



**Geschäftsbericht 2001**

## Neuer Spitzenwert im Personenverkehr

Die Verkehrsleistung im Personenverkehr lag – trotz des Wegfalls der EXPO-Verkehre – mit 74,5 Mrd. Pkm leicht über dem hohen Vorjahreswert. Wir haben damit erneut Marktanteile hinzugewonnen.

## Positive Umsatzentwicklung

In einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld konnten wir den Umsatz um 1,7 % auf 15,7 Mrd. € steigern.

## Sanierung, Leistung, Wachstum

Mit einer klaren Strategie – „Offensive Bahn“ – und einem umfangreichen Investitionsprogramm arbeiten wir an der Modernisierung und Zukunftsfähigkeit der Bahn.

<b>Wesentliche Kennzahlen in Mio. €</b>	<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>Veränd. in %</b>	
Umsatz	15.722	15.465	+ 1,7	
Ergebnis vor Steuern	- 409	37	-	
Jahresüberschuss	- 406	85	-	
EBITDA vor Altlastenerstattungen	1.433	1.264	+ 13,4	
EBITDA	2.271	2.492	- 8,9	
EBIT	109	450	- 75,8	
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 204	199	-	
Return on Capital Employed	in %	0,4	1,6	-
Anlagevermögen	35.790	34.671	+ 3,2	
Eigenkapital	8.436	8.788	- 4,0	
Bilanzsumme	41.962	39.467	+ 6,3	
Cashflow vor Steuern	1.786	2.113	- 15,5	
Brutto-Investitionen	7.110	6.892	+ 3,2	
Netto-Investitionen <sup>1)</sup>	3.307	3.250	+ 1,8	
Mitarbeiter per 31. 12.	214.371	222.656	- 3,7	

<b>Leistungskennzahlen Personenverkehr</b>			<b>2001</b>	<b>2000</b>	<b>Veränd. in %</b>
Reisende	DB Reise & Touristik	Mio.	136,3	144,8	- 5,9
	DB Regio	Mio.	1.565,4	1.567,7	- 0,1
	insgesamt	Mio.	<b>1.701,7</b>	<b>1.712,5</b>	- 0,6
Reisendenkilometer	DB Reise & Touristik	Mio. Pkm <sup>2)</sup>	35.342	36.226	- 2,4
	DB Regio	Mio. Pkm <sup>2)</sup>	39.117	38.162	+ 2,5
	insgesamt	Mio. Pkm <sup>2)</sup>	<b>74.459</b>	<b>74.388</b>	+ 0,1
Betriebsleistung	DB Reise & Touristik	Mio. Trkm <sup>3)</sup>	161,5	175,9	- 8,2
	DB Regio	Mio. Trkm <sup>3)</sup>	560,2	563,9	- 0,7
	insgesamt	Mio. Trkm <sup>3)</sup>	<b>721,7</b>	<b>739,8</b>	- 2,4
<b>Güterverkehr</b>					
Beförderte Güter		Mio. t	291,3	301,3	- 3,3
Transportleistung		Mio. tkm <sup>4)</sup>	80.348	80.634	- 0,4
Mittlere Transportweite		km	275,8	267,6	+ 3,1
Betriebsleistung		Mio. Trkm <sup>3)</sup>	226,9	225,5	+ 0,6
<b>Personenbahnhöfe</b>					
Anzahl Bahnhöfe			5.760	5.794	- 0,6
<b>Fahrweg</b>					
Betriebsleistung auf dem Netz		Mio. Trkm <sup>3)</sup>	977,3	984,2	- 0,7
Betriebslänge		km	35.986	36.588	- 1,6

<sup>1)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüsse von Dritten

<sup>2)</sup> Personenkilometer: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite

<sup>3)</sup> Trassenkilometer: zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

<sup>4)</sup> Tonnenkilometer: Produkt aus der Transportmenge (Tonnen) und tatsächlich zurückgelegter Entfernung

## Vorstand



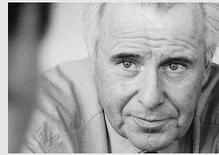
**Hartmut Mehdon**  
Vorsitzender des Vorstands und  
Ressort Personal (kommissarisch)



**Diethelm Sack**  
Finanzen und Controlling



**Dr. Karl-Friedrich Rausch**  
Technik



**Klaus Daubertshäuser**  
Marketing



**Dr. Christoph Franz**  
Personenverkehr



**Dr. Bernd Malmström**  
Güterverkehr



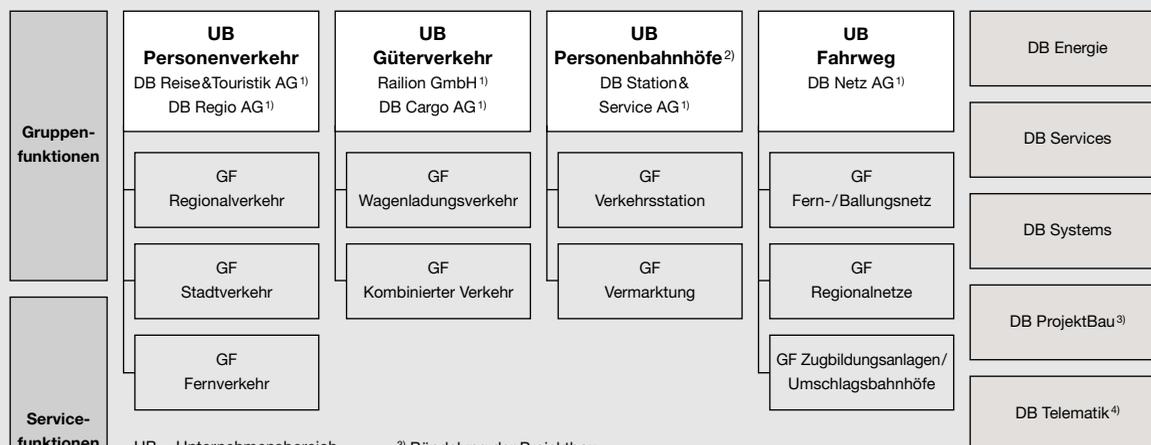
**Roland Heinisch**  
Fahrweg/Verbundbetrieb

## Organisationsstruktur

### Vorstand Deutsche Bahn AG



### Kerngeschäft



<sup>1)</sup> Inkl. Tochtergesellschaften

<sup>2)</sup> Führung durch  
Generalbevollmächtigten

<sup>3)</sup> Bündelung der Projektbau-  
aktivitäten im Geschäftsjahr  
2002 vorgesehen

<sup>4)</sup> Übernahme Telematik-  
aktivitäten im Geschäftsjahr  
2002

## Inhalt



2	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
6	Konzernlagebericht
48	Umweltschutz
52	Mitarbeiter
60	Unternehmensbereiche
60	Personenverkehr
68	Güterverkehr
72	Personenbahnhöfe
76	Fahrweg
82	Fahrzeuge
88	Konzernabschluss
122	Bestätigungsvermerk
124	Wesentliche Beteiligungen
127	Organe der DB AG
131	Bericht des Aufsichtsrats
134	Jahreschronik
136	Impressum
	Mehrjahresübersicht





Sehr geehrte Damen u. Herren,

das Jahr 2001 war für die Bahn trotz ungünstiger äußerer Bedingungen ein gutes Jahr. Die bereits in 2000, im ersten Jahr unter meiner Verantwortung, eingeleiteten Maßnahmen haben gegriffen. Wir liegen mit unseren Ergebnissen nicht nur im, sondern sogar besser als Plan.

Der aufgrund unserer Investitionsoffensive erwartete Rückgang des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen konnte begrenzt werden. Unser Ergebnis fiel um 174 Mio. Euro besser aus als in der Planung angenommen.

Der Umsatz lag trotz schwacher Konjunktur und dem Wegfall der Sondereffekte durch die EXPO 2000 um 1,7 Prozent über dem Vorjahreswert.

Im Personenverkehr konnte die Verkehrsleistung weiter gesteigert werden. Damit erreicht sie den bisher höchsten Wert seit Beginn der Bahnreform. Verglichen mit dem um rund 1 Prozent rückläufigen Individualverkehr heißt das: Der Verkehrsträger Schiene gewinnt weiter Marktanteile hinzu.

Im Güterverkehr konnte die Verkehrsleistung fast auf Vorjahresniveau gehalten werden. Das ist der bisher zweithöchste Wert seit Beginn der Bahnreform und eine beachtliche Leistung. Zum einen weil sie vor dem Hintergrund einer deutlichen Konjunkturabschwächung in der zweiten Jahreshälfte, die besondere Auswirkungen auf die schienenaffinen Güter hatte, erarbeitet wurde. Zum anderen weil zeitgleich damit im Rahmen des Programms MORA C eine umfassende Bereinigung und Neustrukturierung der Produktionsprozesse im Einzelwagenverkehr einherging.

Die Bilanz 2001 zeigt: Die Sanierung der Bahn hat erheblich an Fahrt gewonnen – trotz hoher Investitionen und enormem Modernisierungsaufwand. Denn die umfassende Modernisierung des Systems Schiene war einer der Arbeitsschwerpunkte in 2001: Die Investitionen wurden gegenüber dem Vorjahr um 0,2 Mrd. Euro auf gut 7,1 Mrd. Euro gesteigert. Insbesondere im Unternehmensbereich Fahrweg wurden über 500 Mio. Euro mehr als im Vorjahr investiert.

Unter anderem konnte dadurch die Zahl der Langsamfahrstellen halbiert und das Netz in vielen Teilen in einen besseren Zustand versetzt werden. Mit unmittelbaren Folgen für die Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit unserer Züge. Eine Tatsache, die uns der Kunde schon heute mit einem Anstieg der Nachfrage positiv quittiert.

Damit unsere Bahnhöfe sauberer und damit für unsere Kunden attraktiver werden, haben wir in 2001 zusätzliche Mittel in Höhe von rund 40 Mio. Euro für eine Sauberkeitsoffensive zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus haben wir gemeinsam mit dem Bundesinnenministerium eine Sicherheitspartnerschaft gestartet, in deren Rahmen nicht nur die Bestreifung in den Bahnhöfen, sondern auch Maßnahmen

zur Sicherheit in den Zügen und auf der Strecke vom Bundesgrenzschutz und den bahneigenen Sicherheitskräften gemeinsam durchgeführt werden.

Auch das Modernisierungs- und Beschaffungsprogramm für neue Fahrzeuge lief in 2001 auf Hochtouren – sowohl im Güter- wie im Personenverkehr. Auch hier sind die Auswirkungen auf die Nachfrage bereits deutlich zu spüren: Die Sprinter-Kapazitäten auf der Strecke Frankfurt–Berlin konnten verdoppelt werden; dort, wo wir im Nahverkehr mit modernen Zügen fahren, verzeichnen wir Fahrgastzuwächse von bis zu 70 Prozent.

Die wichtigste Maßnahme in 2001 war aber die Erarbeitung und Implementierung einer einheitlichen strategischen Ausrichtung für den gesamten Konzern sowie von entsprechenden Einzelstrategien in den Unternehmensbereichen und Querschnittsstrategien für übergeordnete Fragen wie Personalentwicklung oder Einkauf und Beschaffung.

Alle Maßnahmen können im Rahmen der „Offensive Bahn“ einem von drei übergeordneten Zielen zugeordnet werden: Sanierung, Leistung, Wachstum – das sind die drei Stoßrichtungen, in die wir uns gleichzeitig bewegen. Das heißt, neben der Konzentration auf das Kerngeschäft steht die konsequente Verbesserung unserer Leistung. Gleichzeitig setzen wir unser Know-how zur Ausweitung vorhandener Marktanteile und zur Eroberung verwandter Märkte ein.

Ein Beispiel ist die klare Definition sowie der auf die jeweiligen Anforderungen entsprechend zugeschnittene Ausbau und Betrieb von Strecken zum einen für den schnellen Personenfernverkehr, zum anderen für den Regionalverkehr. Daneben werden wir im Rahmen der Mittelstandsoffensive in ausgesuchten Regionen dezentrale Einheiten bilden, die ihren Markt vor Ort dann hoch flexibel bedienen. Die ersten Umsetzungen laufen. In diesem Zusammenhang steht auch das in 2001 umgesetzte Programm MORA P. In keinem Fall handelt es sich dabei um einen Rückzug aus der Fläche. Eine marktgerechte und kundenorientierte Bedienung und damit die Wirtschaftlichkeit unseres Unternehmens sind das Ziel.

Das gilt gleichermaßen für den Bereich Cargo, wo in 2001 das Programm MORA C einer der wesentlichen Schwerpunkte war. Durch Aufgabe von Güterverkehrsstellen mit nur geringem Aufkommen konnten schon bis heute deutliche Effekte erzielt werden. Die Folge war meist nicht eine weitere Belastung der Straße. Zum Teil konnten die Frachtaufkommen erhöht oder anders gebündelt werden. In mehr als 80 Fällen hat eine andere Bahn den Transport bis zum nächsten größeren Knoten übernommen. Ein für alle Beteiligten sinnvolles und wirtschaftlich lohnendes Gesamtsystem.

Wachstum konnte vor allem im internationalen Verkehr bei Cargo generiert werden. Die Erweiterung der Railion GmbH durch den Güterverkehrsbereich der dänischen Staatsbahn DSB – als neue Railion Denmark A/S – hat sich bewährt. Ein anderes Wachstumsfeld, auf dem wir uns auch in den kommenden Jahren intensiv engagieren werden, sind die öffentlichen Verkehre in Ballungsräumen. Hier wollen wir durch Integration von Regional- und Stadtverkehren das Angebot verbessern.

Nach einer umfassenden Bestandsaufnahme im Jahr 2000, einer konsequenten Veränderung der internen Strukturen und einer endgültigen Zusage über die Verstetigung der vom Bund zur Instandhaltung und den Ausbau des Netzes zur Verfügung gestellten Mittel ist die Bahn im zweiten Halbjahr 2001 mit der „Offensive Bahn“ endgültig auf Kurs und in Fahrt gekommen.

Mit der Eröffnung der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, der Einführung eines neuen übersichtlichen und kundenfreundlichen Preissystems und der Reintegration der für den Bahnbetrieb notwendigen Telematik durch den Erwerb des entsprechenden Teils von Arcor werden wir den eingeschlagenen Weg auch in 2002 konsequent weitergehen.

Dass er richtig ist, zeigen die gestiegene Kundenzufriedenheit ebenso wie die seit Jahren höchsten Imagewerte, die von verschiedenen unabhängigen Instituten erhoben und bestätigt wurden. Sie sind ein deutliches Indiz dafür, dass unsere Kunden unsere Bemühungen honorieren. Dafür und für die uns gehaltene Treue, für die ich an dieser Stelle sehr herzlich danken möchte, wollen wir uns auch in Zukunft mit guter Arbeit und immer besseren Leistungen revanchieren.

Mein Dank gilt auch allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern. Ohne ihr Engagement, ihre Zuverlässigkeit und ihre persönliche Leistung wären die erzielten Ergebnisse nicht möglich gewesen. Nun geht es darum, dass wir uns nicht ausruhen, sondern die Bahn weiter in eine erfolgreiche Zukunft führen.



Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Bahn AG

Lagebericht



Die Bahn 

Lagebericht



Mit unserer Strategie „Offensive Bahn – Sanierung, Leistung und Wachstum“ richten wir unser Unternehmen auf die Anforderungen des Marktes aus. Die bisherigen Sanierungserfolge bestätigen unseren Kurs. Zugleich schaffen wir mit einem umfassenden Investitionsprogramm die Voraussetzungen für weiteres Wachstum.

## 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 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 (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 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 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. So hat die DB Regio AG beispielsweise mit dem Ziel der weiteren Verbesserung von integrierten Verkehrsangeboten Anteile an mehreren kleinen Busgesellschaften erworben. Eine wesentliche Zielrichtung ist insbesondere der Ausbau von integrierten Stadtverkehrsangeboten; ein erstes Beispiel ist die beabsichtigte gemeinsame Tochtergesellschaft mit den Hannoverschen Verkehrsbetrieben üstra. Im Güterverkehr haben wir unsere logistischen Angebote durch das Joint Venture Railog GmbH mit der Firma Stinnes AG bzw. deren Tochtergesellschaft Schenker AG gestärkt. Im Rahmen weiterer kleinerer interner Strukturoptimierungen wurde die DB Medien GmbH auf die DB AG verschmolzen.

Zur Weiterentwicklung unseres Portfolios haben wir zudem die Verhandlungen mit Arcor bezüglich eines stärkeren Einflusses auf die Bahntelematik-Leistungen vorangetrieben. Hierauf wird – ebenso wie auf die beabsichtigte Bündelung unserer Projektbauaktivitäten sowie die Bündelungen von Aktivitäten in den Geschäftsfeldern DB Systems und DB Service – 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 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**.

## Gesamtwirtschaftliche Lage

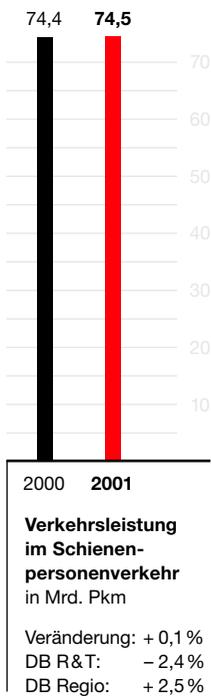
Insgesamt ist die effektive wirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2001 hinter den Prognosen und Erwartungen deutlich zurückgeblieben. Die bereits zur Jahresmitte 2000 einsetzende Abkühlung der **weltwirtschaftlichen Entwicklung** verstärkte sich im ersten Halbjahr 2001 deutlich. Wesentliche Ursachen waren der Anstieg der Ölpreise, ein Einbruch im IT-Sektor und aus veränderten Erwartungen resultierende Einbrüche an den Aktienmärkten. 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 %). Infolgedessen betrug der Zuwachs des Welthandels 2001 weniger als 0,5 % (Vorjahr: +12,4 %).

In dem für unseren Konzern **maßgeblichen europäischen Umfeld** ist die Expansion der gesamtwirtschaftlichen Produktion zur Jahresmitte 2001 nahezu zum Stillstand gekommen. Die Wachstumsraten betragen 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. Vergleichsweise positiv entwickelten sich die Länder in Mittel- und Osteuropa; hier kam es nur zu einer geringeren Verlangsamung der Konjunktur.

In **Deutschland** ist das Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Jahr 2001 gegenüber dem Vorjahr um real 0,6 % gestiegen. Die BIP-Entwicklung 2001 war das zweit schwächste 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 %).

## Entwicklung der Verkehrsmärkte

Die Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Lage während des Berichtsjahres spiegelt sich auch in der schwächeren Entwicklung des Personenverkehrs- und des Güterverkehrsmarkts wider. Mit Blick auf das schwierige Umfeld sind wir mit der Entwicklung der von uns erbrachten Transportleistung zufrieden. Unsere im Personenverkehr erzielte Verkehrsleistung lag in einem insgesamt rückläufigen Markt trotz der Sondereffekte aufgrund der EXPO-Verkehre in 2000 knapp oberhalb des Vorjahreswerts und übertraf damit unsere Erwartungen. Im Güterverkehrsmarkt haben sich die im Jahresverlauf kontinuierlich verschlechterten wirtschaftlichen Bedingungen in einer deutlichen Abschwächung des mehrjährigen Wachstumstrends niedergeschlagen; von dieser Entwicklung waren die schienenaffinen Gütergruppen überproportional betroffen. Wir haben deshalb über den mit unserer eigenen Angebotsstraffung bereits antizipierten Leistungsrückgang hinaus leicht verloren. Während der Personenverkehr im Mehrjahresvergleich den bisherigen Höchstwert des Vorjahres noch einmal leicht steigern konnte, lag der Unternehmensbereich Güterverkehr ungeachtet der erfolgreichen Integration von Railion Denmark A/S leicht unter dem Spitzenwert des Vorjahres.



### Personenverkehr

Die Verkehrsleistung des Personenverkehrsmarkts (Individualverkehr, Schiene DB, innerdeutscher Luftverkehr) insgesamt ging nach bisher nur vorläufigen Zahlen im Geschäftsjahr 2001 um rund 1 % zurück (im Vorjahr: -2,3 %). Damit schrumpfte der Personenverkehrsmarkt im zweiten Jahr in Folge. Die Entwicklung des Markts verlief parallel zu derjenigen des Individualverkehrs, dessen dominierende Marktstellung den Verlauf des Gesamtmarkts bestimmt. Im Jahr 2001 war die Verkehrsleistung des Individualverkehrs nach vorläufigen Berechnungen um rund 1 % rückläufig (im Vorjahr: -2,8 %). Die Verringerung der Verkehrsleistung resultiert insbesondere aus den ersten Monaten des Berichtsjahres, in denen die Kraftstoffpreise zunächst deutlich über den Vorjahreswerten lagen. Mit den im Jahresverlauf wieder sinkenden Kraftstoffpreisen zog die Entwicklung der Verkehrsleistung im Pkw-Verkehr wieder an.

### Wachstumsraten im Personenverkehr 2001 in %

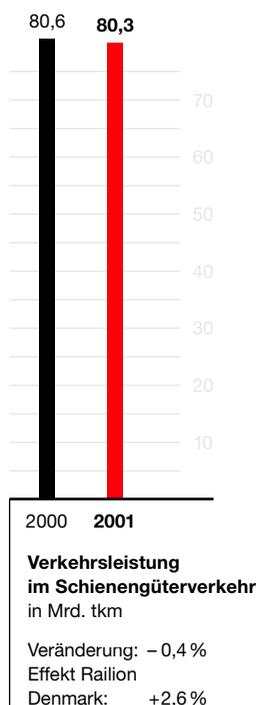


Unsere eigene Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr konnten wir im Jahr 2001 mit 74,5 Mrd. Personenkilometern (Pkm) knapp (+0,1 %) über dem Vorjahresniveau stabilisieren und damit **unseren Marktanteil weiter ausbauen**. Dabei sank die Verkehrsleistung der DB Reise&Touristik-Gruppe im Vergleich zum Vorjahr um 2,4 % auf 35,3 Mrd. Pkm. Wesentliche Ursachen waren der Wegfall der Zusatznachfrage durch die Weltausstellung EXPO 2000 und die Auswirkungen der Angebotsstraffung durch unser „Marktorientiertes Angebot Personenverkehr“ (MORA P). Im Gegenzug ist der Verkehrszuwachs der DB Regio-Gruppe um 2,5 % auf 39,1 Mrd. Pkm in Teilen auf den Ersatz von Leistungen des Fernverkehrs durch Nahverkehrsangebote im Rahmen von MORA P zurückzuführen.

Im innerdeutschen Luftverkehr ist die Verkehrsleistung im Jahr 2001 um rund 6 % zurückgegangen. Wesentliche Einflussfaktoren im Berichtsjahr waren die Pilotenstreiks und die Verunsicherung nach den Terroranschlägen in den USA im September.

### Güterverkehr

Vor dem Hintergrund eines schwachen konjunkturellen Umfelds expandierte der Gesamtmarkt (DB Cargo AG, Straßengüterverkehr – Regional- und Fernbereich inkl. ausländische Fahrzeuge –, Binnenschifffahrt) im Jahresverlauf 2001 zunehmend schwächer. Auf Basis vorläufiger Daten hat der Gesamtmarkt nur noch um rund 1,9 % zugelegt (im Vorjahr: +3,7 %). Dabei wurde das Wachstum ausschließlich vom Straßengüterverkehr getragen, der seine Leistung um rund 4 % steigern konnte. Aufgrund der schlechten Entwicklung im Montanbereich sank die Verkehrsleistung nach dem Boom-Jahr 2000 in der Binnenschifffahrt und bei der DB Cargo AG (-3,1 %; Vorjahr +7,4 %). Dabei konnte die DB Cargo AG im ersten Halbjahr 2001 zunächst das Leistungsniveau des Vorjahres halten, verlor im weiteren Jahresverlauf jedoch kontinuierlich. Zum Jahresende zeigte sich der starke Einfluss der Montankonjunktur, wobei insbesondere der Einbruch der Rohstahlproduktion zu deutlichen Transportrückgängen führte. Bei den Kohletransporten wirkten sich der verschärfte Wettbewerb mit zunehmenden Importkohleinfuhren über die Häfen Amsterdam, Rotterdam und Antwerpen (ARA-Häfen) sowie der Einsatz von Billigstrom aus dem Ausland ebenso wie die erst zögerlich in der zweiten Jahreshälfte verstärkten schienenaffinen Steinkohleimporte aus Polen für uns ungünstig aus. Rückläufig waren zudem die Transporte landwirtschaftlicher Produkte durch verminderte deutsche Getreideexporte sowie die Transporte forstwirtschaftlicher Erzeugnisse nach dem Sondereffekt umfangreicher Windbruchtransporte im Jahr 2000. Positiv haben sich die Transporte von Mineralölprodukten und Baustoffen entwickelt.



Wie im Vorjahr wurde erneut mehr als die Hälfte der Verkehrsleistung der DB Cargo AG in grenzüberschreitenden bzw. internationalen Verkehren erbracht. Im Unternehmensbereich Güterverkehr insgesamt konnten wir durch die erstmalige Einbeziehung der Railion Denmark A/S eine Verkehrsleistung von 80,3 Mrd. Tonnenkilometern (tkm) erzielen und damit den Verkehrsleistungsrückgang auf 0,4 % begrenzen (Vorjahr inkl. erstmaliger Einbeziehung Railion Benelux N.V.: + 12,8 %).

**Wachstumsraten im Güterverkehr 2001**  
in %



Bei anhaltend **starkem Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern** hat sich der intramodale Wettbewerb weiter verschärft. Insbesondere bei Transporten von Baustoffen und Mineralölprodukten, im Chemiebereich, bei Holztransporten oder im Containergeschäft gewinnt der Wettbewerb auf der Schiene an Bedeutung.

Auf Basis vorläufiger Daten belief sich der Rückgang in der Binnenschifffahrt auf rund 2,5 %, wobei die Entwicklung neben witterungsbedingten Einflüssen in hohem Maße von der schlechten Montankonjunktur geprägt war. Lediglich die Durchgangsverkehre konnten eine Steigerung erreichen, während der grenzüberschreitende Verkehr leicht rückläufig war und der Inlandsverkehr deutlich zurückging.

Der Straßengüterverkehr profitierte im Jahr 2001 insbesondere vom immer noch überdurchschnittlichen Zuwachs des Außenhandels und verzeichnete auf Basis vorläufiger Daten einen Leistungsanstieg von rund 4 %. Die internationalen Verkehre legten dabei erneut überproportional zu. Entsprechend war auch der Leistungsanstieg bei den im grenzüberschreitenden Verkehr dominierenden ausländischen Fahrzeugen erneut höher als bei den deutschen Lkw. In Anbetracht der bestehenden Kostenvorteile ausländischer Transporteure setzt sich der **Druck auf die Frachtraten unverändert** fort.

# Abfahrt Departure

Zeit	Ober	Nach
18:15	Frankfurt - Gießen	ROSTOCK HBF
18:40	Frankfurt - Gießen	RE5 STRALSUND
19:20	Frankfurt - Leipzig - Nürnberg	BUDAPEST-K. PU.
19:30	Frankfurt - Leipzig - Nürnberg	COTTBUS
19:40	Frankfurt - Leipzig - Nürnberg	RE3 DESSAU HBF
19:45	Frankfurt - Leipzig - Nürnberg	RE4 WITTENBERG
19:54	Frankfurt - Leipzig - Nürnberg	RE1 COTTBUS
19:59	Frankfurt - Leipzig - Nürnberg	KOLN HBF
20:00	Frankfurt - Leipzig - Nürnberg	RE3 SCHWEDT / OD
20:05	Frankfurt - Leipzig - Nürnberg	RE5 HOYERSWERD
20:17	Frankfurt - Leipzig - Nürnberg	RE1 BRANDENBURG
20:25	Frankfurt - Leipzig - Nürnberg	
20:30	Frankfurt - Leipzig - Nürnberg	

Zu verkaufen  
**Berliner Bürgerbräu**  
das Original seit 1874

VERBODEN TOEGANG



## Geschäftsverlauf

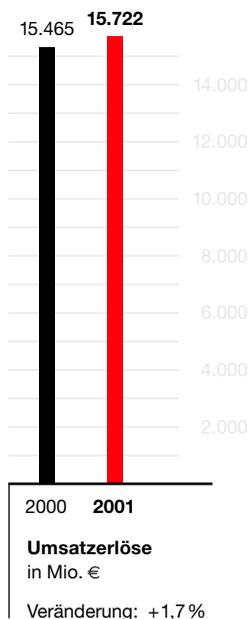
### Umsatzentwicklung: Erneute Steigerung

Im Jahr 2001 konnten wir den Umsatz um 1,7 % auf 15,7 Mrd. € steigern. Die Sondereffekte im Berichtsjahr bzw. im Vorjahr kompensieren sich dabei weitgehend. Auf vergleichbarer Basis – d.h. bei Bereinigung des Vorjahres um den Sondereffekt aus EXPO-Verkehren sowie der Nicht-Berücksichtigung der im Berichtsjahr erstmalig einbezogenen Railion Denmark – ergibt sich eine Verbesserung aus internem Wachstum von 1,9 %.

Konzernaußenumsatz nach Unternehmensbereichen in Mio. €	2001	Anteil in %	2000	Veränd. in %
Unternehmensbereich Personenverkehr	11.064	70	10.980	+ 0,8
Unternehmensbereich Güterverkehr	3.896	25	3.831	+ 1,7
Unternehmensbereich Personenbahnhöfe	219	1	200	+ 9,5
Unternehmensbereich Fahrweg	138	1	110	+ 25,5
Sonstige	405	3	344	+ 17,7
<b>Konzern</b>	<b>15.722</b>	<b>100</b>	<b>15.465</b>	<b>+ 1,7</b>

Wie im Vorjahr haben alle Unternehmensbereiche zum Anstieg der Umsatzerlöse beigetragen. Den absolut höchsten Beitrag zum Umsatzplus lieferten die Unternehmensbereiche Personenverkehr und Güterverkehr, hohe Wachstumsraten hatten erneut die Unternehmensbereiche Personenbahnhöfe und Fahrweg. Die Umsatzstruktur blieb insgesamt stabil: Der Unternehmensbereich Personenverkehr ist unverändert umsatzstärkster Bereich und trug mit 70 % (im Vorjahr: 71 %) zu den Gesamterlösen bei. Der Anteil des Unternehmensbereichs Güterverkehr betrug erneut 25 %. Die Unternehmensbereiche Personenbahnhöfe und Fahrweg haben wie im Vorjahr mit jeweils rund 1 % nur geringen Anteil am Außenumsatz des Konzerns, da ihre Leistungserbringung in erster Linie konzernintern erfolgt.

Der Unternehmensbereich **Personenverkehr** übertraf mit einem Außenumsatz von 11,1 Mrd. € um 0,8 % den im Vorjahr erzielten bisherigen Spitzenwert. Der Umsatzanstieg ist auf die **positive Entwicklung des Nahverkehrs** zurückzuführen, während die Erlöse im Fernverkehr weitgehend stagnierten. Der Umsatz im Geschäftsfeld Fernverkehr (DB Reise&Touristik-Gruppe) betrug erneut 3,5 Mrd. €. Hier kompensieren sich der Wegfall der EXPO-Verkehre und der weiter steigende Anteil der hochwertigen ICE-Verkehre. Im Nahverkehr, d.h. den Geschäftsfeldern Regional- und Stadtverkehre (der DB Regio-Gruppe), wurde die erfreuliche Umsatzentwicklung von +1,2 % auf 7,6 Mrd. € von der positiven Entwicklung der Fahrgelderlöse getragen (+3,5 % auf 3.297 Mio. €). Die Zahlungen aus Besteller-Verträgen mit den Bundesländern bzw. den jeweiligen Bestellerorganisationen für Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr waren mit 4.310 Mio. € rückläufig (Vorjahr: 4.331 Mio. €).



Der leichte Anstieg der Umsatzerlöse um 1,7 % im Unternehmensbereich **Güterverkehr** auf 3,9 Mrd. € basiert bei leicht niedrigeren Umsatzerlösen im bisherigen Geschäft (-0,3 %) maßgeblich auf der erstmaligen Einbeziehung der Railion Denmark (Umsatz: 76 Mio. €).

Der Unternehmensbereich **Personenbahnhöfe** konnte seinen Außenumsatz, der in erster Linie aus der Vermarktung von Bahnhofsflächen an Dritte stammt, im Berichtsjahr um 9,5 % auf 219 Mio. € steigern. Wie bereits im Vorjahr machten sich abgeschlossene Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen positiv bemerkbar.

Das Wachstum des Außenumsatzes des Unternehmensbereichs **Fahrweg** verläuft weiterhin dynamisch. Die kontinuierlich zunehmende Wettbewerbsintensität auf der Schiene verbunden mit fortgesetzten Marktanteilsgewinnen der Wettbewerber unserer konzernerzogenen Transportgesellschaften führte für den Außenumsatz im Unternehmensbereich Fahrweg zu einem Anstieg um 25,5 % auf 138 Mio. €. Die in diesen Zahlen ausgewiesenen Trassenerlöse ergeben sich aus der Nutzung des Netzes durch inzwischen rund 250 konzernexterne Eisenbahngesellschaften.

Im Gegensatz zum Vorjahr werden die Immobilienaktivitäten nicht mehr als eigenständiger Unternehmensbereich geführt.

#### **Ergebnisbelastung durch Modernisierungsoffensive**

Die **Gesamtleistung** des Konzerns lag mit 17,5 Mrd. € um rund 1,6 % über dem Wert des Vorjahres. Diese Entwicklung resultiert aus dem Anstieg der Umsatzerlöse (+1,7 % auf 15,7 Mrd. €) sowie der leicht erhöhten Aktivierung von Eigenleistungen (1,75 Mrd. €; +1,7 %) bei erneut nur geringen Bestandsveränderungen in Höhe von 0,1 Mrd. €. Die **sonstigen betrieblichen Erträge** lagen mit 2,4 Mrd. € deutlich unter dem durch den Sondereffekt der Auflösung von Restrukturierungsrückstellungen erhöhten Vorjahreswert (3,7 Mrd. €). Somit betrug die Summe der betrieblichen Erträge 19,9 Mrd. € (-4,7 %) weniger als im Vorjahr. Auch bei den betrieblichen Aufwendungen ergab sich ein leichter Rückgang auf 20,0 Mrd. € (-2,7 %). Der **Materialaufwand** erhöhte sich um 7,3 % auf 7,1 Mrd. €; sein Anteil an der Gesamtleistung stieg von 38,4 % auf 40,5 %. Im **Personalaufwand** überlagerten sich mehrere Effekte. So wirkten sich die weiteren Rationalisierungsfortschritte positiv, erhöhte Löhne und Gehälter sowie verringerte Erstattungen für erhöhte Personalaufwendungen auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn negativ aus. Entscheidend geprägt wurde die Entwicklung im Vorjahresvergleich jedoch durch eine deutliche Entlastung aufgrund der Inanspruchnahme von Rückstellungen für bestimmte Personalkostenanteile; im Vorjahr standen hier Rückstellungszuführungen gegenüber. Per Saldo reduzierte sich der Personalaufwand deutlich um 11,7 % auf 7,5 Mrd. €. Gemessen an der Gesamtleistung betrug der Personalaufwand im Berichtsjahr 42,7 % (Vorjahr: 49,1 %).

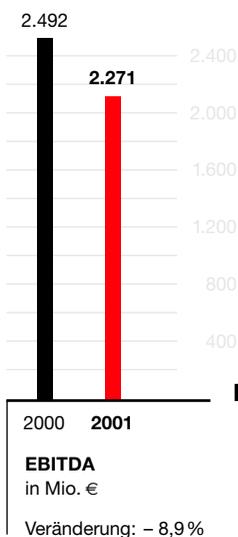
Zur Abarbeitung des technischen und organisatorischen Rückstands der ehemaligen Deutschen Reichsbahn erhält der DB Konzern gemäß der Vereinbarung vom 23. Dezember 1994 Zuschüsse des Bundes. Diese reduzieren sich plangemäß

und laufen im Jahr 2002 aus. Aufgrund dieses Rückgangs müssen wir alleine zur Ergebnisstabilisierung erhebliche Effizienzsteigerungen realisieren. Bei den vorgenannten Zahlen zum Material- und Personalaufwand sind deshalb um rund 0,4 Mrd. € geringere Zuschüsse als im Vorjahr zu berücksichtigen.

Ein wesentlicher Bestandteil des Bahnreformprozesses ist die Modernisierung des Gesamtsystems Bahn. Dies spiegelt sich in einer hohen Investitionsquote wider. Hierdurch steigen die Belastungen aus **Abschreibungen** wie auch der Zinsaufwand kontinuierlich an. Im Berichtsjahr lagen die Abschreibungen mit 2,2 Mrd. € um 5,4 % über dem Vorjahreswert. Durch die Ausweitung der Fremdkapitalfinanzierung verschlechterte sich das **Zinsergebnis** auf –313 Mio. € (im Vorjahr: –251 Mio. €). Der Anteil des Zinssaldos am Gesamtaufwand ist mit 1,5 % im Berichtsjahr aber unverändert niedrig. Die Mehrbelastung aus höheren Abschreibungen und verschlechtertem Zinssaldo im Vergleich zum Vorjahr betrug insgesamt 172 Mio. €.

Das **Beteiligungsergebnis** von 2 Mio. € (im Vorjahr: –44 Mio. €) umfasst im Wesentlichen Beteiligungsergebnisse von assoziierten Unternehmen bzw. Aufwendungen aus Verlustübernahmen und Abschreibungen auf Beteiligungen. Der Vorjahreswert war durch die anteilige Übernahme von Anlaufverlusten aus der Beteiligung an der Mannesmann Arcor AG & Co. geprägt, die von den übrigen Beteiligungserträgen nicht vollständig kompensiert wurden. Im Berichtsjahr wurde die Beteiligung aufgrund der verabredeten umfassenden Neustrukturierung nicht mehr at equity konsolidiert.

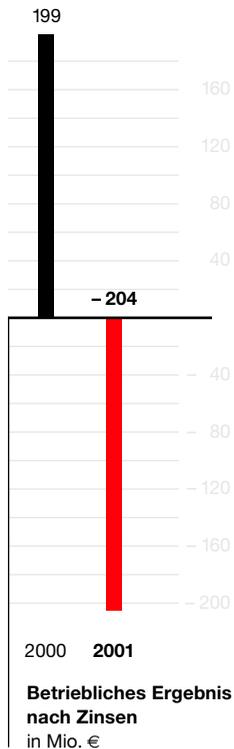
Im Saldo erreichte der Konzern im Geschäftsjahr 2001 ein **Ergebnis vor Steuern** von –409 Mio. € (im Vorjahr: 37 Mio. €) und einen **Jahresverlust** von 406 Mio. € (im Vorjahr: Jahresüberschuss 85 Mio. €).



#### Betriebliches Ergebnis nach Zinsen besser als erwartet

Wesentliche Größen für unsere Beurteilung des operativen Geschäfts sind die betriebswirtschaftlich ermittelten Kenngrößen EBITDA, EBIT sowie das Betriebliche Ergebnis. Im Berichtsjahr sank das aus dem operativen Geschäft erwirtschaftete **EBITDA** (für das operative Geschäft ermitteltes Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern sowie Abschreibungen) auf 2.271 Mio. € (im Vorjahr: 2.492 Mio. €). Die Entwicklung resultiert bei erneut gestiegenen Abschreibungen aus dem deutlichen Rückgang des **EBIT** (für das operative Geschäft ermitteltes Betriebliches Ergebnis vor Zinsen und Steuern) von 450 Mio. € auf 109 Mio. €. Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** ging aufgrund der Modernisierungsoffensive von 199 Mio. € im Vorjahr auf –204 Mio. € zurück. Dieses Ergebnis fiel – maßgeblich bedingt durch das Sanierungsprogramm „Fokus“ und die positive Umsatzentwicklung – besser als in unserer Mittelfristplanung erwartet aus.

Unter Berücksichtigung der im EBITDA verrechneten Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Material- und Personalaufwand – die im Berichtsjahr 838 Mio. € betragen und damit um 390 Mio. € unter dem Vorjahr lagen – ergibt sich für das EBITDA vor Altlastenerstattungen im Berichtsjahr **eine operative Verbesserung in Höhe von 169 Mio. €**. Der **seit 1994** insgesamt zu kompensierende Rückgang der Erstattung für die entsprechenden Altlastenpositionen beträgt damit inzwischen 2.424 Mio. €, die durch Produktivitätsverbesserungen inzwischen erreichte **Verbesserung des um die Altlastenerstattungen bereinigten EBITDA 3.447 Mio. €**.



Betriebliches Ergebnis nach Zinsen in Mio. €	2001	2000	Veränd. in %
Unternehmensbereich Personenverkehr	240	173	+ 38,7
Unternehmensbereich Güterverkehr	17	49	- 65,3
Unternehmensbereich Personenbahnhöfe	6	4	+ 50,0
Unternehmensbereich Fahrweg	- 207	57	-
Sonstige/Beteiligungen/Konsolidierung	- 260	- 84	- 210,0
<b>Konzern</b>	<b>- 204</b>	<b>199</b>	<b>-</b>

Bei den Kennzahlen Betriebliches Ergebnis nach Zinsen, EBIT und EBITDA ist zu beachten, dass es sich um operative Ergebnisgrößen handelt, die frei von außergewöhnlichen Ergebnisbestandteilen sind. Zu diesen außergewöhnlichen Ergebnisbestandteilen zählten in den beiden letzten Geschäftsjahren beispielsweise Buchgewinne aus dem Verkauf größerer Beteiligungen, Rückstellungen für Risiken von Infrastrukturprojekten und Beteiligungsrisiken, Vorsorgen im Zusammenhang mit Werkeschließungen sowie Rückstellungsdotierungen im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen im Personalbereich (sozialverträgliche Maßnahmen, Abgeltung von besitzstandswahrenden Zulagen). Die Bereinigungen ermöglichen eine bessere Nachvollziehbarkeit der zugrunde liegenden wirtschaftlichen Entwicklung.

## Wertschöpfung und Wertbeitrag

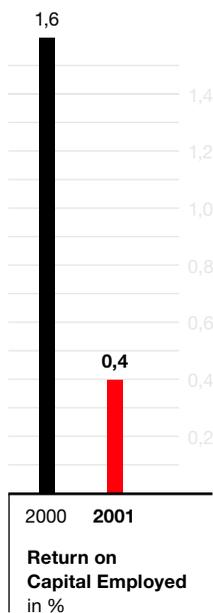
### Rückläufige Wertschöpfung

Der DB Konzern hat im Rahmen seiner Leistungserstellung im Jahr 2001 eine Wertschöpfung von 7,4 Mrd. € erwirtschaftet. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einem Rückgang um 1,4 Mrd. € oder 16,1%. Die Wertschöpfung entstand fast ausschließlich im Inland.

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2001	2000	Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2001	2000
Gesamtleistung	17.535	17.267	Mitarbeiter <sup>1)</sup>	7.487	8.475
+ Sonstige betriebliche Erträge	2.406	3.653	Öffentliche Hand (Steuern)	- 3	- 48
<b>Unternehmensleistung</b>	<b>19.941</b>	<b>20.920</b>	Fremdkapitalgeber (Zinsen)	313	251
- Materialaufwand <sup>1)</sup>	- 7.108	- 6.625	Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nicht betriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis)	- 408	129
- Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 3.282	- 3.436	<b>Betriebliche Wertschöpfung</b>	<b>7.389</b>	<b>8.807</b>
- Abschreibungen (auf SAV und IVG)	- 2.162	- 2.052			
<b>Betriebliche Wertschöpfung</b>	<b>7.389</b>	<b>8.807</b>			

<sup>1)</sup> nach verrechneten Erstattungen für Altlasten ehemalige Deutsche Reichsbahn

Unter Berücksichtigung der Altlastenerstattung wurden mehr als 100% der erzielten betrieblichen Wertschöpfung an die Mitarbeiter verteilt (im Vorjahr: 96,2%). Die auf die Fremdkapitalgeber entfallenden Anteile bleiben gering. Aufgrund des Jahresverlusts fand keine Verteilung an Anteilseigner oder Öffentliche Hand statt.



### Wertbeitrag: Kapitalrendite erwartungsgemäß rückläufig

Die wertorientierte Steuerung und Ressourcenlenkung im DB Konzern wird durch ein Kapitalrenditekonzept gesichert. Ein wesentlicher Maßstab für die Entwicklung unseres Leistungsportfolios sowie die Investitionsallokation ist die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on Capital Employed, ROCE). Diese wird ermittelt aus dem Verhältnis von Betrieblichem Ergebnis vor Zinsen (EBIT) zu dem betrieblich eingesetzten Vermögen (Capital Employed). Für den Konzern, aber auch für die Unternehmensbereiche haben wir langfristig zu erreichende Zielwerte festgelegt. Diese beziehen sich auf das angestrebte Niveau zum Abschluss der Bahnreform. Das langfristig zu erreichende Ziel für den DB Konzern sehen wir bei einem ROCE von rund 10%. Aufgrund unserer umfangreichen Investitionstätigkeiten steigt das Capital Employed zunächst kontinuierlich an – so auch im Jahr 2001. Mit der durch die Modernisierungs- und Investitionsoffensive bewusst in Kauf genommenen temporären Ergebnisschwäche und einem damit im Vorjahresvergleich geringeren EBIT reduzierte sich der ROCE im Berichtsjahr von 1,6% auf 0,4%.

## Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich im Geschäftsjahr 2001 um 6,3 % (Vorjahr: +6,1 %) auf 42,0 Mrd. € erhöht. Das kontinuierliche Wachstum der Bilanzsumme resultiert aus den hohen Investitionen in das Anlagevermögen (35,8 Mrd. €; +3,2 %) sowie aus dem Anstieg des Umlaufvermögens um 27,4 % auf 5,6 Mrd. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen sank durch das gestiegene Umlaufvermögen auf 85,3 % (im Vorjahr: 87,8 %).

Das Eigenkapital verringerte sich – bedingt durch das negative Jahresergebnis – um 4,0 % auf 8,4 Mrd. €. Hierdurch sowie durch den weiteren Anstieg der Bilanzsumme sank die Eigenkapitalquote von 22,3 % auf 20,1 %. Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben am Gesamtkapital einen Anteil von 58,2 % (Vorjahr: 54,1 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 21,6 % (Vorjahr: 23,6 %). Damit decken Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 91,8 % (Vorjahr: 86,9 %).

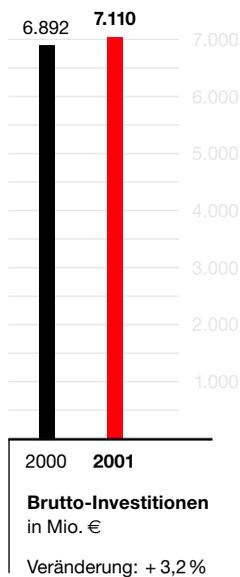
Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 7,3 Mrd. € (im Vorjahr: 6,7 Mrd. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die Finanzschulden (zinspflichtigen Verbindlichkeiten) erhöhten sich von 5,5 auf 7,0 Mrd. €. Der Anteil am Gesamtkapital ist mit 16,7 % per 31. Dezember 2001 aber weiterhin gering.

Bilanzstruktur in %	2001		2000	
	2001	2000	2001	2000
Anlagevermögen	85,3	87,8	Eigenkapital	20,1
Umlaufvermögen	13,3	11,2	Rückstellungen	34,1
Aktiver RAP	1,4	1,0	Verbindlichkeiten	43,6
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	Passiver RAP	2,2
			<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>

## Investitionen

### Investitionsoffensive zur forcierten Modernisierung

Die Modernisierung des Systems Bahn erfordert seit Beginn der Bahnreform eine im Industrievergleich ungewöhnlich hohe Investitionsquote. Zur Beschleunigung des Modernisierungsprozesses haben wir im Berichtsjahr eine Intensivierung unserer Investitionsoffensive beschlossen. Diese zielt maßgeblich auf eine Steigerung der Leistungsfähigkeit unserer Infrastruktur sowie die Verjüngung unserer Fahrzeugflotte. Im Berichtsjahr betrugen die **Brutto-Investitionen** 7,1 Mrd. €.



Investitionen in Mio. €	2001	Anteil in %	2000	Veränd. in %
<b>Brutto-Investitionen nach Unternehmensbereichen</b>				
Unternehmensbereich Personenverkehr	1.584	22	1.804	- 12,2
Unternehmensbereich Güterverkehr	321	5	405	- 20,7
Unternehmensbereich Personenbahnhöfe	459	6	552	- 16,8
Unternehmensbereich Fahrweg	4.435	62	3.896	+ 13,8
Sonstige	311	< 5	235	+ 32,2
<b>Konzern</b>	<b>7.110</b>	<b>100</b>	<b>6.892</b>	<b>+ 3,2</b>
<b>Netto-Investitionen</b>	<b>3.307</b>	<b>47</b>	<b>3.250</b>	<b>+ 1,8</b>

Der **Unternehmensbereich Fahrweg** prägt entscheidend die **Struktur der Investitionen** wie auch deren Veränderungen im Jahresvergleich. Die rückläufigen Investitionen der Transportbereiche und des Unternehmensbereichs Personenbahnhöfe wurden durch den Anstieg der Investitionen im Unternehmensbereich Fahrweg überkompensiert. Sein Anteil an den Brutto-Investitionen stieg damit weiter auf 62 % (im Vorjahr: 57 %). Im Unternehmensbereich Fahrweg können aufgrund der höheren Planungssicherheit durch die im Berichtsjahr unterzeichnete Trilaterale Vereinbarung nun die notwendigen Investitionen auf einem höheren Gesamtniveau und mit größerer Planungsstabilität durchgeführt werden. Der **große Investitionsschwerpunkt war das Bestandsnetz**, wesentliche Projekte daneben waren insbesondere die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, das Ausbau-/Neubauprojekt Nürnberg–Ingolstadt–München sowie die Bauprojekte in Berlin. Die Investitionen **in den Unternehmensbereichen Personen- und Güterverkehr** betreffen in erster Linie die **Anschaffung neuer Fahrzeuge** im Rahmen umfangreicher mehrjähriger Modernisierungsprogramme. Die Investitionen im Unternehmensbereich Personenbahnhöfe bestehen aus einer **Vielzahl von Bahnhofsmmodernisierungen** sowie ausgewählten Neubauten. Das mit Abstand größte Einzelprojekt über alle Bereiche war wie im Vorjahr die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main mit einem Investitionsvolumen von 0,6 Mrd. €.

Investitionen in die Infrastruktur finanzieren wir aufgrund entsprechender gesetzlicher Regularien grundsätzlich mit Zinslosen Darlehen des Bundes, direkt im Sachanlagevermögen verrechneten Baukostenzuschüssen sowie in geringerem Umfang mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungs- und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Wie im Vorjahr haben wir uns in beträchtlichem Maße mit Eigenmitteln beteiligt.

Insgesamt ergaben sich nach Abzug der nicht zurückzuzahlenden Baukostenzuschüsse für den Konzern **Netto-Investitionen** von 3,3 Mrd. € (Vorjahr: 3,3 Mrd. €). Hiervon entfällt wie im Vorjahr der überwiegende Teil auf Investitionen in Sachanlagen. Die Investitionen in Finanzanlagen waren für den DB Konzern wie im Vorjahr von geringer Bedeutung.

## 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 Konzernfinanzierungsgesellschaft 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 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.

### **Solide Finanzierung des Investitionsprogramms**

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses (netto) aus Baukostenzuschüssen, Zinslosen Darlehen des Bundes und Anlagenabgängen – von 2,1 Mrd. €. Dem stand eine am Cashflow vor Steuern gemessene Innenfinanzierungskraft von 1,8 Mrd. € gegenüber. Aufgrund des schwächeren Ergebnisses lag der Cashflow vor Steuern unter dem Vorjahresniveau (2,1 Mrd. €). Das Verhältnis von Cashflow vor Steuern zum Umsatz hat sich von 13,7 % auf 11,4 % reduziert.

Auch im Geschäftsjahr 2001 nahmen wir zur anteiligen Finanzierung unserer Investitionen die Kapitalmärkte in Anspruch. Um hierbei flexibel agieren und konsequent auf den Bedarf der Investoren eingehen zu können, wurde im Mai 2001 ein Debt Issuance Programme über 5 Mrd. € aufgelegt. In diesem Rahmen können sowohl die Deutsche Bahn AG als auch unsere Finanzierungstochter DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, Anleiheemissionen vornehmen. Neben einer 12-jährigen 750-Mio.-€-Anleihe mit einem Kupon von 5,125 % emittierten wir erstmals Wertpapiere in Fremdwährungen, deren Zahlungsfluss in € gewappt wurde. Darüber hinaus legten wir eine Schmuckbildanleihe mit historischen und aktuellen Bahnmotiven auf; diese war die letzte in DM denominierte deutsche Wertpapieremission, die in Stücken ausgedruckt wurde. Sie stieß insbesondere bei Liebhabern und Sammlern auf großes Interesse. Insgesamt nahmen wir im Geschäftsjahr knapp 1,3 Mrd. € über die Wertpapiermärkte auf. Hinzu kommt ein Darlehen über rund 300 Mio. €, das wir von der Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz, zur Verfügung gestellt bekamen.

Die Finanzschulden stiegen auf 7,0 Mrd. € an (Vorjahr: 5,5 Mrd. €). Die liquiden Mittel lagen bei rund 0,4 Mrd. € (Vorjahr: 0,4 Mrd. €). Zudem hatten wir in den sonstigen Vermögensgegenständen Geldanlagen über Jahresultimo mit Blick auf absehbare Zahlungen im Rahmen der Arcor DB Telematik GmbH-Transaktion. Im kurzfristigen Bereich standen dem DB Konzern zum Jahresende ähnlich wie im Vorjahr garantierte Kreditfazilitäten über rund 1,6 Mrd. € und das Multi-Currency Multi-Issuer Commercial-Paper-Programm über 1 Mrd. € zur Verfügung. Diese Finanzierungsinstrumente waren zum Bilanzstichtag ungenutzt.

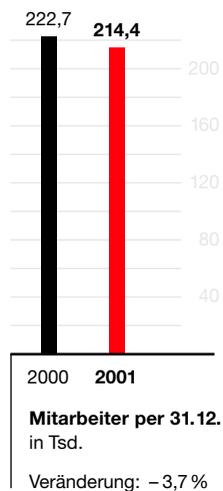
Im Geschäftsjahr 2001 wurde durch die DB AG eine Sale-&-Lease-Back-Transaktion mit Personenverkehrs-Lokomotiven im Gesamtvolumen von 178 Mio. € abgeschlossen. Der Verkaufspreis entsprach dem bilanziellen Restbuchwert. Die Laufzeiten der vier Vertragstranchen betragen 13,5 bis 15 Jahre.

## Mitarbeiter

Die Zahl der Beschäftigten im Konzern hat sich von 222.656 am 31. Dezember 2000 auf 214.371 zum Jahresende 2001 verringert (–3,7%). Im Jahresdurchschnitt 2001 lag die Zahl der Mitarbeiter mit 219.146 um 5,0% unter Vorjahresniveau.

Die Verringerung der im Konzern beschäftigten Mitarbeiter ist das Ergebnis der fortgesetzten Verbesserung unserer Prozesse und Strukturen. Ein wesentlicher Teil des Rückgangs in den Unternehmensbereichen Personenverkehr und Güterverkehr resultiert aus der Verlagerung der schweren Instandhaltungswerke aus diesen Unternehmensbereichen in die DB AG; entsprechend stieg die unter Sonstige ausgewiesene Zahl.

Unsere konsequente Ausbildungspolitik setzten wir fort; dabei lag die bereinigte Ausbildungsquote im Konzern mit einem Wert von 4,4% auf weiterhin hohem Niveau (im Vorjahr: 5,7%). Die Bahn bleibt damit einer der größten Ausbilder in Deutschland.



Mitarbeiter nach Unternehmensbereichen per 31.12.	2001	Anteil in %	2000	Veränd. in %
<b>Mitarbeiter</b>				
Unternehmensbereich Personenverkehr	72.814	34	83.062	– 12,3
Unternehmensbereich Güterverkehr	32.442	15	38.555	– 15,9
Unternehmensbereich Personenbahnhöfe	5.193	2	5.015	+ 3,5
Unternehmensbereich Fahrweg	52.089	24	53.554	– 2,7
Sonstige	51.833	24	42.470	+ 22,0
<b>Konzern</b>	<b>214.371</b>	<b>100</b>	<b>222.656</b>	<b>– 3,7</b>
<b>Auszubildende</b>	<b>9.091</b>		<b>11.851</b>	
<b>Ausbildungsquote (bereinigt)</b>	<b>4,4 %</b>		<b>5,7 %</b>	



## 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 und 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 Ebenen 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 Vorstandsressort 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/Beschaffungsmanagement 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 verfolgen wir 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.

## Einkauf

Im Berichtsjahr haben wir Aufträge für rund 11,6 Mrd. € (im Vorjahr: 9,7 Mrd. €) vergeben und waren damit erneut einer der größten Auftraggeber in Deutschland. Das Gesamtvolumen verteilte sich auf folgende vier große Beschaffungssektoren:

<b>Einkaufsvolumen in Mrd. €</b>	<b>2001</b>	<b>2000</b>
Bau- und Ingenieurleistungen	4,1	3,5
Industrielle Produkte	4,1	2,7
Dienstleistungen	2,1	2,1
Leitungsgebundene Energien und Kraftstoffe	1,3	1,4
<b>Gesamt</b>	<b>11,6</b>	<b>9,7</b>

Ein wesentliches Element des Beschaffungsprogramms des Jahres 2001 war der Auftrag für neue Fahrzeuge an das Bieterkonsortium S-Bahn München in Höhe von 300 Mio. €. Außerdem vergaben wir die ersten beiden Planungsabschnitte für die Sanierung der Ausbaustrecke Hamburg–Berlin in 2001 an zwei Bieterkonsortien mit einem Gesamtauftragsvolumen von rund 50 Mio. €.

Das gesamte Auftragsvolumen wurde an knapp 50.000 Lieferanten vergeben. Wie im Vorjahr ging mit rund 48 % ein hoher Anteil der Aufträge an kleine und mittelständische Firmen, vor allem im Bereich der Bauleistungen. Die direkten Aufträge an ausländische Unternehmen lagen mit 0,3 Mrd. € knapp über dem Niveau des Vorjahres (0,2 Mrd. €).

Im Rahmen eines „Fokus“-Teilprojekts hat sich die Servicefunktion Einkauf ehrgeizige Ziele gesetzt, die schrittweise realisiert werden sollen. Dazu hat der Einkauf zusammen mit anderen Bereichen des Konzerns eine Vielzahl von Aktivitäten eingeleitet. Im Fahrzeugsektor werden zusammen mit der Technik bereits in der Produkterstellungsphase verstärkt Aspekte der Qualitätssicherung, Standardisierung, Modularisierung und Kosten über die Gesamtbetriebszeit (Life-cycle-cost) berücksichtigt. Um die Beschaffungsprozesse schneller und effektiver zu gestalten, wurde das Projekt „eProcurement“ eingerichtet. Die daraus entwickelte Anfrageplattform im Internet ist im September 2001 „online“ gegangen. Damit sind Anfragen und Auktionen wesentlich schneller und kosteneffizienter durchführbar. Über diese Internetplattform ist es zudem möglich, Dokumente (insbesondere technische Zeichnungen bei Fahrzeugteilen) den ausgewählten Lieferanten zugänglich zu machen. Unseren Internetauftritt stellten wir bei einem Lieferantentag in Berlin vor, an dem Vertreter von rund 250 Lieferanten teilnahmen. Die Resonanz auf diese allen Beteiligten zugute kommenden Prozessvereinfachungen war positiv.

## 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 kapazitiver 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 Entgelttrunde 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 AG, das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie das Bundesministerium der Finanzen unterzeichneten im März 2001 eine Trilaterale Vereinbarung. Neben anderen Vereinbarungen liegen die wesentlichen Regelungen in der längerfristigen Festschreibung der Bundesmittel für die Infrastrukturfinanzierung. Das jährliche Volumen wurde erhöht und bis 2003 mit insgesamt über 13 Mrd. € festgeschrieben, zudem wird zukünftig der Mittelzufluss überwiegend in Form von Baukostenzuschüssen erfolgen. Die getroffenen Vereinbarungen schaffen mit der Verstetigung des Mittelzuflusses die Basis für kontinuierliche Planungen und sinnvolle Projektabwicklungen. Die Bahn hat sich gleichzeitig auf ein definiertes Niveau der Eigenmittel festgelegt. 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.

**Neues Trassenpreissystem entlastet Geringnutzer**

Zum 1. April 2001 haben wir unser Trassenpreissystem von einem bisher zweistufigen Ansatz auf ein einstufiges System umgestellt; im Vergleich zum bisherigen Ansatz werden hierdurch Geringnutzer maßgeblich entlastet. Obwohl auch das vorherige Trassenpreissystem nach unserer Auffassung diskriminierungsfrei war, hatte es hieran zuletzt Kritik des Bundeskartellamts gegeben; parallel zur Bekanntgabe des neuen Preissystems im März 2001 sind die entsprechenden Voruntersuchungen seitens des Bundeskartellamts eingestellt worden. Angesichts der weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität auf der Schiene rechnen wir bis 2005 mit einer Verdoppelung des Umsatzes mit konzernfremden Eisenbahnen – trotz der mit dem neuen Trassenpreissystem verbundenen rückläufigen spezifischen Erträge bei kleineren Drittnutzern. Bereits heute bieten wir unseren Kunden über CD-ROM- und Internet-basierte Services einen einfachen Zugang für ihre Trassenpreiskalkulationen. Im März des laufenden Jahres stellten wir zudem die am 1. Januar 2003 wirksam werdende Ergänzung um Regionalfaktoren vor, durch die langfristig die Zukunft der Regionalnetze sichergestellt werden soll.

**Task Force bestätigt 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 Infrastruktur 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 2001 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 Besonderheiten des Rad-Schiene-Verbunds ein Schlüsselement für die Zukunftsfähigkeit der Eisenbahn. Wesentliche Modernisierungsvorhaben können nur in enger Abstimmung von Infrastruktur- und Transportbereichen umgesetzt werden. Dies gilt sowohl für wirtschaftlich belastbare Planungen von Neu- und Ausbauprojekten von Strecken, vor allem aber für die notwendige Investitions-synchronisation im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik. Die so vorangetriebenen Projekte kommen 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 unserer Kunden sowie der noch zu gründenden Trassenagentur in Wettbewerbsfragen fungieren soll.

### **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 Berichtsjahr mit hoher Aufmerksamkeit und Konsequenz fortgeführt.

### **Revision des Regionalisierungsgesetzes noch nicht abgeschlossen**

Für die Bestellerverträge stehen den Ländern Finanzmittel auf Basis des Regionalisierungsgesetzes (RegG) von aktuell rund 6,7 Mrd. € zu. Die für dieses Gesetz anstehende Revision, die die künftige Finanzausstattung der Länder für den Schienenpersonennahverkehr und sonstigen Öffentlichen Personennahverkehr (§ 5 RegG) erneut festlegen sollte, konnte nicht wie geplant im Jahr 2001 abgeschlossen werden. Offen sind insbesondere die absolute Mittelhöhe und die von den Ländern geforderte Steigerung der Regionalisierungsmittel in den kommenden Jahren. Damit stehen die Finanzmittel für das Jahr 2002 noch nicht endgültig fest, was die Verhandlungen um langfristige Verkehrsverträge erschwert. Es ist jedoch zu erwarten, dass sich Bund und Länder kurzfristig auf eine Revision des Regionalisierungsgesetzes einigen werden und wir damit mehr Planungssicherheit gewinnen können.

## 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 DB Konzern zählen:

- **Marktrisiken** wie die konjunkturelle Entwicklung und die teilweise zyklische Nachfrage. Die wesentlichen Einflussfaktoren für den Personenverkehr – private Konsumausgaben, Zahl der Erwerbstätigen, Bevölkerungszahl – weisen einen eher stabilen Verlauf auf. Im Güterverkehr sind die wichtigsten relevanten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemierzeugnissen und Baumaterialien, die zum Teil zyklischen Schwankungen unterliegen. Zu den Marktrisiken zählen wir auch die Auswirkungen der fortschreitenden Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte und eine beträchtliche verkehrsträgerübergreifende Wettbewerbsverschärfung. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung; zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote. 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 256 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 übergreifende 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 der Konzernleitung vorgegeben und in der DB AG und den Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen unseres Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG quartalsweise berichtet. 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

### **Problemlose Euro-Umstellung**

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 € erhielten und Fahrgäste bargeldlose Zahlungen in € tätigen konnten, erfolgte zum Jahreswechsel 2002 die Umstellung aller Kassen- und Verkaufssysteme auf die neue Währung. Diese große logistische Aufgabe konnten wir aufgrund der intensiven Vorbereitungen plangemäß umsetzen. Ebenfalls mit Wirkung zum 1. Januar 2002 stellten wir unsere Hauswährung von DM auf € um. 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. Die DB Netz AG erwarb zum gleichen Zeitpunkt eine Beteiligung von 49,9 % mit der Option, 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 digitalen Mobilfunknetzes GSM-R (Global System for Mobile 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 eine deutliche Vereinfachung und Standardisierung der jeweiligen Prozessschritte und damit mittelfristig 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 definieren und stärken.

### **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 und DB Informatik-Dienste GmbH 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 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 seit Beginn der Bahnreform mit Produktivitätssteigerungen von mittlerweile 156 % im Kernbereich Schiene: Noch nicht vollständig optimierte Prozesse, begrenzte Preis- anpassungsmöglichkeiten 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 Verschlanung 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 und Instandhaltung 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 klaren 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, richten wir unsere Angebote immer spezifischer an den Anforderungen der Kunden aus, berücksichtigen 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 uns 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 Beschaffungs-

programme 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 unseres 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 umfassender 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. Insgesamt beabsichtigen wir 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**

Unser Erfolg 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.

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 expansive Geldpolitik. Bis zum Sommer dürfte sich auch die Inlandsnachfrage im Euroraum wieder beleben. Dabei profitiert der reale private Verbrauch vom Rückgang der Inflationsrate. Angesichts optimistischerer Absatz- und Ertrags Erwartungen werden die Unternehmen ihre Investitionen wieder ausweiten. 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. Die Stärkung der Kaufkraft durch den nachlassenden Preisauftrieb wird sich zwar positiv auf den privaten Konsum auswirken, dem stehen aber dämpfende Faktoren wie eine steigende Abgabenbelastung sowie eine negative Arbeitsmarktentwicklung gegenüber. Günstige Finanzierungsbedingungen und eine Stabilisierung der Exporte in der zweiten Jahreshälfte sollten zu einer verstärkten Investitionsneigung der Unternehmen führen. Der Exportzuwachs wird insbesondere wegen seines niedrigen Niveaus zum Jahresbeginn mit rund 2 % deutlich schwächer ausfallen als im Vorjahr.

### 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. Vorhersagen für den Flugverkehr sind unverändert mit großer Unsicherheit behaftet. Die Entwicklung wird vor allem davon abhängen, wie lange die von den Terroranschlägen ausgelöste Änderung des Mobilitätsverhaltens andauert.

Unser Schienenpersonenverkehr 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. Profitieren werden erneut vor allem die ausländischen Fahrzeuge, deren Anteil an den grenzüberschreitenden Verkehren bereits gut 80 % beträgt. Der hohe Preisdruck hält damit an und schlägt letztlich auf die Frachtraten des gesamten Markts durch. Die Transportmittelwahl wird damit deutlich in Richtung Straße beeinflusst.

Für die Binnenschifffahrt erwarten wir einen leichten Anstieg der Verkehrsleistung von rund 1,5 %. Eine Reihe von Faktoren wirken sich hierbei positiv aus: die langsamer abnehmende Rohstahlproduktion, ein moderates Wachstum im Containerverkehr, der zunehmende Importkohleanteil über die großen ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) sowie leichte Zuwächse in den Bereichen Landwirtschaft, Nahrungs-/Futtermittel und Chemie/Düngemittel.

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.

Der intensive Warenaustausch innerhalb des Euroraums wird auch im laufenden Jahr zu einer fortgesetzten Internationalisierung des Güterverkehrs führen. Entscheidend ist deshalb, dass wir die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene bei internationalen Transporten weiter verbessern. Mit dem durch den Beitritt der Railion Denmark A/S erweiterten Joint Venture Railion sind wir zwar im Vergleich der europäischen Eisenbahnen in einer guten Startposition. Es ist jedoch noch eine Vielzahl von weiteren Schritten notwendig. Der Unternehmensbereich Güterverkehr arbeitet deshalb an weiteren Verbesserungen der Produktion durch länderübergreifende Kooperationen. Langfristig ergeben sich aufgrund der verkehrspolitisch unterstützten Öffnung der europäischen Schienennetze für den internationalen Gütertransport zusätzliche Potenziale. Eine Schlüsselherausforderung der Verkehrspolitik bleibt weiterhin die notwendige Angleichung der Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsträger. Hierzu zählt unter anderem die zeitgerechte Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe für den Straßengüterverkehr in Deutschland; ihre Einführung wurde für den Jahresbeginn 2003 angekündigt.

#### **Erwartungen für den DB Konzern: Auch laufendes Jahr mit negativem Ergebnis**

Im laufenden Jahr werden sich die wesentlichen Eckpunkte analog zum Berichtsjahr entwickeln. Für die Umsatz- und Ergebnisstruktur 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 den Fernverkehr wie den Nahverkehr. Unser Sanierungsprogramm „Fokus“ wird auch im laufenden Jahr übergreifend zu weiteren Effizienzsteigerungen und Kostensenkungen führen. Wie bereits im Berichtsjahr wird unsere Investitions- und Modernisierungsoffensive zu Belastungen in Form erhöhter Abschreibungen und Kapitalkosten führen. Im Unternehmensbereich Fahrweg behalten wir das bereits zum Jahresende 2000 erhöhte Niveau der Instandhaltungsaufwendungen bei. Der planmäßige Rückgang der Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn für Personalüberhang und erhöhte Materialaufwendungen wird im Jahr 2002 erneut rund 0,4 Mrd. € betragen. Wir werden im laufenden Jahr voraussichtlich Produktivitätsverbesserungen in Höhe des Rückgangs der Altlastenerstattungen realisieren können, die darüber hinausgehenden temporären Belastungen aus unserem Modernisierungsprogramm jedoch nicht ausgleichen können. Der deutlichen Strukturverbesserung des Gesamtsystems Bahn wird deshalb ein erneut negatives Betriebliches Ergebnis nach Zinsen gegenüberstehen. Dabei erwarten

wir für den Personenverkehr wieder ein positives, aber leicht niedrigeres Ergebnis als im Berichtsjahr; ursächlich ist hier vor allem ein Ergebnisrückgang im Bereich der DB Reise&Touristik – verursacht unter anderem durch die Implementierungskosten des neuen Preissystems und die Inbetriebnahme des Verkehrs auf der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main. Die Unternehmensbereiche Güterverkehr und Personenbahnhöfe planen verbesserte positive Ergebnisse. Deutlich negativ – und damit maßgeblich das Konzernergebnis beeinflussend – erwarten wir das Ergebnis im Unternehmensbereich Fahrweg.

Erwartungen 2002 in Mio. €	2001	2002 Erwartung
<b>Umsatzerlöse</b>	15.722	↗
<b>Brutto-Investitionen</b>	7.110	↑
<b>Betriebliches Ergebnis nach Zinsen</b>	- 204	↘
Unternehmensbereich Personenverkehr	240	↘
Unternehmensbereich Güterverkehr	17	↗
Unternehmensbereich Personenbahnhöfe	6	↗
Unternehmensbereich Fahrweg	- 207	↓

#### Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des DB Konzerns, seiner Unternehmensbereiche und einzelner Gesellschaften beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen 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 

**Umweltschutz**



Unter ökologischen Gesichtspunkten gibt es keine Alternative zur Bahn. Jahr für Jahr reduzieren wir unseren Energieverbrauch, sorgen für weniger Schadstoffausstoß und Lärm und bauen so unseren ökologischen Wettbewerbsvorteil weiter aus.

### **Umweltschutz – Mobilität ökologisch vertretbar gestalten**

Bei der Bahn betrachten wir Umweltschutz nicht nur als Pflicht, sondern als Teil unserer Unternehmensphilosophie. Der Schienenverkehr ist die umweltfreundlichste Antwort auf die ständig wachsenden Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft. Dieser Meinung sind auch viele unserer Kunden: Durch Befragungen im Berichtsjahr haben wir feststellen können, dass rund ein Fünftel der Bahn-Fahrer besonderen Wert auf die positiven Umwelteigenschaften des Verkehrsträgers Schiene legt. Gleichzeitig zeigen sich die umweltorientierten Nutzer erfahrungsgemäß auch als gute und besonders treue Kunden.

### **Klimaschutz aktiv gestalten**

Experten prognostizieren einen deutlichen Anstieg des Verkehrsaufkommens und damit verbunden höhere CO<sub>2</sub>-Emissionen: Bis zum Jahr 2015 wird der Anteil des Verkehrs an der Gesamtemission in Deutschland rund 20 % betragen und ein Ende dieser Entwicklung ist nicht in Sicht. Globale Klimaveränderungen durch den Treibhauseffekt sind die unmittelbare Folge, wenn nicht rechtzeitig Gegenmaßnahmen ergriffen werden.

Verglichen mit anderen Verkehrsträgern wie Pkw oder Lastwagen emittiert das Verkehrsmittel Bahn wesentlich weniger Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>): Obwohl unser Anteil am Personenverkehrsmarkt rund 9 % beträgt, ist die Bahn nur mit rund 4,6 % an der dadurch freigesetzten CO<sub>2</sub>-Menge beteiligt. Im Güterverkehr verursachen wir bei einem Marktanteil von rund 16 % nur rund 3,8 % der Emissionen. Möglich wird eine permanente Reduktion unseres Kohlendioxidausstoßes vor allem durch die Senkung unseres Primärenergieverbrauchs. Dieser ging im Berichtsjahr von 39.902 Gigawattstunden (GWh) auf 37.691 GWh zurück (-5,5 %). Diese positive Entwicklung fördern wir durch rationellere Energieerzeugung und -verteilung, den verstärkten Einsatz effizienterer Triebfahrzeuge und eine bessere Auslastung. Dadurch konnten wir die CO<sub>2</sub>-Emissionen gegenüber 2000 absolut um 6,4 % senken. Die spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen konnten wir im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr im Personenverkehr um 7,8 % vermindern. Trotz öffentlichkeitswirksamer Debatten um so genannte 3- oder 1-Liter-Straßenfahrzeuge wird die Bahn damit auch weiterhin die Nase vorn behalten. Ein Blick auf die real betriebene Pkw-Flotte zeigt, dass der Durchschnittsverbrauch immer noch bei 8,5 Litern pro 100 gefahrenen Kilometern liegt und sich nur langsam vermindert: Seit 1990 sank er um insgesamt nur wenig mehr als ein Zehntel. Im Unternehmensbereich Personenverkehr haben wir im Berichtsjahr 200 Lokomotiven und ICE-Triebköpfe mit fernauslesbaren Energiezählern ausgerüstet. Messungen haben gezeigt, dass unsere Lokführer mit ihrer Hilfe durch energiesparende Fahrweise unter Einhaltung der Fahrplanvorgaben Einsparpotenziale von 10 % realisieren können. Diese Ergebnisse sind in Energiesparwettbewerben und gezielten Testschulungen erreicht worden. Für die Erschließung dieser Potenziale ist im Unternehmensbereich Personenverkehr das Projekt „EnergieSparen“ eingerichtet worden.

Zugleich verminderten wir die Diesel- zugunsten der elektrischen Traktion. Im Güterverkehr rüsten wir die schweren dieselektrischen Lokomotiven der Baureihe 232 mit neuen, verbesserten Motoren aus: So lassen sich die Emissions- und Lärmwerte noch einmal erheblich einschränken. Bis Ende 2003 werden wir im Werk Cottbus insgesamt 140 Loks remotorisieren.

### **Weiterentwicklung des Umweltmanagements**

Basis für unser unternehmerisches Handeln im Umweltschutz ist die „Konzernrichtlinie Umweltschutz“. Zur besseren Umsetzung ihrer Vorgaben und Ziele wurde das Bahn-Umwelt-Zentrum (BUZ) neu strukturiert. Dem Bereich Umweltmanagement obliegt nun die Federführung bei der Erstellung und Umsetzung unserer Umweltstrategie, die Umweltkommunikation sowie der betriebliche und technische Umweltschutz im DB Konzern. Als Servicefunktion werden Prüfstellen- und Laborleistungen bedarfsgerecht für den gesamten DB Konzern zu marktgerechten Wettbewerbs- und Qualitätsbedingungen erbracht.

Auch im Unternehmensbereich Personenverkehr haben wir das Umweltmanagement neu strukturiert. 30 % aller regionalen Werkstättenstandorte dieses Unternehmensbereichs sind inzwischen nach der ISO-Norm 14001 zertifiziert, haben also die Basis für einen kontinuierlichen Verbesserungsprozess im Umweltschutz geschaffen.

In der öffentlichen Wahrnehmung werden unsere Erfolge im Umweltschutz zum Teil noch unterschätzt. Zwar bescheinigen uns im Rahmen einer Kundenbefragung drei von vier Reisenden eine hohe Umweltfreundlichkeit, unsere tatsächlichen Umweltleistungen sind aber nicht hinreichend bekannt. So schätzen beispielsweise die Befragten den durchschnittlichen Energieverbrauch der Bahn deutlich höher ein, als er tatsächlich ist.

### **Umweltinformationssystem zeigt Erfolge**

Unser Umweltinformationssystem (UIS) speichert Informationen und Daten, die alle Fragen der Umwelt betreffen. Es dient der strategischen Entscheidungsfindung, der Steuerung der Materialbeschaffung, der Definition der Aufgabenfelder und liefert wertvolle Informationen für unsere anstehenden Planungen. Die große Nachfrage nach diesem Planungstool ist ein eindeutiger Indikator für den Erfolg und die Akzeptanz des UIS. Basierend auf den Analysen des UIS senkten wir durch Abfallwirtschaftskonzepte im Unternehmensbereich Personenbahnhöfe unsere Kosten um 1 Mio. €.

### **Schienenverkehrslärm weiter reduziert**

Um den potenziell gesundheitsschädigenden Wirkungen von Lärm auf den Menschen vorzubeugen, hat die DBBauProjekt im Berichtsjahr Vorsorgemaßnahmen getroffen und dafür 61 Mio. € aufgewandt. In den Neu- und Ausbauprojekten Köln–Rhein/Main und Karlsruhe–Basel realisierte die DBBauProjekt rund 140.000 m<sup>2</sup> Schallschutzwände, Schallschutzfenster für rund 700 Wohneinheiten und etwa

2.400 laufende Meter Erschütterungsschutz. Zudem haben wir für alle 109 Sanierungsabschnitte des Bestandsnetzes, die in einer ersten Dringlichkeitsliste der Bundesregierung von 1999 aufgeführt sind, entsprechende Arbeiten eingeleitet. Das Projekt **Besonders überwachtetes Gleis**, das auf den Gleisen Lärm verursachende Unebenheiten beseitigt, ergänzt unseren Maßnahmenkatalog. Seit Oktober 2001 haben wir für weitere 55 von 125 zusätzlich ausgewiesenen Sanierungsabschnitten Planungsaufträge vergeben.

Nachdem der Internationale Eisenbahnverband UIC im Herbst 2000 Komposit-Bremssohlen (K-Sohlen) für neue Bremsanlagen zuließ, reagierte der Unternehmensbereich Güterverkehr im Berichtsjahr und entschied, künftig neue Güterwagen für den nationalen und internationalen Güterverkehr nur noch mit so genannten K-Sohlen zu bestellen. Durch den neuen Werkstoff wird sich das Rollgeräusch im Vergleich zu den Wagen mit herkömmlichen aus Grauguss gefertigten Bremsen um rund 8 dB vermindern.

#### **Aktiv im Umweltschutz**

Im April 2001 startete die Bahn gemeinsam mit den großen Umweltverbänden BUND, NABU, VCD und WWF die Aktion **Fahrtziel Natur**. In intensiver Öffentlichkeitsarbeit wurden sechs große Schutzgebiete in Norddeutschland vorgestellt und zugleich die umweltfreundliche Mobilität in diesen ökologisch empfindlichen Gebieten beworben. Ein eigener Internet-Auftritt ([www.fahrtziel-natur.de](http://www.fahrtziel-natur.de)) bietet Ausflugstipps, Ticket-Informationen sowie Wissenswertes über die einzelnen Regionen. Parallel zu dieser Aktion lief die Vorbereitung für das von der UNO für 2002 ausgerufenen „Internationale Jahr des Ökotourismus“.

Die Umweltverträglichkeit unserer Bahnbauprojekte genießt höchste Priorität. Deshalb führte die DB BauProjekt auf rund 450 Hektar Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen mit einem Kostenaufwand von rund 11 Mio. € durch.

**Arten- und Biotopschutz** wird bei uns groß geschrieben. Wir legen faunistische und floristische Kartierungen an und erarbeiten landschaftspflegerische Begleitpläne. Die DB Energie investierte in Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen gemäß dem Bundes-Naturschutzgesetz knapp 1 Mio. €.

#### **Abfalloptimierungsprogramm gestartet**

Um den Auswirkungen einer möglichen Dosenpfandregelung frühzeitig zu begegnen, sind im Personenverkehr Kundenbefragungen und Abfallanalysen durchgeführt worden. Prognostizierte zurückgehende Abfallmengen und die Überprüfung des Abfall-Trennstandards in den Zügen werden zu einer höheren Verwertungsquote und Einsparungen in Höhe von 1 Mio. € führen. Zugleich wird durch neue Piktogramme den Reisenden die getrennte Abfallentsorgung weiter erleichtert.

Die Bahn **DB**

Mitarbeiter

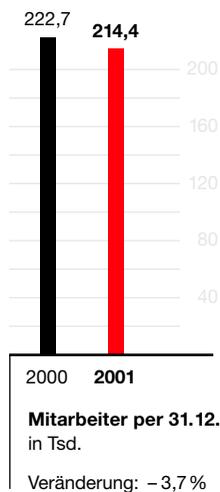


Rund 215.000 Menschen in mehr als 300 Berufen arbeiten heute in den Unternehmen der Bahn. Ihre Kompetenzen, ihre Erfahrung und ihre Motivation sind Garanten unseres Erfolgs – auch und gerade unter den Bedingungen eines sich verschärfenden Wettbewerbs auf den Personen- und Güterverkehrsmärkten.

## Mitarbeiter: Weitere Produktivitätssteigerungen

Zum Ende des Geschäftsjahres 2001 beschäftigten wir im DB Konzern 214.371 Mitarbeiter. Damit verringerte sich unser Personalbestand gegenüber dem Vorjahr um 8.285 Beschäftigte. Der Rückgang in Höhe von 3,7% resultierte zu 70% aus natürlicher Fluktuation und zu 30% aus sozialverträglichen Maßnahmen. Im gleichen Zeitraum stieg die Produktivität – gemessen in Verkehrsleistung je Mitarbeiter – um 5,2%. Zwar lag die Wertschöpfung pro Kopf auch im Jahr 2001 unter dem Personalaufwand je Mitarbeiter, dennoch sind wir im Berichtsjahr im Sanierungsprozess auf der Personalkostenseite einen weiteren Schritt vorangekommen.

Obwohl die berufliche Erstausbildung 2001 stärker unserem tatsächlichen Bedarf angepasst wurde, bleibt die Bahn quantitativ und qualitativ eines der führenden Ausbildungsunternehmen in Deutschland: Mit 9.091 Auszubildenden betrug die bereinigte Ausbildungsquote rund 4,4% und bewegte sich damit auf einem im Vergleich zur deutschen Wirtschaft beachtlichen Niveau.



### Beschäftigungsbündnis Bahn weiterentwickelt

Im Jahr 2001 haben wir das Beschäftigungsbündnis Bahn weiterentwickelt. Neu geregelt wurden insbesondere in einer Reihe von Tarifverträgen die individuellen Folgen der fortlaufenden Rationalisierungsprozesse. Dabei ging es vor allem darum, die Transfermöglichkeiten von Mitarbeitern, deren Beschäftigung wegfällt, in Abhängigkeit von Lebensalter und Dauer der Betriebszugehörigkeit zu differenzieren.

Das Beschäftigungsbündnis verfolgt weiterhin das Ziel, die Beschäftigungsbedingungen stärker branchenorientiert auszurichten und – wenn erforderlich und sinnvoll – regional zu differenzieren; gleichzeitig gilt es das Entgelt verstärkt an Leistung und Erfolg zu orientieren, um das Engagement unserer Mitarbeiter weiter zu fördern. In einigen Bereichen, wie zum Beispiel bei der DB Anlagen und Haus Service, ist uns dies bereits gelungen. Auch im Unternehmensbereich Personenverkehr, speziell bei der DB Regio, sowie bei der neu gegründeten DB Systems nahmen wir im Jahr 2001 entsprechende Verhandlungen auf.

### Entgelttrunde 2000 / 2001: Hohe Planungssicherheit

Mit einer Laufzeit von 30 Monaten gewährt die Entgelttrunde 2000/2001 der Bahn eine hohe Planungssicherheit. Die Angleichung der Ostentgelte an das Westniveau erfolgte in zwei Schritten: zum 1. Januar 2001 auf 89% und zum 1. Januar 2002 auf 90%. Am 1. März 2002 erhöhten wir im Geltungsbereich des Konzern-Tarifvertrags die Entgelte für Arbeitnehmer und Auszubildende um 2,4%.

### **Konzernweiter Arbeitsmarkt eröffnet Perspektiven**

Die Modifizierung des Beschäftigungsbündnisses Bahn und die damit verbundene Unterscheidung zwischen kündigungsbeschränkten und nicht kündigungsbeschränkten Arbeitnehmern führte im Berichtsjahr zu einer grundsätzlichen Neuordnung des konzernweiten Arbeitsmarkts. Im Rahmen der Sanierungsoffensive „Fokus“ haben wir im DB Konzern ein einheitliches Transfermanagement für Mitarbeiter, die innerhalb des Konzerns ihre Beschäftigung verlieren, eingeführt und zusätzlich ein gesellschaftsübergreifendes Controlling- und Frühwarninstrumentarium für das Personalkapazitätsmanagement eingerichtet.

Die DB Arbeit GmbH stellte ihre Geschäftstätigkeit zum 31. Juli 2001 ein und übergab ihre Aufgaben der Qualifizierung und Vermittlung von kündigungsbeschränkten Mitarbeitern zum 1. August 2001 an die DB Vermittlung GmbH. Die Betreuung von nicht kündigungsbeschränkten Mitarbeitern wurde von der DB Zeitarbeit GmbH und einer externen Transfergesellschaft übernommen.

Im Berichtsjahr wurden in der DB Arbeit und in den aus ihr hervorgegangenen Gesellschaften DB Vermittlung und DB Zeitarbeit sowie der externen Transfergesellschaft rund 8.700 Mitarbeiter betreut. Die DB Vermittlung konnte 970 Mitarbeiter auf zukunftssichere Arbeitsplätze im Konzern vermitteln, 3.360 Mitarbeiter schieden sozialverträglich aus dem Unternehmen aus. 37 Mitarbeiter befanden sich Ende 2001 in einem Arbeitsverhältnis bei der neu gegründeten DB Zeitarbeit.

Der sozialverträgliche Umgang mit Mitarbeitern, die im Zuge der Rationalisierungsprozesse ihren Arbeitsplatz verloren haben, verursachte für die DB Vermittlung-Gruppe im Jahr 2001 einen Aufwand von 190 Mio. €.

### **Sozialverträgliche Umsetzung der Werkesanierung**

Im Rahmen der Sanierung der Werke der schweren Fahrzeuginstandhaltung (so genannte C-Werke) sind acht Standorte von Schließungsmaßnahmen betroffen. In engem Kontakt mit den jeweiligen Landesregierungen sowie in Abstimmung mit den Sozialpartnern wird versucht, Alternativen zur Beschäftigungssicherung an den betroffenen Standorten zu erarbeiten und sicherzustellen. Vor allem über den Verkauf einzelner Werke an Investoren bestehen für einige Standorte gute Aussichten, Beschäftigung – wenn auch in deutlich vermindertem Umfang – zu erhalten.

Parallel zu den Aktivitäten, Arbeitsplätze in den Werken zu erhalten, nutzen wir für diese Standorte auch Möglichkeiten zur Vermittlung von Mitarbeitern in vergleichbare Tätigkeiten außerhalb des Konzerns. Um die Wettbewerbsfähigkeit der schweren Fahrzeuginstandhaltung zu stärken, bauen wir zudem eine Vertriebsstruktur für die Werke auf.

### **Führungsleistung weiter verbessert**

Die Auswahl und Entwicklung von Führungskräften für alle Ebenen war im Berichtsjahr eine Schlüsselaufgabe. Mit Hilfe verlässlicher Potenzialaussagen konnten wir Positionen aus dem oberen Führungsbereich verstärkt aus den eigenen Reihen besetzen. Seit 2001 kann ein einheitliches Potenzialeinschätzungssystem auch für Mitarbeiter des Tarifbereichs eingesetzt werden. Eine entsprechende Konzernbetriebsvereinbarung trat 2001 in Kraft.

Zugleich haben wir die Führung über Ziele verbessert. Das Instrument „Führungsgespräch mit Zielvereinbarung“ auf Basis einer bereichsspezifischen Balanced Scorecard wurde 2001 bereits intensiv genutzt. In 156 Tagesseminaren zur „Qualität der Führungsgespräche“ wurden über 1.600 Führungskräfte in der Nutzung des Instruments trainiert.

Die Aus- und Weiterbildung unserer Führungskräfte haben wir im Berichtsjahr weiter intensiviert. Schwerpunkte sind fach- und abschlussgebundene Qualifizierungen sowie die Festigung und Erweiterung von Managementkompetenzen. Im laufenden Geschäftsjahr beabsichtigen wir den Aufbau einer Führungskräfteakademie mit Sitz in Potsdam. Damit reagieren wir auf unsere Mitarbeiterbefragung, die ergeben hat, dass unsere Führungs- und Führungsnachwuchskräfte großen Bedarf an Aus- und Weiterbildung haben.

### **Hoher Bedarf an Führungskräftenachwuchs**

Um mittelfristig über ausreichend junge Führungskräfte und Spezialisten zu verfügen, verstärken wir unsere Bemühungen, Hoch- und Fachhochschulabsolventen für uns zu gewinnen. Konzernweit besteht ein jährlicher Bedarf an rund 300 Hochschul- und Fachhochschulabsolventen – insbesondere aus den Fachrichtungen Bauingenieurwesen, Elektrotechnik, Maschinenbau, Betriebswirtschaft sowie Informatik.

Kernelemente unseres Hochschulmarketings sind die aktive Präsenz an für die Bahn interessanten Lehrstühlen, verbesserte Möglichkeiten des e-Recruiting und eine verstärkte Rekrutierung über unser Praktikantenprogramm. Unser Vorteil: Junge Menschen haben bei der Bahn Herausforderungen und berufliche Perspektiven zu erwarten, wie sie nur wenige andere Unternehmen in Deutschland bieten können.

In Eigeninitiative haben (Ex-)Trainees und Direkteinsteiger den Traineeclub (TC) gegründet, in dem jeder neue Trainee bei der Bahn automatisch für mindestens drei Jahre Mitglied wird. Sein Ziel: neue Informations- und Kommunikationskanäle zu eröffnen und damit eine stärkere konzernweite Netzwerkbildung zu ermöglichen.

### **Wertbasiertes Vergütungssystem für obere Führungskräfte**

Um die finanziellen Anreize für unseren oberen Führungskräfte attraktiver zu gestalten, haben wir im Berichtsjahr ein neues, wertbasiertes Führungs- und Vergütungssystem eingeführt. In kaum einem vergleichbaren Unternehmen ist der erfolgs- und leistungsbezogene Anteil an der Gesamtvergütung der oberen Führungskräfte so hoch wie bei uns.

### **Chancengleichheit im Unternehmen**

Als modernes Dienstleistungsunternehmen setzen wir uns aktiv für die Chancengleichheit von Männern und Frauen ein. Darunter verstehen wir gleiche Einstiegs- und Entwicklungsmöglichkeiten im Unternehmen und ebenso gleiche Chancen bei der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. Zu unseren Zielen gehört, den Frauenanteil im Unternehmen weiter zu steigern und mehr Vätern eine aktive Beteiligung an der Kindererziehung zu ermöglichen. Im Berichtsjahr haben wir Beschäftigte des Personalmanagements, Auszubildende, Betriebsräte und Führungskräfte in Hinblick auf Chancengleichheit weiter sensibilisiert. Schwerpunkte lagen auf den Themen „Partnerschaftlich handeln“, „Flexibilisierung der Arbeitszeit und des Arbeitsortes“ und „Wiedereinstieg“. Für ihre an Chancengleichheit ausgerichtete Personalpolitik wurde die Bahn im Mai 2001 zum zweiten Mal mit dem Total E-Quality-Prädikat ausgezeichnet.

### **Ausbildung: Investitionen in die Zukunft**

Für den nachhaltigen Unternehmenserfolg benötigt die Bahn hoch qualifizierte und hoch motivierte Mitarbeiter. In die Aus-, Fort- und Weiterbildung unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter investierten wir im Berichtsjahr 440 Mio. €. Mit etwa 9.100 Auszubildenden in 33 Ausbildungsberufen sind wir sowohl quantitativ als auch qualitativ einer der führenden Berufsausbilder in Deutschland. Obwohl nunmehr stärker am eigenen Bedarf orientiert, bildet die Bahn auch für Wettbewerber und Partnerunternehmen aus.

Die Vielfalt der von uns angebotenen Ausbildungen reicht vom Reiseverkehrskaufmann bis zum Fachinformatiker. Dementsprechend vielfältig sind die Ausbildungskonzeptionen: Dazu gehören Formen des virtuellen, multimedialen Lernens ebenso wie transnationale Ausbildungen oder Junior-IT-Systemhäuser. Durch einen Ausbildungsverbund mit mehr als 100 Partnerunternehmen erhalten die Auszubildenden Einblicke in andere Betriebe und werden Teil von Netzwerken, beispielsweise mit anderen Verkehrsunternehmen. Seit 1997 konnten wir durch die Ausbildung im Verbund zusätzlich rund 300 betriebliche Ausbildungsplätze schaffen.

### **Aus- und Fortbildung auf modernstem Standard**

Die Aus- und Fortbildung der Triebfahrzeugführer ist in besonderer Weise auf die Sicherheit im Bahnbetrieb ausgerichtet. Wichtige Trainingsinstrumente dafür sind die 14 Fahrsimulatoren an 10 Standorten der Bahn (weitere 4 sind geplant). Diese innovative Ausbildungsmethode fördert die Handlungssicherheit der Triebfahrzeugführer im Regelbetrieb und bei auftretenden Unregelmäßigkeiten. Mit den Simulatorzentren verfügt die Deutsche Bahn derzeit in Europa über die modernste Trainingsinfrastruktur für Triebfahrzeugführer.

Um die bisher gängige Ausbildungspraxis für Lokführer auf einer noch verbindlicheren Basis zu sichern, führen die Deutsche Bahn AG und der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gemeinsam einen Führerschein für Lokführer ein. Vor allem garantiert der Führerschein durch einheitlich hohe Anforderungen an die Lokführerausbildung jedem der rund 180 Eisenbahnverkehrsunternehmen gleiche Wettbewerbsbedingungen auf dem diskriminierungsfrei zugänglichen deutschen Schienennetz.

Ein entscheidender Erfolgsfaktor für die Bahn ist die Internationalisierung der Dienstleistungsangebote. Im Rahmen eines EU-Projekts arbeitet seit dem Jahr 2001 ein Konsortium aus sechs europäischen Bahnen unter Federführung der Deutsche Bahn AG an der Entwicklung des ersten Verkehrsdienstleistungsberufs in Europa.

### **Joint Venture im betrieblichen Gesundheitsmanagement**

Zum 1. Oktober 2001 brachten wir unsere Servicefunktion für Betriebsmedizin, -psychologie und betriebliche Sozialberatung in ein Joint Venture mit der IAS-Stiftung ein, einem bundesweit führenden Anbieter arbeitsmedizinischer und sicherheitstechnischer Dienstleistungen. Dieses Gemeinschaftsunternehmen – die Deutsche Bahn AG hält daran einen Anteil von 51 % – betreut die DB-Betriebe kundennah durch 64 DB- und 26 IAS-Zentren. Damit verfügen wir nun über einen auf die Bedürfnisse der Konzernunternehmen spezialisierten Dienstleister, der die Personalverantwortlichen im betrieblichen Gesundheitsmanagement professionell unterstützt.

### **Arbeitsschutz: Schwerpunkt auf Prävention**

Durch das Arbeitsschutzprogramm TOP 2005 konnten wir im Jahr 2001 die Arbeitsunfälle weiter reduzieren. Damit ging der Leistungsausfall im Vergleich zum Jahr 2000 um 11,5 % zurück und entspricht nunmehr einer jährlichen Arbeitsleistung von rund 1.060 Beschäftigten. Da geringere Arbeitsunfälle auch geringere Heilbehandlungskosten und Unfallrenten verursachen, blieben die Beiträge zur Eisenbahn-Unfallkasse unter unseren Erwartungen. Der flächendeckende Einsatz des konzernweiten Unfallmanagementsystems ab Januar 2002, das die Unfallursachen und -schwerpunkte analysiert, wird der Prävention weitere Impulse geben.

**Aktiv gegen Fremdenfeindlichkeit**

Hinsehen statt Wegschauen, Engagement statt Ignoranz: Auch im Jahr 2001 engagierten sich die Bahn-Mitarbeiter für ein tolerantes Miteinander von Menschen unterschiedlicher Herkunft, Religion und Kultur – im Unternehmen und darüber hinaus. Besonders die Auszubildenden, die sich 2001 im zweiten Jahr am konzernweiten Wettbewerb „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“ mit etwa 80 Projekten beteiligten, setzten ein viel beachtetes Zeichen. Die Gewinner des diesjährigen Wettbewerbs waren Auszubildende aus Hamburg mit ihrem Umschlagmotiv „Frieden“ für das Faltblatt „Ihr Reiseplan“.

**Mitarbeiterbefragung 2001 – Binnensicht der Eisenbahner**

Uneinheitliche Trends zeigten sich bei der zweiten konzernweiten Mitarbeiterbefragung im Oktober 2001, bei der die Beteiligung mit 38 % unter der des Jahres 1998 lag. Positiv äußerten sich die Mitarbeiter über die Zufriedenheit mit ihrer unmittelbaren Arbeitsumgebung: Ausstattung des Arbeitsplatzes, Aufgaben und Tätigkeiten werden nur von rund 15 % der Befragten kritisch gesehen. Auch die Zufriedenheit mit den direkten Führungskräften ist gegenüber der Befragung im Jahr 1998 gestiegen: 68 % unserer Mitarbeiter fühlen sich von ihrer unmittelbaren Führungskraft fair und respektvoll behandelt. Kritischer entwickelt sich aus Sicht der Beschäftigten die Zusammenarbeit, obwohl 74 % es ausdrücklich begrüßen, wieder als „eine Bahn“ aufzutreten. Hervorzuheben ist, dass 87 % der Befragten angeben, konkrete Ideen zur Leistungssteigerung zu haben und diese auch im Unternehmen einbringen wollen. Diese Verbesserungspotenziale auszuschöpfen und die Zusammenarbeit vor Ort zu verbessern werden wesentliche Herausforderungen für die nächste Zukunft sein.



**Unternehmensbereiche**

Die Bahn **DB**

## Personenverkehr

Mit der Deutschen Bahn schnell, sicher und kostengünstig ankommen. Positive Entwicklungen bei Verkehrsleistung und Ergebnis sind deutliches Indiz dafür, dass wir unseren Sanierungsprozess erfolgreich beschreiten und kundenorientierte Produkte mit gutem Preis-Leistungs-Verhältnis anbieten.

in Mio. €	2001	2000	Veränd. in %
<b>Außenumsatz</b>			
DB Reise&Touristik	3.457	3.463	- 0,2
DB Regio	7.607	7.517	+ 1,2
<b>Insgesamt</b>	<b>11.064</b>	<b>10.980</b>	<b>+ 0,8</b>
<b>Innenumsatz</b>	885	816	+ 8,5
<b>Bereichsumsatz</b>	<b>11.949</b>	<b>11.786</b>	<b>+ 1,4</b>
<b>Betriebliches Ergebnis nach Zinsen</b>			
DB Reise&Touristik	124	100	+ 24,0
DB Regio	116	73	+ 58,9
<b>Insgesamt</b>	<b>240</b>	<b>173</b>	<b>+ 38,7</b>
<b>Brutto-Cashflow</b>			
DB Reise&Touristik	483	383	+ 26,1
DB Regio	714	559	+ 27,7
<b>Insgesamt</b>	<b>1.197</b>	<b>942</b>	<b>+ 27,1</b>
<b>Brutto-Investitionen</b>			
DB Reise&Touristik	424	499	- 15,0
DB Regio	1.160	1.305	- 11,1
<b>Insgesamt</b>	<b>1.584</b>	<b>1.804</b>	<b>- 12,2</b>
<b>Mitarbeiter per 31.12.</b>			
DB Reise&Touristik	27.360	30.293	- 9,7
DB Regio	45.454	52.769	- 13,9
<b>Insgesamt</b>	<b>72.814</b>	<b>83.062</b>	<b>- 12,3</b>



## Personenverkehr – Orientierung am Kunden

Im Unternehmensbereich Personenverkehr schlossen wir das **Jahr 2001 mit einer positiven Bilanz** ab. Trotz eines im Fernverkehr reduzierten Angebots veränderte sich – bei im Vergleich zum Vorjahr nahezu konstanten 1,7 Mrd. Fahrgästen – die Verkehrsleistung auf der Schiene mit 74,5 Mrd. Pkm kaum. Die entsprechend gestiegene Auslastung wirkte sich positiv auf die Entwicklung des **Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen** aus. Es stieg im Berichtsjahr um 38,7% auf 240 Mio. €.

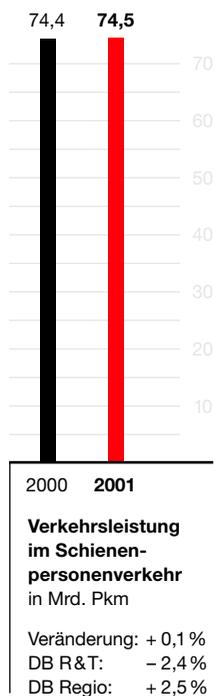
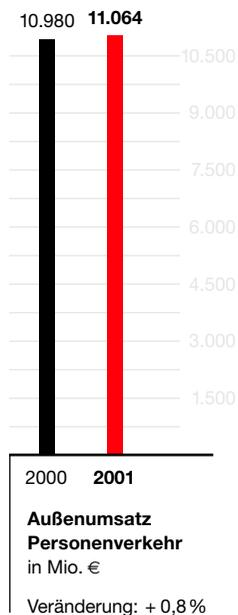
Unser Verkehrsangebot besteht aus einem weit verzweigten Netz aus Nah- und Fernverkehrsverbindungen vorwiegend auf der Schiene, vielfach um Busse zu einem integrierten Angebot ergänzt. Wichtigstes Kriterium bei der Gestaltung unseres Verkehrsangebots ist die Kundennachfrage. Mit der marktorientierten Ausrichtung unseres Personenverkehrsangebots (Projekt MORA P) verfolgten wir im Berichtsjahr den ab 2000 eingeschlagenen Weg konsequent weiter, der die wirtschaftliche Stabilität des Transportangebots langfristig sichern wird. Ein wichtiges Unternehmensziel stellt darüber hinaus die optimierte Auslastung des Systems Bahn durch ein auf einzelne Kundensegmente ausgerichtetes **attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis** dar. Ein wesentlicher Schritt auf diesem Weg wird die Einführung des neuen Preis- und Erlösmanagements sein. Die Resonanz auf die im Berichtsjahr erfolgte Vorstellung des Grundkonzepts war positiv; für einen großen Teil unserer Kunden wird das neue System zu günstigeren Fahrscheinpreisen führen.

Bei der Neuausrichtung des Personenverkehrs haben **Investitionen in neue Fahrzeuge** nach wie vor hohe Priorität. Insgesamt investierten wir im Berichtsjahr mehr als 1,34 Mrd. € in Fahrzeuge für den Fern- und Nahverkehr.

Die insgesamt sehr positive Entwicklung im Berichtsjahr belegt den **weiteren Erfolg des harten Sanierungsprozesses**, in dem wir uns nach wie vor befinden und der noch über die nächsten Jahre andauern wird.

### Bereich Fernverkehr (DB Reise&Touristik)

Vor dem Hintergrund gestiegener Energiepreise, stagnierender Beschäftigung und zurückhaltenden Konsumverhaltens verzeichnete der Personenverkehrsmarkt im Berichtsjahr erneut eine rückläufige Entwicklung von rund 1%. In diesem Umfeld konnte sich der Bereich Fernverkehr trotz unserer Angebotsoptimierungen im Tageslinienverkehr und des Wegfalls der EXPO-Verkehre mit einer Verkehrsleistung von 35,3 Mrd. Pkm für den Schienenverkehr auf hohem Niveau behaupten. Gegenüber dem Vorjahr lag die Verkehrsleistung des Fernverkehrs im Schienenverkehrsmarkt damit nur um 2,4% unter dem Vorjahreswert. Durch die Umsetzung des strategischen Projekts MORA P nahmen wir mit einem Blick auf eine konsequente marktorientierte Ausrichtung des Angebots die Zahl der im Fernverkehr gefahrenen Zugkilometer in 2001 deutlich zurück. Mit der Einstellung von schwach nachgefragten, nicht kostendeckenden Verkehren konnten wir bei einer im Verhältnis zur



Verkehrsleistung überproportionalen Rücknahme der Betriebsleistung unsere Auslastung deutlich verbessern.

Im Kerngeschäft der DB Reise&Touristik AG – dem Tageslinienverkehr (Produkte ICE, EC/IC, IR/D-Zug) – setzte sich die **überaus erfreuliche Entwicklung der ICE-Produktfamilie** aus dem Vorjahr mit einer erneuten Steigerung um 11,4 % auf 15,5 Mrd. Pkm fort und spiegelt damit eindrucksvoll die Verlagerung unseres Produktportfolios hin zu leistungsfähigen, komfortablen Hochgeschwindigkeitszügen wider. In den Produktsegmenten EC/IC und IR/D-Zug war angebotsbedingt ein Rückgang der Verkehrsleistung um rund 13 % auf 9,8 Mrd. Pkm bzw. 6,7 Mrd. Pkm bei einer um insgesamt rund 18 % reduzierten Betriebsleistung zu verzeichnen.

Im Zuge der fortlaufenden Restrukturierung in den Segmenten DB NachtZug und Sonderverkehre waren die sonstigen Produktsegmente (DB AutoZug, DB NachtZug, Sonderverkehre) ebenfalls angebotsbedingt leicht rückläufig. Hier erzielten wir im Berichtsjahr eine Verkehrsleistung von 2,6 Mrd. Pkm (im Vorjahr: 2,7 Mrd. Pkm). Erfreulich verlief allerdings die Entwicklung unseres Produktsegments DB AutoZug mit einem Zuwachs gegenüber dem Vorjahr von 2,2 % auf 482 Mio. Pkm.

Mit dem Ziel einer weiteren Erhöhung der Markt- und Kundennähe durch die Bündelung von Kompetenzen und Ressourcen haben wir im Berichtsjahr die Zusammenfassung der Nacht- und Autozugaktivitäten der DB Reise&Touristik AG in der Tochtergesellschaft DB AutoZug GmbH zum 1. Januar 2002 beschlossen. Die DB AutoZug GmbH zeichnete bereits seit 1997 als Managementgesellschaft für diese Aktivitäten verantwortlich. Auch im Hinblick auf unterschiedliche Entwicklungen der Produktionsprozesse im vorwiegend getakteten Tageslinienverkehr der DB Reise&Touristik AG einerseits und dem touristisch-saisonal geprägten Autozug- und Nachtreiseverkehr andererseits werden auf diesem Wege zusätzliche Optimierungspotenziale eröffnet.

### **Erfreuliche Entwicklung im Berichtsjahr**

Der **Außenumsatz** des Bereichs Fernverkehr erreichte im Geschäftsjahr 2001 mit 3.457 Mio. € trotz marktorientierter Angebotsanpassungen und Wegfall des einmaligen EXPO-Sondereffekts nahezu das Vorjahresniveau (-6 Mio. € bzw. -0,2 %) und spiegelt damit die Entwicklung der DB Reise&Touristik AG wider, die mit einem Außenumsatz von 2.967 Mio. € ebenfalls den Vorjahreswert nur knapp unterschritt. Entsprechend dem höheren Anteil an der Verkehrsleistung erhöhte sich auch der Umsatzanteil der ICE-Verkehre, auf die mit 1.348 Mio. € (+12,3 %) nunmehr 45,4 % des Außenumsatzes entfielen. Parallel zur Entwicklung der Verkehrsleistung gingen auch die Außenumsätze der Produktsegmente EC/IC und IR/D-Zug angebotsbedingt mit 833 Mio. € bzw. 499 Mio. € um 11,0 % bzw. 10,4 % zurück. Die Anteile am Außenumsatz betragen 28,1 % bzw. 16,8 %. Bei den sonstigen Produktsegmenten (DB NachtZug, DB AutoZug, Sonderverkehre, Übriges) wurde mit einem Außenumsatzvolumen von 287 Mio. € ebenfalls angebotsbedingt das Vorjahresniveau leicht unterschritten, der Umsatzanteil betrug 9,7 %.

Im Beteiligungsbereich steigerten wir den Außenumsatz des Vorjahres leicht auf 490 Mio. €. Ein Umsatzrückgang von 2 % auf 245 Mio. € zeigte sich ausschließlich bei der MITROPA-Gruppe infolge des konsequent umgesetzten Sanierungsprozesses. Bei der CityNightLine CNL AG setzte sich – getragen von deutlichen Nachfragesteigerungen – die erfreuliche Entwicklung des Vorjahres mit einer erneuten Außenumsatzsteigerung von über 10 % auf 43 Mio. € fort. Darüber hinaus verzeichnete insbesondere die Deutsche Touring mit einem Außenumsatz in Höhe von 57 Mio. € deutliche Zuwächse in ihrem Kerngeschäft „Internationaler Linienverkehr“. Verstärkt durch die Einführung des neuen, auf preissensible Privatreisende ausgerichteten Platzangebots „Traveller“ erzielte auch die Metropolitan Express Train GmbH auf der Relation Köln–Hamburg erhebliche Steigerungen von Außenumsatz und Verkehrsleistung.

Mit einem **Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen** in Höhe von 124 Mio. € übertraf der Bereich Fernverkehr – trotz einer wiederum um 26 Mio. € gesunkenen Altlastenerstattung des Bundes – das erfolgreiche Vorjahresergebnis von 100 Mio. € nochmals deutlich (+24 %). Die Steigerung wird dabei sowohl von der DB Reise&Touristik AG als auch von den Beteiligungs- und Tochtergesellschaften getragen. Im Beteiligungsbereich zeigten sich insbesondere bei der MITROPA-Gruppe erhebliche Ergebnisverbesserungen als Erfolg des eingeleiteten straffen Sanierungsprogramms. Ausschließlich die noch junge Gesellschaft Metropolitan Express Train GmbH wies trotz deutlicher Ergebnisverbesserungen im Berichtsjahr ein – erwartet – negatives Betriebsergebnis aus. Der Brutto-Cashflow des Bereichs Fernverkehr lag mit 483 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert (+26,1 %).

Im Bereich Fernverkehr waren zum Jahresende 2001 27.360 **Mitarbeiter** beschäftigt (–2.933; –9,7 %). Der Rückgang resultiert neben weiteren Produktivitätssteigerungen und rückläufiger Betriebsleistung vorwiegend aus dem Übergang der schweren Instandhaltungswerke auf die DB AG zum Jahresbeginn 2001.

### **Verjüngung der Fahrzeugflotte weiterhin Investitionsschwerpunkt**

Im abgelaufenen Geschäftsjahr bewegten sich die **Brutto-Investitionen** im Bereich Fernverkehr mit 424 Mio. € weiterhin auf hohem Niveau. Auch im Berichtsjahr standen die Fahrzeuginvestitionen im Mittelpunkt. Neben Investitionen in weitere ICE-Hochgeschwindigkeitszüge und in die Fortführung der Modernisierung des Fahrzeugparks für die Produktsegmente DB AutoZug und DB NachtZug haben wir ein umfassendes Modernisierungsprogramm für lokbespannte Reisezüge gestartet.

Mit der Auslieferung weiterer 37 moderner Hochgeschwindigkeitszüge (davon 16 ICE 3, 20 ICE TD und 1 ICE T) im vergangenen Geschäftsjahr steht nun eine „ICE-Familie“ mit insgesamt 216 Zugeinheiten und knapp 100.000 Sitzplätzen zur Verfügung. Im Zusammenhang mit der Modernisierung des Fahrzeugparks sowie der Weiterentwicklung und Optimierung der Vertriebswege bildeten daneben – wie im Vorjahr – Investitionen in die Instandhaltungs- und in die Vertriebsinfrastruktur weitere Schwerpunkte der Investitionsausgaben.

### **Vereinfachter Erwerb von Fahrkarten und verbesserte Reiseauskunft**

Durch einen unkomplizierten und schnellen Erwerb von Fahrkarten erwarten wir höhere Umsätze und zugleich geringere Kosten im Vertriebsbereich. Wir setzen dabei verstärkt auf neue Absatzkanäle wie Internet, Call Center, computerbasierte Reiseauskunft und Ticketautomaten mit Informations-, Reservierungs- und Buchungsfunktion. Der Internet-Auftritt der Deutschen Bahn konnte mit einer grundlegend überarbeiteten Website seit April 2001 erneut einen starken Anstieg der Besucherzahlen erzielen. Mit rund 18 Mio. Besuchern war **www.bahn.de** im Dezember 2001 mit weitem Abstand die meistbesuchte touristische Website im deutschsprachigen und europäischen Raum.

Derzeit werden – in Ergänzung zur traditionellen Fahrkarte – mit dem am PC des Kunden ausgedruckten Online-Ticket neue Ticketformen eingeführt bzw. als E-Ticket mittelfristig angestrebt. Im Fernverkehr liegt der Fokus dabei vor allem auf den Kundensegmenten Geschäftsreisende und Vielfahrer.

Mit der vollständigen Einbringung der telefonischen Reiseauskunft in die 100%ige Tochtergesellschaft DBDialog Telefonservice GmbH entstand im Berichtsjahr eines der fünf größten Dienstleistungsunternehmen auf dem deutschen Call-Center-Markt. Mit der Konzentration der telefonischen Kundenauskunft wollen wir neben Kostenvorteilen vor allem auch Qualitätssteigerungen und eine verbesserte Erreichbarkeit realisieren.

### **Einführung des neuen Preissystems im Fernverkehr**

Ein weiterer wichtiger Schritt hin zu mehr Kundenorientierung ist mit dem neuen Preis- und Erlösmanagement verbunden, das Ende 2002 das bisherige, historisch gewachsene Tarifsysteem ablösen soll. Die Ziele des neuen Systems sind eine Vereinfachung der Tarifstruktur, die Gewinnung von Neukunden und Mehrverkehren sowie eine gleichmäßigere Auslastung der Züge. Die Vorbereitungen umfassten im vergangenen Jahr unter anderem das erforderliche Tarifgenehmigungsverfahren mit Bund und Ländern. Mit einem umfassenden Schulungsprogramm für mehr als 40.000 Zugbegleiter, Kundenberater im Nahverkehr, Servicemitarbeiter sowie interne und externe Verkäufer von Bahnfahrkarten bereiten wir uns intensiv auf die Einführung vor.

### **Ausbau der Kooperation mit der Polnischen Staatsbahn**

Im Rahmen des weiteren Ausbaus internationaler Kooperationen wollen die DB Reise&Touristik AG und die Polnische Staatsbahn (PKP) durch die Intensivierung der Zusammenarbeit und die Neupositionierung des Zugangebots im Verkehr Deutschland–Polen ihren Marktanteil und die Wirtschaftlichkeit im Bahnverkehr zwischen Berlin und Warschau deutlich erhöhen. Hierfür haben wir ein eigenständiges, speziell auf den deutsch-polnischen Markt ausgerichtetes Zug- und Preisangebot entwickelt, mit dem wir deutliche Nachfragesteigerungen und Produktionskostensenkungen auf der Verkehrsachse Berlin–Warschau erzielen wollen. Die offizielle

Eröffnung des „Berlin-Warszawa-Express“ im Oktober 2001 fand eine positive Resonanz.

### **Bereich Regional- und Stadtverkehr (DB Regio)**

Der Regional- und Stadtverkehr durchlief im Jahr 2001 eine **überaus positive Entwicklung**. Unsere Verkehrsleistung stieg in diesem Bereich um 2,2 %. Damit wurde die positive Entwicklung des Vorjahres (+0,5 %) und die des Personenverkehrsmarkts insgesamt, der in 2001 um rund 1 % auf 816 Mrd. Pkm abnahm, weit übertroffen.

Im schienengebundenen Personennahverkehr steigerten wir unsere **Verkehrsleistung** auf 39,1 Mrd. Pkm (+2,5 %). Einschließlich der Busverkehre konnten wir 47,7 Mrd. Pkm erzielen (Vorjahr: 46,7 Mrd. Pkm).

Der Außenumsatz stieg gegenüber dem Vorjahr trotz einer im letzten Quartal stark abgeflachten Konjunktur um 1,2 % auf 7.607 Mio. €. Grund hierfür sind weiterhin steigende Fahrgeldeinnahmen um 4,7 % auf rund 2.187 Mio. €. Der Anteil der Busgesellschaften betrug 1.030 Mio. € (+1,3 %). Die Aufgabenträger (Bundesländer) bestellten bei DB Regio im Jahr 2001 einen Leistungsumfang im Wert von 4.310 Mio. € (-0,5 %).

Basierend auf der positiven Entwicklung im Außenumsatz sowie der erfolgreichen Umsetzung unserer Sanierungskonzepte konnten wir trotz gestiegener Energiekosten sowie höherer Abschreibungen und Zinsaufwendungen das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** deutlich um 43 Mio. € auf 116 Mio. € steigern. Auch der **Brutto-Cashflow** lag mit 714 Mio. € deutlich über dem Vorjahreswert (+27,7 %).

Insgesamt waren zum Jahresende 2001 im Geschäftsfeld Regional- und Stadtverkehr (DB Regio) 45.454 **Mitarbeiter** beschäftigt. Auch hier ist der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr in Höhe von 7.315 Beschäftigten (-13,9 %) hauptsächlich durch den Übergang der schweren Instandhaltungswerke auf die DB AG zum Jahresende 2001 begründet.

### **Modernisierung des Fahrzeugparks fortgesetzt**

Die Brutto-Investitionen reduzierten sich gegenüber dem Vorjahr um 11,1 % auf 1.160 Mio. €. Der Großteil der Mittel floss, wie auch im Vorjahr, in die Beschaffung moderner Triebfahrzeuge und Doppelstockwagen – eine wichtige Voraussetzung, um den Nahverkehr auf der Schiene für die Kunden noch attraktiver zu gestalten. Ein Schwerpunkt der Fahrzeuginvestitionen ist derzeit die **Erneuerung der S-Bahn-Flotten** in den Ballungsräumen Berlin, München, Rheinland und Rhein-Ruhr, wohin 2001 insgesamt 121 S-Bahn-Triebwagen ausgeliefert wurden. Weitere Schwerpunkte bildeten die Beschaffungen von Regionaltriebwagen mit insgesamt 111 Elektro-Triebwagen, 54 NeiTech-Triebwagen sowie 156 Triebwagen in Leichtbauweise. Insgesamt investierte DB Regio 989 Mio. € in die Erneuerung der Schienenfahrzeuge und setzt damit einen weiteren Schritt ihres gezielten und anspruchsvollen Investitionsprogramms um. Daneben investierten wir im Nahverkehr erhebliche Mittel in den Kauf

neuer Busse (109 Mio. €), die Modernisierung der Werke zur leichten Fahrzeuginstandhaltung (50 Mio. €) sowie in den Ausbau der Vertriebstechnologie (10 Mio. €).

#### **Ausgründung der S-Bahn München**

Zum 1. Januar 2001 erfolgte die gesellschaftsrechtliche Verselbständigung der S-Bahn in München zur S-Bahn München GmbH, an der die DB Regio AG 100 % der Anteile hält. Mit fast 1.000 Beschäftigten, einem Außenumsatz von 154 Mio. € und einer Verkehrsleistung von über 2,48 Mio. Pkm haben wir damit eine eigenverantwortliche, noch stärker an den speziellen Markt- und Kundenbedürfnissen ausgerichtete Struktur etabliert.

#### **Vier RegioNetze gegründet**

Im Berichtsjahr wurden als organisatorischer Rahmen der zukünftigen RegioNetze die DB RegioNetz Verkehrs GmbH (RNV) als 100 %ige Tochter der DB Regio AG und die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI) als 100 %ige Tochter der DB Netz AG geschaffen.

Als erste RegioNetze wurden zum Januar 2002 die Kurhessenbahn, die Erzgebirgsbahn, die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn sowie die Südost-BayernBahn in die beiden GmbHs ausgegründet. Aus der DB Regio AG gingen 482 Mitarbeiter in die RNV über. Alle vier Netze werden in den kommenden Jahren grundlegend saniert und modernisiert.

#### **Wettbewerb im Nahverkehr**

Im Nahverkehr stehen wir in einem intensiven Wettbewerb. Die Tendenz zu Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr nimmt weiter zu. Allein im Berichtsjahr wurden 10,2 Mio. Zugkilometer europaweit ausgeschrieben und neu vergeben. Zahlreiche Bundesländer haben weitere Ausschreibungen angekündigt. Bislang konnten wir rund 60 % der ausgeschrieben Verkehrsleistungen gewinnen. Dazu gehörte 2001 die **S-Bahn Rhein-Neckar**, die mit jährlich etwa 6 Mio. Zugkilometern und einer Vertragslaufzeit von zwölf Jahren die bisher größte Ausschreibung im europäischen Schienenpersonennahverkehr war. Die S-Bahn Rhein-Neckar wird ab Dezember 2003 ihren operativen Betrieb im Länderdreieck von Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz aufnehmen.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr sind wir mit unseren 20 eigenwirtschaftlich betriebenen regionalen Busgesellschaften gut für den Wettbewerb gerüstet. Um künftig komplette Nahverkehrsleistungen aus einer Hand anbieten zu können, beabsichtigen wir, **unsere Position im Stadtverkehr zu stärken**. Ziel ist die Erhöhung unseres Marktanteils in diesem Segment, der heute bei etwa 7 % liegt. Unsere Strategie zielt dabei auf die Bildung integrierter Verkehrsunternehmen – in Form von gemeinsamen Gesellschaften mit oder Beteiligungen an kommunalen Verkehrsunternehmen. Beispielhaft für diese Aktivitäten steht die im Oktober 2001 besiegelte

Partnerschaft von DB Regio mit dem Stadtverkehrsunternehmen „üstra“ in Hannover. Unter dem gemeinsamen Dach des neuen Unternehmens „üstra intalliance AG“ beabsichtigen DB Regio und üstra die Bündelung ihrer Nahverkehrsleistungen im Großraum Hannover. Dadurch erwarten wir deutlich verbesserte Nahverkehrsangebote für unsere Kunden bei einer optimierten Kostenstruktur durch schlanke Organisationsstrukturen. Der im Vorjahr begonnene Sanierungsprozess und die damit verbundene Umstrukturierung von DB Regio in neun Regionen (plus S-Bahn Berlin und S-Bahn Rhein-Neckar) wurde im Berichtsjahr planmäßig vorangetrieben. Im organisatorischen Bereich haben wir eine schlankere Verwaltung geschaffen sowie unternehmerische Verantwortung und Kompetenz in die Region verlagert. Dadurch stellen wir die dezentrale Bearbeitung des Nahverkehrsmarkts sicher und ermöglichen die engere Verzahnung von Schiene und Bus vor Ort zu integrierten Verkehrsangeboten.

#### **Ausblick Personenverkehr: Fortsetzung unseres Sanierungskurses und Wahrnehmung von Chancen**

Im Personenverkehr sehen wir unsere Stärke im integrierten Gesamtangebot von Nah- und Fernverkehrsleistungen. Hierfür gilt es die Angebote des Nah- und Fernverkehrs noch besser miteinander zu verknüpfen. Wir setzen dabei unter anderem auf unsere überzeugende Verkehrsplanungskompetenz. Dabei erwarten wir insbesondere im Geschäftsfeld Stadtverkehr bei einem sich öffnenden Markt deutliche **Wachstumspotenziale**. Wir sehen gute Chancen, unsere Kompetenzen im Management von Verkehrsbetrieben einzubringen sowie im Verbund mit unserem Kerngeschäft überlegene Verkehrskonzepte zu entwickeln und umzusetzen.

Ergänzend wollen wir unsere Angebote im Jahr 2002 unter anderem durch das neue Preissystem, die Eröffnung der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, die Einführung unseres Kundenbindungsprogramms *bahn.comfort*, ein neues Servicekonzept sowie Verbesserungen bei der Großkundenbetreuung stärken. Wir sehen uns damit für die – auch im Fernverkehr – verstärkt erkennbaren Markteintrittsaktivitäten von Wettbewerbern gut vorbereitet.

Unseren Sanierungsprozess setzen wir mit Nachdruck fort. Die wesentlichen Sanierungsprogramme sind aufgesetzt; bedeutende Teile davon wurden bereits 2001 realisiert. Neben der marktorientierten Ausrichtung des Angebots und gezielten Projekten im Produktions- und Vertriebsbereich steht auch künftig die Beschaffung von Neufahrzeugen im Vordergrund. Nach der deutlichen Verbesserung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen im Berichtsjahr werden der hohe Investitionsbedarf in neue Fahrzeuge sowie die auslaufende Altlastenerstattung des Bundes im laufenden Geschäftsjahr zu Ergebnisbelastungen führen, die erst im Folgezeitraum durch Erträge kompensiert werden können. Daher erwarten wir **für das Jahr 2002** bei voraussichtlich vergleichbaren Umsatzzahlen ein schwächeres Betriebliches Ergebnis nach Zinsen als im Berichtsjahr.

Die Bahn **DB**

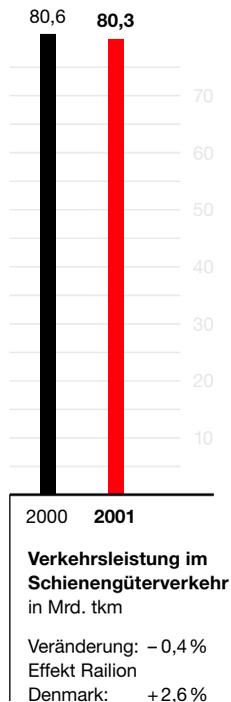
**Güterverkehr**



Durch ein hohes Tempo im Sanierungsprozess schaffen wir im Unternehmensbereich Güterverkehr im schärfer werdenden Wettbewerb heute eine solide Grundlage für zukünftiges Wachstum. Ziel ist die Ausrichtung auf langfristig wirtschaftliche Verkehre und die Optimierung der hierfür notwendigen Produktionsstrukturen.

in Mio. €	2001	2000	Veränd. in %
Außenumsatz	3.896	3.831	+ 1,7
Innenumsatz	986	816	+ 20,8
Bereichsumsatz	<b>4.882</b>	<b>4.647</b>	<b>+ 5,1</b>
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	17	49	- 65,3
Brutto-Cashflow	164	259	- 36,7
Brutto-Investitionen	321	405	- 20,7
Mitarbeiter per 31.12.	32.442	38.555	- 15,9

## Güterverkehr: Strukturelle Verbesserungen in einem schwierigen Wettbewerbsumfeld

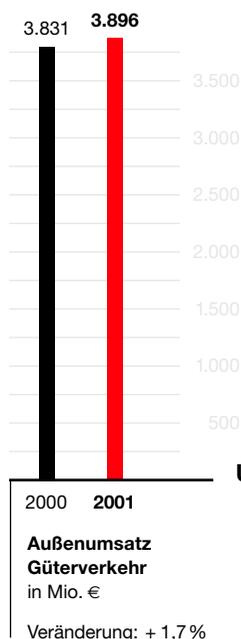


Nach der positiven Entwicklung im Vorjahr war – konjunkturell bedingt – die Entwicklung der für die Schiene relevanten Güterverkehrssegmente deutlich schwächer. Aufgrund dieser Abschwächung konnten wir den Spitzenwert des Vorjahres in der Verkehrsleistung nicht wieder erreichen. Trotz der erstmaligen Einbeziehung der Railion Denmark A/S mit einem Einmaleffekt von +2,6 Prozentpunkten mussten wir bei der in Tonnenkilometern (tkm) gemessenen **Verkehrsleistung** mit 80,3 Mrd. tkm einen Rückgang um 0,4 % gegenüber dem Vorjahr verzeichnen. Ursächlich war – bei leicht gestiegener Leistung der Railion Benelux N.V. – die schwächere Entwicklung der DB Cargo AG. Nach Marktanteilsgewinnen im Vorjahr blieb die DB Cargo AG im Berichtsjahr leicht gegenüber der vom Straßengüterverkehr getragenen positiven Entwicklung des Gesamtmarkts zurück.

Der sich weiter verschärfenden Wettbewerbssituation am Transportmarkt begegnen wir mit einer Reihe von operativen und strukturellen Maßnahmen: mit der selektiven Teilnahme am Wachstumsmarkt Kombiniertes Verkehr, einer fokussierten Kunden- und Serviceorientierung, gezielten Maßnahmen zur Kostensenkung und Produktivitätssteigerung sowie mit einer verstärkten Internationalisierung des Geschäfts. So entfiel bei gestiegener durchschnittlicher **Transportweite** (276 km, +3,1 %) mehr als die Hälfte unserer Verkehrsleistung auf internationale Verkehre.

### Positive Entwicklung des Joint Ventures Railion

Das Joint Venture Railion hat durch die von der Dänischen Staatsbahn erfolgten Einbringung ihrer Güterverkehrssparte als Railion Denmark A/S in den Railion-Verbund weiter an Stärke gewonnen. Damit hält die Railion GmbH neben der DB Cargo AG und der Railion Benelux N.V. nun auch 100 % der Anteile an der Railion Denmark A/S. An der Railion GmbH sind nunmehr die DB AG mit 92 %, die niederländische Bahn NS Groep N.V. mit 6 % und die DSB mit 2 % beteiligt. Die Railion GmbH fungiert unverändert als reine Finanz-Holding. Die erfolgreiche Integration der niederländischen Railion Benelux N.V., der deutschen DB Cargo AG und der dänischen Railion Denmark A/S in die Railion-Gruppe schafft die Voraussetzungen für verbesserte internationale Verkehre. Das Joint Venture ist offen für weitere Partner.



### Umsatzsteigerung durch erstmalige Einbeziehung Railion Denmark

Der **Bereichsumsatz** einschließlich interner Leistungen (wie z. B. Traktionsleistungen und Transporte für andere Unternehmensbereiche) erhöhte sich um 5,1 % auf 4.882 Mio €. Der **Außenumsatz** stieg um 1,7 % auf 3.896 Mio. €; maßgeblich mit 76 Mio. € bzw. rund 2 Prozentpunkten war hier die erstmalige Einbeziehung der Railion Denmark A/S. In der Umsatzentwicklung spiegelt sich auch der scharfe

Preiswettbewerb mit dem marktführenden Straßengüterverkehr wider, der in zahlreichen Segmenten zu einer weiteren Verringerung der spezifischen Erlöse führte. Auch die zunehmenden Aktivitäten anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen erhöhten den Wettbewerbsdruck.

#### **Positives Betriebliches Ergebnis nach Zinsen**

Auf der Kostenseite konnten wir durch das Sanierungsprogramm „Fokus“ weitere Fortschritte erzielen. Angesichts des schwierigen Marktumfelds haben die im Berichtsjahr erzielten Produktivitätsfortschritte die fortlaufende Verringerung der Altlastenerstattung des Bundes an die DB Cargo AG (um 93 Mio. €) nicht vollständig ausgleichen können. Dennoch war das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** erneut positiv und lag bei 17 Mio. € (Vorjahr: 49 Mio. €). Der **Brutto-Cashflow** lag mit 164 Mio. € um 95 Mio. € unter dem Vorjahreswert.

Die Zahl der **Mitarbeiter** sank zum 31. Dezember 2001 um 15,9 % von 38.555 auf 32.442. Neben den Produktivitätsfortschritten ist dies insbesondere auf den Abgang von 4.844 Mitarbeitern im Zusammenhang mit der Übertragung der großen Instandhaltungswerke auf die DB AG zum 1. Januar 2001 zurückzuführen; aus der erstmaligen Einbeziehung der Railion Denmark A/S resultieren 707 Mitarbeiter.

#### **Weitere Internationalisierung**

In den Güterverkehrsmärkten verschärft die fortschreitende Internationalisierung der Wettbewerbsteilnehmer, aber auch des eingesetzten Personals den Preiswettbewerb weiter und führt zu einem strukturellen Wandel im Transport- und Logistikgeschäft. Angesichts der systembedingten Stärken der Eisenbahn auf mittleren und langen Strecken sowie des freien Zugangs zum deutschen Schienennetz werden wir uns auf unsere Stärken konzentrieren und uns den Chancen und Herausforderungen der internationalen Verkehre stellen.

Derzeit arbeiten wir mit Hochdruck daran, zunächst unsere Prozesse zu rationalisieren und unsere Fahrzeugflotte zu modernisieren, um damit unser nationales und länderübergreifendes Kerngeschäft zu sichern. Dies erfordert eine klare Konzentration unserer Ressourcen auf diejenigen Verkehre, in denen wir als Verkehrsträger Schiene Wettbewerbsvorteile haben. Durch die Fortführung der Sanierungsprogramme im Kombinierten Ladungsverkehr und der Umsetzung des Marktorientierten Angebots Cargo (MORA C) im **Einzelwagenverkehr** erwarten wir weitere Verbesserungen in Qualität und Geschwindigkeit des Transports. Der **Kombinierte Verkehr**, unser zweites Geschäftsfeld neben dem Wagenladungsverkehr, ist ein erkennbarer Wachstumsmarkt auf der Schiene; allerdings ist es notwendig, durch die Entwicklung standardisierter Prozessmodule die Produktionskosten weiter zu senken. Für die Erfüllung der Kundenwünsche in allen Segmenten kommt unserem KundenServiceZentrum in Duisburg eine Schlüsselstellung zu.

Basis unserer internationalen Ausrichtung sind neben dem Railion-Verbund zahlreiche bilaterale Kooperationen und gemeinsame Gesellschaften; eng abgestimmt arbeiten wir hier zum Beispiel mit der Güterverkehrssparte SNCF Fret der französischen Staatsbahn, der schwedischen SJ Cargo Group AB, der polnischen PKP und der schweizerischen BLS. Im Logistikbereich haben wir zum 1. Juli 2001 zusammen mit der Stinnes AG bzw. deren Tochtergesellschaft Schenker AG das Joint Venture Railog GmbH gegründet.

#### **Modernisierung des Fahrzeugparks**

Zur Modernisierung unseres Fahrzeugparks im Güterverkehr setzen wir auf ein international ausgerichtetes, umfangreiches **mehrjähriges Investitionsprogramm**. Der Schwerpunkt liegt in der Beschaffung neuer elektrischer Lokomotiven, die teilweise mit Mehrsystemtechnik ausgestattet sind und eine grenzüberschreitende Optimierung der Verkehre und Umlaufpläne erlauben. Auch für die weitere Modernisierung und Angleichung des Güterwagenparks innerhalb des Unternehmensbereichs Güterverkehr sowie für moderne Techniken zur Sendungsverfolgung setzen wir erhebliche Mittel ein. Im Berichtsjahr betragen die **Brutto-Investitionen** 321 Mio. € und lagen damit etwas unter dem Vorjahreswert.

#### **Verbessertes Betriebliches Ergebnis nach Zinsen im laufenden Jahr erwartet**

Das konjunkturelle Umfeld für den Güterverkehr bleibt auch für das Jahr 2002 deutlich verhalten. Von dem Rückgang der Transportmengen in der Schwer- und Chemieindustrie ist der Schienengüterverkehr in besonderem Maße betroffen. Für den Unternehmensbereich Güterverkehr gehen wir im Jahr 2002 von einem leichten Rückgang der Verkehrsleistung aus, der sich überwiegend aus einer Bereinigung der Angebotsstrukturen im Einzelwagenverkehr (MORA C) ableitet. Basierend auf einer detaillierten Verkehrs- und Wirtschaftlichkeitsanalyse werden seit Jahresbeginn 2002 insgesamt 1.463 von 2.100 Güterverkehrsstellen weiter bedient; das sind wesentlich mehr als ursprünglich geplant. Über alternative Bedienkonzepte und eine enge Abstimmung mit den Kunden konnten wir einen Teil des Verkehrs auf der Schiene halten – wir kooperieren dabei mit anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Der weiterhin harte Preiswettbewerb und der konjunkturelle Effekt lassen für das Jahr 2002 einen Umsatzrückgang erwarten. Dennoch werden im Jahr 2002 die eingeleiteten Maßnahmen zur Produktivitätsverbesserung erste Erfolge zeigen. Wir gehen davon aus, im laufenden Jahr eine weitere Verbesserung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen zu erreichen.

**Personenbahnhöfe**

Die weitere Verbesserung der Attraktivität unserer Bahnhöfe war Schwerpunkt unserer Aktivitäten im Berichtsjahr. Mit unserem 3-S-Programm haben wir die Sicherheit, Sauberkeit und den Service spürbar verbessert; die Modernisierungen und Neueröffnungen sowie unsere Sauberkeitsoffensive stoßen auf eine positive Resonanz.

in Mio. €	2001	2000	Veränd. in %
Außenumsatz	219	200	+ 9,5
Innenumsatz	589	600	- 1,8
Bereichsumsatz	<b>808</b>	<b>800</b>	<b>+ 1,0</b>
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	6	4	+ 50,0
Brutto-Cashflow	126	111	+ 13,5
Brutto-Investitionen	459	552	- 16,8
Mitarbeiter per 31.12.	5.193	5.015	+ 3,5

## Bahnhöfe – Visitenkarten unseres Unternehmens

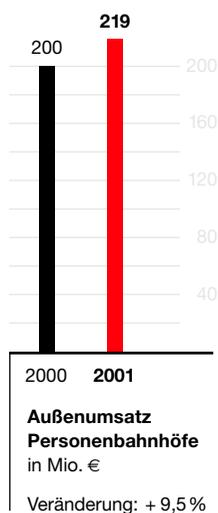
Unsere Bahnhöfe sind die Tore zur Mobilität; ihr Erscheinungsbild trägt maßgeblich zur Zufriedenheit unserer Kunden bei. Über ihre Bedeutung für jährlich 1,7 Milliarden Reisende hinaus sind die Bahnhöfe zugleich Marktplatz und Ort der Begegnungen für gut 2,4 Milliarden Bahnhofsbesucher, die hier breit gefächerte Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten vorfinden.

Der Unternehmensbereich Personenbahnhöfe ist zuständig für das Management der Bahnhöfe. Er verantwortet den technischen Betrieb von über 5.700 aktiven Bahnhöfen in der Verkehrsinfrastruktur sowie die kommerzielle Nutzung vorhandener Flächen in den rund 3.000 Bahnhofsgebäuden. Mit einem umfassenden Investitions- und Modernisierungsprogramm arbeiten wir kontinuierlich an der Aufwertung der Bahnhöfe. Im Vordergrund stehen dabei die Attraktivität unserer Bahnhöfe sowie die Verbesserung von Kundeninformation und Service.

### Diversifizierte Geschäftsfelder

Der Unternehmensbereich Personenbahnhöfe hat seine Aktivitäten in zwei Geschäftsfeldern gebündelt: der Verkehrsstation und der Vermarktung. Das **Geschäftsfeld Verkehrsstation** ist auf die optimale Abwicklung der Verkehre und Reisendenströme ausgerichtet. An den Investitionen beteiligen sich Bund und Länder im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben. Das **Geschäftsfeld Vermarktung** richtet sich über die Reisenden hinaus an alle Besucher; hier zielen wir auf eine optimale Vermarktung von Bahnhofsflächen an Pächter, die wiederum mit ihren Angeboten die Attraktivität der Bahnhöfe steigern.

Im Jahr 2001 installierten wir ein **umfassendes Portfoliomanagement**, das alle Bahnhofsgebäude jährlich im Hinblick auf ihre mittelfristige Ertragskraft analysiert. Hieraus leiteten wir Handlungsempfehlungen hinsichtlich der Entwicklung von Immobilien bis hin zur Verwertung ab, die wir seit dem Jahr 2001 umsetzen. Rund 1.000 nicht mehr betriebsnotwendige Immobilien, für die mittelfristig keine angemessene Kapitalverzinsung erreicht werden kann, werden zurzeit veräußert. Die Entwicklungspotenziale für rund 50 Bahnhofsgebäude werden derzeit detailliert im Hinblick auf eine schnellstmögliche Umsetzung bewertet.



### Positive Umsatzentwicklung

Den **Umsatz** des Unternehmensbereichs Personenbahnhöfe konnten wir im Jahr 2001 um rund 1% auf 808 Mio. € steigern. Circa 73% des Bereichsumsatzes entfielen auf Umsätze mit Gesellschaften des DB Konzerns (589 Mio. €). Der Außenumsatz, der mit konzernfremden Transportunternehmen, Mietern und Pächtern erzielt wurde, stieg um 9,5% auf 219 Mio. €.

Vom Gesamtumsatz erzielte das Geschäftsfeld Verkehrsstation einen Anteil von rund 0,6 Mrd. € – überwiegend mit dem konzerninternen Unternehmensbereich

Personenverkehr. Weitere Einnahmen resultierten aus Dienstleistungen rund um die Reise (beispielsweise Schließfächer und Parken am Bahnhof). Der Umsatzanteil konzernfremder Transportunternehmen ist mit nahezu 3 % deutlich gestiegen (Vorjahr: +2 %).

Im Geschäftsfeld Vermarktung betrug der Umsatz gut 0,2 Mrd. €. Eine Steigerung konnten wir auch im Bereich der externen Vermietung kommerzieller Flächen erzielen. Mit rund 863.000 qm waren im Jahr 2001 etwa 1,6 % mehr kommerzielle Flächen als im Vorjahr vermietet. Im Rahmen des so genannten Bahnhofspakets – hierbei handelt es sich um leasingfinanzierte Umbau- und Modernisierungsvorhaben an 26 Bahnhöfen – konnten wir bei abgeschlossenen Modernisierungsprojekten weitgehende Vollvermietung erreichen. Das gesamte Bahnhofspaket wird bis zum Jahr 2006 realisiert. Daneben zeigte das so genannte Betriebstypenmanagement – gezielte Branchen- und Mieteroptimierung anhand von Standortanalysen in Bestandsimmobilien – erste Wirkungen.

#### **Sauberkeitsoffensive 2001 – nachhaltige Verbesserung des Erscheinungsbilds**

Im Jahr 2001 legten wir ein Sonderprogramm auf, das zu einer nachhaltigen Verbesserung des optischen und funktionalen Erscheinungsbilds der primär kleinen und mittleren Bahnhöfe führen soll. Das Sonderprogramm war insgesamt mit 35 Mio. € ausgestattet. Neben der Grundreinigung standen die Beseitigung von Graffiti-schäden und allgemeine optische Verschönerungs- und Ausbesserungsmaßnahmen im Vordergrund. Einige Bundesländer, insbesondere Nordrhein-Westfalen und Bayern, beteiligten sich finanziell an diesem Programm. Aufgrund der sehr **positiven öffentlichen Resonanz** werden wir das Sonderprogramm auch in den Folgejahren fortsetzen. Dabei gilt es nicht nur, das erreichte Niveau zu halten, sondern weitere Verbesserungen zu erreichen. Flankiert wird die Sauberkeitsoffensive im nächsten Jahr – nach den positiven Erfahrungen 2001 im Pilotbahnhof Bonn – durch das Rauchverbot an den 63 publikumsstärksten Bahnhöfen, das ab der zweiten Jahreshälfte 2002 eingeführt wird. Das Rauchen wird dort ausschließlich in ausgewiesenen Raucherbereichen gestattet sein. Wir versprechen uns hiervon einen deutlichen Rückgang der Verschmutzung durch Zigarettenabfälle auf den Bahnsteigen und in den Gleisen.

#### **Positives Ergebnis**

Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** lag mit 6 Mio. € leicht über dem Vorjahr. Dabei machte sich das im Jahr 2000 durchgeführte Rationalisierungsprogramm innerhalb unserer Führungsstruktur auch im Berichtsjahr kostensenkend bemerkbar. Gegenläufige Effekte auf das Ergebnis ergaben sich aus unserer intensiven Investitions- und Modernisierungstätigkeit sowie der im Jahr 2001 durchgeführten Sauberkeitsoffensive an den Bahnhöfen. Diese Maßnahmen führten zu einem Anstieg der Instandhaltungs- und Reinigungskosten sowie der Zinsen und Abschrei-

bungen. Durch die Ergebnisverbesserung und höheren Abschreibungen verbesserte sich der Brutto-Cashflow um 13 % auf 126 Mio. €.

### **Investitionen in die Modernisierung**

Unsere **Brutto-Investitionen** im Berichtsjahr lagen mit 459 Mio. € unter dem Vorjahreswert (552 Mio. €); sie zielten stärker als in den Vorjahren auf mittelgroße Projekte, vorrangig im Bereich der Verkehrsstation. Einen erheblichen Anteil hatten daneben die Bahnhöfe an der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main (Fernbahnhof Flughafen Frankfurt, Flughafenanbindung Köln/Bonn, Montabaur) sowie der Lehrter Stadtbahnhof in Berlin.

Zunehmend treffen wir mit einzelnen Bundesländern Vereinbarungen zu gesamthaften Modernisierungen von Bahnhöfen. Die Länder beteiligen sich dabei finanziell an den gemeinsam festgelegten Vorhaben. Neben der so genannten „Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW“ mit Nordrhein-Westfalen schlossen wir entsprechende Verträge mit dem Land Sachsen-Anhalt und Freistaat Bayern (für den Münchner Verkehrsverbund MVV). Die vereinbarten Vorhaben befinden sich gegenwärtig in der Planungsphase; erste Umsetzungen sind in Nordrhein-Westfalen in Zusammenarbeit mit den Zweckverbänden erfolgt.

Im Rahmen des so genannten Bahnhofspakets wurden im Jahr 2001 die Bahnhöfe Bremen, Mannheim und Mainz (teil-)eröffnet. Im Januar 2002 wurde Hamburg-Dammtor fertig gestellt. Weitere drei Vorhaben befinden sich gegenwärtig in der Fertigstellungsphase, bei zehn Standorten überarbeiten wir die Planung, da neue Erkenntnisse zu Standortfaktoren und technischen Erfordernissen vorliegen.

### **Gezielter Know-how-Aufbau**

Die Zahl der **Mitarbeiter** stieg zum Jahresende 2001 um 178 auf 5.193 Beschäftigte. Mit diesem Personalaufbau wollen wir vorrangig unsere vertrieblichen und bautechnischen Kompetenzen stärken. Im laufenden Jahr werden wir im Rahmen der unternehmensbereichsübergreifenden Bündelung von Projektbauaktivitäten ausgewählte Teilaktivitäten in die neu gegründete DB ProjektBau GmbH überführen.

### **Weitere Verbesserungen im laufenden Jahr**

Im Jahr 2002 werden wir die operative Verantwortung unserer dezentralen Bahnhofsmanager weiter stärken. Kundenbefragungen in den Bahnhöfen haben gezeigt, dass wir dem subjektiven Sicherheitsgefühl und dem Bedürfnis nach zeitnaher Reisendeninformation stärker als bisher Rechnung tragen müssen. Daher forcieren wir im Jahr 2002 den Ausbau des so genannten Reisendeninformationssystems sowie der 3-S-Zentralen, die das Programm Service, Sicherheit, Sauberkeit umsetzen. Die Fortsetzung der Sauberkeitsoffensive wird die Aufenthaltsqualität in den Bahnhöfen weiter erhöhen. Wirtschaftlich erwarten wir eine Steigerung des Bereichs- und Außenumsatzes sowie ein leicht verbessertes Betriebliches Ergebnis nach Zinsen.

Die Bahn **DB**

**Fahrweg**



Schiene und Bahn sind untrennbar miteinander verbunden. Der Fahrweg entscheidet maßgeblich über die Qualität des Schienenverkehrs. Jetzt ergreifen wir die Chance, Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Netzes deutlich zu steigern. Die Strategie dafür heißt „Netz 21“.

in Mio. €	2001	2000	Veränd. in %
Außenumsatz	138	110	+ 25,5
Innenumsatz	3.391	3.415	- 0,7
Bereichsumsatz	<b>3.529</b>	<b>3.525</b>	<b>+ 0,1</b>
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 207	57	-
Brutto-Cashflow	693	987	- 29,8
Brutto-Investitionen	4.435	3.896	+ 13,8
Mitarbeiter per 31.12.	52.089	53.554	- 2,7

## Fahrweg – Grundlage der Mobilität

Der „Fahrweg“ ist im Rad-Schiene-Verbund die Basis und das Nervensystem des Bahnverkehrs, ohne das kein Zug rollt. Unter Berücksichtigung der Kundenwünsche erstellt und koordiniert die DB Netz AG die Fahrpläne – und organisiert einen **sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb**. Die Eisenbahninfrastruktur steht – in Umsetzung der EU-Richtlinie 91/440 – diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen offen. Diesen Zugang nutzten im Jahr 2001 **rund 250 konzernfremde Kunden**. Darüber hinaus gehören Instandhaltung sowie Neu- und Ausbau der Infrastruktur zu den Aufgaben des Unternehmensbereichs.

### Umsatzentwicklung stabil

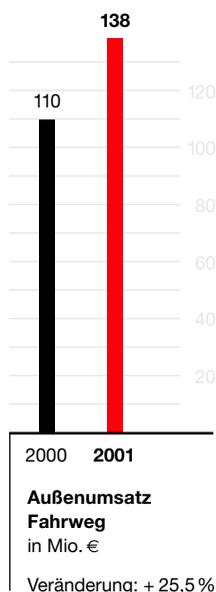
Mit 3.529 Mio. € lag der **Bereichsumsatz** auf Vorjahresniveau. 90 % dieses Umsatzes entfielen auf Trassenerlöse, 6 % auf Entgelte für die Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen und 4 % auf Projekt- und Umschlagsleistungen. Die Leistungsnachfrage erreichte im Berichtsjahr mit 977 Mio. Trassenkilometern (Trkm) annähernd das hohe Vorjahresniveau des außergewöhnlichen „EXPO-Jahres 2000“ von 984 Mio. Trkm.

Der Innenumsatz mit konzerninternen Kunden verzeichnete im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Rückgang um 0,7 % auf 3.391 Mio. €. Die Entwicklung des Außenumsatzes mit den konzernfremden Kunden stieg erneut deutlich an – um 26 % auf 138 Mio. €.

### Investitionen deutlich ausgeweitet

Durch die Unterzeichnung der Trilateralen Vereinbarung zwischen uns, dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswirtschaft sowie dem Bundesministerium der Finanzen im März 2001 konnte die notwendige Erhöhung der Infrastrukturfinanzierung durch den Bund erreicht werden. Die **Brutto-Investitionen** im Berichtsjahr stiegen um 13,8 % auf 4.435 Mio. €. Dabei flossen **rund 40 % der Investitionsmittel in das Bestandsnetz**. Im Vergleich zum Vorjahr konnten die **Fahrzeitverluste durch mangelbedingte Langsamfahrstellen um 50 % verringert** werden. Ziel ist es, die gesamte Infrastruktur forciert zu sanieren und zu modernisieren. Wir planen und realisieren die Investitionsmaßnahmen in Korridoren. Diese streckenbezogene Optimierung der Baumaßnahmen bringt entscheidende Vorteile: Selbst für mehrere Baumaßnahmen ist nur ein Planungsprozess erforderlich. Die Arbeiten können schneller und wirtschaftlicher umgesetzt werden.

Rund 2,1 Mrd. € (48 %) der Investitionssumme flossen in Projekte des Bundesverkehrswegeplans. Mit Abstand größtes Einzelprojekt im Berichtsjahr war wieder die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main mit rund 626 Mio. €. In die Strecke Nürnberg–Ingolstadt–München haben wir 402 Mio. € investiert.



### Ergebnisbelastung durch Qualitätsprogramme

Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** verschlechterte sich auf –207 Mio. € (Vorjahr: 57 Mio. €). Belastend wirkte der Rückgang der Altlastenerstattungen des Bundes (–171 Mio. €). Diese Erstattungen laufen im Jahr 2002 vollständig aus. Folgen unserer Investitionsoffensive waren gestiegene Abschreibungen, außerdem haben wir die Instandhaltungsaufwendungen für das Bestandsnetz erhöht. Der **Brutto-Cashflow** betrug 693 Mio. € (Vorjahr: 987 Mio. €).

Im Zuge der Produktivitätssteigerungen nahm die Zahl der **Mitarbeiter** zum Ende des Berichtsjahres um 1.465 auf 52.089 ab.

### Strategie „Netz 21“: Weiterentwicklung des bestehenden Netzes

Die Konzeption „Netz 21“ bleibt der strategische Ansatz der DB Netz AG zur Optimierung der Infrastruktur sowie zur Erhöhung der Produktivität. „Netz 21“ zielt darauf, die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur deutlich zu steigern, die Verfügbarkeit der Eisenbahnstrecken zu erhöhen, die Kosten zu senken sowie die Gesamtreise- und Transportzeiten zu verkürzen.

Mit „Netz 21“ streben wir an, schnelle und langsame Verkehre zu entmischen, was den Verkehrsfluss verbessert und eine intensivere Auslastung der Trassen ermöglicht. Um dies zu erreichen unterteilen wir das Steckennetz – kundenorientiert – in drei verschiedene Bereiche: Vorrangnetz, Leistungsnetz sowie Regionalnetz:

- Das Vorrangnetz als Teil des Segments „Fern- und Ballungsnetz“ verbindet Ballungszentren und wird künftig etwa 10.000 km Strecke umfassen (rund 3.500 km für den schnell fahrenden Verkehr, rund 4.500 km für den langsamer fahrenden Verkehr sowie rund 2.000 km für den S-Bahn-Verkehr);
- das Leistungsnetz als zweiter Teil des Segments „Fern- und Ballungsnetz“ wird rund 12.200 km für den regionalen und überregionalen gemischten Verkehr, also Fern-, Nah- und Güterzüge auf einem Gleis, umfassen;
- das Regionalnetz einschließlich der Regent-Netze mit rund 14.500 km wird ebenfalls von Personen- und Güterzügen befahren.

„Netz 21“ zielt darauf, den Transporteuren im Fern-, Güter- und Nahverkehr ausreichende Kapazitäten für zukünftige Verkehrsentwicklungen bereitzustellen. Durch die Entmischung der Verkehre wird es für die Eisenbahnverkehrsunternehmen möglich, mehr Personen- und Güterzüge zu fahren und sich damit auf Kundenbedürfnisse besser und flexibler einzustellen. Darüber hinaus wollen wir durch den Einsatz neuer Technologien – insbesondere im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik – den Bahnbetrieb flexibler gestalten und zusätzliche Rationalisierungspotenziale ausschöpfen.

**Neubaustrecke Köln–Rhein/Main baulich fertig gestellt**

Die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main ist eines der wichtigsten Verkehrsprojekte in Deutschland und in Europa. Sie verbindet die Wirtschaftszentren Rhein/Ruhr und Rhein/Main und bildet das Herzstück einer europäischen Hochgeschwindigkeitsachse von London, Amsterdam oder Brüssel in den süddeutschen Raum und darüber hinaus. Die Strecke wurde plangerecht Ende 2001 baulich fertig gestellt. Damit kann die Fahrzeit zwischen den Ballungszentren Köln und Frankfurt um 75 Minuten auf rund eine Stunde verkürzt werden. Mit dem europäischen Fahrplanwechsel ab 15. Dezember 2002 werden so noch attraktivere Fernverbindungen möglich.

**Elektronische Stellwerke und Betriebszentralen weiter ausgebaut**

Moderne elektronische Stellwerke (ESTW) spielen für die DB Netz AG eine wachsende Rolle. Sie machen es möglich, den Bahnbetrieb aus wenigen Betriebszentralen zu steuern und zugleich manuelle Fehlerquellen zu minimieren. Darüber hinaus verbessern ESTW die Wirtschaftlichkeit der Betriebsführung. Parallel dazu lief der Ausbau von bundesweit insgesamt 7 Betriebszentralen, die künftig den gesamten Betrieb auf den angeschlossenen Strecken überwachen, disponieren und über elektronische Stellwerke steuern. Im Herbst 2001 wurde die Betriebszentrale München als letzte dieser sieben Betriebszentralen in Betrieb genommen, weitere Ausbaustufen folgen in allen 7 Zentralen.

**Vorbereitungen auf zukünftiges GSM-R im Plan**

Ein weiterer Eckpfeiler unserer Fahrwegstrategie ist das digitale Mobilfunknetz GSM-R (Global System for Mobile Communication-Rail) als Basis für eine einheitliche digitale Funkkommunikation zwischen Fahrzeugen und Infrastruktur. Innerhalb des DB Konzerns soll das digitale Mobilfunknetz ab dem Jahr 2004 die heutigen analogen Systeme für Betriebs-, Instandhaltungs-, Zug-, Rangier- und Kraftfahrzeugfunk sukzessive ersetzen. Als europaweit abgestimmter Standard für mobile Sprach- und Datenfunktanwendungen wird GSM-R die technologische Integration der europäischen Schienenverkehrsnetze vorantreiben. Unsere Investitionen in ein über 25.000-km-Netz sind beispielhaft in Europa und ermöglichen verschiedenste Anwendungen im Bereich Betriebssteuerung, Diagnose und Service. Die standardisierte Plattform eröffnet Einsparungspotenziale bei gleichzeitiger Verbesserung der Funktionalität und Qualität. Im Jahr 2001 lief der Aufbau des GSM-R-Netzes weiter planmäßig.

**Neues Trassenpreissystem eingeführt**

Wir haben zum 1. April 2001 unser bisheriges zweistufiges Trassenpreissystem (TPS) durch ein neues, einstufiges Trassenpreissystem ersetzt. Damit gelten für alle Kunden grundsätzlich die gleichen Preise – unabhängig davon, welche Trassenkapazitäten sie abnehmen. Es gibt weiterhin unterschiedliche Streckenkategorien, entsprechend der Bedeutung, Nutzungsintensität sowie technischen Ausstattung der Strecken. Insgesamt wurde das neue TPS erlösneutral eingeführt. Die Akzeptanz unserer Kunden war positiv.

**Ausblick: Auch im laufenden Geschäftsjahr negatives Ergebnis**

Infolge der intensivierten Instandhaltungsmaßnahmen, höherer Zinsaufwendungen und planmäßig sinkender Erstattungen des Bundes für wiedervereinigungsbedingte Altlasten rechnen wir im laufenden Geschäftsjahr trotz eines leicht steigenden Bereichsumsatzes mit einer nochmaligen Ergebnisverschlechterung – mittelfristig jedoch durch signifikante Kostensenkungen und Qualitätsverbesserungen mit einer deutlichen Verbesserung.



Die Bahn 

Fahrzeuge



Die Anforderungen unserer Kunden steigen, der Wettbewerb wird immer härter. Bei unserer Investitionsoffensive hat deshalb die Modernisierung unserer Fahrzeuge hohe Priorität. Wir unterziehen derzeit unsere Fahrzeugflotte einer in diesem Umfang noch nie da gewesenen Verjüngungskur. Auf den folgenden Seiten zeigen wir einige typische Fahrzeuge.

**ICE 1**  
(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortium: ABB, AEG, Siemens, Henschel, Krupp, Krauss-Maffei
Indienststellung	1991
Leistung	9.600 kW
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Sitzplätze	649 (bei 12 Mittelwagen)
Anzahl 31. 12. 01	59

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

**ICE 2**  
(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Siemens, Adtranz
Indienststellung	1996
Leistung	4.800 kW
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Sitzplätze	361
Anzahl 31. 12. 01	44

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

**ICE 3**  
(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Siemens, Adtranz
Indienststellung	ab 2000
Leistung	8.000 kW
Höchstgeschwindigkeit	330 km/h
Sitzplätze	391 (BR 403)/380 (BR 406)
Anzahl 31. 12. 01	49 (37/12)

Der ICE 3 ist ein achteitelliger Hochgeschwindigkeitstriebzug. Der unterflurig angebrachte Einzelachs-antrieb treibt 50 % der Achsen an, was eine hohe Beschleunigung ermöglicht. Die 12 Züge der Mehrstromsystem-Version können sich mühelos an ausländische Stromsysteme anpassen. Dies ermöglicht einen grenzüberschreitenden Einsatz in Holland, Belgien und Frankreich.

**ICE T**  
(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Bombardier, DUEWAG, FIAT, Siemens
Indienststellung	ab 1999
Leistung	3.000/4.000 kW
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Sitzplätze	250 (BR 415)/357 (BR 411)
Anzahl 31. 12. 01	43 (11/32)

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

**ICE TD**  
(Dieseltriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Siemens, Bombardier
Indienststellung	2001
Leistung	1.700 kW
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Sitzplätze	195
Anzahl 31. 12. 01	20

Der ICE TD ist ein vierteitelliger, dieselelektrischer Triebzug. Jeder Einzelwagen wird durch einen 560-kW-Dieselmotor angetrieben. Die Siemens Neigetechnik (elektromechanisch) ermöglicht eine bis zu 30 % höhere Kurvengeschwindigkeit.

**BR 101**  
(Elektrolokomotive)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	1996 – 1999
Leistung	6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Anzahl 31. 12. 01	145

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

**BR 112**  
(Elektrolokomotive)



Hersteller	AEG Hennigsdorf
Indienststellung	1990 – 1994
Leistung	3.820 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl 31. 12. 01	90

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

## IC-Steuerwagen

(Bpmbdfz 297)



Hersteller	PFA Weiden
Indienststellung	1996 – 1999
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Sitzplätze	51
Anzahl 31. 12. 01	75

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

## BR 423

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Adtranz, LHB
Indienststellung	2000 – 2004
Leistung	2.350 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Sitzplätze/Stehplätze	192/352
Anzahl 31. 12. 01	189

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

## BR 474

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Alstom, LHB, Adtranz
Indienststellung	1997 – 2001
Leistung	920 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Sitzplätze/Stehplätze	208/306
Anzahl 31. 12. 01	103

Die dreiteilige BR 474 ist das Nachfolgefahrgewerk für das S-Bahn-System Hamburg. Sie ersetzt die überalterten BR 471 und BR 470. Der Zugang zum Fahrgastbereich ist niveaugleich, zur Information der Fahrgäste stehen automatische Systeme zur Haltestellenanzeige/-ansage zur Verfügung. Die Mittelwagen sind ungebremst, dafür haben die Endtriebwagen Magnetschienenbremsen.

## BR 481

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Bombardier (DWA), Adtranz
Indienststellung	1996 – 2004
Leistung	600 kW (Viertelzug)
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Sitzplätze/Stehplätze	94/200 (Viertelzug)
Anzahl 31. 12. 01	348 Viertelzüge

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

## BR 612

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	2000 – 2001
Leistung	2 x 560 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Sitzplätze	146
Anzahl 31. 12. 01	105

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

## BR 628

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Konsortialführer DUEWAG
Indienststellung	1974 – 1996
Leistung	485 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	146
Anzahl 31. 12. 01	458

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

## BR 643 „Talent“

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Bombardier, Talbot
Indienststellung	2000 – 2001
Leistung	2 x 315 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	137
Anzahl 31. 12. 01	75

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

## BR 644 „Talent“

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Bombardier, Talbot
Indienststellung	1998
Leistung	2 x 505 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	161
Anzahl 31. 12. 01	63

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

## BR 650

(Dieseltriebwagen)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	1999 – 2001
Leistung	2 x 257 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	71
Anzahl 31. 12. 01	50

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

## BR 143

(Elektrolokomotive)



Hersteller	LEW Hennigsdorf
Indienststellung	1984 – 1990
Leistung	3.720 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Anzahl 31. 12. 01	629

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

## BR 146

(Elektrolokomotive)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	2001 – 2002
Leistung	4.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl 31. 12. 01	11

Die BR 146 ist eine Weiterentwicklung der für den Güterverkehr entwickelten BR 145. Durch den Einbau neu entwickelter Drehgestelle sind Geschwindigkeiten bis 160 km/h möglich. Für den Einsatz im Nahverkehr wurde die Lok mit Wendezugsteuerung, seitenselektiver Türsteuerung und einem Fahrgast-Informationssystem ausgestattet. 31 Lokomotiven werden insgesamt für Doppelstockwendezüge in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen beschafft.

## Doppelstock-Steuerwagen

(DBpbfz 763.5 und 763.6)



Hersteller	Bombardier (DWA)
Indienststellung	1997 – 1999
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Sitzplätze	101 (763.5), 95 (763.6)
Anzahl 31. 12. 01	(27 + 23) zusammen 50

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

## EvoBus-Setra Überland-Niederflurromnibus S 315 NF



Hersteller	EvoBus-Setra
Indienststellung	ab 1996
Leistung	184 kW/220 kW
Sitzplätze/Stehplätze	48/42 (je nach Ausstattung)
Anzahl 31. 12. 01	ca. 400

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

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

**BR 140**

(Elektrolokomotive)



Hersteller	AEG, BBC, Siemens, Krupp, Henschel, Krauss-Maffei
Indienststellung	1957 – 1973
Leistung	3.620 kW
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h
Anfahrzugkraft	280 kN
Anzahl 31. 12. 01	697

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

**BR 145**

(Elektrolokomotive)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	1997 – 2000
Leistung	4.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31. 12. 01	80

Die BR 145 gehört zur neuen Generation der Drehstromlokomotiven im Bestand des Güterverkehrs. Sie ist flexibel einsetzbar und hat ihre Leistungsfähigkeit auch im Personennahverkehr unter Beweis gestellt. Dank ihrer Leistung kann sie nicht nur die BR 140 ersetzen, sondern teilweise in die Leistungsbereiche der schweren sechsachsigen E-Loks vordringen.

**BR 152**

(Elektrolokomotive)



Hersteller	Siemens, Krauss-Maffei
Indienststellung	1996 – 2001
Leistung	6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31. 12. 01	170

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

**BR 182**

(Elektrolokomotive)



Hersteller	Siemens, Krauss-Maffei
Indienststellung	2001 – 2002
Leistung	6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31. 12. 01	18

Die neue BR 182 wird in einer Zahl von zunächst 25 Maschinen beschafft. Es handelt sich um Zweifrequenz-Loks, die nicht nur unter 15 kV/16 2/3 Hz verkehren können, sondern im benachbarten Ausland auch bei 25 kV/50 Hz einsetzbar sind. Ihre Leistung und Höchstgeschwindigkeit erlaubt Einsätze im hochwertigen Verkehr, z. B. auch vor Parcel Intercity-Zügen.

**BR 185**

(Elektrolokomotive)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	2000 – 2008
Leistung	5.600 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31. 12. 01	47

In Weiterentwicklung der BR 145 und unter Einlösung einer Option bei der Industrie bestellte DB Cargo 400 Fahrzeuge der BR 185. Die Gestaltung und Auslegung der Maschine gestattet bei Ausrüstung mit den landestypischen Zugsicherungs- und Zugfunksystemen den Einsatz im In- und Ausland, d. h. bei 15 kV/16 2/3 Hz und 25 kV/50 Hz.

**BR 241**

(Diesellokomotive)



Hersteller	Worowschilowgrad
Indienststellung	1999 – 2001
Leistung	2.550 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Anfahrzugkraft	450 kN
Anzahl 31. 12. 01	10

Umgebaut aus der schon bei der ehemaligen Reichsbahn bewährten heutigen BR 232 ist die BR 241 die stärkste Diesellok im Bestand von DB Cargo. Sie ist für den Einsatz im schweren Güterzugdienst bestimmt. Die große Leistung ermöglicht den Verzicht auf Doppeltraktion in bestimmten Einsatzgebieten. Die zweite Serie von 5 Fahrzeugen (241.8) wurde speziell für die Anforderungen des Belgienverkehrs hergerichtet.

**Hbbillns**

Volumen	105 m <sup>3</sup>
Ladebreite	2,90 m
Höhe	2,40 m
Fläche	41,3 m <sup>2</sup>
Anzahl 31. 12. 01	1.850

Der großräumige Hbbillns ist mit Schiebewänden ausgerüstet, die von einer Person bewegt werden können. Der Zugang zur gesamten Ladefläche ist beidseitig möglich. Dies ermöglicht eine Be- und Entladung von einer Rampe wie auch von ebener Erde aus. Ein Teil dieser Wagen ist mit „verriegelbaren Trennwänden“ ausgestattet, die eine schonende Beförderung hoch empfindlicher Güter verschiedener Art gewährleisten.

<b>Personenverkehr</b>		<b>2001</b>	<b>2000</b>
Fahrzeuge	ICE 1 Triebzüge	59	59
	ICE 2 Triebzüge	44	44
	ICE 3 Triebzüge	37	24
	ICE 3-M Triebzüge	12	9
	ICE T Triebzüge	43	33
	ICE TD Triebzüge	20	0
	Lokomotiven	2.601	2.672
	Triebwagen (inkl. Schienenomnibusse)	7.189	6.564
	Reisezugwagen	12.748	12.975
Sitzplätze	DB Reise&Touristik	Tsd. 299	281
	DB Regio	Tsd. 1.192	1.182
	Insgesamt	Tsd. <b>1.491</b>	<b>1.463</b>
Zahl der Züge pro Tag	DB Reise&Touristik	1.376	1.557
	DB Regio	29.117	28.995
	Insgesamt	<b>30.493</b>	<b>30.552</b>

### Personenverkehr

Schnelligkeit und Komfort sind die Argumente, die immer mehr Reisende vom Verkehrsmittel Bahn überzeugen. Im Fuhrpark des Fernverkehrs spielen deshalb leistungsfähige Hochgeschwindigkeitszüge eine wachsende Rolle; mit der Auslieferung weiterer ICE-Fahrzeuge können wir nun unseren Kunden rund 100.000 Sitzplätze in diesen Zügen anbieten. Um den Nahverkehr auf der Schiene noch attraktiver zu machen, erneuern wir derzeit massiv unsere Regionalzüge und S-Bahn-Flotten.

### Güterverkehr

Mit dem Ziel, der führende europäische Schienentransportdienstleister zu werden, arbeiten wir mit Hochdruck daran, eine solide Grundlage für die Zukunft zu schaffen. Wir investieren so viel wie niemals zuvor in neue Lokomotiven und Güterwagen, die exakt auf die Verladebedürfnisse unserer Kunden ausgerichtet sind.

<b>Güterverkehr</b>		<b>2001</b>	<b>2000</b>
Lokomotiven		3.564	4.371
Güterwagen		128.059	131.178
Ladekapazität der Güterwagen	Tsd. t	5.741	5.847
Zahl der Züge pro Tag	ca.	6.318	6.219

Die Bahn 

## Konzernabschluss

### Inhalt

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



**Konzern-Bilanz**

zum 31. Dezember 2001

**Aktiva**

in Mio. €	Anhang	31.12.2001	31.12.2000
<b>A. Anlagevermögen</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(5)	125	193
Sachanlagen	(5)	34.930	33.878
Finanzanlagen	(5)	735	600
		<b>35.790</b>	<b>34.671</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	(6)	992	973
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(7)	3.890	2.990
Wertpapiere	(8)	348	33
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		363	394
		<b>5.593</b>	<b>4.390</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(9)	<b>579</b>	<b>406</b>
		<b>41.962</b>	<b>39.467</b>

**Passiva**

in Mio. €	Anhang	31.12.2001	31.12.2000
<b>A. Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(10)	2.150	2.147
Kapitalrücklage	(11)	5.310	5.313
Gewinnrücklagen	(12)	1.045	1.269
Bilanzverlust	(13)	- 134	- 5
Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter	(14)	65	64
		<b>8.436</b>	<b>8.788</b>
<b>B. Sonderposten für Investitionszuschüsse</b>	(15)	<b>2</b>	<b>2</b>
<b>C. Sonderposten mit Rücklageanteil</b>	(16)	<b>14</b>	<b>17</b>
<b>D. Rückstellungen</b>	(17)	<b>14.302</b>	<b>14.167</b>
<b>E. Verbindlichkeiten</b>	(18)	<b>18.285</b>	<b>15.514</b>
<b>F. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(19)	<b>923</b>	<b>979</b>
		<b>41.962</b>	<b>39.467</b>

## Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001

in Mio. €	Anhang	2001	2000
Umsatzerlöse	(23)	15.722	15.465
Bestandsveränderungen		65	83
Andere aktivierte Eigenleistungen		1.748	1.719
<b>Gesamtleistung</b>		<b>17.535</b>	<b>17.267</b>
Sonstige betriebliche Erträge	(24)	2.406	3.653
Materialaufwand	(25)	- 7.108	- 6.625
Personalaufwand	(26)	- 7.487	- 8.475
Abschreibungen		- 2.162	- 2.052
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(27)	- 3.282	- 3.436
		<b>- 98</b>	<b>332</b>
Beteiligungsergebnis	(28)	2	- 44
Zinsergebnis	(29)	- 313	- 251
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>- 409</b>	<b>37</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(30)	3	48
<b>Jahresfehlbetrag / -überschuss</b>		<b>- 406</b>	<b>85</b>
Anderen Gesellschaftern zustehender Gewinn		11	21
Auf andere Gesellschafter entfallender Verlust		0	0

**Konzern-Kapitalflussrechnung**

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001

in Mio. €	Anhang	2001	2000
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		- 409	37
Abschreibungen auf Sachanlagen <sup>1)</sup>		2.162	2.052
Veränderung der Pensionsrückstellungen		33	24
<b>Cashflow vor Steuern</b>		<b>1.786</b>	<b>2.113</b>
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Finanzanlagen		8	50
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 315	1.311
Veränderung der Sonderposten		- 3	- 3
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		- 121	- 96
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen und dem (Teil-) Verkauf von konsolidierten Unternehmen		- 106	- 405
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 1.408	- 1.183
Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)		489	- 520
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		3	48
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>333</b>	<b>1.315</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		897	471
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		- 7.303	- 7.014
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		3.656	3.024
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes		924	622
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		- 293	- 248
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen und dem (Teil-) Verkauf von konsolidierten Unternehmen		66	482
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen und den (Teil-) Erwerb von konsolidierten Unternehmen		- 35	- 62
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>- 2.088</b>	<b>- 2.725</b>
Gewinnausschüttungen an Minderheitsgesellschafter		- 14	- 16
Einzahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		294	288
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		31	- 2
Einzahlungen aus Sale-and-lease-back		178	255
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten		1.239	1.001
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten		- 4	- 2
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>1.724</b>	<b>1.524</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes</b>		<b>- 31</b>	<b>114</b>
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(32)	394	280
<b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>	(32)	<b>363</b>	<b>394</b>

<sup>1)</sup> einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

## Entwicklung des Anlagevermögens Deutsche Bahn Konzern

<b>Anschaffungs- und Herstellungskosten</b>					
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2001	Änderungen des Konso- lidierungs- kreises	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	565	- 1	9	1	- 129
2. Geleistete Anzahlungen	5	0	5	- 1	0
	<b>570</b>	<b>- 1</b>	<b>14</b>	<b>0</b>	<b>- 129</b>
<b>Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	5.192	1	35	- 27	- 111
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	2.261	1	153	60	- 19
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	6.917	0	88	222	- 11
	<b>14.370</b>	<b>2</b>	<b>276</b>	<b>255</b>	<b>- 141</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	9.552	- 1	252	353	- 66
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	10.735	56	942	1.330	- 472
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	780	0	58	36	- 25
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.817	0	221	46	- 197
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.513	0	1.544	- 2.020	263
	<b>42.767</b>	<b>57</b>	<b>3.293</b>	<b>0</b>	<b>- 638</b>
<b>Finanzanlagen</b>					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1	0	1	0	0
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	6	0	0	0	0
3. Anteile an assoziierten Unternehmen	604	0	6	0	- 369
4. Beteiligungen	36	0	417	0	- 1
5. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	2	0	0
6. Wertpapiere des Anlagevermögens	0	0	0	0	0
7. Sonstige Ausleihungen	7	0	1	0	- 1
	<b>655</b>	<b>0</b>	<b>427</b>	<b>0</b>	<b>- 371</b>
<b>Anlagevermögen gesamt</b>	<b>43.992</b>	<b>56</b>	<b>3.734</b>	<b>0</b>	<b>- 1.138</b>

Abschreibungen								Buchwert		
	Stand am 31.12.2001	Vortrag zum 01.01.2001	Änderungen des Konso- lidierungs- kreises	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Zuschrei- bungen	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2001	Stand am 31.12.2001	Stand am 31.12.2000
	445	- 377	0	- 48	0	0	96	- 329	116	188
	9	0	0	0	0	0	0	0	9	5
	<b>454</b>	<b>- 377</b>	<b>0</b>	<b>- 48</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>96</b>	<b>- 329</b>	<b>125</b>	<b>193</b>
	5.090	- 8	0	0	0	0	0	- 8	5.082	5.184
	2.456	- 429	0	- 96	0	1	5	- 519	1.937	1.832
	7.216	- 799	0	- 147	0	- 1	3	- 944	6.272	6.118
	<b>14.762</b>	<b>- 1.236</b>	<b>0</b>	<b>- 243</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>- 1.471</b>	<b>13.291</b>	<b>13.134</b>
	10.090	- 3.238	0	- 586	0	- 1	45	- 3.780	6.310	6.314
	12.591	- 3.183	- 5	- 914	0	0	221	- 3.881	8.710	7.552
	849	- 357	0	- 83	0	0	18	- 422	427	423
	1.887	- 875	0	- 288	0	1	167	- 995	892	942
	5.300	0	0	0	0	0	0	0	5.300	5.513
	<b>45.479</b>	<b>- 8.889</b>	<b>- 5</b>	<b>- 2.114</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>459</b>	<b>- 10.549</b>	<b>34.930</b>	<b>33.878</b>
	2	0	0	0	0	0	0	0	2	1
	6	- 6	0	0	0	0	0	- 6	0	0
	241	- 43	0	- 1	8	0	85	49	290	561
	452	- 6	0	- 14	0	0	1	- 19	433	30
	3	0	0	0	0	0	0	0	3	1
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	7	0	0	0	0	0	0	0	7	7
	<b>711</b>	<b>- 55</b>	<b>0</b>	<b>- 15</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>86</b>	<b>24</b>	<b>735</b>	<b>600</b>
	<b>46.644</b>	<b>- 9.321</b>	<b>- 5</b>	<b>- 2.177</b>	<b>8</b>	<b>0</b>	<b>641</b>	<b>- 10.854</b>	<b>35.790</b>	<b>34.671</b>

## Konzernanhang

für das Geschäftsjahr 2001

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

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

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

### 1 Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss sind neben der Deutsche Bahn AG als Mutterunternehmen 123 inländische und 11 ausländische Tochterunternehmen, an denen die Deutsche Bahn AG direkt oder indirekt zu mehr als der Hälfte am stimmberechtigten Kapital beteiligt ist, sowie 2 inländische Unternehmen, bei denen sie oder eines ihrer Tochterunternehmen als Gesellschafter berechtigt ist, die Mehrheit der Mitglieder des Leitungs- oder Aufsichtsorgans zu bestellen, einbezogen.

68 assoziierte Unternehmen sind mit ihrem anteiligen Eigenkapital erfasst.

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

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

### In den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen

	<b>2001</b>
<b>Zugänge</b>	
Neugründungen und Ausgliederungen	11
Anteilswerb	5
Erstmalige Einbeziehung	1
	<b>17</b>
<b>Abgänge</b>	
Verkauf	2
Umgliederung in assoziierte Unternehmen	1
Verschmelzungen im Konzern	5
	<b>8</b>
<b>Saldo</b>	<b>9</b>

### Assoziierte Unternehmen

	<b>2001</b>
<b>Zugänge</b>	
Anteilswerb	1
Umgliederung aus vollkonsolidierten Unternehmen	1
Erstmalige Einbeziehung	1
	<b>3</b>
<b>Abgänge</b>	
Verkauf	3
Anteilsverkauf	3
Verschmelzung	1
Löschung	1
	<b>8</b>
<b>Saldo</b>	<b>- 5</b>

Die Unterschiedsbeträge aus der Erstkonsolidierung sind in den Gewinnrücklagen verrechnet.

Wesentliche Einflüsse aus Änderungen im Konsolidierungskreis werden gegebenenfalls im Lagebericht behandelt.

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

## 2 Konsolidierungsmethode

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

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

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

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

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

Für die Bilanzierung der assoziierten Unternehmen nach der Equity-Methode gelten die gleichen Grundsätze. Drei assoziierte Unternehmen haben ein abweichendes Wirtschaftsjahr, ein Zwischenabschluss auf den 31. Dezember wurde nicht erstellt. Soweit Jahresabschlüsse auf den 31. Dezember 2001 oder für ein im Geschäftsjahr 2001 abgelaufenes Wirtschaftsjahr nicht vorlagen, wurden die Abschlüsse des Vorjahres zugrunde gelegt.

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

## 3 Währungsumrechnungsmethode

Abschlüsse ausländischer Konzernunternehmen werden nach der Stichtagsmethode wie folgt umgerechnet:

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

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

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

#### 4 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr 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 im Bereich des Schienenverkehrs und bei Schiffen linear, ansonsten, soweit steuerlich zulässig, degressiv. Die Abschreibungen werden entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt. Die **Nutzungsdauern** der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

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

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

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

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

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

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

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

**Pensionsrückstellungen** werden mit dem Teilwert gemäß § 6 a EStG passiviert. Wie in den Vorjahren sind die Richttafeln 1998 von Prof. 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 wurden Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB gebildet. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Für zeitlich begrenzte Abweichungen zwischen handels- und steuerrechtlicher Gewinnermittlung der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften werden Rückstellungen für latente Steuern gebildet, sofern bei der jeweiligen Gesellschaft die passiven Abweichungen überwiegen. Aktive Steuerabgrenzungssalden werden nicht angesetzt. Steuerabgrenzungen aus der Konsolidierung sind mit den passiven Abgrenzungsposten aus den Einzelabschlüssen verrechnet.

**Verbindlichkeiten** sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

## Erläuterungen zur Bilanz

### 5 Anlagevermögen

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

Die im Geschäftsjahr 2001 erhaltenen **Investitionszuschüsse** des Bundes gemäß Art. 2 § 22 Abs. 1 Nr. 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes für Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn in Höhe von 975 Mio. € (Vorjahr: 701 Mio. €) wurden mit **Anlagenzugängen** verrechnet.

Der in der Position „geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau“ ausgewiesene positive Betrag der **Abgänge** resultiert im Wesentlichen aus der Tatsache, dass Investitionszuschüsse, die in Vorjahren mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten verrechnet worden waren, im Jahr 2001 ertragswirksam vereinnahmt wurden.

Im Geschäftsjahr wurden 129 Mio. € (Vorjahr: 72 Mio. €) **außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen** – im Wesentlichen für Fahrzeuge sowie für Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Streckenanlagen im Zusammenhang mit Stilllegungen – vorgenommen.

Die auf **Finanzanlagen** vorgenommenen Zuschreibungen in Höhe von 8 Mio. € (Vorjahr: 20 Mio. €) betreffen ausschließlich die Ergebnisfortschreibung nach der Equity-Methode zu Anteilen an assoziierten Unternehmen. Die im abgelaufenen Geschäftsjahr bilanzierten Abschreibungen in Höhe von 15 Mio. € entfallen überwiegend auf Beteiligungen, während die Abschreibungen im Vorjahr (70 Mio. €) nur assoziierte Unternehmen betrafen. Die Deutsche Bahn AG hat ihren Stimmrechtsanteil an der Arcor AG & Co. abgesenkt und dadurch auf ihren maßgeblichen Einfluss verzichtet. Die Gesellschaft wurde deshalb als assoziiertes Unternehmen entkonsolidiert und in die Position Beteiligungen eingestellt. Die Abgänge bei den Anteilen an assoziierten Unternehmen und die Zugänge bei den Beteiligungen sind fast ausschließlich auf diesen Vorgang zurückzuführen.

### 6 Vorräte

in Mio. €	2001	2000
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	491	521
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	483	421
Fertige Erzeugnisse und Waren	12	26
Geleistete Anzahlungen	6	5
<b>Insgesamt</b>	<b>992</b>	<b>973</b>

**Wertberichtigungen** zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 286 Mio. € (Vorjahr: 279 Mio. €) gebildet.

## 7 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2001	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	2000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.137	21	1.153
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1	0	1
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	122	1	229
Sonstige Vermögensgegenstände	2.630	271	1.607
<b>Insgesamt</b>	<b>3.890</b>	<b>293</b>	<b>2.990</b>

Die **Wertberichtigungen** auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 320 Mio. € (Vorjahr: 234 Mio. €).

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 18].

## 8 Wertpapiere

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

## 9 Rechnungsabgrenzungsposten

Die **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** in Höhe von 579 Mio. € (Vorjahr: 406 Mio. €) enthalten ein Disagio von 52 Mio. € (Vorjahr: 48 Mio. €) und betreffen in Höhe von 527 Mio. € (Vorjahr: 358 Mio. €) im Wesentlichen abgegrenzte Finanzierungskosten, Versicherungsprämien, Mieten und Pachten sowie Vorauszahlungen im Zusammenhang mit der Einführung des neuen digitalen Mobilfunks GSM-R.

## 10 Gezeichnetes Kapital

Die Deutsche Bahn AG hat das gezeichnete Kapital im abgelaufenen Geschäftsjahr von DM auf Euro umgestellt. Das Grundkapital wurde in diesem Zusammenhang zur Glättung des Euro-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 4.205 Mio. DM (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.

### 11 Kapitalrücklage

Der Kapitalrücklage wurde im Rahmen der Umstellung des gezeichneten Kapitals von DM auf Euro 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.

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

### 12 Gewinnrücklagen /Andere Gewinnrücklagen

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

in Mio. €	2001	2000
Vortrag Gewinnrücklagen am 01.01.	1.269	1.354
Vortrag Bilanzverlust am 01.01.	- 5	- 152
Veränderung passivischer Unterschiedsbeträge aus Konsolidierung	11	- 2
Veränderung aktivischer Unterschiedsbeträge aus Konsolidierung	48	2
Entnahme aus dem/Einstellung in den Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter	4	- 4
Veränderung aus Fremdwährungsumrechnung	1	2
Konzernjahresfehlbetrag/-überschuss	- 406	85
Auf andere Gesellschafter entfallender Anteil am Konzernergebnis	- 11	- 21
<b>Gewinnrücklagen und Bilanzverlust am 31. 12.</b>	<b>911</b>	<b>1.264</b>
Ausweis als Bilanzverlust	134	5
<b>Gewinnrücklagen am 31. 12.</b>	<b>1.045</b>	<b>1.269</b>

### 13 Bilanzverlust

Das in der Konzern-Bilanz ausgewiesene Bilanzergebnis entspricht dem Bilanzverlust im Jahresabschluss der Deutsche Bahn AG.

#### 14 Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter

in Mio. €	2001	2000
Passive Ausgleichsposten	65	64
Aktive Ausgleichsposten	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>65</b>	<b>64</b>

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

#### 15 Sonderposten für Investitionszuschüsse

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

#### 16 Sonderposten mit Rücklageanteil

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

in Mio. €	2001	2000
<b>gemäß § 281 HGB:</b>		
Rücklage gemäß § 3 Abs. 2 ZonenRFG	3	3
Rücklage gemäß § 4 FördergebietsG	11	14
<b>Insgesamt</b>	<b>14</b>	<b>17</b>

Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil sind mit 3 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) im Posten „sonstige betriebliche Erträge“ enthalten. Einstellungen in die Sonderposten mit Rücklageanteil (im Berichtsjahr und im Vorjahr: 0 Mio. €) werden unter „sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

#### 17 Rückstellungen

in Mio. €	2001	2000
Rückstellungen für Pensionen	508	475
Steuerrückstellungen	372	359
Rückstellungen für latente Steuern	0	0
Sonstige Rückstellungen	13.422	13.333
<b>Insgesamt</b>	<b>14.302</b>	<b>14.167</b>

Den **Rückstellungen für Pensionen** wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 33 Mio. € (Vorjahr: 31 Mio. €) zugeführt.

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

in Mio. €	2001	2000
Verpflichtungen im Personalbereich	1.071	1.160
Restrukturierungsmaßnahmen	2.141	2.633
Ökologische Altlasten	2.620	3.156
Rückgabeverpflichtungen	324	476
Übrige Risiken	7.266	5.908
<b>Insgesamt</b>	<b>13.422</b>	<b>13.333</b>

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

Die Rückstellungen für **ökologische Altlasten** beziehen sich in erster Linie auf die Beseitigung von vor dem 1. Juli 1990 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen 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 18].

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

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

## 18 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2001	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2000
Zinslose Darlehen	7.324	267	1.271	5.786	6.714
Anleihen	5.419	511	342	4.566	4.181
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	73	19	2	52	76
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	316	202	73	41	280
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.557	1.546	11	0	1.704
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	0	0	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.758	236	347	1.175	1.508
Sonstige Verbindlichkeiten	1.838	1.190	555	93	1.051
davon aus Steuern	(78)	(78)	(0)	(0)	(85)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(100)	(100)	(0)	(0)	(102)
<b>Insgesamt</b>	<b>18.285</b>	<b>3.971</b>	<b>2.601</b>	<b>11.713</b>	<b>15.514</b>

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

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht**, enthalten u. a. langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, in Höhe von 1.501 Mio. € (Vorjahr: 1.206 Mio. €).

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 7 und 17 sowie im Lagebericht].

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

- Die Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA müssen aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden.
- Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten waren grundpfandrechtlich 1 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) gesichert.

Eine Auflistung der **Finanzschulden** und weitere Erläuterungen hierzu finden sich unter Punkt 22.

## 19 Rechnungsabgrenzungsposten

Die **passiven Rechnungsabgrenzungsposten** in Höhe von 923 Mio. € (Vorjahr: 979 Mio. €) resultieren überwiegend aus dem im Jahr 1999 durchgeführten Ankauf von Tilgungsverpflichtungen der Jahre 2025 bis 2041 zu zinslosen Darlehen [siehe Punkt 18].

## 20 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2001	2000
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln	0	0
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	231	244
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	159	212
<b>Insgesamt</b>	<b>390</b>	<b>456</b>

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

## 21 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2001	2000
Bestellobligo für Investitionen	5.614	7.295
Ausstehende Einlagen	349	340
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	4.132	4.085
Euro-Bargeldbestände aus Subfrontloading	56	0
<b>Insgesamt</b>	<b>10.151</b>	<b>11.720</b>

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. €	Nominalwert	Barwert bei 7,5%
<b>Leasingraten</b>		
fällig bis 1 Jahr	141	136
fällig 1 bis 5 Jahre	579	467
fällig über 5 Jahre	890	477
<b>Insgesamt</b>	<b>1.610</b>	<b>1.080</b>

**Leasing** hat für die Finanzierung betriebsnotwendiger Vermögensgegenstände nur eine untergeordnete Bedeutung. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2001 Leasingraten in Höhe von 115 Mio. € (Vorjahr: 84 Mio. €) gezahlt.

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 7,5%
<b>Miet- und andere Drittschuldverhältnisse</b>		
fällig bis 1 Jahr	403	389
fällig 1 bis 5 Jahre	995	816
fällig über 5 Jahre	1.124	538
<b>Insgesamt</b>	<b>2.522</b>	<b>1.743</b>

## 22 Finanzinstrumente

Die Deutsche Bahn AG als Treasury-Zentrum des DB Konzerns ist für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte zuständig. Bei den Arbeitsabläufen besteht eine klare funktionale und organisatorische Trennung zwischen Disposition und Handel einerseits (Front Office) sowie Abwicklung und Kontrolle andererseits (Back Office). Das Treasury-Zentrum operiert auf den Finanzmärkten unter Anwendung der

vom Bundesaufsichtsamt für das Kreditwesen aufgestellten Mindestanforderungen an das Betreiben von Handelsgeschäften (MAH) der Kreditinstitute und unterliegt der regelmäßigen internen Revision.

#### A. Originäre Finanzinstrumente

Die wesentlichen originären Finanzinstrumente im Einzelnen und die **Finanzschulden** insgesamt zum 31. Dezember 2001 sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt. Die Buchwerte entsprechen den Nominalbeträgen:

	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominal- zinssatz in %	<b>2001</b> Buchwert in Mio. €
<b>Anleihen der Deutsche Bahn AG:</b>				
Anleihe 2001 – 2011	JPY	9,7	1,390	46
<b>Anleihen der DB Finance B.V.:</b>				
Anleihe 1995 – 2002	DM	0,6	6,875	511
Anleihe 1997 – 2007	DM	5,8	5,750	511
Anleihe 1998 – 2003 <sup>1)</sup>	DM	bis 1,3	1,125	42
Anleihe 1998 – 2008	DM	6,4	5,000	767
Anleihe 1999 – 2009	EUR	7,5	4,875	1.350
Anleihe 2000 – 2010	EUR	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	EUR	11,9	5,125	750
<b>Insgesamt</b>				<b>5.373</b>
<b>Verbindlichkeiten ggü. EUROFIMA:</b>				
Darlehen 1995 – 2002	CHF	0,3	5,250	36
Darlehen 1995 – 2005 <sup>2)</sup>	DM	3,7	4,750	7
Darlehen 1995 – 2005	CHF	3,7	4,750	27
Darlehen 1996 – 2006	DM	5,0	6,000	256
Darlehen 1997 – 2009	DM	8,0	5,625	256
Darlehen 1999 – 2009	EUR	7,8	5,750	400
Darlehen 2000 – 2014	EUR	12,8	5,970	219
Darlehen 2001 – 2014	EUR	12,7	5,410	300
<b>Insgesamt</b>				<b>1.501</b>
<b>Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten:</b>				
Schuldscheindarlehen 1998 – 2008	DM	6,3	5,310	51
Sonstige				22
<b>Insgesamt</b>				<b>73</b>
<b>Finanzschulden insgesamt</b>				<b>6.993</b>

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

<sup>2)</sup> Die Darlehen der EUROFIMA an die D. A. CH. Hotelzug (Zürich/Schweiz), heute CityNightLine CNL AG (Zürich/Schweiz), wurden im Rahmen eines Kaufs von Wagenmaterial zum 31.12.1996 von der Deutsche Bahn AG übernommen.

Die in Fremdwährung begebenen Anleihen wurden jeweils in Euro geswapt, so dass dem Deutsche Bahn Konzern aus diesen Transaktionen kein Währungsrisiko erwächst. Von den Finanzschulden haben insgesamt 0,6 Mrd. € eine Restlaufzeit bis ein Jahr. Davon sind 19 Mio. € Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

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 Zinswahrungsswaps eingesetzt. Die daraus resultierende Zinsdifferenz wird periodengerecht abgegrenzt. Zukünftige Zinsdifferenzen werden als schwebendes Geschäft nicht bilanziert.

**Fremdwährungsrisiken** waren im Deutsche Bahn Konzern von geringer Bedeutung. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisentermingeschäfte abgeschlossen.

**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 Verkaufsbetrage dar, die den Geschäften zugrunde liegen. Bei Rohstoffgeschaften 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 Geschafes. 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 die Einrichtung von Risikolimiten wird das Ausfallrisiko aktiv gesteuert. Die nachfolgende Angabe zum Kreditrisiko gibt die einfache Summe aller Einzelrisiken wieder.

#### Nominal- und Marktwert der Zinsderivate

in Mio. €	2001	2000
<b>Nominalvolumen</b>	<b>4.403</b>	<b>2.851</b>
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	- 57	- 60
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	8	31
<b>Insgesamt</b>	<b>- 49</b>	<b>- 29</b>

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

#### Nominal- und Marktwert der Währungsderivate

in Mio. €	2001	2000
<b>Nominalvolumen</b>	<b>1</b>	<b>2</b>
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	0	0
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Die per 31. Dezember 2001 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden aus Devisentermingeschäften der DE-Consult Deutsche Eisenbahn Consulting GmbH mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr.

### Nominal- und Marktwert der Rohstoffderivate

in Mio. €	2001	2000
<b>Nominalvolumen</b> in Tonnen	<b>894.000</b>	<b>0</b>
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	- 11	0
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>- 11</b>	<b>0</b>

Das Portfolio der Rohstoffderivate bestand am 31. Dezember 2001 zur Hälfte aus Geschäften mit einer Laufzeit von mehr als einem Jahr.

### Kreditrisiko

in Mio. €	2001	2000
<b>Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Rohstoffderivate</b>	<b>54</b>	<b>27</b>

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

### 23 Umsatzerlöse

Die Gliederung der Umsatzerlöse in Höhe von 15.722 Mio. € (Vorjahr: 15.465 Mio. €) nach Unternehmensbereichen enthält die Segmentberichterstattung [Punkte 33 und 34].

### 24 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2001	2000
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	615	621
Mieten und Pachten	213	211
Übrige betriebliche Erträge	750	766
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und dem (Teil-) Verkauf von konsolidierten Unternehmen	391	701
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	345	1.142
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	82	200
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	3	5
Übrige periodenfremde Erträge	7	7
<b>Insgesamt</b>	<b>2.406</b>	<b>3.653</b>

### 25 Materialaufwand

in Mio. €	2001	2000
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	2.007	1.738
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.718	2.774
Aufwendungen für Instandhaltungen	2.705	2.578
<b>Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)</b>	<b>7.430</b>	<b>7.090</b>
Zuwendungen des Bundes	– 322	– 465
<b>Insgesamt</b>	<b>7.108</b>	<b>6.625</b>

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 Ausbaurzustands, 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.

## 26 Personalaufwand

in Mio. €	2001	2000
<b>Löhne und Gehälter</b>		
für Arbeitnehmer	5.079	6.061
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	1.432	1.545
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	66	97
	<b>6.577</b>	<b>7.703</b>
<b>Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung</b>		
für Arbeitnehmer	1.156	1.235
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	270	300
	<b>1.426</b>	<b>1.535</b>
davon für Altersversorgung	(555)	(559)
<b>Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)</b>	<b>8.003</b>	<b>9.238</b>
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	- 516	- 763
<b>Insgesamt</b>	<b>7.487</b>	<b>8.475</b>

Die im Jahr 2001 gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen sind gegen Rückstellungen verrechnet worden.

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.

## 27 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2001	2000
Mieten und Pachten	604	575
Gebühren und Beiträge	116	140
Übrige betriebliche Aufwendungen	2.208	2.374
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	164	202
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	186	102
Aufwendungen aus der Einstellung in Sonderposten mit Rücklageanteil	0	0
Sonstige periodenfremde Aufwendungen	4	43
<b>Insgesamt</b>	<b>3.282</b>	<b>3.436</b>

Von den **übrigen betrieblichen Aufwendungen** betreffen 51 Mio. € (Vorjahr: 73 Mio. €) „sonstige Steuern“.

## 28 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2001	2000
Erträge aus Beteiligungen	7	2
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	15	27
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 5	- 3
Abschreibungen auf Beteiligungen	- 15	- 70
<b>Insgesamt</b>	<b>2</b>	<b>- 44</b>

## 29 Zinsergebnis

in Mio. €	2001	2000
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0	3
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	95	94
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 408	- 348
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
<b>Insgesamt</b>	<b>- 313</b>	<b>- 251</b>

### 30 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

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

Der im Jahr 2001 und im Vorjahr ausgewiesene Ertrag resultiert aus Steuererstattungen und aus der Steueranrechnung beim Zufluss von Beteiligungserträgen aus konsolidierten Unternehmen sowie aus der Nutzung von steuerlichen Verlustvorträgen, die vorbehaltlich steuerrechtlicher Änderungen auch auf absehbare Zeit zu einer anhaltend niedrigen Steuerquote führen werden.

### 31 Ergebnis je Aktie

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

Die Einteilung des Grundkapitals wurde im Berichtsjahr umgestellt auf 430.000.000 Aktien [vgl. Erläuterungen zu Punkt 10]. Wir haben die Anzahl der Aktien für das Vorjahr zur besseren Vergleichbarkeit angepasst.

		2001	2000
Nettoergebnis	in Mio. €	- 417	64
Anzahl Aktien	Stück	430.000.000	430.000.000
<b>Ergebnis je Aktie</b>	<b>in €</b>	<b>- 0,97</b>	<b>0,15</b>

## 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.

Bei **Veränderungen des Konsolidierungskreises** durch Kauf oder Verkauf von Unternehmen wird der Kaufpreis abzüglich der erworbenen oder verkauften Finanzmittel als Mittelfluss aus Investitionstätigkeit erfasst. Die übrigen Auswirkungen des Kaufs oder Verkaufs werden in den jeweiligen Positionen der drei Gliederungsbereiche eliminiert.

### 32 Finanzmittelbestand

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

Angaben zu weiteren **liquiditätsnahen Mitteln** sind den Erläuterungen der Bilanzpositionen „Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände“ und „Wertpapiere“ [Punkte 7 und 8] zu entnehmen.

## Segmentbericht

### 33 Segmentabgrenzung

Für den Deutsche Bahn Konzern ergibt sich die Segmentabgrenzung aus den von den Unternehmensbereichen erbrachten Dienstleistungen. Die Geschäftstätigkeit des Deutsche Bahn Konzerns gliedert sich danach in die vier Unternehmensbereiche:

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

Im Unternehmensbereich **Güterverkehr** hält als Folge des zum 1. Januar 2000 in Kraft getretenen Joint Ventures Railion die Railion GmbH als Tochtergesellschaft der DB AG (92 %) wiederum Beteiligungen an der DB Cargo AG (100 %), der Railion Benelux N.V. (100 %) sowie der Railion Denmark A/S; die niederländische Eisenbahngesellschaft Nederlandse Spoorwegen (NS Groep N.V.) hält 6 %, die dänische Eisenbahngesellschaft DSB die restlichen 2% der Anteile an der Railion GmbH. Der Leistungsumfang des Unternehmensbereichs umfasst den nationalen wie internationalen Schienengüterverkehr sowie ergänzende logistische Dienstleistungen. Gemessen an der Verkehrsleistung hat der Unternehmensbereich Güterverkehr in Europa im Schienengüterverkehr eine führende Position.

Der Unternehmensbereich **Fahrweg** mit der Führungsgesellschaft DB Netz AG, einer 100%igen Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG, ist für die Eisenbahninfrastruktur, d.h. speziell den Fahrweg und die Umschlagbahnhöfe, verantwortlich. In der Segmentabgrenzung wird der Geschäftsbereich Bahnbau, der rechtlich zur DB Netz AG gehört, als rechtliche Einheit fingiert und dem Bereich Beteiligungen zugeordnet, somit unter Sonstige Aktivitäten ausgewiesen.

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

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

### 34 Segmentdaten

in Mio. €	Außenumsatz		Innenumsatz		Bereichsumsatz		Abschreibungen	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000
Personenverkehr								
DB Reise&Touristik	3.457	3.463	313	256	3.770	3.719	336	272
DB Regio	7.607	7.517	572	560	8.179	8.077	520	404
Insgesamt	11.064	10.980	885	816	11.949	11.796	856	676
Güterverkehr	3.896	3.831	986	816	4.882	4.647	149	190
Personenbahnhöfe	219	200	589	600	808	800	90	80
Fahrweg	138	110	3.391	3.415	3.529	3.525	751	788
Sonstige Aktivitäten/ Konsolidierung	405	344	3.553	3.517	3.958	3.861	316	318
<b>Konzern</b>	<b>15.722</b>	<b>15.465</b>	<b>9.404</b>	<b>9.164</b>	<b>25.126</b>	<b>24.629</b>	<b>2.162</b>	<b>2.052</b>

<sup>1)</sup> Arbeitnehmer und zugewiesene Beamte, ohne Auszubildende

#### Erläuterungen zu den Segmentdaten:

- Unter „**Sonstige Aktivitäten/Konsolidierung**“ werden Konsolidierungseffekte sowie andere, nicht den vier gesondert gezeigten Unternehmensbereichen zuordenbare Geschäftsaktivitäten – d. h. in der neuen Führungsstruktur den Bereichen Sonstige oder Beteiligungen zugeordnete Aktivitäten einschließlich der konzernleitenden Managementholding Deutsche Bahn AG – zusammengefasst.
- Im **Vorjahresvergleich** sind neben dem Zugang der Railion Denmark A/S auch Verlagerungen von Geschäftsaktivitäten zwischen den Segmenten zu berücksichtigen. Hierzu gehören vor allem die Zusammenführung der schweren Instandhaltungswerke der Transportbereiche bei der DB AG und die Konzentration sämtlicher Energieaktivitäten bei der DB Energie GmbH.
- Der **Außenumsatz** spiegelt den Umsatz mit konzernexternen Dritten wider.
- Der **Innenumsatz** zeigt die Umsätze, die zwischen Konzerngesellschaften getätigt wurden. Durch die geschäftsspezifische vertikale Integration des Deutsche Bahn Konzerns sind diesbezüglich vor allem die Innenumsätze der Unternehmensbereiche Fahrweg bzw. Personenbahnhöfe mit den Unternehmensbereichen Personenverkehr bzw. Güterverkehr von Bedeutung. Die Verrechnungspreise für konzerninterne Umsätze werden unter Bedingungen wie unter fremden Dritten abgerechnet.

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen		Brutto-Cashflow		Betriebliches Vermögen		Bilanzsumme		Brutto- Investitionen		Mitarbeiter <sup>1)</sup> am 31. 12.	
2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000
124	100	483	383	2.978	3.139	4.778	4.809	424	499	27.360	30.293
116	73	714	559	4.628	4.666	7.827	7.359	1.160	1.305	45.454	52.769
240	173	1.197	942	7.606	7.805	12.605	12.168	1.584	1.804	72.814	83.062
17	49	164	259	1.660	1.814	3.199	3.234	321	405	32.442	38.555
6	4	126	111	1.966	1.911	2.727	2.731	459	552	5.193	5.015
- 207	57	693	987	9.549	9.988	18.525	18.562	4.435	3.896	52.089	53.554
- 260	- 84	124	227	7.868	5.925	4.906	2.772	311	235	51.833	42.470
<b>- 204</b>	<b>199</b>	<b>2.304</b>	<b>2.526</b>	<b>28.649</b>	<b>27.443</b>	<b>41.962</b>	<b>39.467</b>	<b>7.110</b>	<b>6.892</b>	<b>214.371</b>	<b>222.656</b>

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

## Sonstige Angaben

### 35 Beschäftigte

	2001 im Jahres- durchschnitt	2001 am Jahresende	2000 im Jahres- durchschnitt	2000 am Jahresende
Arbeitnehmer	164.726	161.374	171.335	166.775
Zugewiesene Beamte	54.420	52.997	59.280	55.881
<b>Zwischensumme</b>	<b>219.146</b>	<b>214.371</b>	<b>230.615</b>	<b>222.656</b>
Auszubildende	8.804	9.091	11.315	11.851
<b>Insgesamt</b>	<b>227.950</b>	<b>223.462</b>	<b>241.930</b>	<b>234.507</b>

Die im Deutsche Bahn Konzern beschäftigten Beamten sind in der Regel mit Eintragung der Deutsche Bahn AG dieser kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden („zugewiesene Beamte“). Sie arbeiten seit der Bahnreform Stufe II für verschiedene Gesellschaften des Deutsche Bahn Konzerns, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

### 36 Befreiung von Tochterunternehmen von den Offenlegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs

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

A. Philippi GmbH, Quierschied	DB Projekt Verkehrsbau GmbH, Berlin
Ameropa-Reisen GmbH, Bad Homburg v.d.H.	DB Regionalbahn Rheinland GmbH, Köln
Autokraft GmbH, Kiel	DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH, Essen
Bayern Express Omnibus GmbH, München	DB Regionalbahn Westfalen GmbH, Münster (Westf.)
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main
Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH, Konstanz	DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main
BRG Servicegesellschaft Leipzig mbH, Leipzig	DB Rent GmbH, Frankfurt am Main
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen	DB Services GmbH, Berlin
BSG Bahn Schutz & Service GmbH, Frankfurt am Main	DB ServiceStore Systemführungs GmbH, Frankfurt am Main
BTT BahnTank Transport GmbH, Mainz	DB Verkehrsbau Logistik GmbH, Mainz
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	DB Vermittlung GmbH, Berlin
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	DB Zeitarbeit GmbH, Berlin
DB Anlagen und Haus Service GmbH, Berlin	DB ZugBus Nordrhein Holding GmbH, Köln
DB Arbeit GmbH i.L., Berlin	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm
DBAutoZug GmbH, Dortmund	DB ZugBus Westfalen Holding GmbH, Münster (Westf.)
DB Bahnbau GmbH, Berlin	Deutsche Bahn Gleisbau GmbH, Duisburg
DBBauProjekt GmbH, Frankfurt am Main	Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH, Frankfurt am Main
DBDialog Telefonservice GmbH, Schwerin	Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH, Kassel
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	
DBFuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	
DB Informatik-Dienste GmbH, Erfurt	

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

### 37 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 127 bis 130 zu entnehmen.

### 38 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Konzernlagebericht erläutert.

Berlin, den 28. März 2002

Deutsche Bahn AG  
Der Vorstand

## Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

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

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

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 16. April 2002

PwC Deutsche Revision  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Kämpfer)  
Wirtschaftsprüfer

(Jäcker)  
Wirtschaftsprüfer

## Wesentliche Beteiligungen Deutsche Bahn Konzern

Name und Sitz	Anteil am Kapital in %	Eigen- kapital in Mio. €	Umsatz 2001 in Mio. €	Umsatz ggü. Vj. in %	Ergebnis 2001 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2001
<b>Unternehmensbereich Personenverkehr</b>						
<b>Fernverkehr (DB Reise &amp; Touristik)</b>						
DB Reise & Touristik AG, Berlin	100,0	2.045,2	3.142,6	0,4	- <sup>1)</sup>	19.867
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v. d. H.	100,0	2,6	103,1	1,9	- <sup>1)</sup>	131
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	100,0	4,1	22,6	6,1	- <sup>1)</sup>	199
CityNightLine CNL AG, Zürich	100,0	18,8	42,7	17,1	4,0	13
DBDialog Telefonservice GmbH, Schwerin	100,0	0,8	53,2	276,2	- <sup>1)</sup>	1.509
Deutsche Touring Gesellschaft mbH, Frankfurt a. M.	82,8	5,0	54,7	6,2	- <sup>1)</sup>	159
Metropolitan Express-Train GmbH, Bad Homburg v. d. H.	100,0	4,3	18,8	17,7	- <sup>1)</sup>	12
MITROPA Mitteleuropäische Schlafwagen und Speisewagen Aktiengesellschaft, Berlin	100,0	15,5	283,2	- 6,2	1,3 <sup>1)</sup>	4.554
<b>Nahverkehr (DB Regio)</b>						
DB Regio AG, Berlin	100,0	1.764,0	4.695,9	- 5,1	- <sup>1)</sup>	25.564
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen	100,0	13,3	47,6	- 1,7	- <sup>1)</sup>	416
Burgenlandbahn GmbH, Zeitz	70,0	0,3	15,3	4,3	0,2	0
DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH, Essen	100,0	126,1	503,0	1,3	- <sup>1)</sup>	2.231
DB Regionalbahn Rheinland GmbH, Köln	100,0	68,6	296,7	6,6	- <sup>1)</sup>	1.156
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	100,0	4,2	53,9	- 5,2	- <sup>1)</sup>	262
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	100,0	24,0	188,3	0,5	- <sup>1)</sup>	596
DB Regionalbahn Westfalen GmbH, Münster	100,0	35,5	299,7	7,3	- <sup>1)</sup>	1.218
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	100,0	6,0	54,6	3,7	- <sup>1)</sup>	337
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	100,0	11,3	56,8	- 1,4	- <sup>1)</sup>	434
Omnibusverkehr Franken GmbH (OFV), Nürnberg	100,0	13,3	83,3	2,2	- <sup>1)</sup>	485
ORN Omnibusverkehr Rhein Nahe GmbH, Mainz	100,0	5,1	41,3	4,1	- <sup>1)</sup>	318
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	100,0	9,8	54,2	3,1	- <sup>1)</sup>	268
Regional Bus Stuttgart GmbH, Stuttgart	100,0	15,9	64,8	- 10,4	- <sup>1)</sup>	506
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig	100,0	3,6	38,4	0,2	- <sup>1)</sup>	266
Regionalverkehr Kurhessen GmbH, Kassel	100,0	10,7	58,9	5,9	- <sup>1)</sup>	524
Regionalverkehr Oberbayern GmbH, München	100,0	10,8	55,0	7,7	- <sup>1)</sup>	625
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	74,9	13,4	55,5	2,7	3,8	221
RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken	100,0	9,4	57,2	6,1	- <sup>1)</sup>	321
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	100,0	7,2	48,8	- 7,7	- <sup>1)</sup>	365
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	100,0	165,2	486,8	8,4	- <sup>1)</sup>	4.135
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	100,0	62,3	159,2	- 0,3	- <sup>1)</sup>	1.067
S-Bahn München GmbH, München <sup>3)</sup>	100,0	225,4	241,6		- <sup>1)</sup>	991
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg	100,0	6,6	63,8	- 9,5	- <sup>1)</sup>	446
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Frankfurt a. M.	100,0	3,8	55,3	4,7	- <sup>1)</sup>	335
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	100,0	10,2	54,7	3,0	- <sup>1)</sup>	351
Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, Kiel	100,0	10,5	239,3	6,8	- <sup>1)</sup>	972
Autokraft GmbH, Kiel	100,0	8,7	67,8	3,8	- <sup>1)</sup>	623

Name und Sitz	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital in Mio. €	Umsatz 2001 in Mio. €	Umsatz ggü. Vj. in %	Ergebnis 2001 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2001
<b>Unternehmensbereich Güterverkehr</b>						
DB Cargo AG, Berlin	100,0	434,6	3.420,6	- 2,5	- <sup>1)</sup>	29.101
ATG Autotransportlogistic GmbH, Eschborn/Taunus	75,0	3,1	268,7	1,0	2,0	45
BTT BahnTank Transport GmbH, Mainz	100,0	1,5	32,1	25,4	- <sup>1)</sup>	36
DB Verkehrsbau Logistik GmbH, Mainz	95,0	2,6	417,9	93,8	- <sup>1)</sup>	164
NUCLEAR CARGO + SERVICE GmbH, Hanau	100,0	8,7	39,9	77,0	3,6	71
Railion Benelux N.V., Utrecht	100,0	69,6	150,6	4,5	0,1	1.397
Railion Denmark A/S, Kopenhagen <sup>2)</sup>	100,0	7,8	77,2		(10,0)	707
TRANSNA Spedition GmbH, Offenbach a. M.	50,0	9,8	208,1	2,4	1,0	313
Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Frankfurt a. M.	100,0	0,5	207,0	0,3	- <sup>1)</sup>	182
<b>Unternehmensbereich Personenbahnhöfe</b>						
DB Station & Service AG, Berlin	100,0	1.201,5	807,6	0,9	- <sup>1)</sup>	5.096
<b>Unternehmensbereich Fahrweg</b>						
DB Netz AG, Berlin	100,0	4.422,7	3.453,4	- 0,6	- <sup>1)</sup>	53.894
<b>Sonstige Beteiligungen</b>						
DB Anlagen und Haus Service GmbH, Berlin	100,0	2,6	340,3	- 1,9	- <sup>1)</sup>	4.707
DB Energie GmbH, Frankfurt a. M.	100,0	528,9	1.289,8	9,2	- <sup>1)</sup>	1.876
DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt a. M.	90,0	3,5	129,8	1,3	- <sup>1)</sup>	164
DB Informatik-Dienste GmbH, Erfurt	100,0	212,5	433,5	7,9	- <sup>1)</sup>	850
DE-Consult, Deutsche Eisenbahn Consulting GmbH, Berlin	74,0	23,9	107,5	- 1,5	3,8	1.010
Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH, Kassel	100,0	5,5	170,6	17,2	- <sup>1)</sup>	253
Deutsche Bahn Gleisbau GmbH, Duisburg	100,0	7,5	83,3	12,8	- <sup>1)</sup>	369
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin	100,0	1,1	144,9	- 18,0	- <sup>1)</sup>	1.413
Ibb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH, Dresden	100,0	2,0	58,9	11,5	- <sup>1)</sup>	282
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. H.	65,0	1,0	22,6	28,0	11,0	67
BRG Servicegesellschaft Frankfurt a. M. GmbH, Frankfurt a. M.	51,0	0,2	29,1	16,0	0,0	692
BRG Servicegesellschaft Hamburg GmbH, Hamburg	51,0	1,7	52,6	8,5	0,9	1.385
BRG Servicegesellschaft München GmbH, München	51,0	1,7	57,9	19,0	1,2	1.341
BRG Servicegesellschaft Köln GmbH, Köln	51,0	1,3	59,4	22,8	0,8	1.306
BRG Bahnreinigung Karlsruhe GmbH, Karlsruhe	51,0	1,3	39,8	15,3	0,8	831
BRG Servicegesellschaft Berlin GmbH, Berlin	51,0	0,8	64,0	4,5	0,5	1.973
BRG Servicegesellschaft Leipzig GmbH, Leipzig	100,0	0,3	66,8	20,3	- <sup>1)</sup>	2.162
BSG Bahn Schutz & Service GmbH, Frankfurt a. M.	100,0	0,2	102,0	2,8	- <sup>1)</sup>	3.063
TLC Transport-, Informatik- und Logistik-Consulting GmbH, Berlin	100,0	1,9	278,8	12,6	- <sup>1)</sup>	1.251

<sup>1)</sup> Ergebnisabführungsvertrag

<sup>2)</sup> Neuzugang im Konsolidierungskreis

<sup>3)</sup> Ausgliederung aus der DB Regio AG

## Wesentliche Leistungsbeziehungen im DB Konzern

Die folgende Tabelle zeigt die wesentlichen konzerninternen Leistungsbeziehungen zwischen den Segmenten des DB Konzerns. Dargestellt sind die infrastrukturbezogenen Verrechnungen für die Nutzung von Trassen, örtlicher Infrastruktur (inklusive Rangier- und Abstellanlagen) und Personenbahnhöfen sowie die Energieverrechnung.

Die Verrechnung der Infrastrukturbenutzung erfolgt auf Basis der veröffentlichten Preissysteme (Trassenpreissystem, Anlagenpreissystem und Stationspreissystem). Die Leistungen werden von der DB Netz AG bzw. der DB Station&Service AG erbracht. Konzerninterne Leistungsempfänger sind im Wesentlichen die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Personen- und Güterverkehr.

Durch die Konzentration der Energieaktivitäten erfolgt der Energieeinkauf am externen Beschaffungsmarkt einheitlich durch die DB Energie GmbH, die diese Leistungen dann an die konzerninternen Verbraucher zu marktconformen Konditionen weiterverrechnet. Die Energieverrechnung umfasst sowohl Traktionsenergie (Dieselkraftstoff, Bahnstrom) als auch Strom für stationäre Anlagen (z.B. Weichenheizungen und Zugvorheizanlagen der DB Netz AG).

in Mio. €	Personenverkehr		Güterverkehr	Personenbahnhöfe	Fahrweg	Sonstige
	DB Reise & Touristik	DB Regio				
Trassennutzung	- 622	- 1.921	- 507	-	3.057	- 7
Nutzung örtlicher Infrastruktur	- 16	- 43	- 163	-	224	- 2
Stationsnutzung	- 87	- 449	-	536	-	-
Energieverrechnung	- 180	- 603	- 315	- 37	- 81	1.216

## 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 Lebensversicherungs-  
verein 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  
Immobilien-gesellschaft mbH (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung Lebensversicherungs-  
verein a.G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung Sach- und HUK-  
Versicherungsverein a.G.
- DB Services GmbH (vormals dvm  
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) Deutsche Umschlaggesellschaft  
Schiene-Straße (DUSS) mbH (Vorsitz)
- Hansarail GmbH
- POLZUG GmbH
- DB Services GmbH (Beirat)
- Scandlines Danmark A/S  
(Verwaltungsrat; Vorsitz)

**Dr. Karl-Friedrich Rausch**

Ressort Technik,  
Weiterstadt

– seit 1. Januar 2001 –

- a) DB Energie GmbH  
Lufthansa Service Holding AG

**Diethelm Sack**

Ressort Finanzen und Controlling,  
Frankfurt am Main

- a) DB Reise&Touristik AG  
DB Regio AG  
DB Cargo AG  
DB Station&Service AG  
DB Netz AG  
DB Informatik-Dienste GmbH  
(Vorsitz)  
Deutsche Bahn  
Immobilien-Gesellschaft 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,  
München

– 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 Lebensversicherungs-  
verein 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 Lebensversicherungs-  
verein 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 Lebensversicherungs-  
verein 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

## Januar

Die Bahn führt ihr gesamtes Energiegeschäft zusammen: Die **DB Energie GmbH** wird Komplettdienstleister rund um das Thema Energie. Ob Strommast, Steckdose oder Zug-tankstelle, DB Energie managt die komplette Versorgungskette für interne und externe Kunden.

Mit Wirkung zum Januar 2001 bringt die Dänische Staatsbahn (DSB) ihre Güterverkehrssparte als Railion Denmark in das Güterverkehrs-Joint Venture Railion ein. Die DSB erhält im Gegenzug eine Beteiligung von 2 % an Railion. Der Anteil der DB AG sinkt damit auf 92 %.



## Februar

Der **Verladebahnhof Kornwestheim** wird eingeweiht. Mit dabei: der Bundeskanzler, die Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG und der Deutsche Bahn AG. Künftig werden von hier aus jährlich 20.000 Fahrzeuge per Bahn nach Emden transportiert.

Bund, Länder und Bahn einigen sich über die Finanzierung der **Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart** und der ICE Neubau-strecke Ulm–Stuttgart.

## März

Die Bundesmittel für die Infrastrukturfinanzierung werden längerfristig festgeschrieben. Dafür unterzeichnen die Deutsche Bahn AG, das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie das Bundesministerium der Finanzen eine **Trilaterale Vereinbarung**.

Start frei für den neuen **AIRail Service** auf der ICE Strecke Stuttgart–Flughafen Frankfurt a.M. Ab sofort können Lufthansa Fluggäste ihr Gepäck schon am Stuttgarter Hauptbahnhof aufgeben und bequem mit dem ICE nach Frankfurt reisen.

Auf ausgewählten Strecken können Inhaber von „**Miles&More**“-Karten nun auch Meilen sammeln und in Bahnfahrscheine umtauschen.

## April

Die DB Netz AG führt ein **neues einstufiges Trassenpreissystem** ein. Für alle Kunden gelten nun die gleichen Preise – unabhängig davon, welche Trassenkapazitäten abgenommen werden.

Eine **neue Organisationsstruktur** im Güterverkehr kommt den Kundenbedürfnissen nun noch mehr entgegen: Das Geschäft von DB Cargo wird von nun an in die Segmente „Wagenladungsverkehr“ und „Kombinierter Verkehr“ aufgeteilt.

Im Rahmen unserer **Sauberkeitsoffensive** werden bis zum Jahresende 4.800 Bahnhöfe von Grund auf gereinigt, Schmierereien und Vandalismusschäden beseitigt und die Gleise gesäubert.



## Mai

Eine **neue dezentrale Struktur** bringt DB Regio näher an den Markt. Entscheidungskompetenzen und unternehmerische Verantwortung werden in die Regionen verlagert.

Als Zeichen der Anteilnahme für die Opfer des Unfalls von Eschede wird eine **Gedenkstätte** eröffnet: Der Garten am Gleis beherbergt eine zehn Meter lange Gedenkwall mit den Namen aller Opfer; außerdem wurde für jedes der 101 Opfer ein Kirschbaum gepflanzt.

Die Bahn wird zum zweiten Mal in Folge mit dem „**Total E-Quality**“-Prädikat ausgezeichnet. Bereits 1998 hat sie für ihre auf Chancengleichheit ausgerichtete Personalpolitik diese Auszeichnung erhalten.

## Juni

Der Vorstand der DB AG legt sein Konzept für die **Sanierung der sogenannten C-Werke** für die schwere Instandhaltung vor. Damit trägt er insbesondere den notwendig gewordenen Kapazitätsanpassungen Rechnung.



**Juli**

Der Bonner Hauptbahnhof wird als Pilotbahnhof der **erste Nichtraucherbahnhof** Deutschlands. In der Empfangshalle und auf den Bahnsteigen herrscht von nun an striktes Rauchverbot. Ausgenommen sind lediglich gekennzeichnete Raucherbereiche auf allen vier Bahnsteigen.



DB Cargo baut sein Know-how im **kombinierten Verkehr** weiter aus: Fünf mal pro Woche verbindet nun ein Zugpaar Regensburg mit dem ungarischen Győr. Der Umschlagbahnhof in Győr ist rund 27.000 m<sup>2</sup> groß und hat ein 250 m langes Ladegleis.

**August**

In der europaweiten Ausschreibung der **S-Bahn Rhein-Neckar** setzt sich DB Regio durch. Mit jährlich 6 Millionen Zugkilometern Betriebsleistung auf einem 240 km langen Streckennetz handelt es sich um die bislang größte Ausschreibung im Schienenpersonen-nahverkehr.

Hervorragende Ergebnisse liefert die erste Messfahrt auf der **Neubaustrecke Köln-Rhein/Main**.



**September**

Mehr als eine Million Besucher gehen am **dritten bundesweiten Bahntag** an insgesamt 36 Standorten auf Entdeckungstour.



Die **Task Force „Zukunft Schiene“** legt ihren Schlussbericht vor. Die DB Netz AG bleibt danach unter dem Dach der Bahn. Die Empfehlungen bestätigen die vertikal integrierte Struktur von Netz und Betrieb.

In 26 Städten führt die Bahn zusammen mit der Dekra erfolgreich die **Tauschaktion „Auto gegen NetzCard“** durch.

**Oktober**

Unter dem Dach der **üstra intalliance AG** bündeln künftig die Hannoverschen Verkehrsbetriebe üstra und DB Regio ihre Nahverkehrsleistungen. Damit können Management und Betrieb von Nahverkehrsleistungen auch außerhalb des Großraums Hannover angeboten werden.

Als letzte der bundesweit 7 neuen Betriebszentralen (BZ) wird die **BZ München** eröffnet. Hier werden täglich rund 8.600 Züge auf einem Netz von 6.100 km Länge disponiert.



**November**

Die **Bahnhofsmodernisierung** kommt voran: Mit Bremen und Mannheim können wir zwei weitere Großprojekte abschließen. Das Investitionsvolumen betrug insgesamt 53 Mio. €.

**Dezember**

Auf der **Neubaustrecke Köln-Rhein/Main** wird zum ersten Mal eine Geschwindigkeit von 300 Stundenkilometern erreicht.

Die Deutsche Bahn gibt die letzte **DM-Schmuckbildanleihe**. Die Bahn erweist damit der Deutschen Mark noch einmal eine Referenz und lässt dabei ein Stück Bahngeschichte Revue passieren.



**Finanzwirtschaftliche Informationen  
bietet Ihnen Investor Relations:**

Telefon: 030.297-61678  
Telefax: 030.297-61961  
E-Mail: [investor.relations@bku.db.de](mailto:investor.relations@bku.db.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@bku.db.de](mailto:medienbetreuung@bku.db.de)

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

<http://www.bahn.de>

Deutsche Bahn AG  
Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

**Dieser Geschäftsbericht 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**

Max Lautenschläger  
Deutsche Bahn  
DB AG/Warter (Titel)  
DB AG/Wartmann (S. 88)

**DTP**

medienhaus:frankfurt,  
Frankfurt am Main

**Lithografie**

Koch Lichtsatz & Scan,  
Wiesbaden

**Druck**

Color-Druck, Leimen

## Mehrjahresübersicht Deutsche Bahn Konzern

in Mio. €	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
<b>Kapitalstruktur</b>								
Sachanlagen <sup>1)</sup>	35.055	34.071	32.815	31.155	29.866	24.034	21.815	17.982
Finanzanlagen	735	600	680	584	665	710	367	305
<b>Anlagevermögen</b>	<b>35.790</b>	<b>34.671</b>	<b>33.495</b>	<b>31.739</b>	<b>30.531</b>	<b>24.744</b>	<b>22.182</b>	<b>18.287</b>
Vorräte	992	973	866	654	604	490	597	709
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände <sup>2)</sup>	4.238	3.023	2.346	2.141	2.277	3.755	3.139	1.804
Liquide Mittel	363	394	280	351	447	603	654	640
<b>Umlaufvermögen</b>	<b>5.593</b>	<b>4.390</b>	<b>3.492</b>	<b>3.146</b>	<b>3.328</b>	<b>4.848</b>	<b>4.390</b>	<b>3.153</b>
Rechnungsabgrenzungsposten	579	406	211	76	33	30	48	53
<b>Bilanzsumme</b>	<b>41.962</b>	<b>39.467</b>	<b>37.198</b>	<b>34.961</b>	<b>33.892</b>	<b>29.622</b>	<b>26.620</b>	<b>21.493</b>
Eigenkapital	8.436	8.788	8.701	8.528	8.422	6.711	6.278	6.218
Sonderposten	16	19	23	38	47	205	177	154
Pensions- und sonstige langfristige Rückstellungen	9.515	8.420	9.241	9.881	9.627	9.902	9.128	7.585
Steuer- und sonstige kurzfristige Rückstellungen	4.787	5.747	3.714	2.612	2.181	2.237	1.979	1.401
<b>Rückstellungen</b>	<b>14.302</b>	<b>14.167</b>	<b>12.955</b>	<b>12.493</b>	<b>11.808</b>	<b>12.139</b>	<b>11.107</b>	<b>8.986</b>
Zinslose Darlehen Bund	7.324	6.714	6.344	8.284	7.363	6.308	4.781	2.340
Zinspflichtige Darlehen	6.993	5.463	4.192	2.532	1.713	858	606	513
Übrige Verbindlichkeiten	3.968	3.337	3.609	2.971	4.413	3.284	3.570	3.203
<b>Verbindlichkeiten</b>	<b>18.285</b>	<b>15.514</b>	<b>14.145</b>	<b>13.787</b>	<b>13.489</b>	<b>10.450</b>	<b>8.957</b>	<b>6.056</b>
Rechnungsabgrenzungsposten	923	979	1.374	115	126	117	101	79
<b>Bilanzsumme</b>	<b>41.962</b>	<b>39.467</b>	<b>37.198</b>	<b>34.961</b>	<b>33.892</b>	<b>29.622</b>	<b>26.620</b>	<b>21.493</b>
<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b>								
Umsatzerlöse	15.722	15.465	15.630	15.348	15.577	15.452	15.249	14.793
Gesamtleistung	17.535	17.267	17.521	17.104	17.422	17.227	17.244	16.191
Sonstige betriebliche Erträge	2.406	3.653	2.511	2.596	2.141	2.169	1.702	1.799
Materialaufwand	- 7.108	- 6.625	- 6.688	- 6.595	- 6.716	- 6.475	- 5.757	- 5.195
Personalaufwand	- 7.487	- 8.475	- 8.285	- 8.389	- 8.663	- 8.881	- 9.523	- 9.898
Abschreibungen	- 2.162	- 2.052	- 1.965	- 1.737	- 1.620	- 1.387	- 1.148	- 984
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 3.282	- 3.436	- 2.790	- 2.546	- 2.204	- 2.169	- 2.236	- 1.649
Beteiligungsergebnis	2	- 44	- 55	- 143	- 151	- 127	5	19
Zinsergebnis	- 313	- 251	- 158	- 89	- 26	12	- 4	- 32
Ergebnis vor Steuern	- 409	37	91	201	183	369	283	251
Jahresüberschuss	- 406	85	87	170	200	577	135	93
<b>Weitere Finanzdaten</b>								
EBITDA <sup>3)</sup>	2.271	2.492	2.036	1.997	1.920	1.658	1.401	1.248
EBIT <sup>4)</sup>	109	450	71	260	300	319	253	264
Cashflow vor Steuern	1.786	2.113	2.107	1.985	1.833	1.777	1.445	1.477
Kurzfristiges Fremdkapital	9.089	9.329	7.325	5.803	7.145	5.992	6.018	5.232
Langfristiges Fremdkapital	24.421	21.331	21.149	20.592	18.278	16.714	14.147	9.889
Capital Employed <sup>5)</sup>	28.649	27.443	24.911	22.656	20.878	18.600	17.147	14.926
Brutto-Investitionen	7.110	6.892	8.372	7.660	7.136	7.771	7.329	7.128
Netto-Investitionen <sup>6)</sup>	3.307	3.250	3.229	3.040	6.223	5.056	5.107	5.533

	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
<b>Finanzwirtschaftliche Kennzahlen</b>								
Anlagevermögen in % der Bilanzsumme	85,3	87,8	90,0	90,8	90,1	83,5	83,3	85,1
Eigenkapital inkl. Sonderposten in % der Bilanzsumme	20,1	22,3	23,5	24,5	25,0	23,3	24,2	29,6
Anlagendeckung (in %) <sup>7)</sup>	91,8	86,9	89,2	91,9	87,6	95,5	92,9	88,9
Netto-Investitionsdeckung (in %)	54,0	65,0	65,3	65,3	29,5	35,1	28,3	26,7
Return on Capital Employed (ROCE) (in %) <sup>8)</sup>	0,4	1,6	0,3	1,1	1,4	1,7	1,5	1,8
Zinsdeckung <sup>9)</sup>	0,0	1,1	1,4	2,3	2,4	5,2	4,3	4,6
Cashflow								
Umsatzrendite (in %) <sup>10)</sup>	11,4	13,7	13,5	12,9	11,8	11,5	9,5	10,0
Umsatzrendite vor Steuern und Fremdkapitalzinsen (in %)	0,0	2,5	2,1	2,3	2,0	2,9	2,4	2,2
<b>Leistungsdaten im Schienenverkehr</b>								
Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (in Mio. Pers.)	1.701,7	1.712,5	1.680,1	1.668,4	1.641,0	1.596,4	1.539,4	1.430,6
davon im Fernverkehr	136,3	144,8	146,5	148,9	152,2	151,2	149,3	139,3
davon im Regionalverkehr	1.565,4	1.567,7	1.533,6	1.519,5	1.488,8	1.445,2	1.390,1	1.291,3
Verkehrsleistung im Personenverkehr (in Mio. Pkm)	74.459	74.388	72.846	71.853	71.630	71.028	70.334	64.539
davon im Fernverkehr	35.342	36.226	34.897	34.562	35.155	35.620	36.277	34.845
davon im Regionalverkehr	39.117	38.162	37.949	37.291	36.475	35.408	34.057	29.694
Verkehrsaufkommen im Güterverkehr (in Mio. t) <sup>11)</sup>	291,3	301,3	279,3	288,7	294,9	287,9	300,4	306,9
Verkehrsleistung im Güterverkehr (in Mio. tkm) <sup>11)</sup>	80.348	80.634	71.494	73.273	72.614	67.880	69.492	70.554
Verkehrsleistung insgesamt (in Mio. Ptkm)	154.807	155.022	144.340	145.126	144.244	138.908	139.826	135.093
Betriebsleistung auf dem Netz (in Mio. Trassen-km)	977,3	984,2	976,7	946,5	-	-	-	-
<b>Mitarbeiter</b>								
im Jahresdurchschnitt	219.146	230.615	244.851	259.072	277.471	295.610	331.774	355.694
zum Jahresende	214.371	222.656	241.638	252.468	268.273	288.768	312.579	331.101

<sup>1)</sup> Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

<sup>2)</sup> Einschließlich Wertpapiere

<sup>3)</sup> Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern, Zinsen sowie Abschreibungen (bereinigt um Sonderfaktoren); Vorjahreswert angepasst

<sup>4)</sup> Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern und Zinsen (bereinigt um Sonderfaktoren)

<sup>5)</sup> Betriebliches Vermögen, umfasst das Sachanlagevermögen sowie das betriebliche Netto-Umlaufvermögen abzüglich der zinslosen Darlehen

<sup>6)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüsse von Dritten

<sup>7)</sup> Langfristiges Kapital/Anlagevermögen

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

<sup>9)</sup> Ergebnis vor Steuern und Fremdkapitalzinsen im Verhältnis zu den Fremdkapitalzinsen

<sup>10)</sup> Cashflow/Umsatzerlöse

<sup>11)</sup> Bis 1997 inklusive Stückgut; ab 2000 inklusive Railion Benelux, ab 2001 inklusive Railion Denmark A/S



**Deutsche Bahn AG**

Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

<http://www.bahn.de>