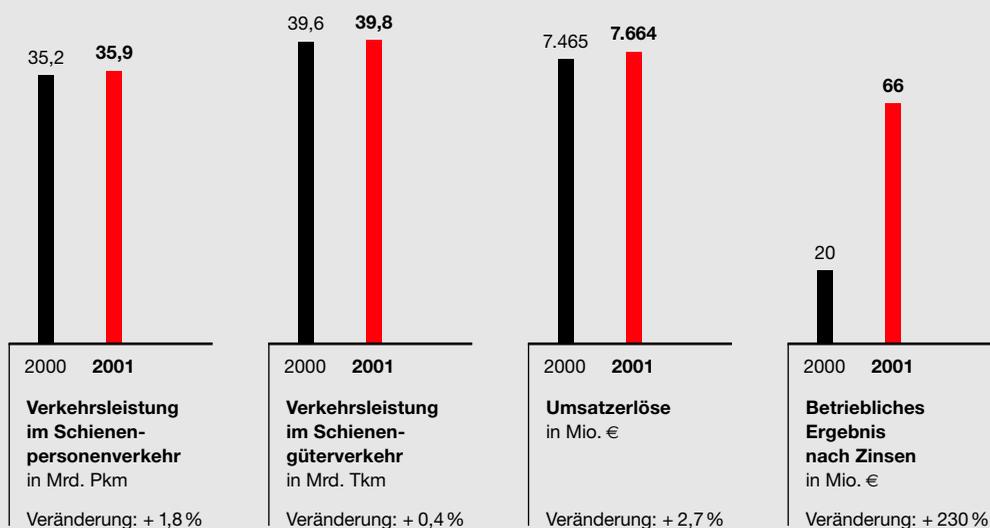




Zwischenbericht 1. Halbjahr 2001

- Höhere Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr
- Umsatz mit 7.664 Mio. € um 2,7 % über Vorjahreswert
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen auf 66 Mio. € verbessert
- Cashflow steigt um 9,0 % auf 972 Mio. €
- Erwartung für das Geschäftsjahr 2001 unverändert:
Negatives Betriebliches Ergebnis nach Zinsen

Entwicklung im 1. Halbjahr 2001



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2001 1. Halbjahr	2000 1. Halbjahr	Veränd. in %
Umsatz	7.664	7.465	+ 2,7
Ergebnis vor Steuern	28	- 17	+ 265
EBITDA	1.150	1.036	+ 11,0
EBIT	206	129	+ 59,7
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	66	20	+ 230
Bilanzsumme per 30. 6./31. 12.	39.711	39.467*	+ 0,6
Cashflow vor Steuern	972	892	+ 9,0
Brutto-Investitionen	2.878	2.969	- 3,1
Netto-Investitionen ¹⁾	1.963	2.207	- 11,1
Mitarbeiter per 30. 6./31. 12.	219.339	222.656*	- 1,5

Leistungskennzahlen Personenverkehr			2001 1. Halbjahr	2000 1. Halbjahr	Veränd. in %
Reisende	DB Reise & Touristik	Mio.	68,2	70,8	- 3,7
	DB Regio	Mio.	771,3	769,0	+ 0,3
	Insgesamt	Mio.	839,5	839,8	0,0
Reisendenkilometer	DB Reise & Touristik	Mio. Pkm ²⁾	17.338	16.997	+ 2,0
	DB Regio	Mio. Pkm ²⁾	18.549	18.250	+ 1,6
	Insgesamt	Mio. Pkm ²⁾	35.887	35.247	+ 1,8
Betriebsleistung	DB Reise & Touristik	Mio. Trkm ³⁾	83,3	86,1	- 3,3
	DB Regio	Mio. Trkm ³⁾	276,2	278,6	- 0,9
	Insgesamt	Mio. Trkm ³⁾	359,5	364,7	- 1,4
Güterverkehr					
Beförderte Güter		Mio. t	146,4	149,2	- 1,9
Transportleistung		Mio. tkm ⁴⁾	39.777	39.609	+ 0,4
Mittlere Transportweite		km	271,7	265,5	+ 2,3
Betriebsleistung		Mio. Trkm ³⁾	112,0	110,5	+ 1,4
Fahrweg					
Betriebsleistung auf dem Netz		Mio. Trkm ³⁾	484,8	485,1	- 0,1

* per 31.12.2000

¹⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

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

³⁾ Trassenkilometer: Zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

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

Entwicklung Deutsche Bahn Konzern

Wirtschaftliches Umfeld

Im Laufe des ersten Halbjahres 2001 hat die Konjunktur deutlich an Schwung verloren. Die Auswirkungen zeigten sich für unseren Konzern vor allem in der erkennbaren Abschwächung wesentlicher Schlüsselbranchen für den Güterverkehr im zweiten Quartal. Die führenden Wirtschaftsforschungsinstitute haben mittlerweile ihre Prognosen für den Anstieg des Bruttoinlandsprodukts im Jahr 2001 deutlich zurückgenommen. Eine nachhaltige Erholung wird zudem erst verzögert im Jahr 2002 erwartet.

Geschäftsverlauf

Der Geschäftsverlauf unseres Konzerns war im ersten Halbjahr sowohl im Personen- wie Güterverkehr erfreulich. Beide Unternehmensbereiche lagen mit ihrer **Verkehrsleistung** über den Vorjahreswerten. Der Unternehmensbereich Personenverkehr legte bei der Verkehrsleistung auf der Schiene um 1,8 % auf 35,9 Mrd. Pkm zu. Der Anstieg der Verkehrsleistung im Güterverkehr um 0,4 % auf 39,8 Mrd. tkm ist angesichts der zunehmend schlechteren konjunkturellen Entwicklung in Schlüsselbranchen zufriedenstellend. Sowohl im Personen- wie im Güterverkehr hielt der Trend zu längeren Reise- bzw. Transportweiten an.

Der **Konzernumsatz** stieg um 2,7 % auf 7.664 Mio. €. Das Wachstum ist primär auf die positive Entwicklung im Personen- und Güterverkehr zurückzuführen; die höchsten Wachstumsraten erzielten der Unternehmensbereich Fahrweg durch stärkere Nachfragen konzernfremder Kunden und der Unternehmensbereich Personenbahnhöfe in Folge höherer Vermarktungserlöse. Bei jeweils im Vergleich zum Vorjahr geringeren Bestandsveränderungen und aktivierten Eigenleistungen lag die **Gesamtleistung** mit 8.368 Mio. € um 108 Mio. € über dem Vergleichszeitraum. Die Sonstigen betrieblichen Erträge waren leicht rückläufig.

Mit der Umsetzung von Effizienzverbesserungen konnten die Aufwendungen insgesamt weiter gesenkt werden. Die bisherigen Fortschritte im Sanierungsprogramm Fokus entsprechen unseren Erwartungen. Während sich der Materialaufwand – bedingt durch die deutlich intensivierten Instandhaltungsmaßnahmen im Unternehmensbereich Fahrweg – leicht um 4,2 % auf 3.142 Mio. € erhöht hat, konnte der Personalaufwand um 4,9 % auf 3.771 Mio. € verringert werden. In den Bereichen Material- und Personalaufwand mussten um 187 Mio. € geringere Erstattungen für Altlasten der früheren Deutschen Reichsbahn kompensiert werden. Resultierend aus dem unverändert hohen Investitionstempo stiegen die Abschreibungen um 4,1 % auf 944 Mio. €. Das Zinsergebnis verschlechterte sich um 31 Mio. € auf –140 Mio. €; der Vergleichszeitraum hatte einen im Durchschnitt geringeren Bestand zinspflichtiger Fremdmittel. Das Beteiligungsergebnis

liegt auf Vorjahresniveau; es wird maßgeblich durch die Equity-Bewertung der Beteiligung an der Arcor AG&Co. geprägt.

Insgesamt konnte das **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** auf 28 Mio. € gesteigert werden (1. Halbjahr 2000: –17 Mio. €). Die betriebliche Ergebnisentwicklung lässt sich am EBITDA, am EBIT und am Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen ablesen. Das **EBITDA** konnten wir deutlich um 114 Mio. € oder 11,0 % auf 1.150 Mio. € steigern. Die rein operative Verbesserung, d.h. die Fortschritte unter Bereinigung des Effekts der um 187 Mio. € geringeren Erstattungen für Altlasten der früheren Deutschen Reichsbahn, beträgt dabei sogar 301 Mio. €. Das **EBIT** stieg um 77 Mio. € auf 206 Mio. €; das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** erreichte 66 Mio. € (1. Halbjahr 2000: 20 Mio. €). Die Ergebnisentwicklung liegt damit oberhalb unserer Erwartungen.

Der **Cashflow** vor Steuern stieg vor allem durch die Ergebnisverbesserung um 9,0 % auf 972 Mio. €.

Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** hat sich gegenüber dem Geschäftsjahresende 2000 nur leicht um 0,6 % auf 39,7 Mrd. € erhöht. Auf der Aktivseite steht dem Anstieg des Anlagevermögens ein leichter Rückgang des Umlaufvermögens gegenüber. Die Struktur der Passivseite ist seit dem Jahresende 2000 weitgehend unverändert.

Investitionen und Finanzierung

Die **Brutto-Investitionen** in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen waren mit 2.878 Mio. € um 3,1 % geringer als im Vorjahreszeitraum. Während dabei die Brutto-Investitionen des Unternehmensbereichs Fahrweg sogar über dem erwarteten Wert lagen, führten Verzögerungen und zeitliche Verschiebungen beim Zugang von neuen Fahrzeugen zu niedrigeren Brutto-Investitionen der Transportbereiche und damit zu einem Rückgang des Gesamtinvestitionsvolumens. Unter Berücksichtigung der Investitionszuschüsse Dritter betrugen die Netto-Investitionen 1.963 Mio. €. Die Finanzierung erfolgte maßgeblich aus dem Cashflow der Periode sowie der planmäßigen Rückführung des Working Capitals und der aufgebauten Liquidität.

Die Rating-Agenturen Moody's und Standard&Poor's haben ihre im Vorjahr vergebenen **Ratings** und damit die hervorragende Bonität der Deutschen Bahn bestätigt. Im Langfristbereich wird die Bahn zurzeit von Moody's mit Aa1 und von Standard&Poor's mit AA eingestuft; im Kurzfristbereich haben beide Agenturen die jeweiligen Bestnoten verteilt. Die Einstufung im Langfristbereich gilt auch für das neu etablierte **Medium Term Note (MTN)-Programm** mit einem Volumen von 5 Mrd. €. Das Programm erlaubt eine vereinfachte Platzierung von Anleihen und damit die gezielte Wahrnehmung von Marktchancen; eine erste Anleihe über 250 Mio. CHF wurde im Juli 2001 erfolgreich platziert.

Mitarbeiter

Im Zuge weiterer Produktivitätsverbesserungen sank die Zahl der Beschäftigten seit dem Jahresende 2000 um 3.317 auf 219.339 Mitarbeiter. Im Vergleich zum 30. Juni 2000 entspricht dies einem Rückgang um 12.503 Mitarbeiter.

Wesentliche Ereignisse

- Der Unternehmensbereich Personenverkehr hat Anfang Juli 2001 die Grundzüge des neuen Preissystems vorgestellt, das im Jahr 2002 eingeführt wird. Es wird für die deutliche Mehrzahl der Nutzer günstigere Preise bedeuten.
- Mit dem gemeinsamen Ziel eines an den Kundenbedürfnissen orientierten integrierten Verkehrsangebots haben das Bundesland Berlin und die DB AG in einem Memorandum die Absicht festgehalten, den öffentlichen Personennahverkehr in Berlin in einem Gemeinschaftsunternehmen aus Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) und S-Bahn Berlin GmbH zusammenzuführen. Beide Partner sehen beträchtliche Synergiepotenziale. Ein Projektteam soll zunächst bis Ende des Jahres 2001 ein unternehmerisches Konzept entwickeln.
- Für den Einsatz der Transrapid-Technologie in Deutschland zeichnen sich zurzeit das Rhein-Ruhr-Gebiet (Basisstrecke Dortmund–Düsseldorf) sowie der Raum München (Verbindung Haupt-/Ostbahnhof mit dem Flughafen) als besonders geeignet ab. In beiden Fällen wurden Planungsgesellschaften unter Beteiligung der DB AG gegründet. Ziel ist die Erstellung von Machbarkeitsstudien, auf deren Basis die Bundesregierung im Jahr 2002 entscheiden wird, welche Strecke den Vorrang erhält.
- Der Beitritt der Dänischen Staatsbahn DSB zum Railion-Verbund unter Einbringung ihrer Güterverkehrssparte DSB Gods wurde zum 1. August 2001 mit wirtschaftlicher Rückwirkung zum 1. Januar 2001 wirksam; der Beitritt ist im vorliegenden Zwischenabschluss noch nicht berücksichtigt. Mit dem neuen Gesellschafter DSB verringert sich der Anteil der DB AG an der Railion GmbH von 94 % auf 92 %; der Anteil der DSB beträgt 2 %. Der Beitritt der DSB wird die Position des Railion-Verbunds bei Skandinavienverkehren deutlich stärken.
- Die DB AG, das Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie das Bundesministerium für Finanzen unterzeichneten im März 2001 eine trilaterale Vereinbarung. Diese sieht unter anderem eine längerfristige Festschreibung der Bundesmittel für die Infrastrukturfinanzierung auf einem bis 2003 erhöhten Niveau vor (für den Gesamtzeitraum bis 2003 über 13 Mrd. €). Die Auswirkungen hieraus sind im Zwischenabschluss noch nicht berücksichtigt, da Detailverhandlungen zu ergänzenden Vereinbarungen noch nicht vollständig abgeschlossen sind.
- Zur Bewertung möglicher Risiken aus der technischen Umsetzung des Großprojekts Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München wurde eine Arbeitsgruppe installiert; Ergebnisse der umfangreichen Projektaufnahmen liegen jedoch noch nicht vor.

- Zum 1. Januar 2001 sind die großen Instandhaltungswerke (so genannte C-Werke) aus der DB Reise&Touristik AG, der DB Regio AG und der DB Cargo AG wieder auf die DB AG übergegangen. Ein langfristiges Konzept zur Sicherung einer ausreichenden Wirtschaftlichkeit der Instandhaltungswerke des DB Konzerns sieht bis zum Jahr 2003 eine Konzentration der Standorte vor. Die notwendigen Strukturanpassungen sollen sozialverträglich erfolgen. Ein eventueller Rückstellungsbedarf für Restrukturierungsmaßnahmen kann erst auf Basis der gerade in Entwicklung befindlichen Detailkonzepte ermittelt werden.
- Eine mit der Arcor AG geschlossene Vereinbarung sieht vor, zum 1. Januar 2002 eine eigenständige Betreibergesellschaft für Bahntelematik zu gründen, an der die DB AG zunächst eine qualifizierte Minderheitsbeteiligung halten wird und im Jahr 2005 die Mehrheit erwerben kann. Unabhängig vom Betrieb der Anlagen prüfen die Partner eine zeitnahe Übertragung sämtlicher bahnspezifischer Telekommunikationsanlagen ins Eigentum des DB Konzerns.

Ausblick

Mit Blick auf die im Vergleich zum Vorjahr entfallenden EXPO-Verkehre, die Optimierung der eigenen Angebote im Rahmen der Konzepte MORA P und MORA C sowie die den Güterverkehr betreffende konjunkturelle Eintrübung gehen wir nicht davon aus, dass sich bei der Verkehrsleistung die positive Entwicklung im zweiten Halbjahr fortsetzen wird. Ungeachtet der ersten Erfolge der eingeleiteten Maßnahmen und der erfreulichen Ergebnisentwicklung im ersten Halbjahr, halten wir es angesichts der konjunkturellen Risiken für nicht vertretbar, den positiven Trend auf das Gesamtjahr fortzuschreiben. Marktrisiken sehen wir insbesondere für den Güterverkehr. Durch die konzernweite Modernisierungsoffensive und das Instandhaltungsprogramm im Unternehmensbereich Fahrweg erwarten wir zudem weitere Belastungen im Aufwand. Wir rechnen deshalb für das 2. Halbjahr und das Gesamtjahr 2001 insgesamt mit einem jeweils deutlich negativen Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Zwischenbericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung des DB Konzerns, seiner Unternehmensbereiche und einzelner Gesellschaften beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zu Grunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken eintreten, so können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Personenverkehr

- Positive Entwicklung der Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr
- Programme zur Angebotsoptimierung und Kostensenkung konsequent umgesetzt
- Deutliche Verbesserung im Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen auf 134 Mio. €

in Mio. €	1. Halbjahr 2001	1. Halbjahr 2000 ¹⁾	Veränd. in %
Außenumsatz			
DB Reise&Touristik	1.697	1.646	+ 3,1
DB Regio	3.709	3.671	+ 1,0
Insgesamt	5.406	5.317	+ 1,7
Innenumsatz	440	381	+ 15,5
Bereichsumsatz	5.846	5.698	+ 2,6
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen			
DB Reise&Touristik	57	- 22	+ 359
DB Regio	77	5	+ 1.440
Insgesamt	134	- 17	+ 888
Brutto-Cashflow			
DB Reise&Touristik	211	101	+ 109
DB Regio	310	216	+ 43,5
Insgesamt	521	317	+ 64,4
Brutto-Investitionen			
DB Reise&Touristik	244	307	- 20,5
DB Regio	516	650	- 20,6
Insgesamt	760	957	- 20,6
Mitarbeiter per 30.6./31.12.	75.242	83.062 *	- 9,4

* per 31.12.2000

¹⁾ inkl. der zum 1. Januar 2001 auf die DB AG übergegangenen C-Werke

Die Entwicklung des Unternehmensbereichs Personenverkehr verlief im ersten Halbjahr 2001 erfreulich. Sowohl im Geschäftsfeld Fernverkehr wie im Geschäftsfeld Regio konnten die Verkehrsleistung, der Umsatz und das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen verbessert werden. Hingegen liegen in beiden Geschäftsfeldern die Brutto-Investitionen auf Grund von Verzögerungen beim Zugang von Neufahrzeugen bzw. Modernisierungen unter dem Wert des Vergleichszeitraums.

Geschäftsfeld Fernverkehr (DB Reise & Touristik)

Der Fernverkehr konnte die Verkehrsleistung auf der Schiene im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 2,0 % auf 17,3 Mrd. Pkm steigern; eine ausgesprochen positive Resonanz fand hier die Ausweitung des ICE-Angebots. Zudem profitierte

der Fernverkehr von einer temporären Verbesserung der relativen Wettbewerbsposition durch gestiegene Kraftstoffpreise bzw. Streikmaßnahmen im Flugverkehr. Strukturell gegenläufig wirkende Faktoren sind der Wegfall der EXPO-Verkehre (im Vorjahr: Mai–Oktober) und die mit dem Fahrplanwechsel im Juni 2001 erfolgte Umsetzung MORA P (Marktorientiertes Angebot im Personenverkehr). In der Phase der Fahrplanumstellung konnte die Anschlusspünktlichkeit auf hohem Niveau gehalten werden.

Begünstigt durch den weiter wachsenden Anteil der höherwertigen ICE-Verkehre stieg der Außenumsatz um 3,1 % auf 1.697 Mio. €. In Verbindung mit reduzierten Aufwendungen konnte das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum stark verbessert werden (57 Mio. €; 1. Halbjahr 2000: – 22 Mio. €). Der Brutto-Cashflow stieg auf 211 Mio. € (1. Halbjahr 2000: 101 Mio. €).

Geschäftsfeld Regio (DB Regio)

Die Entwicklung im Bereich der Regionalverkehre war ebenfalls positiv. Die Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr wuchs um 1,6 % auf 18,5 Mrd. Pkm; die Entwicklung im Bereich der Busverkehre war zufriedenstellend. Insgesamt stieg deshalb – bei praktisch unveränderten Bestellerentgelten – der Außenumsatz des Geschäftsfelds leicht um 1,0 % auf 3.709 Mio. €.

Für eine nachhaltig starke Position im wettbewerbsintensiven Nahverkehrsmarkt unternimmt DB Regio erhebliche Anstrengungen zur Kostenoptimierung. In Verbindung mit der positiven Umsatzentwicklung konnte hierdurch der Rückgang der Erstattungen für wiedervereinigungsbedingte Altlasten (im Material- und Personalaufwand) kompensiert und das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen gegenüber dem schwachen Wert des Vorjahreszeitraums auf 77 Mio. € verbessert werden. Auch der Brutto-Cashflow stieg deutlich auf 310 Mio. €.

Im Rahmen der mit Auslaufen der bisherigen Vertragszeiträume anstehenden Verhandlungen von Verkehrsverträgen wurde u. a. der Verkehrsvertrag mit dem Bundesland Rheinland-Pfalz verlängert. DB Regio hat zudem die europaweite Ausschreibung von Verkehrsleistungen für die künftige R-/S-Bahn im Verkehrsverbund Rhein-Neckar für sich entscheiden können und plant eine Teilnahme an der Ausschreibung von Nahverkehrsleistungen in Westjütland/Dänemark.

Güterverkehr

- Verkehrsleistung über Vorjahreszeitraum
- Verbesserungen des Außenumsatzes und des Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen
- Weitere Entwicklung abhängig von der konjunkturellen Abschwächung

in Mio. €	1. Halbjahr 2001	1. Halbjahr 2000 ¹⁾	Veränd. in %
Außenumsatz	1.917	1.867	+ 2,7
Innenumsatz	392	356	+ 10,1
Bereichsumsatz	2.309	2.223	+ 3,9
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	14	- 8	+ 275
Brutto-Cashflow	88	83	+ 6,0
Brutto-Investitionen	151	144	+ 4,9
Mitarbeiter per 30.6./31.12.	32.916	38.555 *	- 14,6

* per 31.12.2000

¹⁾ inkl. der zum 1. Januar 2001 auf die DB AG übergegangenen C-Werke

Im ersten Halbjahr zeigte sich eine insgesamt positive Entwicklung auf Grund des günstigen konjunkturellen Umfelds insbesondere in den schienenaffinen Bereichen (Stahl- und Mineralölprodukte). Entscheidend für die weitere Entwicklung werden u. a. die Effekte aus der in den letzten zwei Monaten deutlichen Abschwächung der Rohstahlproduktion sein. Auf Grund des gerade hier positiven Halbjahres lag die Verkehrsleistung des Unternehmensbereichs mit 39,8 Mrd. tkm um 0,4 % über dem guten Vorjahreswert.

Der Außenumsatz entwickelte sich mit einem Anstieg von 2,7 % positiver als die Verkehrsleistung. Das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen konnte deutlich auf 14 Mio. € (1. Halbjahr 2000: -8 Mio. €) verbessert werden; der Brutto-Cashflow stieg leicht auf 88 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen von 151 Mio. € lagen um 4,9 % über dem Vorjahreszeitraum. Sie betreffen hauptsächlich die Beschaffung von neuen Lokomotiven und Güterwagen/Ladeeinheiten im Rahmen des umfangreichen Modernisierungsprogramms des Fahrzeugparks.

Der anhaltend hohe intra- und vor allem intermodale Wettbewerbsdruck unterstreicht die Bedeutung der Angebotsoptimierung im Rahmen des Projekts MORA C. Ziel ist unter anderem die Qualitätsverbesserung der Leistungserbringung durch die Verschlinkung der Produktionsprozesse. Gleichmaßen wird eine strategisch stärkere Positionierung im „Kombinierten Verkehr“ vorangetrieben.

Mit der Erweiterung des Railion-Verbunds durch den Eintritt der dänischen Staatsbahn DSB und der Einbringung ihrer Güterverkehrssparte DSB Gods als Railion Denmark A/S gehen wir davon aus, dass sich die Position aller Railion-Partner bei den Skandinavienverkehren verbessert.

Personenbahnhöfe

- Umsatzwachstum von 13,8 % auf Grund höherer Vermarktungserlöse
- Steigerung des Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen auf 18 Mio. €
- Erste Teilerfolge der Sauberkeitsoffensive

in Mio. €	1. Halbjahr 2001	1. Halbjahr 2000	Veränd. in %
Außenumsatz	107	94	+ 13,8
Innenumsatz	295	297	- 0,7
Bereichsumsatz	402	391	+ 2,8
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	18	2	+ 800
Brutto-Cashflow	75	52	+ 44,2
Brutto-Investitionen	182	290	- 37,2
Mitarbeiter per 30.6./31.12.	5.069	5.015 *	+ 1,1

* per 31.12.2000

Gegenüber dem Vorjahreszeitraum konnte der Unternehmensbereich seinen Außenumsatz insbesondere im Vermarktungsbereich verbessern; der Anstieg resultiert vor allem aus zusätzlichen Vermarktungsmöglichkeiten der fertiggestellten Großprojekte (Bahnhöfe Köln, Hannover). Auch der Bereichsumsatz lag mit 402 Mio. € um 2,8 % über dem Vorjahreswert. In Verbindung mit einem intensiven Kostenmanagement konnte das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen deutlich von 2 auf 18 Mio. € verbessert werden. Der Brutto-Cashflow stieg um 44,2 % auf 75 Mio. €.

Ein wesentlicher Schwerpunkt im Jahr 2001 ist die umfassende Sauberkeitsoffensive, für die für das Gesamtjahr zusätzliche 36 Mio. € bereitgestellt werden. Zum Ende des ersten Halbjahres konnte bereits bei 2.800 Bahnhöfen die Grundreinigung abgeschlossen werden. Für diese Sauberkeitsoffensive der Bahn haben inzwischen fünf Bundesländer ihre Unterstützung zugesagt.

Im Rahmen des Modernisierungsprogramms lagen die Brutto-Investitionen mit 182 Mio. € weiterhin auf hohem Niveau; der Rückgang im Vergleich zum ersten Halbjahr 2000 erklärt sich aus der Abrechnung mehrerer Großprojekte im damaligen Zeitraum. Mit den Bundesländern Hessen, Nordrhein-Westfalen sowie Sachsen-Anhalt wurden jeweils mehrjährige Rahmenvereinbarungen für Modernisierungsoffensiven an Bahnhöfen und deren Umfeld vereinbart.

Fahrweg

- Kontinuierlich steigender Umsatz mit konzernfremden Eisenbahnen
- Investitionen auf hohem Niveau
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen rückläufig

in Mio. €	1. Halbjahr 2001	1. Halbjahr 2000	Veränd. in %
Außenumsatz	66	42	+ 57,1
Innenumsatz	1.672	1.719	- 2,7
Bereichsumsatz	1.738	1.761	- 1,3
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	35	95	- 63,2
Brutto-Cashflow	443	491	- 12,3
Brutto-Investitionen	1.666	1.457	+ 14,3
Mitarbeiter per 30.6./31.12.	53.830	53.554 *	+ 0,5

* per 31.12.2000

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum konnte der Unternehmensbereich Fahrweg seinen Umsatz mit konzernfremden Kunden deutlich um 57% auf 66 Mio. € steigern. Die Innenumsätze mit den Transportgesellschaften des DB Konzerns hingegen waren leicht rückläufig. Auf der Kostenseite war trotz fortgeführter Optimierung eine vollständige Kompensation des Rückgangs der Erstattungen für wiedervereinigungsbedingte Altlasten (im Material- und Personalaufwand) sowie der höheren Belastungen aus Instandhaltungs- und Zinsaufwand nicht möglich. Das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen lag deshalb mit 35 Mio. € wie erwartet deutlich unter dem Vergleichszeitraum; auch der Brutto-Cashflow war mit 443 Mio. € entsprechend leicht rückläufig.

Die Modernisierungsoffensive der Infrastruktur spiegelt sich in mit 1.666 Mio. € um 14,3% höheren Brutto-Investitionen wider. Die Schwerpunkte im Jahr 2001 liegen in der Sanierung des Oberbaus und im Neubau von Elektronischen Stellwerken verbunden mit Anschlüssen an die zugehörigen Betriebszentralen. Das Maßnahmenprogramm zur Reduzierung der Langsamfahrstellen kommt plangemäß voran; bis zum Ende des Jahres 2001 sollen die Fahrzeitverluste aus mangelbedingten Langsamfahrstellen halbiert werden. Die Großprojekte Köln–Rhein/Main, Nürnberg–Ingolstadt–München, Knoten Berlin sowie Projekte zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs wurden fortgeführt.

Nach Abstimmung mit dem Bundeskartellamt wurde zum 1. April 2001 das neue einstufige Trassenpreissystem eingeführt.

Immobilien

- Projektbezogene Verschiebungen ins zweite Halbjahr
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen leicht unter Vorjahresniveau

in Mio. €	1. Halbjahr 2001	1. Halbjahr 2000	Veränd. in %
Außenumsatz	6	4	+ 50,0
Innenumsatz	0	39	- 100
Bereichsumsatz	6	43	- 86,0
Betriebliche Erträge	283	335	- 15,5
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	21	36	- 41,7
Brutto-Cashflow	44	58	- 24,1
Brutto-Investitionen	11	22	- 50,0
Mitarbeiter per 30.6./31.12.	1.421	1.330 *	+ 6,8

* per 31.12.2000

Auf Grund der Art der Geschäftstätigkeit des Unternehmensbereichs Immobilien spiegelt sich der Geschäftsverlauf nicht im Umsatz, sondern in den Betrieblichen Erträgen insgesamt wider. Hier lag der Unternehmensbereich mit 283 Mio. € zum Halbjahr um 15,5 % unter dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Ursache waren im Wesentlichen geringere Erträge aus Grundstücksverkäufen; hier gab es projektbezogen Verschiebungen in das zweite Halbjahr 2001. Durch gezieltes Kostenmanagement konnte der Rückgang im Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen (um 15 Mio. € auf 21 Mio. €) und im Brutto-Cashflow (um 14 Mio. € auf 44 Mio. €) aber merklich abgefedert werden; die verschobenen Ergebnispotenziale werden voraussichtlich im zweiten Halbjahr realisiert.

Auch bei den Brutto-Investitionen mit einem Wert von 11 Mio. € führten zeitliche Verschiebungen zu einer Unterschreitung des entsprechenden Vorjahreswerts.

Die zum Unternehmensbereich Immobilien zählende Eisenbahn Immobilien Management GmbH ist im März 2001 in Vivico Management GmbH umfirmiert worden. Es ist vorgesehen, die Geschäftsanteile mit Rückwirkung zum 1. Januar 2001 auf den Bund oder das Bundeseisenbahnvermögen zu übertragen.

Konzern-Bilanz

zum 30. Juni 2001

Aktiva

in Mio. €	30. 6. 2001	31. 12. 2000
Anlagevermögen		
Immaterielle Vermögensgegenstände	169	193
Sachanlagen	34.792	33.878
Finanzanlagen	563	600
	35.524	34.671
Umlaufvermögen		
Vorräte	1.037	973
Forderungen u. sonstige Vermögensgegenstände	2.382	2.990
Wertpapiere	253	33
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks	21	394
	3.693	4.390
Rechnungsabgrenzungsposten	494	406
	39.711	39.467

Passiva

in Mio. €	30. 6. 2001	31. 12. 2000
Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	2.147	2.147
Kapitalrücklage	5.313	5.313
Übriges Eigenkapital	1.349	1.328
	8.809	8.788
Sonderposten	17	19
Rückstellungen	14.335	14.167
Verbindlichkeiten		
Zinslose Darlehen	6.677	6.714
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	5.447	5.463
Übrige Verbindlichkeiten	3.494	3.337
	15.618	15.514
Rechnungsabgrenzungsposten	932	979
	39.711	39.467

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 30. Juni 2001

in Mio. €	1. Halbjahr 2001	1. Halbjahr 2000
Umsatzerlöse	7.664	7.465
Bestandsveränderungen	57	59
Andere aktivierte Eigenleistungen	647	736
Gesamtleistung	8.368	8.260
Sonstige betriebliche Erträge	718	781
Materialaufwand	– 3.142	– 3.015
Personalaufwand	– 3.771	– 3.964
Abschreibungen	– 944	– 907
Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 1.023	– 1.026
	206	129
Beteiligungsergebnis	– 38	– 37
Zinsergebnis	– 140	– 109
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	28	– 17

Konzern-Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 30. Juni 2001

in Mio. €	1. Halbjahr 2001	1. Halbjahr 2000
Ergebnis vor Steuern	28	- 17
Abschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾	944	907
Veränderung der Pensionsrückstellungen	0	2
Cashflow vor Steuern	972	892
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Finanzanlagen	43	43
Veränderung der übrigen Rückstellungen	168	198
Veränderung der Sonderposten	- 2	- 3
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾ und Finanzanlagen	- 28	- 35
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)	236	- 176
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)	65	154
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 7	- 7
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	1.447	1.066
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾	157	155
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾	- 2.878	- 2.969
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen	959	865
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes	226	269
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes	- 262	- 247
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen und dem (Teil-) Verkauf von konsolidierten Unternehmen	1	24
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen und den (Teil-) Erwerb von konsolidierten Unternehmen	- 7	- 16
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 1.804	- 1.919
Gewinnausschüttungen an Minderheitsgesellschafter	0	0
Einzahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung	0	0
Aus-/Einzahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung	- 14	58
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten	0	1.000
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten	- 2	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	- 16	1.058
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	- 373	205
Finanzmittelbestand am 1. 1.	394	280
Finanzmittelbestand am 30. 6.	21	485

¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Segmentinformationen

	Außenumsatz		Innenumsatz		Bereichsumsatz		Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	
	1. Halbjahr		1. Halbjahr		1. Halbjahr		1. Halbjahr	
	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000
in Mio. €	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000
Personenverkehr								
DB Reise&Touristik	1.697	1.646	148	117	1.845	1.763	57	- 22
DB Regio	3.709	3.671	292	264	4.001	3.935	77	5
Insgesamt	5.406	5.317	440	381	5.846	5.698	134	- 17
Güterverkehr	1.917	1.867	392	356	2.309	2.223	14	- 8
Personenbahnhöfe	107	94	295	297	402	391	18	2
Fahrweg	66	42	1.672	1.719	1.738	1.761	35	95
Immobilien	6	4	0	39	6	43	21	36
Sonstige Aktivitäten/ Konsolidierung	162	141	1.527	1.481	1.689	1.622	- 156	- 88
Konzern	7.664	7.465	4.326	4.273	11.990	11.738	66	20

	Brutto-Cashflow		Brutto-Investitionen		Bilanzsumme		Mitarbeiter	
	1. Halbjahr		1. Halbjahr					
	2001	2000	2001	2000	30.6.01	31.12.00	30.6.01	31.12.00
in Mio. €	2001	2000	2001	2000	30.6.01	31.12.00	30.6.01	31.12.00
Personenverkehr								
DB Reise&Touristik	211	101	244	307	4.572	4.809	28.215	30.293
DB Regio	310	216	516	650	7.788	7.359	47.027	52.769
Insgesamt	521	317	760	957	12.360	12.168	75.242	83.062
Güterverkehr	88	83	151	144	3.028	3.234	32.916	38.555
Personenbahnhöfe	75	52	182	290	2.759	2.731	5.069	5.015
Fahrweg	443	491	1.666	1.457	18.889	18.562	53.830	53.554
Immobilien	44	58	11	22	4.329	4.328	1.421	1.293
Sonstige Aktivitäten/ Konsolidierung	- 21	37	108	99	- 1.654	- 1.556	50.861	41.177
Konzern	1.150	1.038	2.878	2.969	39.711	39.467	219.339	222.656

Anmerkungen zum Halbjahresbericht

Mit dem vorliegenden Zwischenbericht legen wir erstmals einen Halbjahresbericht auf Basis des DRS 6 vor. Auf Grund der erstmaligen Erstellung erfolgt der Ausweis nicht gesondert für das Ergebnis nach Quartalen, sondern für den Gesamtzeitraum des ersten Halbjahres; zudem wurde auf den unterjährigen Ausweis einer Ertragssteuerposition verzichtet. Die Aufstellung folgt dem für den Konzernabschluss für das Jahr 2000 verwendeten Vorgehen und richtet sich nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG). Auch der Zwischenabschluss basiert auf einer DM-Buchführung; er wird in Euro unter Anwendung des amtlichen Umrechnungskurses von €/DM = 1,95583 aufgestellt. Die Konsolidierungs-, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres wie gegenüber dem Konzernabschluss für das Jahr 2000 unverändert.

Weitere Einzelanmerkungen:

- Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum haben sich im Konsolidierungskreis keine wesentlichen Änderungen ergeben; der Eintritt des neuen Partners DSB in die Railion GmbH ist in diesem Zwischenabschluss noch nicht berücksichtigt. Die hieraus resultierenden Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns sind jedoch nicht wesentlich.
- Der Konzernabschluss für das Jahr 2000 enthielt einen Buchgewinn aus dem Verkauf der DER-Gruppe der in der Ergebnisrechnung des ersten Halbjahres 2000 noch nicht gezeigt wurde.
- Der Personalaufwand des ersten Halbjahres 2001 war anders als im Vergleichszeitraum nicht mehr belastet durch die Zahlung sogenannter besitzstandswahrender Zulagen; zum Jahresende 2000 wurde im Konzernabschluss eine Rückstellung zur Abgeltung dieser Personalkostenbestandteile gebildet.
- Eine Forderung, die wir gegenüber dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) für erbrachte Leistungen im Zusammenhang mit Fahrvergünstigungen von Pensionären und Beamten geltend gemacht haben, wurde bisher nicht beglichen. Eine Wertberichtigung dieser Forderungen erfolgte nicht; die Gespräche mit dem BEV werden fortgeführt.
- Die Veränderung des Eigenkapitals zwischen dem 31. Dezember 2000 und dem 30. Juni 2001 resultiert aus dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit und den Steuern vom Einkommen und Ertrag.
- Bei der Segmentbetrachtung ist ferner auf Folgendes hinzuweisen:
 - (1) Zum 1. Januar 2001 sind die großen Instandhaltungswerke (sog. C-Werke) von der DB Reise&Touristik AG, DB Regio AG und DB Cargo AG auf die DB AG übergegangen. Die auf die übergegangenen Vorräte gebildeten Pauschalwertberichtigungen werden bei den Transportgesellschaften zum

- Jahresende 2001 ertragswirksam aufgelöst und zugleich bei der DB AG neu gebildet. Ein Ergebniseffekt für den Konzern entsteht hieraus nicht.
- (2) Seit dem 1. Januar 2001 werden die Aktivitäten „Fahrweg- und Anlagen-sanierung“ dem Unternehmensbereich Fahrweg zugeordnet, während für den Vergleichszeitraum die Zuordnung bei den Sonstigen Aktivitäten erfolgte. Von der Umstrukturierung waren 1.400 Mitarbeiter betroffen.
- (3) Bereits berücksichtigt ist der Übergang der Aktivitäten im Bereich 50 Hz-Strom von der DB Netz AG auf die DB Energie GmbH mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2001; im zweiten Halbjahr 2001 ist Gleiches für weitere Aktivitäten im Bereich des 16 2/3 Hz-Stroms geplant (ebenfalls mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2001).

Berlin, den 14. August 2001

Deutsche Bahn AG
Der Vorstand

Organe der Deutschen Bahn AG

Aufsichtsrat:

Dr. Günther Saßmannshausen
Ehrevorsitzender des
Aufsichtsrats

Dr. Michael Frenzel
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Norbert Hansen*
Stv. Vorsitzender des
Aufsichtsrats

Niels Lund Chrestensen

Peter Debuschewitz*

Horst Fischer*

Horst Hartkorn*

Jörg Hensel*

Günter Kirchheim*

Lothar Krauß*

Heike Moll*

Ralf Nagel

Dr. h.c. Friedel Neuber

Günter Ostermann*

Dr. Manfred Overhaus

Albert Schmidt

Prof. Dr. Ekkehard Schulz

Dr. Ulrich Schumacher

Dr. Alfred Tacke

Heinrich Weiss

Horst Zimmermann*

* Aufsichtsratsmitglieder der
Arbeitnehmer

Vorstand:

Hartmut Mehdorn
Vorsitzender

Klaus Daubertshäuser

Dr. Horst Föhr

Dr. Christoph Franz

Roland Heinisch

Dr. Bernd Malmström

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Diethelm Sack

Dieter Ullsperger

Stand: 31. Juli 2001

Bescheinigung des Konzernabschlussprüfers

Dieser Zwischenbericht wurde von der PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft einer prüferischen Durchsicht unterzogen; hierüber wurde folgende Bescheinigung erstellt:

„Wir haben den Konzern-Zwischenbericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, bestehend aus Konzern-Bilanz, Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung, Konzern-Kapitalflussrechnung und erläuternden Angaben, für das zum 30. Juni 2001 endende Halbjahr auftragsgemäß einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des Konzern-Zwischenberichts nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht eine Bescheinigung abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des Konzern-Zwischenberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass mit einer gewissen Sicherheit beurteilt werden kann, dass keine Anhaltspunkte vorliegen, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der Konzern-Zwischenbericht nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den angewandten Rechnungslegungsgrundsätzen und denen des DRS 6 aufgestellt worden ist. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Prüfungshandlungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit für ein Prüfungsurteil mit positiver Gesamtaussage. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht bescheinigen wir, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der Konzern-Zwischenbericht unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung kein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz und Ertragslage vermittelt bzw. nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den angewandten Rechnungslegungsgrundsätzen aufgestellt worden ist.“

Frankfurt am Main, den 17. August 2001

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Kämpfer) (Jäcker)
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Deutsche Bahn AG

Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

<http://www.bahn.de>

Finanzwirtschaftliche
Informationen bietet Ihnen
Investor Relations:

Telefon: 030.297-61678
Telefax: 030.297-61961
E-Mail:
investor.relations@bku.db.de

Unternehmenspublikationen
können Sie bei der
Konzernkommunikation
bestellen:

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

Der Halbjahresbericht
sowie aktuelle Informatio-
nen über die Bahn sind
auch im Internet abrufbar.

Dieser Halbjahresbericht
erscheint auch
in englischer Sprache.