Anstieg ist hauptsächlich auf die Bereitstellung weiterer Mittel zur Finanzierung der Konzerngesellschaften und eine Erhöhung der Vorräte zurückzuführen.

Auf der Aktivseite bildet entsprechend den Beteiligungen an den Führungsgesellschaften das Finanzanlagevermögen den Schwerpunkt. Das Sachanlagevermögen in Höhe von 4,0 Mrd. € setzte sich wie im Vorjahr in erster Linie aus Grundstücken und grundstücksähnlichen Rechten zusammen (3,8 Mrd. €). Von den Finanzanlagen in Höhe von 16,3 Mrd. € (Vorjahr: 15,9 Mrd. €) entfielen 65,4 % oder wie im Vorjahr 10,6 Mrd. € auf Anteile an verbundenen Unternehmen und 31,2 % bzw. leicht erhöht 5,1 Mrd. € auf Ausleihungen an verbundene Unternehmen. Das Umlaufvermögen in Höhe von 4,5 Mrd. € (Vorjahr: 2,8 Mrd. €) bestand in erster Linie aus Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen (3,1 Mrd. €), liquiden Mitteln und Wertpapieren (zusammen 1,1 Mrd. €) und Vorräten (278 Mio. €).

Das **Eigenkapital** sank leicht von 8,9 auf 8,8 Mrd. € (–1,5 %). Die Eigenkapitalquote ist auch aufgrund eines Anstiegs der Bilanzsumme von 39,2 % auf 35,5 % zurückgegangen. Die infolge Rückstellungsauflösung geringeren Rückstellungen beliefen sich auf 5,9 Mrd. € (Vorjahr: 6,1 Mrd. €). Die Verbindlichkeiten in Höhe von 10,1 Mrd. € (Vorjahr: 7,7 Mrd. €) setzten sich in erster Linie aus Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (7,5 Mrd. €) zusammen. Der Anstieg resultiert maßgeblich aus höheren Verbindlichkeiten gegenüber der Tochtergesellschaft DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, und basiert auf der Weiterreichung der von der DB Finance B.V. im Geschäftsjahr 2001 begebenen Anleihen über 1.192 Mio. € in Form von Darlehen. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme betrug 40,7 % (Vorjahr: 33,9 %).

Investitionen

Die **Brutto-Investitionen** der DB AG in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände betrugen 87 Mio. €. Schwerpunkte bildeten der Neubau und die Sanierung von Immobilien, die Erschließung von Grundstücken und die Anschaffung von Geschäftsausstattung sowie Informationstechnologie.

Finanzen

Bündelung der Ressourcen durch zentrales Treasury

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. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des Konzerns vor. Bei Aufnahmen externer Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die 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.

Rating-Agenturen bestätigen erneut die hervorragende Bonität

Die im Vorjahr von den beiden führenden Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's für den Langfristbereich mit Aa1 (Moody's) beziehungsweise AA (Standard & Poor's) erteilten Bewertungen sind im Berichtsjahr bestätigt worden. Im Kurzfrist-Rating werden wir von beiden Agenturen mit P-1 beziehungsweise A-1+ sogar mit den jeweiligen Bestnoten bewertet. Im Vergleich zu Industrieunternehmen, aber auch zu anderen Bahnen (ohne explizite Staatsgarantie) haben wir damit unverändert eine sehr gute Position. In Verbindung mit der Vorstellung unserer strategischen Ausrichtung „Offensive Bahn" im Rahmen unserer internationalen Finanzpräsentationen konnten wir unser Standing an den Finanzmärkten weiter verbessern.

Deckung des Finanzbedarfs der Konzerngesellschaften

Die DB AG finanziert die Aktivitäten ihrer Tochtergesellschaften im Rahmen langfristiger Darlehensfinanzierungen und im kurzfristigen Bereich mittels Cash Pooling. Die Forderungen aus Darlehen und der Netto-Position im Cash Pooling verringerten sich von 4,0 Mrd. € auf 3,1 Mrd. €.

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

- Personenverkehr: Die Gesamtposition verringerte sich von 1,5 Mrd. € auf 1,3 Mrd. €.
- Güterverkehr: Die Gesamtposition verringerte sich von 0,2 Mrd. € auf 0,1 Mrd. €.
- Personenbahnhöfe: Die Gesamtposition erhöhte sich von 0,5 Mrd. € auf 0,6 Mrd. €.
- Fahrweg: Die Gesamtposition verringerte sich von 2,0 Mrd. € auf 1,6 Mrd. €.

Die vorgenannten Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr resultieren i.W. aus einer Veränderung der jeweiligen Position im Cash Pooling. Unter sonstige Beteiligungen ergab sich eine negative Position der DB AG im Cash Pooling von rund 0,4 Mrd. € (im Vorjahr: –0,2 Mrd. €).

Finanzierung

Zur Refinanzierung des Finanzmittelbedarfs der Konzerngesellschaften nahm die DB AG im Rahmen der allgemeinen Konzernfinanzierung neue Darlehen in Höhe von 1.192 Mio. € über ihre Tochtergesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V. auf. Der wesentliche Anteil dieser Mittel stammt aus der Emission einer 12-jährigen Anleihe über 750 Mio. €, die im Oktober 2001 von der Tochtergesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V. im Rahmen des im Berichtsjahr neu aufgelegten Medium Term Note-Programms in Höhe von 5 Mrd. € begeben wurde.

Des Weiteren wurde über die Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz, ein Darlehen über 300 Mio. € aufgenommen.

Im kurzfristigen Bereich standen uns zum Jahresende ähnlich wie im Vorjahr garantierte Kreditfazilitäten über 1,6 Mrd. € und das Multi-Currency Multi-Issuer Commercial-Paper-Programm über 1 Mrd. € zur Verfügung. Diese Finanzierungsinstrumente waren zum Bilanzstichtag ungenutzt.

Im Geschäftsjahr 2001 wurde durch die DB AG eine Sale-&-Lease-Back-Transaktion mit Personenverkehrs-Lokomotiven im Gesamtvolumen von rund 178 Mio. € abgeschlossen. Die Lokomotiven wurden an einen Investor verkauft und von der DB AG über einen Leasingvertrag in vier Tranchen mit einer Laufzeit von 13,5 bis zu 15 Jahren zurückgeleast. Über einen Subleasingvertrag wurden die Fahrzeuge dann an die DB Reise&Touristik AG vermietet.

Mitarbeiter

Zum Ende des Geschäftsjahres 2001 lag die Zahl der Beschäftigen der DB AG bei 17.733 (Vorjahr: 5.695). Diese deutliche Steigerung ist insbesondere auf die Umgliederung der Instandhaltungswerke von den Tochtergesellschaften DB Regio AG, DB Reise&Touristik AG und DB Cargo AG zurückzuführen. Von den 17.733 Beschäftigten per Jahresende entfielen 2.498 (Vorjahr: 1.514) auf Konzernleitungsfunktionen. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der Integration dezentraler Einkaufsfunktionen innerhalb des Berichtsjahres. Per 31. Dezember 2001 waren darüber hinaus 2.334 Auszubildende bei der DB AG beschäftigt (Vorjahr: 1.584).

Technik

Die Qualität unserer Dienstleistungen hängt in hohem Maß von der Qualität und Zuverlässigkeit der von uns eingesetzten technischen Produktionsmittel ab. Mit Blick auf die heutige und zukünftige Transportmittelwahl unserer Kunden sehen wir zentrale Herausforderungen zudem darin, den etablierten **hohen Sicherheitsstandard** zu halten sowie weitere **Innovationen voranzutreiben,** die zu einem zuverlässigen und kostengünstigen Betrieb führen.

Hohe Priorität für Sicherheit

Bezüglich der Sicherheit hat die Schiene einen deutlichen Vorteil gegenüber konkurrierenden Verkehrsträgern. Dies basiert auf prinzipiellen Sicherheitsvorteilen des Rad-Schiene-Systems, verbunden mit unserem hohen Sicherheitsanspruch. Dieser spiegelt sich sowohl in den Sicherheitsstandards der etablierten Produktionssysteme und Produktionsmittel als auch in unserer gelebten Sicherheitskultur wider. So investieren wir in erheblichem Maße in umfangreiche Sicherheitsschulungen. Mit konsequenten Schwachstellenanalysen sowie System- und Prozessverbesserungen arbeiten wir daran, diesen hohen Sicherheitsstand zu halten oder weiter auszubauen.

Zuverlässigkeit und Innovationsfähigkeit

Wir und die übrigen Bahnen in Europa stehen im Wettbewerb mit Straßenverkehr und Luftfahrt vor großen Herausforderungen, die sich auch auf die Ausgestaltung der technischen Systeme auswirken. Das prognostizierte Wachstum und die Wettbewerbsintensität der Verkehrsmärkte erfordern eine leistungsfähige, zuverlässige, instandhaltungsfreundliche und gleichzeitig bezahlbare Technik. Entscheidend im täglichen Betrieb ist die hohe Verfügbarkeit der eingesetzten Systeme. Gerade in komplexen, vernetzten Produktionsstrukturen ist eine sehr hohe Zuverlässigkeit auf allen Ebene notwendig, um insgesamt überzeugende Leistungen für unsere Kunden abliefern zu können.

Die Zukunft der Bahn liegt auch in der konsequenten Modernisierung. Bei den hierfür notwendigen Innovationen ist auch die Interoperabilität zwischen den europäischen Bahnen zu beachten, um grenzüberschreitende Verkehre möglich zu machen. Die eigentlichen Forschungsaufgaben hierfür sind von der Industrie, den Hochschulen und Instituten zu leisten. Aufgrund unserer Systemkompetenz lautet dabei die zentrale Aufgabe des Ressorts Technik Innovationen zu bewerten und die Betriebstauglichkeit zu prüfen. Diese Rolle des Innovationsmanagers erfordert im Vorstandsressorts Technik verschiedene Aufgaben: Wir erarbeiten Prozesse, definieren Qualitätskriterien, beschreiben die Schnittstellen, die zwischen den von den Herstellern gelieferten Teilsystemen wie Fahrzeugen und Fahrweg bestehen, erstellen die Lastenhefte für die Beschaffungen und überprüfen die geforderten Prozess- und Qualitätsstandards an den Produkten. Während des Betriebs gilt es, die hohe Verfügbarkeit der technischen Produkte bei gleichzeitig günstigen Kosten sicherzustellen und daraus weitere Optimierungsmaßnahmen für die Beschaffung und die Systementwicklung abzuleiten. Eine große Rolle spielt dabei die Standardisierung/Modularisierung. Eines unserer zentralen Ziele besteht darin, die derzeit bestehende enorme Vielfalt an unterschiedlichen Produktionsmitteln durch eine auf Standardisierung ausgerichtete Investitionspolitik zu vereinheitlichen.

Technische Kompetenz gebündelt

Die Zukunft der Eisenbahn ist eng verknüpft mit der sicheren Beherrschung integrierter technischer Systeme. Als Innovationsmanager geben wir der Industrie die notwendigen Vorgaben, die sie braucht, um praxisgerechte Lösungen für das Verbundsystem Bahn zu entwickeln und wir begleiten deren Umsetzung in der Praxis. Die Aktivitäten des Bereichs DB Systemtechnik, dem bisherigen Forschungs- und Technologiezentrum, haben wir in die vier Bereiche gegliedert: Innovationsmanagement, Systemrealisierung/Beschaffungsmanagement, Systembetreuung sowie Konformität und Zertifizierung. Im Bereich Innovationsmanagement konzentrieren wir uns auf die zukunftsorientierte Ausgestaltung von Schnittstellen, die zwischen den von den Herstellern gelieferten Teilsystemen wie

Fahrzeugen oder Fahrweg bestehen. Es gilt, Innovationen frühzeitig so zu steuern, dass sie unser integriertes System weiter bringen. Im Bereich Systemrealisierung und Beschaffungsmanangement werden Lastenhefte für die Bestellungen von technischen Systemen vorbereitet, deren Umsetzung und Realisierung wir in einem Qualitätssicherungsprozess absichern. Die kontinuierliche Verfolgung der Zuverlässigkeit, Verfügbarkeit, Sicherheit und Kosten der eingesetzten Systeme erfolgt im Bereich Systembetreuung. Aus den Analysen und gewonnenen Erfahrungen entwickeln wir Ansätze für weitere Verbesserungen. Der Bereich Konformität und Zertifizierung führt – begleitend zu den Entwicklungs-, Realisierungs- und Optimierungsmaßnahmen – Konformitäts- und Zertifizierungsleistungen durch und erstellt Gutachten für die Aufsichtsbehörden.

Weitere Informationen

Schwere Instandhaltungswerke 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. Durch die kontinuierliche Modernisierung und Standardisierung unserer Fahrzeugflotte ergibt sich ein struktureller und kapazitativer Anpassungsbedarf für die Instandhaltungswerke. Basierend auf umfangreichen Voruntersuchungen haben wir im Berichtsjahr ein Werkekonzept vorgestellt, das wir schrittweise umsetzen. Es verbindet die Notwendigkeit der eigenen Kapazitätsreduktion mit dem Bemühen um den Erhalt von Arbeitsplätzen; zu den Möglichkeiten zählt hier auch der bereits praktizierte Verkauf von Instandhaltungswerken an fremde Investoren.

Umfassende Tarifvereinbarung abgeschlossen

Zwischen der Deutsche Bahn AG und den Tarifpartnern wurde Anfang März 2001 eine umfassende Tarifvereinbarung abgeschlossen. Ziel des Gesamtpakets war die Herstellung wettbewerbsfähiger Beschäftigungsbedingungen. Neben der Bestätigung der Ergebnisse aus der Entgeltrunde vom Oktober 2000 wurde unter anderem vereinbart, die bahneigene Beschäftigungsgesellschaft DB Arbeit GmbH neu zu ordnen. Zur Ablösung bestimmter Leistungen sollen Branchenfonds etwaige Nachteile angemessen ausgleichen, die beim Übergang vom DB-Tarifvertrag in einen neuen Branchentarifvertrag oder bei Betriebsübergängen auftreten.

Trilaterale Vereinbarung unterzeichnet

Die Deutsche Bahn, 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. Bereits beim Abschluss der Trilateralen Vereinbarung war klar, dass es im Berichtsjahr wegen der erforderlichen Vorlaufzeiten bei Bauvorhaben zunächst schwierig sein würde, die zusätzlichen Mittel vollständig zu verausgaben. So waren im Jahr 2001 zusätzliche Mittel in Höhe von 0,9 Mrd. € vorgesehen. Wir haben auf Basis der Trilateralen Vereinbarung begonnen, unsere Planungskapazitäten nachhaltig zu erhöhen, und konnten so die zusätzlichen Mittel bereits weitgehend – wenn auch nicht vollständig – im Berichtsjahr nutzen; die nicht genutzten Mittel sollen in den Folgejahren abgerufen werden.

Task Force bestätigt nachhaltig die Einbindung der DB Netz AG in den DB Konzern

Insbesondere auf der Ebene der europäischen Verkehrspolitik wird regelmäßig die Frage der richtigen Organisationsstruktur von Netzebene und des darauf erfolgenden Betriebs diskutiert. Deutschland liegt mit der klaren organisatorischen und rechnerischen Trennung der DB Netz AG bei der Umsetzung der EU-Richtlinie 91/440 im europäischen Umfeld ganz vorn. Hierzu hat im September des Berichtsjahres die zur Untersuchung eines möglicherweise notwendigen weiteren Handlungsbedarfs in Deutschland vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im März 2001 initiierte Arbeitsgruppe (so genannte Task Force „Zukunft Schiene“) ihre Empfehlungen veröffentlicht. Diese bestätigen die volle Kompatibilität der integrierten Organisationsstruktur des DB Konzerns mit den rechtlichen Anforderungen. Die aufsichtsrechtliche Aufgabenteilung von Eisenbahn-Bundesamt und Kartellbehörden soll bestehen bleiben, eine neu einzurichtende Trassenagentur beim Eisenbahn-Bundesamt soll zusätzlich die Diskriminierungsfreiheit von Trassenpreissystem und Trassenvergabe überwachen.

Wir unterstützen die Position der Task Force. Die vertikale Integration ist aufgrund der Spezifika des Rad-Schiene-Verbunds ein Schlüsselelement für den erfolgreichen Abschluss des Bahnreformprozesses. Wesentliche Modernisierungsvorhaben können nur in enger Abstimmung von Infrastruktur- und Transportbereichen umgesetzt werden. Dies gilt sowohl für wirtschaftlich belastbare Planungen von Neu- und Ausbauvorhaben von Strecken, vor allem aber für die notwendige Investitionssynchronisation im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik. Die so vorangetriebenen Projekte kommen mit ihren positiven Auswirkungen angesichts des offenen Zugangs zu unserem Netz dabei allen Kunden zugute.

Wir haben im Februar 2002 einen bei der DB AG und damit außerhalb der DB Netz AG angesiedelten Wettbewerbsbeauftragten benannt, der als Ansprechpartner für die Kunden der DB Netz AG sowie die noch zu gründende Trassenagentur in Wettbewerbsfragen fungiert.

Konsequente Bekämpfung von Korruption

Die Auseinandersetzung mit dem schwierigen Thema Korruption gehen wir aktiv an. Wir haben im Berichtsjahr unsere Aktivitäten zur Korruptionsbekämpfung weiter intensiviert. Ein zentraler Baustein unseres Vorgehens sind Ombudsleute, die als neutrale Ansprechpartner für Mitarbeiter und Geschäftspartner zur Verfügung stehen. Die Erfolge der Korruptionsbekämpfung im Berichtsjahr bestätigen die Richtigkeit unseres Vorgehens. Wir gehen das Thema flächendeckend für den Konzern an, wobei im Berichtsjahr ein besonderer Schwerpunkt im Bereich des Einkaufs lag. Dieser hat zusätzliche Maßnahmen initiiert, um Mitarbeiter und Geschäftspartner noch stärker zu sensibilisieren und zu schützen. So vereinbarten wir in Ergänzung zu den bereits laufenden Maßnahmen mit der Bauwirtschaft, Richtlinien für Prüf- und Kontrollpflichten sowie Verhaltensstandards zu definieren. Diese schließen nahtlos an den gemeinsam verabschiedeten Qualitätskodex an, der als Leitlinie unserer Geschäftsbeziehungen zu den Lieferanten gilt. Die Korruptionsbekämpfung wird auch im laufenden Berichtjahr mit hoher Aufmerksamkeit und Konsequenz fortgeführt.

Risikobericht

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Deshalb zielt unser Risikomanagement auf eine aktive Steuerung möglicher Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt in unserem Risikomanagementsystem. Entsprechend den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) sowie zur frühzeitigen Einleitung von Gegenmaßnahmen verfügt der DB Konzern über ein integriertes Risikomanagementsystem. Dieses wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Aktives Risikomanagement im DB Konzern

Zu den Risiken für den von uns geführten 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, Chemieerzeugnissen 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. Im Berichtsjahr 2001 haben wir mit der Umsetzung der Angebotsoptimierung im Personen- (MORA P) und Güterverkehr (MORA C) begonnen. Im laufenden Jahr steht als Großprojekt die Einführung des neuen Preissystems für den Personenverkehr (PEP) an. Den im Rahmen eines intensiven Projektmonitorings gesteuerten Risiken der Einführungsphase steht eine absehbar verbesserte Wirtschaftlichkeit nach Implementierung gegenüber. Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten unserer Kunden einschließlich der Bestellerorganisationen oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen begegnen wir mit intensiver Marktbeobachtung und einer Veränderung unseres Leistungsportfolios. Im Falle von Marktrisiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen, wie z. B. bei der anstehenden Überarbeitung des Regionalisierungsgesetzes mit Einfluss auf die zukünftigen Bestellerentgelte, bringen wir unsere Position in die vorlaufenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.

- **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.
- **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten führen zu Projektrisiken, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen Auswirkungen oft in mehreren Bereichen haben. Im Berichtsjahr wurde das Risikocontrolling durch das zusätzlich neu eingerichtete zentrale Controlling für Großprojekte (Projekte mit einem Volumen größer 255 Mio. €) deutlich erweitert. Ein Hauptaugenmerk liegt weiterhin auf den Großprojekten Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, Knoten Berlin (u.a. Lehrter Bahnhof), Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München und der Einführung von GSM-R. Die aus der laufenden Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main resultierenden Erfahrungen werden gezielt auf ähnliche Projekte transferiert. Für den Knoten Berlin/Lehrter Bahnhof wurde ein gestuftes Inbetriebnahmekonzept entwickelt. Für die Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München ebenso wie für die Einführung von GSM-R haben wir im Berichtsjahr umfangreiche Analysen zur Konkretisierung möglicher Risiken durchgeführt. Insgesamt gilt für neue Projekte wie beispielsweise das Projekt Stuttgart 21 grundsätzlich, dass eine Umsetzung erst nach abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren erfolgt. Wir verbessern zudem die Planungs- und Prozessqualität durch eine gezielte Ausweitung unserer eigenen Planungsingenieurkapazitäten. Konsequenzen identifizierter Risiken sind die Einleitung von operativen Gegenmaßnahmen, aber auch die Erhöhung bilanzieller Vorsorgen.
- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- 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.

Übergreifend haben wir im Jahr 2001 das Risikomanagement konsequent in unseren Regelprozessen verankert. Daneben hat das zur Unterstützung des Sanierungskurses im Jahr 2000 gestartete konzernübergreifende Programm „Fokus“ im Berichtsjahr zu den erwarteten Erfolgen geführt. 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.

Wirksames Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von uns als Konzernleitung vorgegeben und in der DB AG und den Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen unseres Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG quartalsweise berichtet. 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 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.

Risikoportfolio ohne bestandsgefährdende Risiken

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 Beziehung 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

Euro-Umstellung mit problemlosem Verlauf

Seit Ende 1995 hatte sich der DB Konzern unter Leitung des zentralen Treasury auf die Euro-Einführung vorbereitet. Nachdem bereits seit dem 1. Januar 1999 unsere Kunden Rechnungen in Euro erhalten und Fahrgäste bargeldlose Zahlungen in Euro tätigen konnten, erfolgte zum Jahreswechsel 2002 die Umstellung aller Kassen- und Verkaufssysteme auf das neue Bargeld. Wir konnten diese große logistische Aufgabe aufgrund der intensiven Vorbereitungen plangemäß umsetzen. Ebenfalls mit Wirkung 1. Januar 2002 wurde unsere Hauswährung von DM auf Euro umgestellt. Die rückwirkende Umstellung im Rechnungswesen auf die neue Hauswährung erfolgte nach Abschluss der Jahresabschlussarbeiten.

Gründung der Arcor DB Telematik GmbH

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2002 wurde das gesamte Bahntelekommunikationsgeschäft seitens Arcor in der Arcor DB Telematik GmbH zusammengefasst. Unsere Tochtergesellschaft DB Netz AG hat zum gleichen Zeitpunkt eine Beteiligung von 49,9 % mit der Option erworben, die Gesellschaft zum 1. Juli 2002 komplett zu übernehmen. Geschäftszweck der Arcor DB Telematik GmbH ist das Betreiben der bahnspezifischen Telekommunikation. Durch die Gründung der Gesellschaft sollen auch Synergien bei der Implementierung des GSM-R-Netzes (Global System for Mobil Communication-Rail) erzielt werden.

Bündelung der Projektbauaktivitäten in neuer Gesellschaft

Im November des Berichtsjahres haben wir beschlossen, die Erstellerfunktionen für Planungs-, Projektmanagement- und Bauüberwachungsprozesse des DB Konzerns im Verlauf des Jahres 2002 in einer neuen Gesellschaft, der DB ProjektBau GmbH, zu bündeln. Durch die Zusammenlegung erwarten wir mittelfristig eine deutliche Vereinfachung und Standardisierung der jeweiligen Prozessschritte und damit eine deutliche Reduktion der hierfür notwendigen Ressourcen des Konzerns. Zugleich ermöglichen wir eine klare Schnittstelle zwischen der Bauherren- und Erstellerfunktion bei den für uns wichtigen Infrastrukturprojekten. Während wir die für die Erstellerfunktion relevanten Prozesse innerhalb der DB ProjektBau GmbH bündeln, werden unsere Infrastrukturgesellschaften DB Netz AG und DB Station&Service AG hierfür ihre Bauherrenfunktion schnittstellenkompatibel definieren.

Bündelung von Aktivitäten:
Geschäftsfelder DB Services GmbH und DB Systems GmbH

Das im Zuge des erweiterten Kernbereichs etablierte Geschäftsfeld **DB Services GmbH** soll diejenigen Geschäftsaktivitäten bündeln, die sich im Wesentlichen mit den Aufgaben des Facility-Managements für ortsfeste und bewegliche Anlagen befassen. Dazu zählen Bereitstellungs- und Transportdienstleistungen ebenso wie Bewirtschaftungsleistungen für die Immobilien unseres Konzerns. Hierzu führen wir die entsprechenden Dienstleistungsgesellschaften des Konzerns mit Wirkung zum 1. Januar 2002 unter der in DB Services GmbH umfirmierten dvm Deutsche Verkehrsdienstleistungs- und Management GmbH zusammen.

Zur weiteren Optimierung unseres IT-Bereichs haben wir die Tochtergesellschaften TLC Transport-, Informatik- und Logistik-Consulting GmbH (TLC) und DB Informatik-Dienste GmbH (IDG) mit Wirkung zum 1. Januar 2002 zur **DB Systems GmbH** zusammengelegt und somit ein leistungsfähiges IT-Full Service-Unternehmen innerhalb des Konzerns geschaffen. Die Aufgaben der Gesellschaft liegen in der IT-Strategie- und Prozessberatung, der Entwicklung, Integration und Wartung der IT-Systeme, dem Betrieb der Rechenzentren sowie dem Betrieb und der Wartung der IT-Infrastruktur. Durch diese organisatorische Weiterentwicklung erwarten wir eine noch stärkere Vereinheitlichung aller IT-Prozesse im Konzern sowie entsprechende Effizienz- und Kostensynergien.

Strategie

Unsere Strategie leitet sich einerseits ab aus den Aufträgen der 1994 gestarteten Bahnreform und andererseits aus den sich wandelnden Märkten. Denn seit Beginn der Bahnreform hat die Dynamik auf den Verkehrsmärkten in mehrfacher Hinsicht zugenommen. Der Wettbewerb mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen und vor allem mit anderen Verkehrsträgern ist intensiver geworden. Zudem verändern sich die Anforderungen unserer Kunden.

Zwei Ziele stehen im Mittelpunkt unserer Strategie: Zum einen wollen wir mit wettbewerbsfähigen Spitzenprodukten die beste Bahn für die Kunden werden. Zum anderen haben wir es uns zum Ziel gesetzt, den DB Konzern zur Kapitalmarktreife zu führen. Denn mit dem Umbau der ursprünglich behördlich geprägten Bahn in ein leistungsstarkes Unternehmen sind klare Erwartungen bezüglich der Wirtschaftlichkeit verbunden. Zum Abschluss des Reformprozesses gilt es, den von der DB AG geführten DB Konzern kapitalmarktfähig zu machen. Um dies zu erreichen, haben wir ein Kapitalrenditekonzept implementiert, das genaue Vorgaben für den DB Konzern und die einzelnen Unternehmensbereiche festlegt. Für die

mittelfristig zu erreichende Zielrendite in Form eines Return on Capital Employed haben wir bereits 1999 eine Vorgabe von rund 10 % gesetzt.

Auf diese Herausforderungen haben wir im Berichtsjahr mit der Vorstellung unserer Strategie **„Offensive Bahn“** geantwortet. Mit der „Offensive Bahn“ verfolgen wir dabei gleichzeitig die Teilziele **Sanierung**, **Leistung und Wachstum**. Zur Sicherung des nachhaltigen Erfolgs der Bahnreform müssen wir uns dabei allen Teilherausforderungen gleichzeitig stellen. Gerade die im Rahmen unseres Strategieprozesses durchgeführten Analysen der langfristigen Zukunftsfähigkeit der einzelnen Geschäftsaktivitäten, deren Ertragskraft und Wachstumsaussichten geben die Richtung und den Rahmen für die kurzfristigeren Einzelschritte vor. Gleichzeitig überprüfen wir kontinuierlich, was wir alleine bewältigen können, wo wir Partner brauchen oder aber welche Aktivitäten wir nicht eigenständig weiter fortführen sollten.

Sanierungsoffensive: Effizientere Strukturen und Prozesse

Unsere Herausforderungen sind beträchtlich – ungeachtet der großen Erfolge unseres Konzerns seit Beginn der Bahnreform mit Produktivitätssteigerungen von mittlerweile 156 % im Kernbereich Schiene. Noch nicht vollständig optimierte Prozesse, begrenzte Preisanpassungsmöglichkeiten im Personenverkehr oder rückläufige Frachtraten im Güterverkehr bei gleichzeitigen temporären Ergebnisbelastungen aus unserem ehrgeizigen Investitions- und Modernisierungsprogramm führen zu einem erheblichen Druck auf der Kostenseite. Diesen Herausforderungen müssen wir durch weitere Produktivitätssteigerungen und Kostenoptimierungen begegnen. Hauptträger unserer Sanierungsoffensive ist das von uns im Jahr 2000 initiierte Sanierungsprogramm „Fokus“; ein konzernübergreifendes Programm mit zurzeit 25 Teilprojekten. Die Projekte werden dezentral überwiegend von den Unternehmensbereichen umgesetzt, unterliegen aber einem straffen zentralen Monitoring. Der Bereich Regio beispielsweise arbeitet im Rahmen von „Fokus“ an einer umfassenden Dezentralisierung und Verschlankung der Strukturen, der Reduzierung des Personalaufwands sowie an der Neuverhandlung der Verkehrsverträge. Mit diesen Vorhaben wollen wir dem immer stärker werdenden Wettbewerbsdruck im Regionalverkehr standhalten. Zentrale Sanierungsthemen im Bereich Reise&Touristik sind ein auslastungssteigerndes Linien- und Haltekonzept sowie das neue Preis- und Vertriebssystem. Im Güterverkehr, in dem sich unser Unternehmensbereich sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße harter Konkurrenz ausgesetzt sieht, steht im Zentrum der Aktivitäten die Umsetzung des Sanierungsprojekts Marktorientiertes Angebot Cargo (MORA C). Es zielt darauf, den Einzelwagenverkehr zu sanieren. Eine weitere Herausforderung ist es, den Kombinierten Verkehr neu aufzustellen. Der Unternehmensbereich Fahrweg richtete unter anderem Sanierungsprojekte in den Bereichen Betrieb, Instandhaltung und Gemeinkosten ein. Ein weiteres Projekt zielt auf die plangemäße Einführung des digitalen Mobilfunknetzes

GSM-R (Global System for Mobile Communication-Rail). Weitere „Fokus“-Projekte haben konzernübergreifende Themen zum Gegenstand, unter anderem in den Feldern Einkauf, Informationstechnik, Verwaltungskosten und Werke. Entsprechend der ersten Erfolge des Sanierungsprogramms „Fokus“ im Berichtsjahr erwarten wir weitere beträchtliche Verbesserungen in den Folgejahren.

Über die Effizienzsteigerungen und Kostensenkungen hinaus ist gerade die Sanierungsoffensive eng mit der Wachstumsoffensive verknüpft. Nur wenn wir uns auf die zukunftsfähigen Aktivitäten konzentrieren, unsere Angebote in wesentlichen Teilen standardisieren und modularisieren sowie unsere Kernprozesse verschlanken, werden wir das zukünftige Wachstum leistungsgerecht bedienen können.

Leistungsoffensive: Maßstab Kundenbedürfnis

Im Mittelpunkt unserer Leistungsoffensive stehen die Bedürfnisse und Erwartungen der Kunden. Sie gilt es mit unseren Produkten und Dienstleistungen zufrieden zu stellen. Um dies zu erreichen, richtet der DB Konzern seine Angebote immer spezifischer an den Anforderungen der Kunden aus, berücksichtigt dabei aber auch deren Zahlungsbereitschaft. Im Personenverkehr tätigen wir beispielsweise im Rahmen der Leistungsoffensive erhebliche Investitionen, um das Durchschnittsalter des Fahrzeugparks zu senken. Mit der Auslieferung weiterer 37 moderner Hochgeschwindigkeitszüge im Berichtsjahr steht nun für den von den Reisenden zunehmend frequentierten ICE-Verkehr eine Flotte von 216 Zugeinheiten zur Verfügung. Ein wesentlicher Schwerpunkt ist die Modernisierung der Fahrzeuge im Bereich der Regional- und Stadtverkehre. Dies gilt sowohl für die DB Regio AG wie deren Tochtergesellschaften – insbesondere im Bereich der S-Bahnen. Aktuelle Beschaffungsprogramme im Berichtsjahr betrafen Elektro-Triebwagen, NeiTech-Dieseltriebwagen sowie Dieseltriebwagen in Leichtbauweise. Einen weiteren Schwerpunkt der Leistungsoffensive im Personenverkehr bildet die Flexibilisierung des Vertriebs. Das bedeutet vor allem einen forcierten Ausbau der selbstbedienten bzw. elektronischen Vertriebskanäle wie das Internet. Der Unternehmensbereich Personenbahnhöfe verbessert seinen Auftritt durch ein professionelles Betriebstypenmanagement für seine rund 5.800 Bahnhöfe und stellt durch das so genannte „3-S-Programm“ in den Bahnhöfen Sauberkeit, Sicherheit und Service sicher. Im Güterverkehr bieten wir logistische Zusatzleistungen, die über schienengebundene Angebote hinausgehen. Beispiel dafür ist unser Joint Venture Railog mit der Spedition Schenker AG.

Wachstumsoffensive: Ausrichtung auf nachhaltig ertragstarke Marktsegmente

Alle Prognosen bestätigen auf absehbare Zeit ein stabiles Wachstum für die Mobilitäts-, Transport- und Logistikmärkte. Um diese Wachstumschancen wahrnehmen zu können gilt es, bereits heute unser Geschäftsportfolio konsequent auf diejenigen Segmente auszurichten, in denen der Verkehrsträger Schiene alleine oder in Kombination mit anderen Verkehrsträgern seine Stärken ausspielen kann. Im Güterverkehr muss es beispielsweise gelingen, unsere Wettbewerbsvorteile auf langen Strecken

auszubauen. Dies erfordert eine weitere konsequente Internationalisierung durch Beteiligungen, Kooperationen und strategische Partnerschaften. Schon heute erzielen wir gut 50 % unserer Verkehrsleistung im Güterverkehr mit grenzüberschreitenden Verkehren. Unser Joint Venture Railion mit der niederländischen und der dänischen Bahn ist erfolgreich; parallel dazu haben wir bilaterale Kooperations- oder Produktionsabkommen abgeschlossen. Das im Berichtsjahr von uns und der französischen Staatsbahn SNCF unterzeichnete Abkommen zur gemeinsamen Produktionsoptimierung wird die Position der Schiene in den deutsch-französischen Verkehren stärken. Ein wichtiges Wachstumssegment im Personenverkehr sind attraktive, schnelle Verbindungen von Ballungsräumen auf mittleren Distanzen. Sie erfordern auf der Transportseite erhebliche Investitionen in die ICE-Flotte und bereits heute die Entwicklung von Zügen der nächsten Generation, vor allem aber eine durch Infrastrukturmittel des Bundes ermöglichte weitere Optimierung unseres Netzes. Unsere Strategie Netz 21 zielt darauf, mittel- bis langfristig die Kapazitäten und die Leistungsfähigkeit unseres Netzes signifikant zu erhöhen, um damit den wachsenden Verkehrsströmen Rechnung zu tragen. Durch die Entmischung von schnellen und langsamen Verkehren wird es uns gelingen, die Potenziale des heutigen Schienennetzes noch besser als bisher zu nutzen und unser Leistungsvolumen weiter zu steigern. Klare Wachstumschancen sehen wir aber auch in der verkehrsträgerübergreifenden Angebotsoptimierung bei Stadtverkehren, einem Marktsegment, das sich in einem strukturellen Wandel befindet. Hier können wir unser vielfältiges Know-how zum Nutzen der Kunden einbringen, Angebote verbessern und gleichzeitig durch sinnvolle Bündelungen Kostenoptimierungen erzielen.

Wichtige Projekte im laufenden Jahr

Unter den zahlreichen Programmen und Maßnahmen kommt im laufenden Jahr insbesondere der Einführung des neuen Preissystems „PEP“ und der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main eine besondere Bedeutung zu. Mit unserem neuen Preissystem „PEP“ wollen wir noch mehr Kunden als bisher für das Verkehrsmittel Bahn gewinnen. Das neue Preissystem ist klar, transparent und im Verkauf leicht zu handhaben. Es basiert auf den drei Bestandteilen Grundpreise, ermäßigte Sonderpreise sowie die neue BahnCard als „Generalschlüssel“ zu Preisnachlässen. Durchgängig anwendbare Mitfahrerrabatte und eine großzügige Familienregelung – Kinder unter 14 Jahren fahren generell kostenlos mit – runden das neue Preissystem ab.

Mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main wird das größte Einzelinvestitionsprojekt seit Beginn der Bahnreform abgeschlossen; verbesserte Verbindungen zwischen den größten deutschen Ballungsräumen werden Realität. Die bisherigen Erprobungsfahrten verliefen erfolgreich, wir sehen deshalb der Inbetriebnahme mit ersten Verkehren im August und einer umfassenden Einbindung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2002 optimistisch entgegen. Die Fahrzeit

zwischen Köln und Frankfurt verkürzt sich auf rund eine Stunde. Damit können wir unseren Kunden konkurrenzlos schnelle Verbindungen von Innenstadt zu Innenstadt bieten. Auch über die Verbindung dieser beiden Städte hinaus werden sich wesentliche Verbesserungen der nationalen und grenzüberschreitenden Personenfernverkehrsangebote ergeben.

Investitionsoffensive bis 2006 beschlossen

Mit der im März des Berichtsjahres vorgestellten Planung hatten wir für den Planungszeitraum bis 2005 eine Investitionsoffensive zur Beschleunigung des Bahnreformprozesses beschlossen; mit der im Dezember von unserem Aufsichtsrat bestätigten Weiterentwicklung bis 2006 haben wir das Investitionsvolumen für die Folgejahre noch einmal leicht angehoben. Ingesamt beabsichtigt der DB Konzern bis zum Jahr 2006 nunmehr Investitionen in Höhe von rund 45 Mrd. €. Schwerpunkte mit zusammen rund 86 % des Gesamtvolumens liegen in den Unternehmensbereichen Personen- und Güterverkehr sowie im Unternehmensbereich Fahrweg. Wir werden die Verfügbarkeit des Netzes steigern und das Durchschnittsalter unserer Fahrzeugflotte deutlich senken. Hiervon profitieren sowohl die Kunden unserer Transportgesellschaften als auch externe Eisenbahngesellschaften als Nutzer der Infrastruktur der DB Netz AG. Damit helfen die Investitionen auch über unseren Konzern hinaus, die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene zu steigern. In Verbindung mit weiteren Produktivitätsfortschritten schaffen wir damit die Voraussetzung für eine erfolgreiche Partizipation am prognostizierten Marktwachstum.

Erfolg abhängig von verkehrspolitischen Rahmenbedingungen

Der Erfolg des von uns geführten Konzerns wird zunehmend vom verkehrspolitischen Regelungsrahmen der Europäischen Union geprägt. In der Umsetzung dieses Regelungsrahmens haben wir auf zahlreichen Feldern eine Vorreiterrolle übernommen: Auf der Schiene hält Deutschland im europäischen Vergleich eine Spitzenposition in Sachen Liberalisierung. Der Marktzutritt ist offen; auf dem deutschen Schienennetz konkurrieren mittlerweile rund 250 Anbieter. Die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingesetzte Task Force hat im September 2001 die Kompatibilität unserer Strukturen mit den europarechtlichen Anforderungen bestätigt. Für unsere Perspektiven, aber auch die Zukunft der Bahnen in Europa allgemein ist es von großer Bedeutung, dass die Politik in allen europäischen Ländern einen Gleichklang der Rahmenbedingungen realisiert – sowohl für den Schienenverkehr als auch verkehrsträgerübergreifend.

Von großer Bedeutung ist für uns der öffentliche Nahverkehr, dessen Sicherung und Finanzierung – soweit es über die erzielbaren Umsatzerlöse hinaus notwendig ist – im Rahmen der Aufgabenzuweisung des Regionalisierungsgesetzes den Bundesländern zufällt. Für die Bestellung von Transportleistungen im Nahverkehr verfügen die Länder hierfür über zugewiesene und weiter steigende Bundesmittel von zurzeit rund 6,6 Mrd. € pro Jahr. Hier hoffen wir auf einen zeitnahen, den Verkehrsträger Schiene weiter stärkenden Abschluss der laufenden zweiten Revision des Regionalisierungsgesetzes durch eine Vereinbarung zwischen dem Bund und den Ländern. Wir erwarten hierdurch eine langfristig belastbare Basis für anstehende Neuabschlüsse von Verkehrsverträgen mit verschiedenen Bundesländern. Bei den abzuschließenden Verkehrsverträgen streben wir Vereinbarungen mit längeren Laufzeiten an, um eine wirtschaftlich sinnvolle Synchronisation von Vertrags- und Amortisationszeiträumen der notwendigen Investitionen zu erreichen.

Die von Bundestag und Bundesrat beschlossene Entscheidung, ab 2003 eine Lkw-Maut einzuführen, ist ein wichtiger Schritt auf dem Weg, die Rahmenbedingungen für mehr Verkehr auf der Schiene zu verbessern.

Ausblick und Erwartungen an das Geschäftsjahr 2002

Konjunkturelle Aussichten: Erholung im Jahresverlauf

Basierend auf den aktuellen Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute erwarten wir im laufenden Geschäftsjahr ein Wachstum der **Weltwirtschaft** von rund 2,5 % und damit eine etwas stärkere Wachstumsdynamik als im Berichtsjahr. Diese Prognose geht davon aus, dass sich die US-Konjunktur im Jahresverlauf 2002 wieder erholt. Auch im **Euroraum** dürfte die Konjunktur bis zur Mitte des laufenden Jahres wieder deutlich an Fahrt gewinnen, angeregt durch die expansivere Geldpolitik. Für das Gesamtjahr 2002 rechnen wir deshalb im Euroraum mit einem BIP-Zuwachs von gut 1 %.

Für **Deutschland** prognostizieren die Wirtschaftsforscher erst zu Beginn des zweiten Halbjahres 2002 eine allmähliche Erholung der Konjunktur. Dementsprechend ist im Jahresdurchschnitt lediglich mit einer Steigerungsrate des BIP von rund 0,5 % zu rechnen.

Verkehrsmärkte: Eingetrübte Wachstumsaussichten

Für die Entwicklung des **Personenverkehrsmarkts** sind im laufenden Geschäftsjahr nur geringe Wachstumsimpulse zu erwarten. Gründe dafür sind die abgeschwächte Zunahme des privaten Verbrauchs und die voraussichtlich leicht rückläufige Erwerbstätigenzahl. Bei den Kraftstoffpreisen sollten niedrigere Rohölpreise die zum 1. Januar 2002 erfolgte Erhöhung der Ökosteuer weitgehend kompensieren. Insbesondere die Leistung im motorisierten Individualverkehr dürfte auf dem Niveau des Vorjahres verharren.

Der Schienenpersonenverkehr unserer Tochtergesellschaften wird sich voraussichtlich auch im laufenden Jahr wieder von der Gesamtmarktentwicklung positiv absetzen können. Im Fernverkehr werden die Zuwachserwartungen gedämpft durch die Angebotsanpassungen im Rahmen von MORA P; diese erhöhen andererseits die Verkehrsleistung im Regionalverkehr. Beim schienengebundenen Fern- und Regionalverkehr, aber auch beim öffentlichen Straßenpersonennahverkehr gehen wir davon aus, dass sich die Wettbewerbsintensität weiter verschärft. Wesentliche Faktoren sind die zunehmende Bedeutung von Ausschreibungen sowie die weitere Internationalisierung des Wettbewerbsumfelds.

Für den **Güterverkehrsmarkt** rechnen wir im laufenden Jahr mit einem Wachstum von knapp 2 % – unter der Voraussetzung einer leichten Erholung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds in der zweiten Jahreshälfte. Der Verkehrsleistungsanstieg im Straßengüterverkehr wird gebremst durch einen abgeschwächten Export und einen leichten Produktionsrückgang im verarbeitenden Gewerbe. Mit einem Plus von rund 3 % bleibt der Lkw jedoch Wachstumsträger des Güterverkehrsmarkts und baut seine führende Position weiter aus.

Für unsere Tochtergesellschaften im Schienengüterverkehr erwarten wir leicht positive Impulse durch einen gebremsten Rückgang in der Rohstahlproduktion, im Bauhauptgewerbe und beim Steinkohleverbrauch sowie durch eine Erholung in der Chemiebranche. In der Gesamtentwicklung der DB Cargo AG werden die externen Faktoren jedoch überlagert durch die erwarteten Nachfrageverluste aus der Umsetzung des Strukturprogramms MORA C. Die Verkehrsleistung des Unternehmensbereichs Güterverkehr wird deshalb insgesamt leicht rückläufig sein, da die Gesellschaften Railion Benelux N.V. und Railion Denmark A/S voraussichtlich nur wenig zulegen können. Der inter- wie intramodale Wettbewerbsdruck wird weiter zunehmen.

Erwartungen für die DB AG: Auch laufendes Jahr mit negativem Ergebnis

Im laufenden Jahr werden sich die wesentlichen Eckpunkte analog zum Berichtsjahr entwickeln. Für die Umsatz- und Ergebnisstruktur unserer Tochtergesellschaften gehen wir deshalb aus heutiger Sicht von nur geringen Änderungen aus. Die Entwicklung der Umsatzerlöse wird maßgeblich durch die Unternehmensbereiche Personen- und Güterverkehr geprägt. In beiden Bereichen wirkt sich im laufenden Jahr die Umsetzung des „Marktorientierten Angebots“ (MORA P/C) aus. Durch die zur Sanierung des Einzelwagenverkehrs notwendige Angebotsstraffung und das schwache konjunkturelle Umfeld wird die Entwicklung von Verkehrsleistung und Umsatz im Güterverkehr stagnieren oder leicht negativ ausfallen. Im Personenverkehr erwarten wir positive Verkehrsleistungs- und Umsatzentwicklungen sowohl für unsere Tochtergesellschaften im Fernverkehr wie im Nahverkehr. Unser Sanierungsprogramm „Fokus“ wird auch im laufenden Jahr übergreifend zu weiteren Effizienzsteigerungen und Kostensenkungen bei uns und unseren Tochtergesellschaften führen. Wie bereits im Berichtsjahr wird die Investitions- und Modernisierungsoffensive bei unseren Tochtergesellschaften zu Belastungen in Form erhöhter Abschreibungen und Kapitalkosten führen. Die DB Netz AG behält das bereits zum Jahresende 2000 erhöhte Niveau der Instandhaltungsaufwendungen bei. Der planmäßige Effekt des Rückgangs der Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn für Personalüberhang und erhöhte Materialaufwendungen wird in der Summe für uns und unsere Tochtergesellschaften im Jahr 2002 erneut rund 0,4 Mrd. € betragen. Unsere Tochtergesellschaften werden im laufenden Jahr voraussichtlich Produktivitätsverbesserungen in Höhe des Rückgangs der Altlastenerstattungen realisieren können, die darüber hinausgehenden temporären Belastungen aus dem Modernisierungsprogramm jedoch nicht ausgleichen können. In Summe wird der deutlichen Strukturverbesserung des Gesamtsystems Bahn deshalb ein erneut negatives Betriebliches Ergebnis nach Zinsen gegenüberstehen. Die schwache Ergebnisentwicklung der Tochtergesellschaften wird bei uns erneut zu einem negativen Beteiligungsergebnis und einem negativen Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit führen.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

Die Bahn DB

Jahresabschluss Deutsche Bahn AG

Inhalt

29 Bilanz

30 Gewinn- und Verlustrechnung

31 Kapitalflussrechnung

32 Anhang

- 32 Entwicklung des Anlagevermögens
- 34 Allgemeine Erläuterungen
- 36 Erläuterungen zur Bilanz
- 45 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
- 48 Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
- 49 Sonstige Angaben

51 Bestätigungsvermerk

Bilanz

zum 31. Dezember 2001

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2001	31.12.2000
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	3	33
Sachanlagen	(2)	4.046	3.954
Finanzanlagen	(2)	16.272	15.936
		20.321	**19.923**
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	278	25
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	3.138	2.035
Wertpapiere	(5)	348	30
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		709	747
		4.473	**2.837**
C. Rechnungsabgrenzungsposten		**0**	**1**
		24.794	**22.761**

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2001	31.12.2000
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.147
Kapitalrücklage	(7)	5.310	5.313
Gewinnrücklagen	(8)	1.471	1.471
Bilanzverlust		– 135	– 5
		8.796	**8.926**
B. Rückstellungen	(9)	**5.870**	**6.084**
C. Verbindlichkeiten	(10)	**10.103**	**7.727**
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(11)	**25**	**24**
		24.794	**22.761**

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001

in Mio. €	Anhang	2001	2000
Bestandsveränderungen		24	– 8
Andere aktivierte Eigenleistungen		519	19
Gesamtleistung		**543**	**11**
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	2.859	3.325
Materialaufwand	(16)	– 1.509	– 398
Personalaufwand	(17)	– 651	– 304
Abschreibungen		– 70	– 66
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	– 1.413	– 1.316
		– 241	**1.252**
Beteiligungsergebnis	(19)	171	– 1.108
Zinsergebnis	(20)	– 60	3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		– 130	**147**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Jahresfehlbetrag / -überschuss		**– 130**	**147**
Verlustvortrag aus dem Vorjahr		– 5	– 152
Bilanzverlust		**– 135**	**– 5**

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001

in Mio. €	Anhang	2001	2000
Ergebnis vor Steuern		**– 130**	**147**
Abschreibungen auf Sachanlagen [1]		70	67
Veränderung der Pensionsrückstellungen		36	5
Cashflow vor Steuern		**– 24**	**219**
Veränderung der übrigen Rückstellungen		– 626	– 1.312
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen [1]		– 207	– 178
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		– 21	0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		– 1.671	– 38
Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)		– 450	718
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		**– 2.999**	**– 591**
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen [1]		703	262
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen [1]		– 250	– 82
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		38	0
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		– 5	– 17
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		**486**	**163**
Einzahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		1.142	553
Einzahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		1.287	204
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten		46	0
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten		0	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		**2.475**	**757**
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		**– 38**	**329**
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(21)	747	418
Finanzmittelbestand am Jahresende	(21)	**709**	**747**

[1] einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens Deutsche Bahn AG

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Vortrag zum 01.01.2001	Übertragung von/an Konzern-gesellschaften[1]	Zugänge	Um-buchungen	Abgänge
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	196	– 169	0	0	– 1
2. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0
	196	**– 169**	**0**	**0**	**– 1**
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3.599	0	6	0	– 89
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	332	53	11	13	– 7
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	5	0	0	0	0
	3.936	**53**	**17**	**13**	**– 96**
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	9	6	1	0	– 1
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	11	0	1	– 1
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	50	160	11	2	– 11
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	57	32	21	4	– 15
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	20	8	36	– 20	– 1
	4.072	**270**	**86**	**0**	**– 125**
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	10.652	0	3	0	– 10
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	4.736	0	681	0	– 333
3. Beteiligungen	550	0	2	0	– 6
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0	0
5. Sonstige Ausleihungen	1	0	0	0	– 1
	15.939	**0**	**686**	**0**	**– 350**
Anlagevermögen gesamt	**20.207**	**101**	**772**	**0**	**– 476**

[1] Übertragung **von** der DB Regio AG, der DB Reise&Touristik AG und der DB Cargo AG sowie **an** die DB Informatik-Dienste GmbH

	Abschreibungen							Buchwert	
	Stand am 31.12.2001	Vortrag zum 01.01.2001	Übertragung von/an Konzern-gesellschaften[1]	Abschrei-bungen Geschäftsjahr	Um-buchungen	Abgänge	**Stand am 31.12.2001**	**Stand am 31.12.2001**	Stand am 31.12.2000
	26	– 163	153	– 14	0	1	– 23	3	33
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	26	**– 163**	**153**	**– 14**	**0**	**1**	**– 23**	**3**	**33**
	3.516	– 8	0	0	0	0	– 8	3.508	3.591
	402	– 51	– 14	– 13	– 1	2	– 77	325	281
	5	– 1	0	0	0	0	– 1	4	4
	3.923	**– 60**	**– 14**	**– 13**	**– 1**	**2**	**– 86**	**3.837**	**3.876**
	15	– 7	– 3	0	0	1	– 9	6	2
	11	0	– 9	– 1	0	1	– 9	2	0
	212	– 27	– 64	– 22	1	7	– 105	107	23
	99	– 24	– 17	– 20	0	13	– 48	51	33
	43	0	0	0	0	0	0	43	20
	4.303	**– 118**	**– 107**	**– 56**	**0**	**24**	**– 257**	**4.046**	**3.954**
	10.645	– 2	0	0	0	0	– 2	10.643	10.650
	5.084	0	0	0	0	0	0	5.084	4.736
	546	– 1	0	0	0	0	– 1	545	549
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0	1
	16.275	**– 3**	**0**	**0**	**0**	**0**	**– 3**	**16.272**	**15.936**
	20.604	**– 284**	**46**	**– 70**	**0**	**25**	**– 283**	**20.321**	**19.923**

Anhang

für das Geschäftsjahr 2001

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

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

1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

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

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

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

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	5
Bahnkörper, Brücken	75
Gleisanlagen	20 – 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 – 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 – 20
Schienenfahrzeuge	15 – 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 – 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5 – 13

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

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

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

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

Die **Wertpapiere** des Umlaufvermögens sind zu Anschaffungskosten bewertet.

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

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

Erläuterungen zur Bilanz

Die Deutsche Bahn AG hat im Berichtsjahr von den Tochtergesellschaften DB Regio AG, DB Reise&Touristik AG und DB Cargo AG Instandhaltungswerke für Fahrzeuge übernommen. Wesentliche Veränderungen gegenüber dem Vorjahr ergeben sich hieraus in den Bilanzpositionen Sachanlagen (außer Grundstücken), Vorräte und Rückstellungen für Pensionen sowie in den Ergebnispositionen Gesamtleistung, sonstige betriebliche Erträge, Materialaufwand, Personalaufwand und Abschreibungen.

Der Jahresabschluss 2001 der Deutsche Bahn AG ist deshalb in verschiedenen Positionen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung nicht oder nur bedingt mit dem Vorjahr vergleichbar. Weitere Erläuterungen zu diesen Übertragungen finden sich im Lagebericht.

2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 32 und 33 dargestellt.

Im Geschäftsjahr wurden 0 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) **außerplanmäßige Abschreibungen** auf Sachanlagen vorgenommen.

3 Vorräte

in Mio. €	2001	2000
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	248	18
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	28	5
Fertige Erzeugnisse und Waren	0	0
Geleistete Anzahlungen	2	2
Insgesamt	**278**	**25**

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 126 Mio. € (Vorjahr: 13 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2001	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	2000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	228	19	382
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	455	0	278
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	87	0	70
Sonstige Vermögensgegenstände	2.368	271	1.305
Insgesamt	**3.138**	**290**	**2.035**

Die **Wertberichtigungen** auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 121 Mio. € (Vorjahr: 49 Mio. €).

Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen nahezu vollständig Cash-Pooling-Forderungen.

Die wesentlichen Bestandteile der **sonstigen Vermögensgegenstände** umfassen kurzfristige Geldanlagen über Jahresultimo in Höhe von 1.775 Mio. € (Vorjahr: 1.046 Mio. €), Forderungen an die Finanzverwaltung und den Anspruch an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) aus der „Trilateralen Vereinbarung" auf Übertragung von Grundstücken [vgl. hierzu auch die Erläuterungen zu Punkt (10)].

5 Wertpapiere

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

6 Gezeichnetes Kapital

Die Deutsche Bahn AG hat das gezeichnete Kapital im abgelaufenen Geschäftsjahr von DM auf € umgestellt. Das Grundkapital wurde in diesem Zusammenhang zur Glättung des €-Wertes um einen Betrag von rund 5 Mio. DM (rund 3 Mio. €) durch Umwandlung eines Teils der Kapitalrücklage und ohne die Ausgabe neuer Aktien erhöht. Das gezeichnete Kapital beträgt danach 2.150 Mio. €. Gleichzeitig wurde die Einteilung des Grundkapitals von 84.000.000 auf den Inhaber lautenden Aktien im Nennbetrag von je 50 DM umgestellt auf 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der Bundesrepublik Deutschland gehalten.

7 Kapitalrücklage

Der Kapitalrücklage wurde im Rahmen der Umstellung des gezeichneten Kapitals von DM auf € ein Betrag von rund 5 Mio. DM (rund 3 Mio. €) entnommen. Zum 31. Dezember 2001 wird danach ein Betrag von 10.385 Mio. DM (5.310 Mio. €) ausgewiesen.

8 Gewinnrücklagen / Andere Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen belaufen sich auf unverändert 1.471 Mio. €.

9 Rückstellungen

in Mio. €	2001	2000
Rückstellungen für Pensionen	86	50
Steuerrückstellungen	319	286
Sonstige Rückstellungen	5.465	5.748
Insgesamt	**5.870**	**6.084**

Den **Rückstellungen für Pensionen** wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 36 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) zugeführt.

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

in Mio. €	2001	2000
Verpflichtungen im Personalbereich	152	105
Restrukturierungsmaßnahmen	265	343
Ökologische Altlasten	2.620	3.156
Rückgabeverpflichtungen	321	473
Übrige Risiken	2.107	1.671
Insgesamt	**5.465**	**5.748**

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

Die Rückstellungen für **ökologische Altlasten** beziehen sich in erster Linie auf die Beseitigung von vor dem 1. Juli 1990 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Hierfür wurde bereits in der Eröffnungsbilanz der Deutschen 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 Deutschen Reichsbahn gebildet. Die Verminderung beider genannten Rückstellungspositionen ist überwiegend auf die Ablösung der Verpflichtungen im Rahmen der „Trilateralen Vereinbarung“ mit dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) zurückzuführen [vgl. Erläuterungen zu Punkt (10)].

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

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

10 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2001	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2000
Anleihen	46	0	0	46	0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	51	0	0	51	51
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	20	20	0	0	7
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	121	118	3	0	73
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	7.477	2.615	337	4.525	6.301
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.452	14	263	1.175	1.149
Sonstige Verbindlichkeiten	936	361	524	51	146
davon aus Steuern	(14)	(14)	(0)	(0)	(10)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(11)	(11)	(0)	(0)	(4)
Insgesamt	**10.103**	**3.128**	**1.127**	**5.848**	**7.727**

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 1.438 Mio. € (Vorjahr: 1.139 Mio. €). Diese Darlehen müssen aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden. Dies erfolgte durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen der Tochtergesellschaften DB Reise&Touristik AG, DB Regio AG und DB Cargo AG.

Weitere **Verbindlichkeiten** sind nicht besichert.

Der Anstieg der **sonstigen Verbindlichkeiten** resultiert fast ausschließlich aus Zahlungsverpflichtungen gegenüber dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) aus der „Trilateralen Vereinbarung". Diese Zahlungen dienen überwiegend der Ablösung bisher als Rückstellungen erfasster Verpflichtungen. In Höhe des darüber hinausgehenden Betrags besteht ein Anspruch an das BEV auf Übertragung von Grundstücken [vgl. hierzu auch die Erläuterungen zu den Punkten (4) und (9) sowie im Lagebericht].

Eine Auflistung der **Finanzschulden** und weitere Erläuterungen hierzu finden sich unter Punkt (14).

11 Rechnungsabgrenzungsposten

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

12 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2001	2000
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	226	244
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	638	848
Insgesamt	**864**	**1.092**

Die Deutsche Bahn AG hat zugunsten der Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam, für deren mit 1.023 Mio. € aufgelegtes Multi-Currency Commercial-Paper-Programm eine unbedingte und unwiderrufliche **Garantie** abgegeben, die zum 31. Dezember 2001 mit Null € valutierte.

Die **Haftung für fremde Verbindlichkeiten** ist im Zuge der Ausgründung der Tochtergesellschaften aus der Deutsche Bahn AG entstanden. Gemäß § 158 i.V.m. § 133 Umwandlungsgesetz haften die Deutsche Bahn AG und die Führungsgesellschaften der mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Geschäftsbereiche als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Deutsche Bahn AG zum 31. Dezember 1998. Die Haftung ist begrenzt auf die Verpflichtungen, die vor Ablauf von fünf Jahren nach Bekanntmachung der Handelsregistereintragung der Ausgliederung – also bis zum 30. Juni 2004 – fällig sind. Der Vermerkposten umfasst die Verbindlichkeiten der Deutsche Bahn AG vom 31. Dezember 1998, die am 1. Januar 1999 auf die ausgegliederten Aktiengesellschaften übergegangen, bis zum 30. Juni 2004 fällig und am 31. Dezember 2001 noch nicht getilgt sind.

13 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2001	2000
Bestellobligo für Investitionen	27	15
Ausstehende Einlagen	349	341
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.244	1.253
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(22)	(1)
Insgesamt	**1.620**	**1.609**

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 2001), untergliedert nach Fristigkeiten:

in Mio. €	Nominal-wert	Barwert bei 7,5%
Leasingraten		
fällig bis 1 Jahr	90	87
fällig 1 bis 5 Jahre	336	272
fällig über 5 Jahre	488	259
Insgesamt	**914**	**618**

Leasing hat für die Finanzierung betriebsnotwendiger Vermögensgegenstände nur eine untergeordnete Bedeutung. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2001 Leasingraten in Höhe von 84 Mio. € (Vorjahr: 70 Mio. €) gezahlt.

in Mio. €	Nominal-wert	Barwert bei 7,5%
Miet- und andere Drittschuldverhältnisse		
fällig bis 1 Jahr	66	64
fällig 1 bis 5 Jahre	167	136
fällig über 5 Jahre	97	57
Insgesamt	**330**	**257**

14 Finanzinstrumente

Die Deutsche Bahn AG als Treasury-Zentrum des Deutsche Bahn 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 2001 sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt. Die Buchwerte entsprechen den Nominalbeträgen:

	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzinssatz in %	2001 Buchwert in Mio. €
Anleihen der DB AG:				
Anleihe 2001 – 2011	JPY	9,7	1,390	46
Anleihen der DB Finance B.V.: [1]				
Anleihe 1995 – 2002	DM	0,6	6,875	511
Anleihe 1997 – 2007	DM	5,8	5,750	511
Anleihe 1998 – 2003 [2]	DM	bis 1,3	1,125	42
Anleihe 1998 – 2008	DM	6,4	5,000	767
Anleihe 1999 – 2009	€	7,5	4,875	1.350
Anleihe 2000 – 2010	€	8,5	6,000	1.000
Anleihe 2001 – 2006	DM	5,0	4,500	31
Anleihe 2001 – 2006	CHF	4,7	3,375	265
Anleihe 2001 – 2008	DKK	6,8	5,250	54
Anleihe 2001 – 2008	SEK	6,8	5,500	42
Anleihe 2001 – 2008	NOK	6,8	7,000	50
Anleihe 2001 – 2013	€	11,9	5,125	750
Insgesamt				**5.373**
Verbindlichkeiten ggü. EUROFIMA:				
Darlehen 1995 – 2005 [3]	DM	3,7	4,750	7
Darlehen 1996 – 2006	DM	5,0	6,000	256
Darlehen 1997 – 2009	DM	8,0	5,625	256
Darlehen 1999 – 2009	€	7,8	5,750	400
Darlehen 2000 – 2014	€	12,8	5,970	219
Darlehen 2001 – 2014	€	12,7	5,410	300
Insgesamt				**1.438**
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten:				
Schuldscheindarlehen 1998 – 2008	DM	6,3	5,310	51
Finanzschulden insgesamt				**6.908**

[1] Die Anleihen der DB Finance B.V. wurden als Darlehen an die Deutsche Bahn AG weitergereicht.
[2] Die Anleihegläubiger haben ein Umtauschrecht in Aktien der Deutsche Lufthansa AG aus dem Eigentum der Deutsche Bahn AG.
[3] Die Darlehen der EUROFIMA an die D.A.CH. Hotelzug (Zürich/Schweiz), heute CityNightLine CNL AG (Zürich/Schweiz), wurden im Rahmen eines Kaufs von Wagenmaterial zum 31. Dezember 1996 von der Deutsche Bahn AG übernommen.

Die in Fremdwährung begebenen Anleihen wurden jeweils in Euro geswapt, so dass der Deutsche Bahn AG aus diesen Transaktionen kein Währungsrisiko erwächst. Von den Finanzschulden haben 511 Mio. € eine Restlaufzeit bis ein Jahr.

Über die bilanzierten Verbindlichkeiten hinaus haben – Stichtag: 31. Dezember 2001 – Banken der Deutsche Bahn AG garantierte Kreditfazilitäten in einem Gesamtvolumen von 1,6 Mrd. € zur Absicherung des kurzfristigen Liquiditätsbedarfs eingeräumt. Keine dieser Linien war am 31. Dezember 2001 in Anspruch genommen.

B. Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden 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. Zur Absicherung von Preisrisiken auf den Rohstoffmärkten wurden Derivate auf Treibstoffe abgeschlossen. 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 Zinsswaps und Zins-Währungsswaps eingesetzt. Die daraus resultierende Zinsdifferenz wird periodengerecht abgegrenzt. Zukünftige Zinsdifferenzen werden als schwebendes Geschäft nicht bilanziert.

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

Rohstoffrisiken entstehen bei der Bahn hauptsächlich beim Einkauf von Treibstoffen. Im Jahr 2001 schloss die Deutsche Bahn AG verschiedene Sicherungsgeschäfte im Rohstoffbereich ab. Dabei kamen Swaps und Optionen zum Einsatz.

Das **Nominalvolumen** der nachfolgend dargestellten Sicherungsgeschäfte stellt die Summe aller Kauf- und Verkaufsbeträge dar, die den Geschäften zugrunde liegen. Bei Rohstoffgeschäften wird die Tonnage angegeben. 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). Da Bewertungseinheiten (Derivat / Grundgeschäft) gebildet werden, ist in den nachfolgenden Tabellen 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 durch Einrichtung von Risikolimiten wird das Ausfallrisiko aktiv gesteuert. Die nachfolgende Angabe zum Kreditrisiko gibt die einfache Summe aller Einzelrisiken wieder.

Nominal- und Marktwert der Zinsderivate

in Mio. €	2001	2000
Nominalvolumen	4.403	2.851
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	– 57	– 60
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	8	30
Insgesamt	**– 49**	**– 30**

Am 31. Dezember 2001 bestand das Portfolio aus Zinsderivaten ganz überwiegend aus Swaps mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

Nominal- und Marktwert der Rohstoffderivate

in Mio. €	2001	2000
Nominalvolumen (in t)	894.000	0
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	– 11	0
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	11	
Insgesamt	**0**	**0**

Das Portfolio der Rohstoffderivate bestand am 31. Dezember 2001 zur Hälfte aus Geschäften mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr. Die Geschäfte wurden 1:1 an die Tochtergesellschaft DB Energie GmbH übergeleitet.

Kreditrisiko der Zins- und Rohstoffderivate

in Mio. €	2001	2000
Kreditrisiko Zins- und Rohstoffderivate	**54**	**27**

Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 19 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 A1 auf.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Zur Vergleichbarkeit der Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres mit der des Vorjahres siehe die Erläuterungen vor Punkt (2).

15 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2001	2000
Konzernumlagen und übrige -verrechnungen	689	619
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	1.289	461
Mieten und Pachten	384	395
Übrige betriebliche Erträge	136	126
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	244	215
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	115	1.502
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	2	6
Übrige periodenfremde Erträge	0	1
Insgesamt	**2.859**	**3.325**

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

16 Materialaufwand

in Mio. €	2001	2000
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	418	48
Aufwendungen für bezogene Leistungen	202	196
Aufwendungen für Instandhaltungen	911	158
Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)	**1.531**	**402**
Zuwendungen des Bundes	– 22	– 4
Insgesamt	**1.509**	**398**

Die für **selbst erstellte 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 Deutschen Reichsbahn an das Niveau im Bereich der ehemaligen Deutschen Bundesbahn bei. Die Zuwendungen nehmen jährlich entsprechend dem erwarteten Abbau des erhöhten Materialaufwands ab und werden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

17 Personalaufwand

in Mio. €	2001	2000
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	517	195
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	60	39
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	1
	578	**235**
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	121	66
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	9	12
	130	**78**
davon für Altersversorgung	(73)	(41)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	**708**	**313**
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	– 57	– 9
Insgesamt	**651**	**304**

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 Deutschen Reichsbahn im Vergleich zur ehemaligen Deutschen Bundesbahn entstehen. Entsprechend der erwarteten Rückführung des Personalaufwands reduzieren sich die Zuwendungen jährlich und werden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

18 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2001	2000
Konzernverrechnungen	407	448
Mieten und Pachten	176	156
Gebühren und Beiträge	36	65
Übrige betriebliche Aufwendungen	700	585
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	16	37
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	75	23
Sonstige periodenfremde Aufwendungen	3	2
Insgesamt	**1.413**	**1.316**

Von den **übrigen betrieblichen Aufwendungen** betreffen 37 Mio. € (Vorjahr: 51 Mio. €) „sonstige Steuern".

19 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2001	2000
Erträge aus Beteiligungen	18	25
davon aus verbundenen Unternehmen	(12)	(24)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	6	4
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	385	230
Aufwendungen aus Verlustübernahme	– 238	– 1.367
Insgesamt	**171**	**– 1.108**

Der im Vorjahr besonders hohe Betrag der **Aufwendungen aus Verlustübernahme** ist unter Punkt (15) erläutert.

20 Zinsergebnis

in Mio. €	2001	2000
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	280	255
davon aus verbundenen Unternehmen	(280)	(255)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	131	125
davon aus verbundenen Unternehmen	(51)	(64)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 471	– 377
davon an verbundenen Unternehmen	(– 355)	(– 282)
Insgesamt	**– 60**	**3**

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

Zur Vergleichbarkeit der Kapitalflussrechnung des Berichtsjahres mit der des Vorjahres siehe die Erläuterungen vor Punkt (2).

21 Finanzmittelbestand

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

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

Sonstige Angaben

22 Anteilsbesitz

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

23 Beschäftigte

	2001 im Jahres-durchschnitt	2001 am Jahresende	2000 im Jahres-durchschnitt	2000 am Jahresende
Arbeitnehmer	16.187	16.013	4.757	4.651
Zugewiesene Beamte	1.786	1.720	1.171	1.044
Zwischensumme	**17.973**	**17.733**	**5.928**	**5.695**
Auszubildende	2.254	2.334	1.394	1.584
Insgesamt	**20.227**	**20.067**	**7.322**	**7.279**

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

24 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2001	2000
Gesamtbezüge des Vorstands	4.694	3.880
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	995	2.110
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	10.971	9.484
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	224	237
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 53 bis 56 zu entnehmen.

25 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

26 Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Gewinn- und Verlustrechnung der Deutsche Bahn AG weist nach dem Jahresfehlbetrag und unter Einbeziehung des Verlustvortrags in Höhe von 4.503.076,17 € einen Bilanzverlust zum 31. Dezember 2001 in Höhe von 134.721.940,56 € aus, der auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Berlin, den 28. März 2002

Deutsche Bahn AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Der in DM aufgestellte und von der PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft geprüfte Jahresabschluss der Deutsche Bahn AG wurde mit dem folgenden Bestätigungsvermerk versehen:

„Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 16. April 2002

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Kämpfer)	(Jäcker)
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Vorstand der Deutsche Bahn AG

Hartmut Mehdorn
Vorsitzender des Vorstands,
Berlin
a) DB Reise&Touristik AG (Vorsitz)
DB Regio AG (Vorsitz)
DB Cargo AG (Vorsitz)
DB Station&Service AG (Vorsitz)
DB Netz AG (Vorsitz)
S-Bahn München GmbH
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
Lufthansa Technik AG
SAP AG
b) DB Services GmbH (Beirat)
Railog GmbH
(Gesellschafterausschuss)

Klaus Daubertshäuser
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)
b) DB Services GmbH (Beirat)

Dr. Horst Föhr
Ressort Personal,
Berlin
– bis 31. Dezember 2001 –
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 Gastronomie GmbH (Vorsitz)
DB Vermittlung GmbH (Vorsitz)
Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
Sparda Bank Berlin e.G. (Vorsitz)

Dr. Christoph Franz
Ressort Personenverkehr,
Vorsitzender des Vorstands der DB Reise&Touristik AG,
Vorsitzender des Vorstands der DB Regio AG,
Darmstadt
a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
DEVK Allgemeine Versicherung AG
DF Deutsche Forfait AG
Lufthansa CityLine GmbH
b) DB Services GmbH (Beirat)

Roland Heinisch
Ressort Fahrweg und Verbundbetrieb,
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
Arcor Verwaltungs-AG
b) Gemeinschaftskernkraftwerk Neckar GmbH (Verwaltungsrat)
Magnetschnellbahn-Fahrweggesellschaft mbH (Vorsitz)

Dr. Bernd Malmström
Ressort Güterverkehr,
Vorsitzender des Vorstands der DB Cargo AG,
Mainz
a) Scandlines AG (Vorsitz)
Scandlines Deutschland GmbH (Vorsitz)
BLG Bremer Lagerhaus-gesellschaft AG
b) DB Services GmbH (Beirat)
Scandlines Denmark A/S (Verwaltungsrat; Vorsitz)
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH (Vorsitz)
Hansarail GmbH
POLZUG GmbH

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 Informatik-Dienste GmbH
(Vorsitz)
Deutsche Bahn
Immobiliengesellschaft mbH
TLC Transport-, Informatik- und
Logistik-Consulting GmbH (Vorsitz)
Deutsche VerkehrsBank AG
b) DB Services GmbH (Beirat)
DVA Deutsche Verkehrs-
Assekuranz-Vermittlungs-GmbH
(Vorsitz)
EUROFIMA Europäische
Gesellschaft für die Finanzierung
von Eisenbahnmaterial
(Verwaltungsrat)

Dieter Ullsperger
Ressort Personenbahnhöfe und
Immobilien,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Station&Service AG,
Much
– bis 31. Dezember 2001 –
a) DB Reise&Touristik AG
DB Regio AG
b) Inter Auxilia GmbH
Verwertungsgesellschaft mbH
(Beirat)
Verwertungsgesellschaft für
Eisenbahnimmobilien GmbH &
Co. KG

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2001 bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Aufsichtsrat der Deutsche Bahn AG

Dr. Günther Saßmannshausen
Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats,
Hannover
a) Braunschweigische Maschinenbauanstalt AG
Heraeus Holding GmbH
Preussag AG
Preussag Energie GmbH
VAW Aluminium AG

Dr. Michael Frenzel
Vorsitzender des Aufsichtsrats,
– seit 14. März 2001 –
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)
Hapag-Lloyd Flug GmbH (Vorsitz)
TUI Deutschland GmbH (Vorsitz)
Volkswagen AG
b) 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) Mapress GmbH (Vorsitz)
Oneview GmbH (Vorsitz)

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
Arcor Verwaltungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.

Niels Lund Chrestensen
Geschäftsführer der N.L. Chrestensen, Erfurter Samen- und Pflanzenzucht GmbH,
Erfurt
a) Thüringer Aufbaubank

Peter Debuschewitz*
Konzernbevollmächtigter für das Land Berlin,
Deutsche Bahn AG,
Taufkirchen

Elke Ferner
Staatssekretärin a.D. im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,
Saarbrücken
– bis 5. Februar 2001 –

Horst Fischer*
Mitglied des Betriebsrats Regionalbereich Nord-Bayern der DB Regio AG,
Fürth

Horst Hartkorn*
Vorsitzender des Betriebsrats der S-Bahn Hamburg GmbH,
Hamburg
a) S-Bahn Hamburg GmbH
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.

Jörg Hensel*
Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Hamm
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.

Lothar Krauß*
Stv. Vorsitzender der TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Rodenbach
a) DB Anlagen- und Haus Service GmbH
Union Druckerei und Verlagsanstalt GmbH
DBV Winterthur Holding AG

Heike Moll*
Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Station&Service AG,
Frankfurt am Main
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
Bundesbaugesellschaft Berlin mbH

Dr. rer. nat. h.c. Friedel Neuber
Duisburg-Rheinhausen
a) Babcock Borsig AG (Vorsitz)
Preussag AG (Vorsitz)
RWE AG (Vorsitz)
ThyssenKrupp AG
Hapag-Lloyd AG
b) Landwirtschaftliche Rentenbank (Verwaltungsrat)
Österreichische Kontrollbank 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) GEBB Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb mbH

Albert Schmidt
Mitglied des Deutschen Bundestags,
Ingolstadt

Prof. Dr. Ekkehard D. Schulz
Vorsitzender des Vorstands der ThyssenKrupp AG,
Krefeld
– seit 4. Juli 2001 –
a) Axa Colonia Konzern AG
Commerzbank AG
MAN AG
Preussag AG
RWE Plus AG
Strabag AG
RAG Aktiengesellschaft
ThyssenKrupp Automotive AG (Vorsitz)
ThyssenKrupp Materials AG (Vorsitz)
ThyssenKrupp Steel AG (Vorsitz)
b) Rheinkalk Verwaltungs GmbH
The Budd Company, Troy/Michigan, USA
Thyssen Inc., Dover/Delaware, USA

Dr. Ulrich Schumacher
Vorsitzender des Vorstands der Infineon Technologies AG,
Starnberg
b) Infineon Technologies Asia Pacific Pte. Ltd., Singapore
(Chairman of the Board of Directors)
Infineon Technologies Austria AG, Villach, Österreich (Vorsitz)
Infineon Technologies Japan K.K., Tokyo, Japan
(Chairman of the Board of Directors)
Infineon Technologies North America Corp.,
Wilmington Delaware, USA
(Chairman of the Board of Directors)

Dr. Alfred Tacke
Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie,
Celle
a) Postbank AG

Dr.-Ing. E.h. Heinrich Weiss
Vorsitzender des Vorstands der SMS AG,
Hilchenbach-Dahlbruch
a) Bertelsmann AG
Commerzbank AG
Ferrostaal AG
HOCHTIEF AG
J.M. Voith AG
SMS Demag AG (Vorsitz)
b) Concast Holding AG, Zürich (Vorsitz)
Thyssen-Bornemisza Group, Monaco

Horst Zimmermann*
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Reise&Touristik AG,
Nürnberg
a) DB Reise&Touristik AG

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer
a) Mitgliedschaft in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2001 bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2001

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr 2001 zu vier Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der Deutschen 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 aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

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

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

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 14. März 2001 beschloss der Aufsichtsrat auf Vorschlag des Vorstands die Budgetplanung der DB AG für das Geschäftsjahr 2001 und nahm von der mittelfristigen Fünfjahresplanung 2001–2005 sowie den langfristigen strategischen Zielen der DB AG Kenntnis.

In seiner Sitzung am 5. Dezember 2001 stimmte der Aufsichtsrat der Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2002 zu und nahm die Mittelfristplanung 2002–2006 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB AG zur Kenntnis.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich auch im Jahr 2001 intensiv mit den großen Bauprojekten, wie der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, der Nord-Süd-Verbindung des Knotens Berlin nebst dem Lehrter Bahnhof und der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München sowie deren Kostenrisiken. Der Aufsichtsrat befasste sich des Weiteren mit den Planungen und bauvorbereitenden Maßnahmen zu den Projekten Stuttgart 21, Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und Neu-Ulm 21 und stimmte der Fortführung der Planungen sowie der Veräußerung von Grundstücken in Stuttgart zu. Im Rahmen der Berichterstattung zum Projekt „Fokus“ erhielt der Aufsichtsrat Informationen über den Stand der für die Einhaltung der Planung besonders relevanten Sanierungsprojekte.

In der zweiten Jahreshälfte stand die Weiterentwicklung der Führungsstruktur des DB Konzerns im Mittelpunkt. Der Aufsichtsrat stimmte der vom Vorstand der DB AG vorgeschlagenen Neuordnung des operativen Kerngeschäfts des DB Konzerns in Personen- und Güterverkehr, die erforderliche Infrastruktur sowie die unmittelbar diese Geschäfte unterstützenden Aktivitäten zu.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2001 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 15. Mai 2002 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 nebst Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2001 und den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2001 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

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

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Mit Schreiben vom 7. März 2001 erklärte Herr Dr. Dieter H. 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. Michael Frenzel zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats sowie in das Präsidium gewählt. In der gleichen Sitzung wurde Herr Staatssekretär Ralf Nagel, der als Nachfolger von

Frau Staatssekretärin a. D. Elke Ferner mit Schreiben vom 5. Februar 2001 nach § 9 Abs. 2 der Satzung von der Bundesrepublik Deutschland in den Aufsichtsrat entsandt worden ist, in das Präsidium und den Ausschuss nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz gewählt.

In der Hauptversammlung am 4. Juli 2001 wurde Herr Prof. Dr. Ekkehard D. Schulz als Nachfolger von Herrn Dr. Vogel in den Aufsichtsrat gewählt.

In Folge der Weiterentwicklung der Führungsstruktur im DB Konzern und der damit einhergehenden grundlegenden Neuorientierung der Immobilienaktivitäten im DB Konzern schied Herr Dieter Ullsperger zum 31. Dezember 2001 aus dem Vorstand der DB AG aus und übernahm den Vorsitz der Geschäftsführung der in Gründung befindlichen AURELIS Real Estate GmbH & Co. KG sowie der AURELIS Management GmbH. Das Vorstandsressort Personenbahnhöfe und Immobilien wurde zu diesem Zeitpunkt aufgelöst. Der Unternehmensbereich Personenbahnhöfe wird nunmehr von einem Generalbevollmächtigten geleitet.

Herr Dr. Horst Föhr schied zum 31. Dezember 2001 aus dem Vorstand der DB AG aus und übernahm zum 1. Januar 2002 den Vorsitz der Geschäftsführung der neugebildeten DB Services GmbH.

Den ausgeschiedenen Mitgliedern des Vorstands, die die Bahn in der schwierigen Sanierungsphase 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 2001 geleisteten Einsatz.

Berlin, im Mai 2002
Für den Aufsichtsrat

Dr. Michael Frenzel
Vorsitzender

Finanzwirtschaftliche Informationen bietet Ihnen Investor Relations:

Telefon: 030.297-61678
Telefax: 030.297-61961
E-Mail: investor.relations@bahn.de
Internet: http://www.bahn.de/ir

Unternehmenspublikationen können Sie bei der Konzernkommunikation bestellen:

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

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

http://www.bahn.de

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Dieser Jahresabschluss erscheint auch in englischer Sprache

Design-Konzept
Hilger & Boie, Wiesbaden

Produktionskoordination
Mentor Werbeberatung
H.-J. Dietz, Kelkheim

Redaktion/Text
Deutsche Bahn Investor Relations
Redaktionsleitung: Karsten Nagel
Deutsche Bahn Konzernkommunikation
Medienbüro Wirtschaftsboulevard,
Frankfurt am Main
Redaktionsschluss: 23. April 2002

Fotografie
Deutsche Bahn
DB AG/Warter (Titel)

DTP
medienhaus:frankfurt,
Frankfurt am Main

Lithografie
Koch Lichtsatz & Scan,
Wiesbaden

Druck
Color-Druck, Leimen

Deutsche Bahn AG

Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

http://www.bahn.de