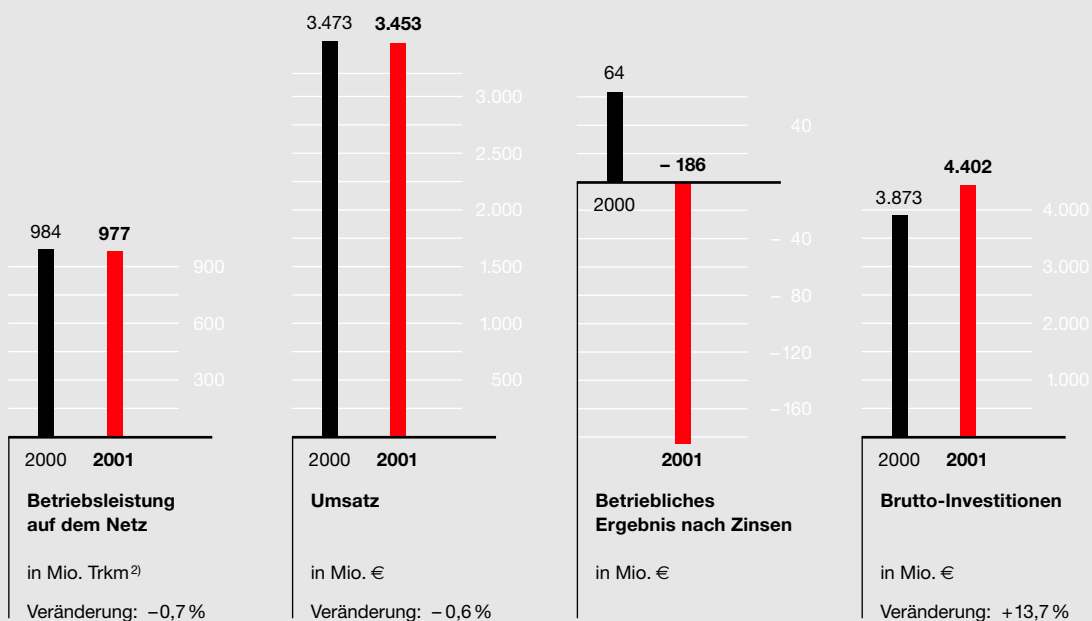




Entwicklung im Geschäftsjahr 2001



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2001	2000	Veränd. in %	
Umsatz	3.453	3.473	-	0,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 181	- 789	+	77,1
EBITDA	714	1.004	-	28,9
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 186	64	-	-
Return on Capital Employed	in % - 0,5	2,0	-	-
Anlagevermögen	17.039	16.773	+	1,6
Eigenkapital	4.423	4.423		0,0
Bilanzsumme	18.069	17.613	+	2,6
Cashflow vor Steuern	590	12	-	-
Brutto-Investitionen	4.402	3.873	+	13,7
Netto-Investitionen ¹⁾	999	858	+	16,4
Mitarbeiter per 31. 12.	53.893	56.938	-	5,4

¹⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

Leistungskennzahlen		2001	2000	Veränd. in %	
Betriebsleistung auf dem Netz	Mio. Trkm ²⁾	977	984	-	0,7
Betriebslänge	km	35.938	36.538	-	1,6

²⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

Inhalt

2 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

6 Lagebericht

28 Jahresabschluss

47 Bestätigungsvermerk

49 Organe

52 Bericht des Aufsichtsrats



Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2001 war für die Bahn und für die DB Netz AG ein besonderes Jahr. Einerseits ist nach der Bestandsaufnahme im Konzern und auch in der DB Netz AG die Strategie weiterentwickelt und somit eine wichtige Voraussetzung für die Zukunft geschaffen worden. Andererseits ist auch in Politik und Öffentlichkeit der Blick für das Gesamtsystem Bahn deutlicher geworden und das Verständnis gewachsen.

Die kritische Bestandsaufnahme im Netz hat dazu beigetragen, dass im März 2001 die Trilaterale Vereinbarung zwischen dem Bund und der DB AG unterzeichnet werden konnte. Ein zentraler Punkt der Vereinbarung ist, dass der DB Netz AG von 2001 bis 2003 rund 3 Mrd. € für Investitionen in das Netz zusätzlich, d. h. insgesamt rund 13 Mrd. € für den Gesamtzeitraum, zur Verfügung gestellt werden. Damit bekennt sich der Bund zu seiner Infrastrukturverantwortung. Die daraus resultierenden Bauaktivitäten werden dazu beitragen, den Investitionsstau im Bestandsnetz abzubauen. Wir sind mit Hochdruck dabei, die Planungen und Baumaßnahmen zu forcieren. Unser Ziel ist, das Netz für die künftigen Verkehre fit zu machen.

Die Entscheidung der Bundesregierung zugunsten der Investitionen in das Schienennetz darf über zwei wichtige Aspekte nicht hinwegtäuschen. Erstens: Wir arbeiten immer noch den Investitionsrückstand ab. Zweitens: Eine Verstetigung der Mittel ist nötig, wenn sich der von allen Seiten gewünschte Erfolg der Bahn im intermodalen Wettbewerb einstellen soll. Vergessen werden darf ebenfalls nicht, dass Planungs- und Realisierungsprozesse von Baumaßnahmen „unter dem rollenden Rad“ komplexer und aufwendiger sind, als dies bei anderen Bauprojekten der Fall ist.

Die Diskussion über eine Trennung von Netz und Betrieb im Jahr 2001 wurde im September mit einer Entscheidung der vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen eingesetzten „Task Force Zukunft Schiene“ beendet. Das Ergebnis – eine Bestätigung der vertikalen Integration – ist eine richtige Entscheidung für das Gesamtsystem Bahn. Worum geht es konkret? Es geht darum, die Bahn als System leistungsfähiger und damit wettbewerbsfähiger am Transportmarkt zu machen – besonders über eine deutlich bessere Nutzung der Infrastruktur Bahn. Dazu müssen jeweils effiziente, also unternehmerische Strukturen und Mechanismen mit möglichst direktem Markt- und Ergebnisdruk aus dem Bahngeschäft wirken. Zudem muss ein ungehinderter Zugang und Übergang zwischen den nationalen Bahnnetzen in Europa sichergestellt werden. Dies erfordert eine interoperable Technik. Bezüglich der Zugangsmöglichkeiten zum Netz gelten in Deutschland bereits heute die „fortschrittlichsten“ Bedingungen in Europa. Das Ergebnis der Task Force bestätigt diese Grundstruktur und bildet eine gute Basis, den ungehinderten Zugang

aller Eisenbahnverkehrsunternehmen bei der Trassenvergabe und Trassennutzung durch ergänzende Strukturen und Prozeduren auch weiterhin neutral zu gewährleisten.

Der Umsatz mit konzernfremden Eisenbahnverkehrsunternehmen nahm im Jahr 2001 um 26 % zu – ein Beleg dafür, dass der Wettbewerb auf der Schiene funktioniert und weiter zunimmt. Doch wer ist der eigentliche Wettbewerber? Es muss darum gehen, vom Wettbewerber auf der Straße Marktanteile zu gewinnen, also neue Verkehre auf die Schiene zu holen und sie zuverlässig und dauerhaft auf der Schiene zu transportieren.

Qualität ist ein wichtiges Entscheidungskriterium für unsere Kunden, die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Durch erhöhte Instandhaltungsaufwendungen und Investitionen haben wir die Qualität unseres Netzes verbessert. So konnten wir die Auswirkungen der mangelbedingten Langsamfahrstellen auf die Pünktlichkeit mehr als halbieren. Wir werden weiter daran arbeiten, die Qualität zu verbessern. Für das laufende Jahr haben wir noch mehr Baustellen geplant und stoßen somit an die Grenzen des im laufenden Betrieb Leistbaren. Wir werden deshalb auf einzelnen Strecken in Abstimmung mit unseren Kunden den Betrieb temporär einstellen. Dieses ist erforderlich, um die Baumaßnahmen zügig umzusetzen und den Betrieb möglichst schnell wieder aufzunehmen. Wir wollen und müssen unser Netz schnell wieder fit machen.

Dass die Bahn im Wettbewerb mit der Straße erfolgreich sein kann, zeigt das Beispiel der Parcel-Intercity-Verkehre. Diese zeitsensiblen Paketzüge laufen seit einiger Zeit zur vollen Zufriedenheit des Kunden auf dem Bahnnetz und entlasten die Straße. Noch sind diese Verkehre eine „zarte Pflanze“, zugleich aber ein Beweis dafür, dass die Schiene konkurrenzfähige Angebote entwickeln, anbieten und auch neue Verkehre gewinnen kann.

Auch durch neue Infrastruktur kann das System Bahn attraktiver werden und Marktanteile gewinnen. Im Geschäftsjahr 2001 wurde die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main bautechnisch fertig gestellt. Die 177 Kilometer lange Neubaustrecke ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h ausgelegt und ist mit der so genannten „Festen Fahrbahn“ ausgestattet. Die Fahrzeit zwischen Köln und Frankfurt wird rund eine Stunde betragen – die Fahrzeit gegenüber der Fahrt über die Rheinstrecke kann ungefähr halbiert werden. Durch diese Neubaustrecke, die zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 in das Netz eingebunden wird und schon etwa ab August mit einem Shuttle-Verkehr zwischen Köln und Frankfurt genutzt wird, können national und auch europaweit neue Verbindungsqualitäten angeboten werden.

Die Strecke wird zum Herzstück des europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehrs, auf das wir zu Recht stolz sein können.

„Netz 21“ ist für uns die zentrale Strategie für die Sanierung, für die Kapazitätsausweitung und für die Weiterentwicklung des Netzes. Es geht dabei um drei mittel- und langfristig angelegte Investitionspakete. Schwerpunkt der Investitionen ist das Bestandsnetz. Hierfür werden wir bis 2006 rund 13,6 Milliarden € aufwenden. In moderne Leit- und Sicherungstechnik werden wir rund 4,2 Milliarden € investieren. Neu- und Ausbaustrecken, die unsere Infrastruktur dort ergänzen sollen, wo wir damit die größte Netzwirkung erzielen können, vervollständigen die Strategie.

Die wirtschaftliche Entwicklung im Berichtszeitraum verlief trotz der schwierigen konjunkturellen Rahmenbedingungen insgesamt planmäßig. Die Umsätze und Erträge sowie das Betriebsergebnis entsprechen der Mittelfristplanung. Das zum 1. April 2001 von uns eingeführte neue Trassenpreissystem führte insgesamt nicht zu signifikanten Erlösveränderungen.

Unsere Leistung kann sich sehen lassen: Täglich verkehren annähernd 37.000 Züge auf unserem Netz, davon rund 29.100 Züge im Regionalverkehr, rund 1.400 Fernverkehrszüge und über 6.200 Güterzüge. Eine häufig dichte Vertaktung stellt insbesondere in den großen Knotenbahnhöfen höchste Anforderungen an die Planung und Betriebsführung der DB Netz AG. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen fragten bei der DB Netz AG im Berichtszeitraum bundesweit 977 Millionen Trassenkilometer nach. Zudem wurde „unter dem rollenden Rad“ ein Rekordniveau an Baustellen zur Verbesserung der Netzqualität erreicht.

Die Aufgaben und Herausforderungen im laufenden Jahr werden keinesfalls geringer sein als im vergangenen Jahr. Wir arbeiten engagiert daran, das Unternehmen zu sanieren und zugleich die Leistung weiter zu verbessern.



Roland Heinisch
Vorsitzender des Vorstands der DB Netz AG



Die Bahn **DB**

Lagebericht



Schiene und Bahn sind untrennbar miteinander verbunden; der Fahrweg entscheidet maßgeblich über die Qualität des Schienenverkehrs. Jetzt bietet sich uns die Chance, die Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Netzes deutlich zu steigern. Unsere Strategie dafür heißt „Netz 21“.

Weiterentwicklung unserer Strukturen

Die DB Netz AG ist als Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG (DB AG) für die Schieneninfrastruktur des Deutsche Bahn Konzerns (DB Konzern) verantwortlich. Die Schieneninfrastruktur bildet die Basis und ist das Nervensystem des Bahnverkehrs, die Hard- und Software, ohne die kein Zug rollen kann. Unsere wichtigste Aufgabe: die Basis für einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb zu gewährleisten. Wir vermarkten die Infrastruktur und erstellen unter Berücksichtigung der Kundenwünsche die Fahrpläne. Die Eisenbahninfrastruktur der DB Netz AG steht – in Umsetzung der EU-Richtlinie 91/440 – diskriminierungsfrei allen Eisenbahnverkehrsunternehmen offen. Diesen Zugang nutzten im Jahr 2001 rund 250 konzernfremde Kunden. Zwar sind zurzeit die Transportbereiche des DB-Konzerns die größten Nutzer der Trassen, doch der Verkehrsleistungs- und Umsatzanteil externer Eisenbahnverkehrsunternehmen nimmt überproportional zu.

Neben der Organisation des Bahnbetriebs gehören auch die Instandhaltung sowie der Neu- und Ausbau der Infrastruktur zu unseren Aufgaben. Die DB Netz AG hatte im Jahr 2001 drei Tochtergesellschaften, die als Projektgesellschaften insbesondere große Bauvorhaben betreuten.

Die DB AG unterstützt die DB Netz AG durch konzentriertes Fach-Know-how mit einer Reihe von Service- und Gruppenfunktionen wie Einkauf, Umweltschutz, Rechtsdienst und Kommunikation.

Neue Organisationsstruktur erfolgreich umgesetzt

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

Netzsegment Fern- und Ballungsnetz

Größtes und umsatzstärkstes Segment ist das Fern- und Ballungsnetz. Auf ihm werden mehr als 90 % des Verkehrsaufkommens abgewickelt. Innerhalb des Fern- und Ballungsnetzes ist das **Streckenmanagement** für den Betrieb des Streckennetzes zuständig, stellt die Verfügbarkeit der Anlagen sicher und überwacht deren Instandhaltung.

Das **Netzmanagement** ist für die Schieneninfrastruktur verantwortlich. Seine Aufgabe ist es, eine Schieneninfrastruktur bereitzustellen, die sich an den Kundenanforderungen und Kapazitäten orientiert, aber auch wirtschaftlichen Kriterien und Betriebsstandards entspricht. Das Netzmanagement setzt unsere Strategie Netz 21 korridorbezogen in vielen Infrastrukturprojekten um. Die Wahrnehmung der Bauherrenfunktion für Großprojekte und die Führung der Projektgesellschaften ist innerhalb des Netzmanagements eigenständig organisiert und obliegt dem Bau- management/Großprojekte.

Netzsegment Regionalnetze

Gegenstand dieses Segments ist es, wirtschaftlich eigenständige Regionalnetze mit ergebnisverantwortlichen Entscheidungsstrukturen vor Ort (Profitcenter-Struktur) zu betreiben. Auf regionaler Ebene verantworten Regionalnetzleiter den Betrieb und die Instandhaltung der Infrastruktur und sorgen für die Planung und Umsetzung von Investitionsvorhaben.

Netzsegment Zugbildungsanlagen/Umschlagbahnhöfe

Das Segment Zugbildungsanlagen/Umschlagbahnhöfe bietet seine Leistungen Personen- und Güterverkehrskunden direkt an und entscheidet über den Umfang seiner Infrastruktur. Ziel dieses Netzsegments ist es, die hohe Kostenunterdeckung des Bereichs örtliche Anlagen deutlich zu reduzieren und die Infrastruktur nachfragegerecht zu optimieren.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2001 blieb insgesamt hinter den Prognosen der Wirtschaftsforschungsinstitute deutlich zurück. Die bereits zur Jahresmitte 2000 einsetzende Abkühlung der **weltwirtschaftlichen Entwicklung** verstärkte sich erheblich im ersten Halbjahr 2001. Wesentliche Ursachen waren der Anstieg der Ölpreise, ein Einbruch im IT-Sektor und der Verfall der Aktienkurse. 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. Im Gesamtjahr 2001 verringerte sich das Wachstum des weltweiten Bruttoinlandsprodukts (BIP) auf gut 2 % (Vorjahr: +4,7 %). Infolgedessen betrug der Zuwachs des Welthandels 2001 weniger als 0,5 % (Vorjahr: +12,4 %).

In dem für uns maßgeblichen europäischen Umfeld ist die Expansion der gesamtwirtschaftlichen Produktion im Sommerhalbjahr 2001 nahezu zum Stillstand gekommen. Die Wachstumsraten des BIP 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 zu einer geringeren Verlangsamung der Konjunktur.

In **Deutschland** ist das BIP im Jahr 2001 im Vergleich zum Vorjahr um real 0,6 % gestiegen. Das Bruttoinlandsprodukt des Jahres 2001 zeigte in Deutschland das zweitschwächste Wachstum seit der Wiedervereinigung (1993: –1,1 %). Der Außenbeitrag trug stärker als im Vorjahr mit 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 im Berichtsjahr spiegelt sich auch in der schwächeren Entwicklung des Personenverkehrs- und Güterverkehrsmarkts wider. Mit Blick auf das schwierige Umfeld sind wir mit der Entwicklung der auf unserem Netz gefahrenen Verkehrsleistung im Berichtsjahr zufrieden. Im Personen- und Güterverkehr insgesamt lag die verkaufte Leistung mit 977,3 Mio. Trassenkilometern (Tkm) um 0,7 % unter dem – nicht zuletzt durch die Sonderverkehre im Rahmen der Weltausstellung EXPO – hohen Vorjahreswert (984,2 Mio. Tkm).

Dabei lagen die von unseren Kunden im Schienenpersonenverkehr erzielten Verkehrsleistungen in einem insgesamt rückläufigen Mobilitätsmarkt knapp oberhalb des Vorjahreswerts. Bei den Güterverkehren haben sich verkehrsträgerübergreifend die im Jahresverlauf kontinuierlich verschlechterten wirtschaftlichen Bedingungen in einer deutlichen Abschwächung des mehrjährigen Wachstumstrends niedergeschlagen; von dieser Entwicklung waren die schienenaffinen Gütergruppen überproportional betroffen. Ein weiterer wesentlicher Faktor war die Angebotsstraffung unseres Großkunden DB Cargo AG.

Im Vergleich zu den anderen Verkehrsträgern hat die Schiene dabei im Personenverkehr gegen den Markttrend weiter zugelegt, im Güterverkehr im Vergleich zum Straßengüterverkehr leicht an Boden verloren. So ging die Verkehrsleistung des Personenverkehrsmarkts (Individualverkehr, Schiene – nur Gesellschaften des DB Konzerns –, Luftverkehr) insgesamt nach bisher nur vorläufigen Zahlen im Berichtsjahr 2001 um rund 1 % zurück (im Vorjahr: –2,8 %). Damit schrumpfte der Personenverkehrsmarkt im zweiten Jahr in Folge. Die Entwicklung des Marktes 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 Kraftstoffpreise

zunächst deutlich über den Vorjahreswerten lagen. Unsere Großkunden im DB Konzern konnten ihre Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr im Jahr 2001 mit 74,5 Mrd. Pkm knapp (+0,1 %) über dem Vorjahresniveau stabilisieren. Dabei waren die im Fernverkehr gefahrenen Verkehre leicht rückläufig, hingegen legte der Nahverkehr sowohl bei den Gesellschaften des DB Konzerns wie bei den konzernfremden Kunden weiter zu. Die Verschiebung in der Struktur ist teilweise auf die Angebotsstraffung der DB Reise&Touristik AG sowie Ausweitungen bei den konzerninternen und -externen Nahverkehrsangeboten zurückzuführen. Der Anstieg der Verkehrsleistung konzernfremder Kunden im Personenverkehr ist eine Folge der von diesen Unternehmen gewonnenen Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr.

Auf Basis vorläufiger Daten hat der Gesamtmarkt im Güterverkehr (Schiene – aus Gründen der Datenverfügbarkeit nur DB Cargo AG, Straßengüterverkehr – Regional- und Fernbereich inkl. ausländische Fahrzeuge, Binnenschifffahrt) 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 sowohl in der Binnenschifffahrt um rund 2,6 % wie bei dem für uns bedeutenden Großkunden DB Cargo AG um 3,1 % (Vorjahr: +7,4 %). Die durch eine gezielte Angebotsstraffung der DB Cargo AG unterstützte Leistungsreduktion konnte durch die positive Entwicklung der im Güterverkehr tätigen anderen Bahnen nicht vollständig kompensiert werden. Diesen negativen Mengeneffekten stehen insbesondere aufgrund des in 2001 neu eingeführten Trassenpreissystems jedoch höhere Erlöse gegenüber.

Während die maßgeblichen Herausforderungen für uns als Infrastrukturbetreiber wie auch für die Schienentransportgesellschaften aus dem anhaltend starken Wettbewerb zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern resultieren, hat sich auch im Schienenpersonen- und Schienengüterverkehr der intramodale Wettbewerb auf unserem Netz weiter entwickelt.

Geschäftsverlauf

Umsatzentwicklung

Der im Berichtsjahr erzielte Umsatz lag mit 3.453 Mio. € um 0,6 % unter dem im Vorjahr ausgewiesenen Wert. In der Umsatzstruktur ergaben sich dabei nur geringfügige Verschiebungen. 92 % unseres Umsatzes entfielen auf Trassenerlöse, 7 % auf Entgelte für die Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen und 1 % auf Projekt- und Umschlagsleistungen. Die Leistungsnachfrage – gemessen in Trassenkilometern – erreichte im Berichtsjahr mit 977,3 Mio. Trassenkilometern

nicht ganz das hohe Vorjahresniveau des „EXPO-Jahres 2000“ von 984,2 Mio. Trassenkilometern. Dabei entfielen auf den Personenverkehr 77 % und auf den Güterverkehr 23 % der Leistungsnachfrage. Der Umsatz mit Gesellschaften des DB Konzerns verzeichnete im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Rückgang um 1,4 % auf 3.315 Mio. €. Dagegen konnte die positive Entwicklung des Umsatzes mit konzernfremden Kunden aus dem Vorjahr fortgeführt werden. Mit 138 Mio. € – das entspricht einem Zuwachs von 26 % gegenüber dem Vorjahr – wird die intensivere Nutzung der Trassen durch konzernfremde Eisenbahnverkehrsunternehmen deutlich sichtbar. Entsprechend erhöhte sich der Anteil des Umsatzes mit diesen Gesellschaften am Gesamtumsatz im Jahr 2001 auf 4 % (im Vorjahr: 3 %). Dies spiegelt sich auch in der Leistungsnachfrage wider. Die Trassenkilometer mit konzernexternen Kunden lagen im Berichtsjahr mit 39,1 Mio. Tkm um 12 Mio. Tkm (+44,3 %) über dem Vorjahreswert.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Die **Gesamtleistung** hat sich um 14 Mio. € auf 4.000 Mio. € leicht verringert. Dies resultiert im Wesentlichen aus den im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren Umsatzerlösen. Positiv wirkte die Erhöhung der aktivierten Eigenleistungen, die um 12 Mio. € auf 540 Mio. € zunahmen. Im Vergleich zum Vorjahr verringerten sich die **sonstigen betrieblichen Erträge** um 311 Mio. € auf 854 Mio. €, was unter anderem durch den Transfer des Energieverkaufs zur DB Energie GmbH begründet ist. Dazu kommt, dass der Vorjahreswert durch Einmaleffekte geprägt war.

Zur Abarbeitung des technischen und organisatorischen Rückstands der ehemaligen Deutschen Reichsbahn erhält die DB Netz AG gemäß der Vereinbarung der Deutsche Bahn AG mit der Bundesrepublik Deutschland vom 23. Dezember 1994 Ausgleichszahlungen des Bundes, die im Material- und Personalaufwand verrechnet werden. Diese waren, wie bereits im Vorjahr, planmäßig rückläufig (–31,4 % bzw. 205 Mio. € auf 449 Mio. €). Sie werden im Jahr 2002 endgültig auslaufen.

Der **Materialaufwand** stieg um 19,4 % auf 1.316 Mio. €. Ein wesentlicher Faktor für die Erhöhung des Materialaufwands war der planmäßige Rückgang bei den Erstattungen des Bundes für wiedervereinigungsbedingte Altlasten (–125 Mio. €). Zusätzlich verausgabten wir im Rahmen der Qualitätsoffensive deutlich mehr Mittel für die Instandhaltung des Bestandsnetzes. Dadurch verringerten sich die Fahrzeitverluste gegenüber dem Vorjahr um rund 50 %. Insgesamt betrug der Instandhaltungsaufwand im abgelaufenen Geschäftsjahr 1.118 Mio. € (im Vorjahr: 998 Mio. €). Aufgrund des Mitarbeiterrückgangs sowie der Inanspruchnahme von Rückstellungen für ausgewählte Personalleistungen nahm der **Personalaufwand** im Berichtsjahr um 20,2 % auf 1.778 Mio. € ab. Gegenläufig wirkte hierbei der Rückgang der Altlastenerstattungen für Personalaufwendungen durch den Bund. Mit 36,3 % (im Vorjahr: 38,2 %) des Gesamtaufwands bilden die Personalkosten nach wie vor den größten Aufwandsblock.

Die **Abschreibungen** betragen 762 Mio. € und liegen damit um 37 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Die Reduzierung geht unter anderem auf geringere außerplanmäßige Abschreibungen aufgrund von Streckenstilllegungen zurück. Einen wesentlichen Rückgang zum Vorjahreszeitraum erfuhren die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen**; sie sanken um 655 Mio. € (–38,5 %) auf 1.046 Mio. €. Bereinigt um im Vorjahr gebildete Rückstellungen für Projektrisiken beträgt der Rückgang 33 Mio. €.

Das **Finanzergebnis** in Höhe von –133 Mio. € (im Vorjahr: –139 Mio. €) setzt sich aus dem Zinsergebnis in Höhe von –138 Mio. € – im Wesentlichen Finanzierungskosten gegenüber der DB AG – und dem **Beteiligungsergebnis** von 5 Mio. € zusammen. Das **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** beträgt –181 Mio. € und ist damit um 609 Mio. € besser als der Vorjahreswert von –789 Mio. €. Aufgrund des Ergebnisabführungsvertrags mit der DB AG weist die DB Netz AG – wie im Vorjahr – einen Jahresüberschuss beziehungsweise einen Bilanzgewinn von 0 € aus.

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen deutlich verbessert

Wesentliche Größen für die Beurteilung unseres operativen Geschäfts sind die betriebswirtschaftlich ermittelten Kenngrößen EBITDA sowie das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen. Im Berichtsjahr sank das aus dem operativen Geschäft erwirtschaftete **EBITDA** (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern sowie Abschreibungen) deutlich auf 714 Mio. € (im Vorjahr: 1.004 Mio. €). Das ist insbesondere auf die Erhöhung unserer Instandhaltungsaufwendungen zurückzuführen. Entsprechend ist die Entwicklung beim **Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen**. Hier kam es nach 64 Mio. € im Vorjahr zu einer Verringerung auf –186 Mio. €. In dem Vorjahresergebnis sind die in 2000 gebildeten Vorsorgen für Projektrisiken und Restrukturierungsmaßnahmen nicht enthalten.

Unter Berücksichtigung der im EBITDA verrechneten Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutsche Reichsbahn im Material- und Personalaufwand – die im Berichtsjahr 449 Mio. € betragen und damit um 205 Mio. € unter dem Vorjahr lagen – ergibt sich für das EBITDA vor Altlastenerstattungen im Berichtsjahr eine operative Verringerung in Höhe von 85 Mio. €.

Wertschöpfung und Wertbeitrag

Wertschöpfung

Die DB Netz AG hat im Rahmen ihrer Leistungserstellung im Jahr 2001 eine Wertschöpfung von rd. 1,7 Mrd. € erwirtschaftet und damit eine Verbesserung gegenüber dem Vorjahreszeitraum in Höhe von 9,7 % erreicht.

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2001	2000	Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2001	2000
Gesamtleistung	4.000	4.014			
+ Sonstige betriebliche Erträge	854	1.165			
Unternehmensleistung	4.854	5.179	Mitarbeiter ¹⁾	1.778	2.226
- Materialaufwand ¹⁾	- 1.316	- 1.102	Öffentliche Hand (Steuern)	0	0
- Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.046	- 1.701	Fremdkapitalgeber (Zinsen)	138	142
- Abschreibungen (auf SAV und IVG)	- 762	- 799	Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nicht betriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis)	- 186	- 791
Betriebliche Wertschöpfung	1.730	1.577	Betriebliche Wertschöpfung	1.730	1.577

¹⁾ nach verrechneten Erstattungen für Altlasten ehemalige Deutsche Reichsbahn

Entsprechend dem negativen Jahresergebnis konnte die betriebliche Wertschöpfung den Personalaufwand im Berichtsjahr erneut nicht vollständig decken; hier betrug die Differenz 48 Mio. € (im Vorjahr: 650 Mio. €).

Wertbeitrag: Kapitalrendite verbessert

Angesichts der hohen Kapitalintensität des Geschäfts der Deutschen Bahn wurde 1999 konzernweit ein Kapitalrenditekonzept für die notwendige Steuerung und Ressourcenlenkung implementiert. Maßstab ist die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on Capital Employed, ROCE). Diese wird ermittelt aus dem Verhältnis von Betrieblichem Ergebnis vor Zinsen (EBIT) zu dem betrieblich eingesetzten Vermögen (Capital Employed). Gleichzeitig wurden für den Konzern und die Unternehmensbereiche mittelfristig zu erreichende Zielwerte festgelegt. Um den ROCE zu steigern, muss angesichts unserer auch zukünftig umfangreichen Investitionsmaßnahmen das Betriebliche Ergebnis vor Zinsen erhöht werden. Der **ROCE** verringerte sich im Berichtsjahr insbesondere aufgrund der höheren Instandhaltungsaufwendungen auf -0,5 (im Vorjahr: 2 %).

Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** hat sich im Geschäftsjahr 2001 um 2,6 % auf 18,1 Mrd. € erhöht (Vorjahr: +4,5 %). Das kontinuierliche Wachstum der Bilanzsumme resultiert aus den hohen Investitionen in das Anlagevermögen (4,4 Mrd. €, +13,6 %) sowie aus dem Anstieg des Umlaufvermögens um 4,3 % auf 0,5 Mrd. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen sank durch den ebenfalls gestiegenen aktiven Rechnungsabgrenzungsposten auf 94,3 % (im Vorjahr: 95,2 %). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegelt sich das Geschäft der DB Netz AG als Dienstleister für das Bereitstellen von Schieneninfrastruktur wider.

Die Höhe unseres Eigenkapitals veränderte sich aufgrund des mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags nicht und liegt weiterhin bei 4.423 Mio. €. Die **Eigenkapitalquote** verringerte sich aufgrund des stärkeren Wachstums der Bilanzsumme von 25,1 % auf 24,4 %. Die **langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten** haben am Gesamtkapital einen Anteil von 37,2 % (Vorjahr: 33,9 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 33,8 % (Vorjahr: 36,0 %). Damit decken Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 65,5 % (Vorjahr: 62,0 %).

Größere Rückstellungen bestehen unter anderem für Pensionen, Restrukturierungsmaßnahmen, Vorruhestandsregelungen, nicht abgerechnete Lieferungen und Leistungen und unterlassene Instandhaltungsmaßnahmen. Die Rückstellungen zur Abdeckung von Risiken aus Kostenerhöhungen bei den Großprojekten Köln–Rhein/Main und Nürnberg–Ingolstadt–München betragen insgesamt 1,3 Mrd. €.

Bei der **Kapitalstruktur** ist zu berücksichtigen, dass mit 7,0 Mrd. € (im Vorjahr: 6,5 Mrd. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die **Finanzschulden** (zinspflichtigen Verbindlichkeiten) verringerten sich von 2,0 auf 1,5 Mrd. €. Diese resultieren vollständig aus Verbindlichkeiten gegenüber der Muttergesellschaft DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Der Anteil am Gesamtkapital ist mit 8,4 % per 31. Dezember 2001 weiterhin gering.

Bilanzstruktur in Prozent	2001		2000		
	2001	2000	2001	2000	
Anlagevermögen	94,3	95,2	Eigenkapital	24,4	25,1
Umlaufvermögen	2,9	2,9	Rückstellungen	18,5	19,2
Aktiver RAP	2,8	1,9	Verbindlichkeiten	52,6	50,7
Bilanzsumme	100,0	100,0	Passiver RAP	4,5	5,0
			Bilanzsumme	100,0	100,0

Investitionen

Durch die Unterzeichnung der Trilateralen Vereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswirtschaft sowie dem Bundesministerium der Finanzen im März 2001 konnte die notwendige Erhöhung der Infrastrukturförderung durch den Bund erreicht werden. Damit wurde das zur Verfügung gestellte Finanzvolumen bis zum Jahr 2003 um rund 1,0 Mrd. € pro Jahr erhöht. Ziel des so genannten Zukunftsinvestitionsprogramms (ZIP) ist es, sowohl den Zustand des bestehenden Netzes deutlich zu verbessern als auch fortzuführende sowie neue Bedarfsplanprojekte zügig voranzutreiben. Die Brutto-Investitionen im Berichtsjahr stiegen um 13,7 % auf 4,4 Mrd. €.

Insgesamt haben wir unsere Investitionen in das Bestandsnetz um rund 40 % gesteigert – von rund 1,2 Mrd. € auf rund 1,7 Mrd. €. Dies entspricht einem Anteil von etwa 40 % der gesamten Investitionssumme. Durch die erhöhten Investitionen in das Bestandsnetz verringerten sich gegenüber dem Vorjahr die Fahrzeitverluste durch mangelbedingte Langsamfahrstellen um rund 50 %. Für die Kunden der Bahn bedeutet dies täglich 7.000 Minuten geringere Fahrzeitverluste. Neben diesen umfangreichen Oberbaumaßnahmen flossen erhebliche Mittel auch in moderne Leit- und Sicherungstechnik. Allein im Jahr 2001 nahmen 33 elektronische Stellwerke (ESTW) ihre Arbeit auf – über ein Drittel mehr als im Vorjahr. Mit der Inbetriebnahme der Betriebszentrale München im Oktober 2001 nahmen wir die letzte der insgesamt 7 Betriebszentralen ans Netz. Damit wird der tägliche Zugbetrieb auf allen wichtigen Strecken der Bahn zentral koordiniert. Ungeachtet der bisher erreichten Erfolge ist es unser Ziel, die gesamte Infrastruktur forciert zu sanieren und zu modernisieren.

In die Projekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) flossen rund 2,1 Mrd. € oder etwa 48 % der Investitionssumme. Größtes Investitionsprojekt war – wie bereits im Vorjahr – die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main mit mehr als 0,6 Mrd. €. Sie wird Ende 2002 in Betrieb genommen. Die Fahrzeit zwischen Köln und Frankfurt verkürzt sich damit auf rund eine Stunde. Zweitgrößtes Einzelprojekt ist die Strecke Nürnberg–Ingolstadt–München, in die wir im Jahr 2001 rund 0,4 Mrd. € investierten.

Mit unseren Investitionen und weiteren Beschaffungen sind wir einer der größten Investoren im Bundesgebiet; in unserem Auftrag hat die Bau- und Zulieferindustrie Leistungen von mehr als 3,8 Mrd. € erbracht. Im konjunkturell schwierigen Umfeld der Bauindustrie erzielen wir damit eine beschäftigungssichernde Wirkung für nahezu 100.000 Arbeitsplätze.

Finanzen

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die DB Netz AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzerntreasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt in den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB Konzern wie die DB Netz AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Im Jahr 2001 haben die beiden führenden Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's die Deutsche Bahn erneut hervorragend bewertet: im Langfristbereich mit Aa1 (Moody's) beziehungsweise AA (Standard & Poor's), im Kurzfristbereich mit der jeweiligen Bestnote P-1 (Moody's) beziehungsweise A-1+ (Standard & Poor's). Die hierdurch von der Muttergesellschaft erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen der DB Netz AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms 2001

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen – von 999 Mio. €.

Entsprechend der deutlichen Ergebnisverbesserung lag der **Cashflow vor Steuern** mit 590 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 12 Mio. €). Das Verhältnis von **Cashflow zum Umsatz** lag mit 17,1 % ebenfalls oberhalb des Vorjahreswerts (0,3 %).

Die Finanzverbindlichkeiten – vollständig gegenüber unserer Muttergesellschaft DB AG – konnten wir im Berichtsjahr um 489 Mio. € auf 1.519 Mio. € zurückführen.

Mitarbeiter

Die Zahl der Beschäftigten der DB Netz AG hat sich im Laufe des Jahres 2001 von 56.938 auf 53.893 verringert. Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb; hier sind rund 51 % aller Mitarbeiter tätig. Im Bereich der Instandhaltung sind derzeit 28 % unserer Mitarbeiter aktiv.

Der Schwerpunkt der Personalreduzierung resultiert aus technischen Rationalisierungsmaßnahmen im Betriebsbereich in einer Größenordnung von rund 1.200 Mitarbeitern. Im Bereich der Instandhaltung bauten wir rund 900 Mitarbeiter ab. Darüber hinaus gliederten wir weitere 902 Mitarbeiter in die DB Energie GmbH aus.

Der Abbau der Beschäftigten konnte erneut allein durch natürliche Fluktuation und sozialverträgliche Maßnahmen realisiert werden.

Um eine erfolgreiche Entwicklung des Unternehmens auch für die Zukunft zu sichern, räumen wir der Aus- und Weiterbildung sowie der Gewinnung von qualifiziertem Fach- und Führungspersonal einen großen Stellenwert ein. So haben wir für den Führungskräftenachwuchs Programme erarbeitet, die strukturiert auf Managementaufgaben vorbereiten. Die Ausbildungsquote lag im Berichtsjahr mit rd. 2,5 % (im Vorjahr: 4,1 %) noch immer auf hohem Niveau.

Mitarbeiter per 31. 12.	2001	2000	Veränd. in %
Mitarbeiter – effektiv	53.893	56.938	– 5,4
Ausgliederung Energieaktivitäten	902	–	
Mitarbeiter – vergleichbar	54.795	56.938	– 3,8
Auszubildende	1.313	2.320	– 43,4
Ausbildungsquote	2,5 %	4,1 %	

Weitere Informationen

Trilaterale Vereinbarung unterzeichnet

Die Deutsche Bahn, das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie das Bundesministerium der Finanzen unterzeichneten im März 2001 eine Trilaterale Vereinbarung. Neben anderen Vereinbarungen liegen die wesentlichen Regelungen in der längerfristigen Festschreibung der Bundesmittel für die Infrastrukturfinanzierung. Das jährliche Volumen wurde erhöht und bis 2003 mit insgesamt über 13 Mrd. € festgeschrieben, zudem wird zukünftig der Mittelzufluss überwiegend in Form von Baukostenzuschüssen erfolgen. Die getroffenen Vereinbarungen schaffen mit der Verstetigung des Mittelzuflusses die Basis für kontinuierliche Planungen und sinnvolle Projektabwicklungen. Die Bahn hat sich gleichzeitig auf ein definiertes Niveau der Eigenmittel festgelegt. Bereits beim Abschluss der Trilateralen Vereinbarung war klar, dass es im Berichtsjahr wegen der erforderlichen Vorlaufzeiten bei Bauvorhaben zunächst schwierig sein würde, die zusätzlichen Mittel in Höhe von 0,9 Mrd. € vollständig zu verausgaben. 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 können entsprechend der Vereinbarung später abgerufen werden.

Neues Trassenpreissystem entlastet Geringnutzer

Zum 1. April 2001 haben wir unser Trassenpreissystem von einem bisher zweistufigen Ansatz auf ein nur noch einstufiges System umgestellt; im Vergleich zum bisherigen Ansatz werden hierdurch Geringnutzer maßgeblich entlastet. Obwohl auch das vorherige Trassenpreissystem nach unserer Auffassung diskriminierungsfrei war, hatte es hieran zuletzt Kritik des Bundeskartellamts gegeben. Mit 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 trotz der mit dem neuen Trassenpreissystem verbundenen rückläufigen spezifischen Erträge bei kleineren Drittnutzern mit einer Verdoppelung des Umsatzes mit konzernfremden Eisenbahnen.

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

Insbesondere auf der Ebene der europäischen Verkehrspolitik wird die Frage der richtigen Organisationsstruktur des Netzes und des darauf erfolgenden Betriebs diskutiert. Deutschland liegt mit der klaren organisatorischen und rechnerischen Trennung der DB Netz AG bei der Umsetzung der EU-Richtlinie 91/440 im europäischen Umfeld ganz vorne. Hierzu hat im September des Berichtsjahres die zur Untersuchung eines möglicherweise notwendigen weiteren Handlungsbedarfs in Deutschland vom Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen im März 2001 initiierte Arbeitsgruppe (so genannte Task Force) ihre Empfehlungen veröffentlicht. Diese bestätigen die Kompatibilität der vertikal integrierten Organisationsstruktur des DB Konzerns mit den rechtlichen Anforderungen. Die aufsichtsrechtliche Aufgabenteilung von Eisenbahnbundesamt und Kartellbehörden soll bestehen bleiben, eine neu einzurichtende Trassenagentur beim Eisenbahnbundesamt 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 einen erfolgreichen Bahnbetrieb. Beispielsweise können wesentliche Modernisierungsvorhaben nur in enger Abstimmung mit unseren Großkunden umgesetzt werden. Dies gilt sowohl für wirtschaftlich belastbare Planungen bei Neu- und Ausbauprojekten von Strecken, vor allem aber für die notwendigen Investitionssynchronisation im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik. Die oft gemeinsam mit den Großkunden vorangetriebenen Projekte kommen mit ihren positiven Auswirkungen angesichts des offenen Zugangs zu unserem Netz dabei allen Kunden zugute.

Unsere Muttergesellschaft DB AG hat im Februar 2002 einen außerhalb der DB Netz AG angesiedelten Wettbewerbsbeauftragten benannt, der als Ansprechpartner unserer Kunden sowie der noch zu gründenden Trassenagentur in Wettbewerbsfragen fungiert.

Bündelung des Energie-Geschäfts

Der gesamte Ein- und Verkauf sowie die Bereitstellung von Energien innerhalb des DB Konzerns wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr bei der **DB Energie GmbH** konzentriert. Aus diesem Grund transferierten wir mit Wirkung zum 1. Januar 2001 den 50-Hz-Stromverkauf und die Energieberatung zur DB Energie GmbH. In einem zweiten Schritt – zum 1. Juli 2001 – übertrugen wir alle bis dato von uns geführten Bahnstromanlagen (eigene 16,7-Hz-Anlagen und Gleichstromanlagen der S-Bahn Hamburg) sowie die 50-Hz-Verteilernetze und die elektrische Zugvorheizung an die DB Energie GmbH.

Risikobericht

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Auf die aktive Steuerung dieser Risiken zielt unser Risikomanagement. Um frühzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können, verfügt die DB Netz AG über ein integriertes Risikomanagementsystem, das die nötigen Informationen aufbereitet und den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) entspricht.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für die DB Netz AG zählen:

- **Marktrisiken:** Diese ergeben sich im Wesentlichen indirekt, d. h. über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.
- **Betriebsrisiken:** Als Infrastrukturbetreiber verfügen wir über ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir durch systematische Wartung, Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Zur weiteren Verbesserung der Verfügbarkeit des Schienennetzes haben wir im Berichtsjahr das Niveau der Instandhaltungsaufwendungen gegenüber den Vorjahren deutlich angehoben. Für wesentliche Einzelrisiken, wie den möglichen Austausch schadhafter Betonschwellen, trafen wir bilanzielle Vorsorge.
- **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina und eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten führen zu Projektrisiken, die entweder

als eigene Projekte direkt oder durch die vernetzten Produktionsstrukturen mittelbar Auswirkungen auf uns haben. Im Berichtsjahr wurde das Risikocontrolling durch das zusätzlich bei der DB AG neu eingerichtete zentrale Controlling für Großprojekte (Projekte mit einem Volumen größer 255 Mio. €) deutlich erweitert. Unser Hauptaugenmerk legen wir weiterhin auf die Großprojekte Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, Knoten Berlin, Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München und die Einführung des digitalen Mobilfunknetzes GSM-R. Erfahrungen, die wir aus der laufenden Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main gewinnen, transferieren wir gezielt auf ähnliche Projekte. Für den Knoten Berlin, 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. Als Konsequenzen identifizierter Risiken leiten wir operative Gegenmaßnahmen ein und erhöhen bilanzielle Vorsorgen. Die im Jahr 2001 aufgetretenen Mehrkosten beim Projekt Köln–Rhein/Main resultieren hauptsächlich aus Bodengegebenheiten, die durch die im Planungsstadium vorgenommenen Baugrunduntersuchungen nicht aufgedeckt werden konnten. Die sich für das Unternehmen ergebenden Risiken sind bilanziell abgedeckt. Bei der Strecke Nürnberg–Ingolstadt–München wurden während des Bauablaufs im Jahr 2001 weitere Besonderheiten der zu durchquerenden Gebirgsformationen festgestellt. Diese geologischen Gegebenheiten führen zu Kostenerhöhungen und zu einer Verzögerung des voraussichtlichen Inbetriebnahmetermins. Für die sich aus den Kostenerhöhungen ergebenden Risiken haben wir bilanzielle Vorsorge getroffen. Auch beim Knoten Berlin sind Kostenerhöhungen zu verzeichnen. Inwieweit sich aus diesen Mehrkosten Risiken für das Unternehmen ergeben, können wir derzeit noch nicht abschließend beurteilen. Aus den Kostenerhöhungen resultierende Mehraufwendungen der DB Netz AG beziehen wir mit in unsere Planungsrechnungen ein.

- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden zentral über die DB AG durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. 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 der Muttergesellschaft DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.

- **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 unser Unternehmen zu begrenzen.

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und bei uns und unseren Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und Aufsichtsrat der DB Netz 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.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Im Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken ab festgelegten Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Als Ergebnis der Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf der Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden oder über die überschaubare Zukunft erkennbar.

Nachtragsbericht

Planmäßige Euro-Umstellung

Seit Ende 1995 hat sich der DB Konzern mit der Euro-Einführung beschäftigt. Die Koordination der Aktivitäten wurde von einem Projektteam unter Leitung des zentralen Treasury der DB AG gesteuert. Um die lokalen Geschäftstätigkeiten umzustellen wurden in den einzelnen Gesellschaften des DB Konzerns Projekte initiiert. Die DB Netz AG hat planmäßig alle Systeme und Objekte – mit Ausnahme der

Umstellung des Rechnungswesens im März 2002 – zum 1. Januar 2002 erfolgreich auf Euro umgestellt. Das gesamte Rechnungswesen wurde nach Fertigstellung des Jahresabschlusses 2001 Anfang März 2002 auf die Währung Euro rückwirkend umgestellt.

Gründung der Arcor DB Telematik GmbH

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

Bündelung der Planungs- und Bauaktivitäten im DB Konzern

Im Laufe des Geschäftsjahres 2002 sollen die Planungs- und Baukapazitäten im DB Konzern gebündelt werden. Dieser Prozess wird die gleichzeitige Anpassung der Führungs- und Organisationsstruktur der DB Netz AG einschließlich ihrer Tochtergesellschaften erforderlich machen. Die Bauherrenfunktion wird künftig weiterhin von der DB Netz AG wahrgenommen.

Strategie

Die rasante Entwicklung des Verkehrsmarkts, aber auch die zunehmende internationale Ausrichtung des Bahnsektors stellen uns vor neue Herausforderungen. Um diese meistern zu können, haben wir klare Vorstellungen für die Zukunft definiert, an denen sich alle unternehmerischen Pläne und Entscheidungen ausrichten.

Netz 21 – die Unternehmensstrategie des Unternehmensbereichs Fahrweg

Die im Jahr 1999 beschlossene Strategie Netz 21 zielt darauf, bis zum Jahr 2010 die Kapazitäten und die Leistungsfähigkeit des Netzes signifikant zu erhöhen, um damit den wachsenden Verkehrsströmen und Transportmengen Rechnung zu tragen. Netz 21 führt mittelfristig zur Entmischung von schnellen und langsameren Verkehren und verbessert so den Verkehrsfluss. Umgesetzt wird Netz 21 in drei mittel- und langfristig angelegten Investitionspaketen. Das größte Investitionspaket betrifft das Bestandsnetz: Es soll die vorhandenen Potenziale des heutigen Netzes besser als

bisher erschließen. In einem zweiten Paket investieren wir in intelligente und fortschrittliche Leit- und Sicherheitstechnik, mit der wir die Flexibilität und Verfügbarkeit des Netzes erhöhen. Mit dem dritten Investitionspaket schließlich ergänzen wir die Infrastruktur dort, wo wir die größte Netzwirkung erzielen. Damit beseitigen wir Engpässe und verkürzen weiter die Fahrzeiten. In vier Richtungen zielen unsere Maßnahmen, mit denen wir unsere Wettbewerbsfähigkeit langfristig sichern werden: Wir erhöhen die Verfügbarkeit unserer Anlagen, reduzieren die Kosten, steigern die Leistung und verkürzen die Gesamtreise- und Transportzeiten.

Wie bei allen anderen Unternehmen, die sich am Markt behaupten müssen, stehen auch bei uns die Kunden im Mittelpunkt unserer Anstrengungen. Ihre Anforderungen sind Gradmesser für unsere Leistungsfähigkeit.

Unser Ziel ist es, ein hochwertiges, auf die Interessen unserer Kunden abgestimmtes Streckennetz vorzuhalten, zu betreiben und weiterzuentwickeln.

Weiterentwicklung des bestehenden Netzes

Den dringendsten Handlungsbedarf sehen wir in den kommenden Jahren bei der Modernisierung des bestehenden Netzes. Seit der Bahnreform im Jahr 1994 haben wir viele notwendige Neubaumaßnahmen – vor allem in den neuen Bundesländern – durchgeführt. Nunmehr wollen wir uns verstärkt um das Bestandsnetz kümmern. Eine große Chance für die Modernisierung haben wir jetzt: Zum ersten Mal stehen uns für die Sanierung der Infrastruktur die vom Bund ursprünglich zugesagten Mittel von jährlich annähernd 5 Mrd. € zur Verfügung. Wenn wir diese Mittel zielgerichtet im Sinne der Strategie Netz 21 einsetzen, werden wir die Qualität des Netzes steigern und die Reise- und Transportzeiten verbessern. Wir werden die Verfügbarkeit unserer Trassen erhöhen, damit der Bahnverkehr auch an großen Knoten in den Ballungszentren besser läuft. Wir schaffen die entscheidenden Voraussetzungen, um einen hohen Standard in Bezug auf Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen.

Neubaustrecken: Kriterium ist die Wirtschaftlichkeit

Neue Strecken werden wir zukünftig nur noch dort bauen, wo es wirtschaftlich sinnvoll ist. Auch volkswirtschaftlich als notwendig befundene Maßnahmen müssen ihre Kapitalkosten erwirtschaften, natürlich unter Berücksichtigung öffentlicher Förderungen und Mittel. Dringend erforderlich ist aus verkehrstechnischer und betrieblicher Sicht eine Neubaustrecke zwischen den Ballungsräumen Rhein/Main und Rhein/Neckar – dafür wurde die Einleitung des Raumordnungsverfahrens zwischenzeitlich beantragt – und eine neue Infrastruktur im Raum Main–Kinzig–Fulda. Dazu wurde bereits eine ökologische Raumempfindlichkeitsstudie durchgeführt. Auch treiben wir die Planungen für eine Netzergänzung zwischen Hannover, Hamburg und Bremen voran.

Internationale Ausrichtung

Auch als Infrastrukturbetreiber stellen wir uns auf die wachsende Internationalisierung der Verkehrsmärkte ein. Es gilt einerseits die Vertriebssysteme zu verbessern und andererseits die Infrastruktur auf internationale Bedürfnisse auszurichten. Wir tun dieses beispielsweise mit den „One Stop Shops“ der so genannten Freight Freeways. Aber auch die Entwicklung und Implementierung eines E-Commerce-Systems und die Neu- und Ausbauprojekte entlang des Rheins sind Belege für unsere internationale Ausrichtung. In diesem Korridor machen wir den Schienenverkehr durch international abgestimmte Bauprojekte zukunftsfähig.

Gewinnzone mittelfristig erreichbar

Unser wichtigstes wirtschaftliches Ziel ist es, mit der DB Netz AG in den nächsten Jahren in die Gewinnzone zu kommen. Das wird uns gelingen, indem wir zunächst unsere Arbeitsprozesse effizienter organisieren und Kosten reduzieren. Dazu haben wir im Jahr 2000 zunächst unsere Schwachstellen analysiert und den dringenden Handlungsbedarf definiert. Aus dieser Analyse wurde die Sanierungsoffensive „Fokus“ entwickelt. Sie ist – nicht nur für uns, sondern übergreifend im DB Konzern – eine große gemeinsame Kraftanstrengung und verlangt viel Engagement von uns und den anderen Beteiligten. Das Programm ist mit seinen verschiedenen Teilprojekten aber zugleich unsere Chance, mit neuer Technik, effektiven Instandhaltungsleistungen, flexibleren Planungs- und Vertriebssystemen den Weg frei zu machen für unser unternehmerisches Ziel, gemeinsam die „beste Bahn“ zu werden.

Ausblick und Erwartungen an das Geschäftsjahr 2002

Konjunkturelle Aussichten: Erholung im Jahresverlauf 2002

Die Prognosen für die Entwicklung des konjunkturellen Umfelds gehen davon aus, dass sich das Wachstum nach einer kurzen Phase der Stagnation im Verlauf des Jahres 2002 wieder belebt. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich auch im Mobilitäts- und Transportmarkt widerspiegeln. Deshalb hängt unsere Entwicklung auch vom Zeitpunkt und Ausmaß der konjunkturellen Erholung ab. Nach neuesten Prognosen wird insbesondere der Anstieg des Bruttoinlandsprodukts in 2002 mit 0,5 % nur schwach gesehen. Von dieser Einschätzung ist hauptsächlich das erste Halbjahr betroffen, während für das zweite Halbjahr 2002 und das Jahr 2003 eine konjunkturelle Stimmungsbesserung im Rahmen einer allmählichen weltweiten Erholung gesehen wird.

Verkehrsmärkte: Eingetrübte Wachstumsaussichten für das Jahr 2002

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 Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr dürfte auf dem Niveau des Vorjahres verharren. Vorhersagen für den in einzelnen Segmenten konkurrierenden Flugverkehr sind unverändert mit großer Unsicherheit behaftet.

Der Schienenpersonenverkehr wird sich voraussichtlich auch im laufenden Jahr wieder von der Gesamtmarktentwicklung positiv absetzen können. Im Fernverkehr werden die Zuwachserwartungen gedämpft durch die Angebotsanpassungen unseres größten Kunden im Schienenpersonenfernverkehr, der DB Reise&Touristik AG, die wiederum teilweise durch eine Steigerung der Verkehrsleistung im Regionalverkehr kompensiert werden. Beim schienengebundenen Fern- und Regionalverkehr gehen wir davon aus, dass sich die Wettbewerbsintensität intermodal sowie auf unserem Netz weiter entwickelt. Wesentliche Faktoren sind die zunehmende Bedeutung von Ausschreibungen sowie die weitere Internationalisierung des Wettbewerbsumfelds.

Für den Güterverkehrsmarkt rechnen wir im Berichtsjahr mit einem leichten Wachstum von knapp 2 % – unter der Voraussetzung einer leichten Erholung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds in der zweiten Jahreshälfte. Mit einem Plus von rund 3 % bleibt der Lkw jedoch Wachstumsträger des Güterverkehrsmarkts. Der hohe Preisdruck hält unvermindert an und schlägt letztlich auf die Frachtraten des gesamten Markts durch. Für die Binnenschifffahrt erwarten wir einen leichten Anstieg der Verkehrsleistung von rund 1,5 %.

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 werden diese Faktoren vermutlich überlagert durch die erwarteten Nachfrageverluste aus der Umsetzung des Strukturprogramms MORA C unseres Großkunden DB Cargo AG. Der inter- wie intramodale Wettbewerbsdruck wird weiter zunehmen. Dabei wird der intensive Warenaustausch innerhalb des Euroraums auch im laufenden Jahr zu einer fortgesetzten Internationalisierung des Güterverkehrs führen.

Erwartungen für die DB Netz AG: Ergebnisrückgang im laufenden Jahr

Die DB Netz AG wird in den kommenden Jahren die Sanierung konsequent fortsetzen. Das Ziel ist klar formuliert: Die Bahnreform soll erfolgreich zu Ende geführt werden; wir müssen hierfür die Leistungsfähigkeit unserer Infrastruktur weiter verbessern und wirtschaftlich mittelfristig zu marktgerechten Ergebnissen gelangen. Um dieses Ziel zu erreichen, werden wir zunächst auf hohem Niveau in die Infrastruktur investieren. Das gilt für den Fahrweg ebenso wie für die moderne Leit- und

Sicherungstechnik einschließlich der dazugehörigen elektronischen Stellwerke. Vorrang hat dabei die Modernisierung des bestehenden Netzes. Neue Strecken wollen wir nur dort bauen, wo sie verkehrstechnisch unbedingt notwendig und wirtschaftlich darstellbar sind.

Aufgrund der Angebotsoptimierungen unserer Großkunden, der Ausgliederung von Regionalnetzen sowie der Übertragung des Stromgeschäfts zur DB Energie GmbH rechnen wir für das Jahr 2002 mit einem leichten Umsatzrückgang. Das aus der Weiterentwicklung der Führungsstruktur resultierende Synergiepotenzial werden wir im Jahr 2002 verstärkt ausschöpfen. Durch unser Sanierungsprogramm „Fokus“ erwarten wir zusätzliche Effizienzsteigerungen und beträchtliche Kostensenkungen. Gegenläufig wird der planmäßige Rückgang der Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn für Personalüberhang und erhöhte Materialaufwendungen zu Belastungen führen. Trotz der erwarteten Produktivitätssteigerungen werden wir die Mehrbelastungen im Jahr 2002 nicht vollständig kompensieren können. Der deutlichen Strukturverbesserung der DB Netz AG wird deshalb ein negatives Betriebliches Ergebnis nach Zinsen gegenüberstehen.

Erwartungen 2002 in Mio. €	2001	2002 Erwartung
Umsatzerlöse	3.453	↘
Brutto-Investitionen	4.402	↑
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 186	↓

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Netz AG 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.



Jahresabschluss DB Netz AG**Inhalt**

29	Bilanz
30	Gewinn- und Verlustrechnung
31	Kapitalflussrechnung
32	Anhang
32	Entwicklung des Anlagevermögens
34	Allgemeine Erläuterungen
36	Erläuterungen zur Bilanz
41	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
44	Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
45	Sonstige Angaben
47	Bestätigungsvermerk



Bilanz

zum 31. Dezember 2001

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2001	31.12.2000
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	5	9
Sachanlagen	(2)	17.022	16.752
Finanzanlagen	(2)	12	12
		17.039	16.773
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	137	153
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	385	348
Kassenbestand, Bundesbankguthaben Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		1	1
		523	502
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	507	338
		18.069	17.613

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2001	31.12.2000
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklage	(7)	3.656	3.656
		4.423	4.423
B. Rückstellungen	(8)	3.344	3.381
C. Verbindlichkeiten	(9)	9.493	8.924
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(10)	809	885
		18.069	17.613

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001

in Mio. €	Anhang	2001	2000
Umsatzerlöse	(13)	3.453	3.473
Bestandsveränderungen		7	13
Andere aktivierte Eigenleistungen		540	528
Gesamtleistung		4.000	4.014
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	854	1.165
Materialaufwand	(15)	– 1.316	– 1.102
Personalaufwand	(16)	– 1.778	– 2.227
Abschreibungen		– 762	– 799
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	– 1.046	– 1.701
		– 48	– 650
Beteiligungsergebnis	(18)	5	3
Zinsergebnis	(19)	– 138	– 142
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		– 181	– 789
Erträge aus Verlustübernahme	(20)	181	789
Jahresüberschuss		0	0

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001

in Mio. €	Anhang	2001	2000
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung/ Verlustausgleich		- 181	- 790
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		762	799
Veränderung der Pensionsrückstellungen		9	3
Cashflow vor Steuern	(22)	590	12
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Finanzanlagen		0	0
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 47	1.354
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge		- 181	- 11
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		- 5	- 16
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	- 1
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 189	- 212
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 364	- 517
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		- 196	609
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		263	39
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 4.402	- 3.873
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		3.403	3.015
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes		907	557
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		- 276	- 229
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	4
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		0	- 4
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 105	- 491
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter / Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		790	- 1
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 1	153
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 488	- 269
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		301	- 117
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		0	1
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		1	0
Finanzmittelbestand am Jahresende	(21)	1	1

¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens DB Netz AG

Anschaffungs- und Herstellungskosten					
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2001	Übertragung von/an Konzern- gesellschaften ¹⁾	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	19	0	0	0	- 5
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	1.335	- 6	29	- 30	- 17
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	264	- 22	4	- 8	- 1
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	6.386	0	80	156	- 10
	7.985	- 28	113	118	- 28
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	9.107	- 191	277	317	- 61
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	136	- 1	7	1	- 3
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	431	- 103	31	2	- 35
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.232	0	557	- 437	315
	20.891	- 323	985	1	188
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25	0	1	0	0
2. Beteiligungen	2	0	0	- 1	0
	27	0	1	- 1	0
Anlagevermögen gesamt	20.937	- 323	986	0	183

¹⁾ Übertragung von der DB Netz AG an die DB Energie GmbH und Übertragung von der DB Station&Service AG an die DB Netz AG

Abschreibungen							Buchwert		
Stand am 31.12.2001	Vortrag zum 01.01.2001	Übertragung von/an Konzern- gesellschaften ¹⁾	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2001	Stand am 31.12.2001	Stand am 31.12.2000	
14	- 10	0	- 2	0	3	- 9	5	9	
1.311	0	0	0	0	0	0	1.311	1.335	
237	- 76	5	- 10	0	0	- 81	156	188	
6.612	- 752	0	- 137	0	3	- 886	5.726	5.634	
8.160	- 828	5	- 147	0	3	- 967	7.193	7.157	
9.449	- 3.099	58	- 558	0	43	- 3.556	5.893	6.008	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	
140	- 59	1	- 14	0	2	- 70	70	77	
326	- 153	39	- 41	0	28	- 127	199	278	
3.667	0	0	0	0	0	0	3.667	3.232	
21.742	- 4.139	103	- 760	0	76	- 4.720	17.022	16.752	
26	- 15	0	0	0	0	- 15	11	10	
1	0	0	0	0	0	0	1	2	
27	- 15	0	0	0	0	- 15	12	12	
21.783	- 4.164	103	- 762	0	79	- 4.744	17.039	16.773	

Anhang

für das Geschäftsjahr 2001

Der **Jahresabschluss der DB Netz 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.

1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz

2 Anlagevermögen

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

Erhaltene Baukostenzuschüsse sind von den Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 15 Mio. € (Vorjahr: 36 Mio. €) **außerplanmäßige Abschreibungen** auf Sachanlagen vorgenommen.

3 Vorräte

in Mio. €	2001	2000
Hilfs- und Betriebsstoffe	81	104
Unfertige Erzeugnisse, nicht abgerechnete Leistungen	56	49
Insgesamt	137	153

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips sind in Höhe von 84 Mio. € (Vorjahr: 76 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2001	davon Rest-laufzeit mehr als ein Jahr	2000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	51	0	52
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	289	0	263
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	15	0	2
Sonstige Vermögensgegenstände	30	0	31
Insgesamt	385	0	348

Die **Wertberichtigungen** auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 61 Mio. € (Vorjahr: 98 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen und gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren aus Lieferungen und Leistungen.

5 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen zukünftiger Nutzungsentgelte im Zusammenhang mit dem Projekt GSM-R ausgewiesen.

6 Gezeichnetes Kapital

Die DB Netz 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 0,1 Mio. DM (rund 0,05 Mio. €) durch Umwandlung eines Teils der Kapitalrücklage und ohne Ausgabe neuer Aktien erhöht. Das gezeichnete Kapital beträgt danach 767 Mio. €. Es ist eingeteilt in 153.400.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der Deutsche Bahn AG gehalten.

7 Kapitalrücklage

Der Kapitalrücklage wurde im Rahmen der Umstellung des gezeichneten Kapitals von DM auf Euro ein Betrag von rund 0,1 Mio. DM (rund 0,05 Mio. €) entnommen. Zum 31. Dezember 2001 wird danach ein Betrag von 7.150 Mio. DM (3.656 Mio. €) ausgewiesen.

8 Rückstellungen

in Mio. €	2001	2000
Rückstellungen für Pensionen	135	125
Steuerrückstellungen	8	6
Sonstige Rückstellungen	3.201	3.250
Insgesamt	3.344	3.381

Den **Rückstellungen für Pensionen** wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 12 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) zugeführt.

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

in Mio. €	2001	2000
Verpflichtungen im Personalbereich	258	324
Restrukturierungsmaßnahmen	594	745
Ausstehende Abrechnungen für erhaltene Lieferungen und Leistungen	55	58
Unterlassene Instandhaltungen	207	162
Rückzahlungsverpflichtungen	348	307
Risikovorsorge für Projekte	1.503	1.410
Übrige Risiken	236	244
Insgesamt	3.201	3.250

Die **Verpflichtungen im Personalbereich** betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Arbeitsmehrleistungen, Jubiläumszuwendungen, Tantiemen sowie Vorruhestandsverpflichtungen. Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen einschließlich der besitzstandswahrenden Zulagen bis ins Jahr 2004 werden in der Rückstellung für **Restrukturierungsmaßnahmen** berücksichtigt.

9 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	7.043	257	1.229	5.557	6.451
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	345	345	0	0	372
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	25	25	0	0	26
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	287	285	2	0	423
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.448	265	141	1.042	1.269
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	0	0	31
Sonstige Verbindlichkeiten	344	344	0	0	352
davon aus Steuern	(13)	(13)	(0)	(0)	(14)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(23)	(23)	(0)	(0)	(23)
Insgesamt	9.493	1.522	1.372	6.599	8.924

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sind mit Forderungen gegen dasselbe Unternehmen saldiert.

In den Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Bahn AG sind kurzfristige Forderungen und Verbindlichkeiten mit langfristigen Verbindlichkeiten verrechnet, da diese erfüllbar sind.

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind langfristige Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Bahn AG von 1.420 Mio. € (31. Dezember 2000: 1.420 Mio. €) enthalten.

Weitere kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Bahn AG bestehen in Höhe von 218 Mio. € (31. Dezember 2000: 660 Mio. €). Hierin ist eine Verbindlichkeit aus dem Cash-Pooling von 164 Mio. € (31. Dezember 2000: 587 Mio. €) enthalten. Diesen kurzfristigen Verbindlichkeiten stehen kurzfristige Forderungen gegenüber der Deutsche Bahn AG von 306 Mio. € (31. Dezember 2000: 944 Mio. €) gegenüber, davon 181 Mio. € aus dem Verlustausgleich, 60 Mio. € aus Lieferungen und Leistungen und 65 Mio. € aus kurzfristigen Geldmarktanlagen.

Im Übrigen bestehen Kreditlinien zum 31. Dezember 2001 in Höhe von 1.636 Mio. € (31. Dezember 2000: 1.841 Mio. €).

10 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** bezieht sich im Wesentlichen (630 Mio. €) auf die im Jahr 1999 erworbenen Rückzahlungsforderungen des Bundes aus zinslosen Darlehen. Der Posten wird rätierlich aufgelöst.

Darüber hinaus werden einmalig gezahlte Tilgungsbeihilfen und Aufwandszuschüsse der Bundesländer ausgewiesen, die über die Laufzeit der zugrunde liegenden Verträge aufgelöst werden.

11 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2001	2000
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	1	0
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	579	588
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(553)	(553)
Insgesamt	580	588

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

12 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2001	2000
Bestellobligo für Investitionen	2.572	2.703
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.512	1.467
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(130)	(152)
Insgesamt	4.084	4.170

Die Verpflichtungen aus **Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen** werden mit dem Nominalwert ausgewiesen.

Die zukünftigen Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen (Stand: 31. Dezember 2001) werden wie folgt fällig:

in Mio. €	2001	2000
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	217	174
fällig 1 bis 5 Jahre	583	452
fällig über 5 Jahre	712	841
Insgesamt	1.512	1.467

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

13 Umsatzerlöse

in Mio. €	2001	2000
Erlöse aus Trassenentgelten	3.193	3.158
Erlöse aus örtlicher Infrastruktur	225	270
Sonstige	35	45
Insgesamt	3.453	3.473

14 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2001	2000
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	65	189
Leistungen für Dritte	162	177
Mieten und Pachten	44	37
Übrige betriebliche Erträge	200	265
Erstattung von Aufwendungen an Anlagen Dritter	118	155
Erträge in Zusammenhang mit dem Anlagevermögen	51	97
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	20	23
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	40	105
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	67	43
Ausgleichszahlungen nach EWG-VO Nr. 1192/69	87	74
Insgesamt	854	1.165

15 Materialaufwand

in Mio. €	2001	2000
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	157	199
Aufwendungen für bezogene Leistungen	323	312
Aufwendungen für Instandhaltungen	1.118	998
Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)	1.598	1.509
Zuwendungen des Bundes	– 282	– 407
Insgesamt	1.316	1.102

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

Die **Zuwendungen des Bundes** werden gemäß Art. 2 § 22 Abs. 1 Nr. 3 Eisenbahnneuordnungsgesetz geleistet. Damit trägt der Bund zum Abbau der erhöhten Materialaufwendungen zur Angleichung des Ausbauzustands, der technischen Ausstattung und des Produktivitätsniveaus im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn an das Niveau im Bereich der ehemaligen Deutschen Bundesbahn bei. Die Zuwendungen nehmen jährlich entsprechend dem erwarteten Abbau des erhöhten Materialaufwands ab und werden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

16 Personalaufwand

in Mio. €	2001	2000
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	1.063	1.505
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	511	548
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	18	32
	1.592	2.085
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	234	261
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	119	127
	353	388
davon für Altersversorgung	(20)	(13)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	1.945	2.473
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	- 167	- 246
Insgesamt	1.778	2.227

In den **Löhnen und Gehältern** des Vorjahres ist eine Zuführung zur Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 268 Mio. € enthalten.

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.

17 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2001	2000
Mieten und Pachten	165	172
Übrige betriebliche Aufwendungen	218	332
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	15	5
Aufwendungen aus der Zuführung zu Rückstellungen für Projektrisiken	95	717
Zuschüsse zu Anlagen Dritter	132	128
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	32	27
Beratung, sonstige Leistungen Dritter	389	320
Insgesamt	1.046	1.701

Von den **übrigen betrieblichen Aufwendungen** betreffen 0,1 Mio. € (Vorjahr: 0,1 Mio. €) „sonstige Steuern“.

18 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2001	2000
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	6	3
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 1	0
Abschreibungen auf Beteiligungen	0	0
Insgesamt	5	3

19 Zinsergebnis

in Mio. €	2001	2000
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4	14
davon aus verbundenen Unternehmen	(2)	(0)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 142	- 156
davon aus verbundenen Unternehmen	(- 111)	(- 127)
Insgesamt	- 138	- 142

20 Erträge aus Verlustübernahme

Der Jahresfehlbetrag wurde aufgrund des mit der Deutsche Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags vom 1. Juni 1999 von dieser ausgeglichen.

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.

21 Finanzmittelbestand

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

22 Cashflow vor Steuern

Der Cashflow vor Steuern im Geschäftsjahr 2001 enthält zahlungsunwirksame Aufwendungen aus der Zuführung zu den Rückstellungen für Projektrisiken (95 Mio. €) sowie unterlassene Instandhaltung (97 Mio. €) und zahlungsunwirksame Erträge aus der Teilauflösung der Rückstellung für Vorruhestandsverpflichtungen (17 Mio. €).

Sonstige Angaben

23 Mitteilung nach § 20 AktG

Die Deutsche Bahn AG hat der DB Netz AG am 20. Juli 1999 Mitteilung nach § 20 AktG gemacht, dass sie alleinige Aktionärin ist.

24 Konzernverhältnisse

Die DB Netz AG ist Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG und wird in deren Konzernabschluss einbezogen. Der Konzernabschluss der Deutsche Bahn AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der HRB-Nummer 50000 hinterlegt.

25 Anteilsbesitz

Die Aufstellung über den Anteilsbesitz (§ 285 Nr. 11 HGB) wird gemäß § 287 HGB beim Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter der Nummer HRB 50879 hinterlegt.

26 Beschäftigte

	2001 im Jahres- durchschnitt	2001 am Jahresende	2000 im Jahres- durchschnitt	2000 am Jahresende
Arbeitnehmer	37.312	36.481	39.881	38.322
Zugewiesene Beamte	17.889	17.412	19.705	18.616
Zwischensumme	55.201	53.893	59.586	56.938
Auszubildende	1.442	1.313	2.535	2.320
Insgesamt	56.643	55.206	62.121	59.258

Beamte sind mit Eintragung der DB Netz AG dieser kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden („zugewiesene Beamte“). Sie arbeiten für die DB Netz AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

27 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

in Tausend €	2001	2000
Gesamtbezüge des Vorstands	1.626	1.015
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	66	91

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 49 – 51 zu entnehmen.

28 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

Frankfurt am Main, den 8. März 2002

DB Netz AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

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

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

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 22. März 2002

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Jäcker)
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Neutz)
Wirtschaftsprüfer

Aufsichtsrat

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Berlin

- a) DB Reise&Touristik AG (Vorsitz)
- DB Regio AG (Vorsitz)
- DB Cargo AG (Vorsitz)
- DB Station&Service 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)

Norbert Hansen*

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

- a) Deutsche Bahn AG
- DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- Arcor Verwaltungs-AG
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a. G.

Dr. Nikolaus Breuel

Leiter Konzernentwicklung der
Deutsche Bahn AG,
Berlin

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- TLC Transport-, Informatik u.
Logistik-Consulting GmbH

Siegfried Danninger*

Betriebsratsvorsitzender Wahlbetrieb
N.VII.52 der DB Netz AG
Pöcking

- a) Sparda-Bank München e. G. (Vorsitz)

Klaus Daubertshäuser

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Wettenberg

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

Gerd Ehlers

Abteilungsleiter im Bundesministerium
der Finanzen,
Berlin

- a) Deutsche Gesellschaft für
Technische Zusammenarbeit
(GTZ) mbH

Dr. Horst Föhr

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Berlin

– bis 31. Dezember 2001 –

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DB Anlagen und Haus Service GmbH
(Vorsitz)
- DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
- DB Vermittlung GmbH (Vorsitz)
- Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft
mbH (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a. G.
- Sparda-Bank Berlin e. G. (Vorsitz)

Matthias Freitag*

Bereichsvorstand Güterverkehr der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Frankfurt am Main

- a) DB Cargo AG
- BSG Bahn Schutz&Service GmbH
- Mitteldeutsche Bahnreinigung GmbH

Wolfgang Gemeinhardt

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG i. R.,
Usingen

Karl-Heinz Gülzow*

Betriebsratsvorsitzender Wahlbetrieb
N.II.13 der DB Netz AG,
Treuenbrietzen

Marlies Helling*

Leiterin Personalbetreuung Zentrale,
Werke und Regionalnetze der
DB Netz AG,
Oberursel

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

Dr. Herbert Junk

Referatsleiter im Bundesministerium für
Wirtschaft und Technologie,
Köln

- b) Magnetschnellbahn-
Planungsgesellschaft mbH

Günter Kirchheim *

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

- a) Deutsche Bahn AG
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a. G.

Thomas Kohl

Abteilungsleiter EW im Bundes-
ministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen,
Bonn

- a) DB Regio AG
DB Cargo AG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a. G. (Beirat)
Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen

Petra Orschekowski *

Betriebsratsvorsitzende Zentrale
Wahlbetrieb N.IX.72 der DB Netz AG,
Mainz

Regina Rusch-Ziemba *

Bereichsvorstand Fahrweg/Bau der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Hamburg

- a) DB Projekt Verkehrsbau GmbH
- b) DB Vermittlung GmbH

Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Berlin

- a) DB Reise&Touristik AG
DB Regio AG
DB Cargo AG
DB Station&Service AG
DB Informatik-Dienste GmbH (Vorsitz)
Deutsche Bahn Immobilien-
gesellschaft mbH
TLC Transport-, Informatik- und
Logistik-Consulting GmbH (Vorsitz)
Deutsche Verkehrs-Bank AG
- b) DB Services GmbH (Beirat)
EUROFIMA Europäische Gesellschaft
für die Finanzierung von
Eisenbahnmaterial
(Verwaltungsrat)
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)

Johann Steinlein *

Vorsitzender des Betriebsrats der
Bau- und Montageniederlassung Süd
Geschäftsbereich DB Bahnbau,
Feucht

Margret Suckale

Leiterin Recht der Deutsche Bahn AG,
Berlin

Gerhard Wegner *

Stellv. Vorsitzender des Gesamt-
betriebsrats der DB Netz AG,
Rastede

- b) Gemeinnützige Wohnungsbau-
gesellschaft Nord

* 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

Vorstand

Roland Heinisch

Vorsitzender des Vorstands
und Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Idstein

- a) DB Reise&Touristik AG
 - DB Regio AG
 - DB Cargo AG
 - DE-Consult Deutsche Eisenbahn
Consulting GmbH (Vorsitz)
 - TLC Transport-, Informatik u.
Logistik-Consulting GmbH
 - Arcor Verwaltungs-AG
- b) Gemeinschaftskernkraftwerk Neckar
GmbH (Verwaltungsrat)
- Magnetschnellbahn-Fahrweg-
gesellschaft mbH (Vorsitz)

Dr. Thilo Sarrazin

Ressort Infrastruktur,
Frankfurt am Main
– bis 14. Dezember 2001 –
a) DB Cargo AG

Stefan Garber

Ressort Personal,
Bad Homburg

- a) DB Reise&Touristik AG
 - DB Regio AG
 - DB Projekt Verkehrsbau GmbH
(Vorsitz)
 - DB Vermittlung GmbH
 - Deutsche Bahn Immobiliengesell-
schaft mbH
 - dvm Deutsche Verkehrsdienst-
leistungs- und Management GmbH
 - Verwertungsgesellschaft für
Eisenbahnimmobilien GmbH
- b) DBBauProjekt GmbH (Vorsitz)
- Arcor AG & Co.
(Gesellschafterausschuss)

Dr. Matthias Zieschang

Ressort Finanzen und Controlling,
Berlin

- a) DB Projekt Verkehrsbau GmbH
- DB Verkehrsbau Logistik GmbH
- DBFuhrparkService GmbH
- Scandlines AG
- Scandlines Danmark A/S
- Scandlines Deutschland GmbH
- b) DBBauProjekt GmbH

Gerhard Schinner

Ressort Betrieb,
Saarbrücken
– bis 30. Juni 2001 –

Klaus Junker

Ressort Betrieb,
Zirndorf
– seit 1. Juli 2001 –

Dagmar Haase

Ressort Marketing und Vertrieb,
Bad Homburg
a) Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße (DUSS) mbH

- 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 der DB Netz AG trat im Berichtsjahr 2001 zu drei ordentlichen Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Netz AG und ihrer Tochtergesellschaften, über die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie 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 drei Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen 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 12. März 2001 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2001 befasst und die Budgetplanung 2001, die Fünfjahresplanung 2001–2005 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Netz AG zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 29. November 2001 nahm der Aufsichtsrat die Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2002, die Mittelfristplanung 2002–2006 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Netz AG zur Kenntnis.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2001 auch intensiv mit den großen Bauprojekten wie der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, der Nord-Süd-Verbindung des Knotens Berlin einschließlich des Lehrter Bahnhofs und der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München und deren Kostenrisiken. Der Aufsichtsrat befasste sich weiter mit den Planungen und bauvorbereitenden Maßnahmen zu den Projekten Stuttgart 21, Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und Neu-Ulm 21.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG per 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 7. 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 und den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2001 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wird aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch diese ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2001 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Dr. Horst Föhr schied mit Ablauf des Jahres 2001 aus dem Aufsichtsrat der DB Netz AG aus. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Dr. Föhr für seine Arbeit.

Mit Wirkung zum 30. Juni 2001 legte Herr Gerhard Schinner sein Vorstandsmandat nieder, um die Funktion des Konzernbeauftragten für die Länder Rheinland-Pfalz und Saarland zu übernehmen. Auch an dieser Stelle dankt der Aufsichtsrat Herrn Schinner für die von ihm geleistete Arbeit. Der Aufsichtsrat bestellte Herrn Klaus Junker mit Wirkung zum 1. Juli 2001 zum Vorstandsmitglied für das Ressort „Betrieb/Streckenmanagement“.

Mit Wirkung vom 14. Dezember 2001 schied Herr Dr. Thilo Sarrazin als Mitglied des Vorstands der DB Netz AG aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2001 geleisteten Einsatz.

Frankfurt, im Mai 2002
Für den Aufsichtsrat



Hartmut Mehdorn
Vorsitzender



DB Netz AG
Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main

<http://www.bahn.de>

Copyright © 2002
DB Netz AG
Alle Rechte sowie technische
Änderungen vorbehalten.

Design-Konzept
Hilger & Boie,
Büro für Gestaltung,
Wiesbaden

Produktionskoordination
Mentor Werbeberatung
H.-J. Dietz, Kelkheim

Redaktion/Text
DB Netz AG,
Ressort Finanzen
und Controlling

Kommunikation
UB Fahrweg

Fotografie
Max Lautenschläger
Deutsche Bahn
DB AG/Mantel (Titel)

DTP
medienhaus:frankfurt,
Frankfurt am Main

Lithografie
Koch Lichtsatz & Scan,
Wiesbaden

Druck
Color-Druck, Leimen

DB Netz AG

Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main

<http://www.bahn.de>