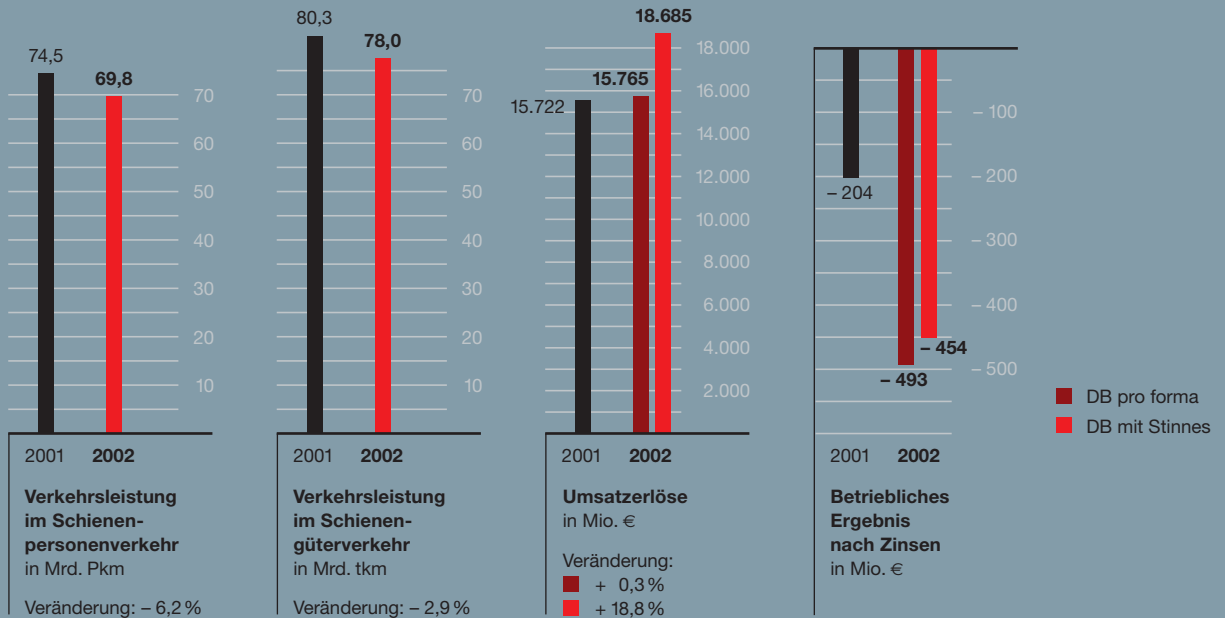




Geschäftsbericht **2002**

Kennzahlen



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2002	pro forma 2002	2001	Veränd. in %
Umsatz	18.685	15.765	15.722	+ 18,8
Ergebnis vor Steuern	- 438	- 466	- 409	- 7,1
Jahresüberschuss	- 468	- 482	- 406	- 15,3
EBITDA vor Altlastenerstattungen	2.021	1.926	1.433	+ 41,0
EBITDA	2.464	2.369	2.271	+ 8,5
EBIT	37	- 15	109	- 66,1
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 454	- 493	- 204	-
Return on Capital Employed in %	0,1	- 0,1	0,4	-
Anlagevermögen	39.775	40.637	35.790	+ 11,1
Eigenkapital	5.708	7.501	8.436	- 32,3
Bilanzsumme	46.023	44.231	41.962	+ 9,7
Cashflow vor Steuern	2.052	1.960	1.786	+ 14,9
Brutto-Investitionen	9.994	9.907	7.110	+ 40,6
Netto-Investitionen ¹⁾	5.355	5.268	3.307	+ 61,9
Mitarbeiter per 31. 12.	250.690	210.072	214.371	+ 16,9

Leistungskennzahlen			2002	2001	Veränd. in %
Reisende	DB Reise&Touristik	Mio.	128,4	136,3	- 5,8
	DB Regio	Mio.	1.528,8	1.565,4	- 2,3
	insgesamt	Mio.	1.657,2	1.701,7	- 2,6
Reisendenkilometer	DB Reise&Touristik	Mio. Pkm ²⁾	33.173	35.342	- 6,1
	DB Regio	Mio. Pkm ²⁾	36.675	39.117	- 6,2
	insgesamt	Mio. Pkm ²⁾	69.848	74.459	- 6,2
Betriebsleistung	DB Reise&Touristik	Mio. Trkm ³⁾	156,1	161,5	- 3,3
	DB Regio	Mio. Trkm ³⁾	563,9	560,2	+ 0,7
	insgesamt	Mio. Trkm ³⁾	720,0	721,7	- 0,2
Beförderte Güter		Mio. t	278,0	291,0	- 4,5
Transportleistung		Mio. tkm ⁴⁾	77.981	80.348	- 2,9
Mittlere Transportweite (Güterverkehr)		km	280,2	275,8	+ 1,6
Betriebsleistung		Mio. Trkm ³⁾	211,0	226,9	- 7,0
Anzahl Bahnhöfe			5.580	5.760	- 3,1
Betriebsleistung auf dem Netz		Mio. Trkm ³⁾	967,4	977,3	- 1,0
Betriebslänge		km	35.804	35.986	- 0,5

¹⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten

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

³⁾ Trassenkilometer: zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

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

Organisationsstruktur

Als konzernleitende Management-Holding steuert die Deutsche Bahn AG den vertikal integrierten, in Unternehmensbereiche und Geschäftsfelder gegliederten und damit klar strukturierten DB Konzern. Die Bahn sichert so gleichzeitig die notwendigen Fortschritte im Bahnreformprozess wie die unternehmerische Effizienz zugunsten der verschiedenen Kundengruppen. Diese organisatorische Struktur unterstützt unseren mit der „Offensive Bahn“ beschriebenen Weg zur „Besten Bahn“ und zum führenden Mobilitäts-, Transport- und Logistikdienstleister.

Vorstand Deutsche Bahn AG

Vorsitzender des Vorstands	Finanzen und Controlling	Personal	Marketing
Technik	Personenverkehr	Güterverkehr	Fahrtweg/ Systemverbund

Kerngeschäft

Gruppen- funktionen	UB Personenverkehr DB Reise&Touristik AG ¹⁾ DB Regio AG ¹⁾	UB Güterverkehr* Railion GmbH ¹⁾ DB Cargo AG ¹⁾	UB Personenbahnhöfe²⁾ DB Station & Service AG ¹⁾	UB Fahrweg DB Netz AG ¹⁾	Dienstleister (Direkt geführte Geschäftsfelder)
	GF Fernverkehr	GF Wagenladungsverkehr	GF Verkehrsstation	GF Fern-/Ballungsnetz	DB Energie
	GF Regionalverkehr	GF Kombinierter Verkehr	GF Vermarktung	GF Regionalnetze	DBFuhrparkService
Service- funktionen	GF Stadtverkehr	Stinnes*¹⁾ GF Verkehr (Schenker)		GF Zugbildungs- u. -behandlungsanlagen	DB ProjektBau
					DB Services
					DB Systems
					DB Telematik

UB = Unternehmensbereich
GF = Geschäftsfeld

¹⁾ Inkl. Tochtergesellschaften
²⁾ Führung durch Generalbevollmächtigten

* Im Rahmen des Integrationsprozesses werden wir im Geschäftsjahr 2003 die Aktivitäten zum neuen Unternehmensbereich Transport und Logistik zusammenführen.

Vorstand



Hartmut Mehdorn
Vorsitzender des Vorstands



Diethelm Sack
Finanzen und Controlling



Dr. Karl-Friedrich Rausch
Technik



Klaus Daubertshäuser
Marketing



Dr. Norbert Bensele
Personal



Dr. Bernd Malmström
Güterverkehr



Dr. Christoph Franz
Personenverkehr



Roland Heinisch
Fahrweg/Systemverbund

Inhalt



2	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
10	Konzernlagebericht
60	Mitarbeiter
66	Umweltschutz
Unser Kerngeschäft	
70	Unternehmensbereiche
70	Personenverkehr
80	Güterverkehr
88	Personenbahnhöfe
96	Fahrweg
106	Dienstleister: Bereich Service
110	Stinnes
120	Fahrzeuge
126	Konzernabschluss und zusätzliche Informationen
126	Deutsche Bahn Konzernabschluss
160	Bestätigungsvermerk
162	Pro-forma-Konzernabschluss
196	Stinnes-Konzernabschluss
228	Wesentliche Beteiligungen
232	Organe der DB AG
236	Bericht des Aufsichtsrats
239	BahnBeirat
240	Glossar
242	Jahreschronik
244	Impressum
	Mehrjahresübersicht





Sehr geehrte Damen u. Herren,

2002 war insgesamt ein erfolgreiches Jahr für die Bahn – ein weiterer großer Schritt auf dem Weg zum Abschluss der Bahnreform. Seit 1994, dem ersten Jahr der Bahn als Aktiengesellschaft, haben wir noch nie so viele für unsere Kunden wirksame Maßnahmen eingeleitet und umgesetzt wie im vergangenen Jahr. Worauf wir besonders stolz sind: Die Bahn hat ihre ehrgeizige Planung nicht nur eingehalten, sondern konnte den durch umfangreiche Investitionen bedingten operativen Verlust sogar deutlich reduzieren und besser abschneiden als geplant. Und dies unter erschwerten Bedingungen, denn die Konjunktur hat sich erheblich schlechter entwickelt als prognostiziert und zudem mussten durch das Hochwasser im Osten Einnahmeausfälle in Höhe von rund 50 Millionen Euro aufgefangen werden. Dies zeigt auch – was mich besonders freut –, dass bei der Deutschen Bahn unternehmerisch gedacht und gehandelt wird.

Der Umsatz stieg 2002 – durch die erstmalige Einbeziehung der Stinnes AG im letzten Quartal – gegenüber Vorjahr um 18,8 Prozent auf 18,7 Milliarden Euro, doch auch ohne Stinnes haben wir hier leicht zugelegt. Die Verkehrsleistung ging sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr zurück. Die Ursachen hierfür waren das schwache konjunkturelle Umfeld, aber auch die bewusste Aufgabe unwirtschaftlicher Verkehre in beiden Marktsegmenten.

Die gleichzeitige Ausrichtung auf zukunftsfähige Strukturen spiegelt sich in unserer Investitionspolitik wider. Im Jahr 2002 haben wir mit knapp 10 Milliarden Euro einen Investitionsrekord aufgestellt und damit etwa 2,9 Milliarden Euro mehr investiert als im Jahr zuvor. Zieht man von dieser Summe die Investitionszuschüsse von 4,6 Milliarden Euro ab, wird deutlich, in welchem erheblichem Umfang wir die Modernisierung der Bahn aus der eigenen Finanzierungskraft vorantreiben.

Unsere Investitionen zielen nicht nur auf das rollende Material. Auch in die Infrastruktur haben wir mehr als 2,4 Milliarden Euro eigene Mittel investiert. Die Bahn hat damit und mit weiteren Beschaffungen wie kaum ein anderes Unternehmen für Beschäftigung in Deutschland, besonders auch beim Mittelstand, gesorgt. Wir werden in den nächsten fünf Jahren insgesamt rund 45 Milliarden Euro investieren und damit das Versprechen einlösen, die „Beste Bahn“ zu werden.

Mit unserer Strategie „Offensive Bahn“ und ihren drei Säulen „Sanieren – Leisten – Wachsen“ ist einerseits ein konsequenter Modernisierungskurs verbunden, andererseits müssen weiter Einschnitte in bestehende Strukturen gemacht werden,

um die notwendige verkehrsträgerübergreifende internationale Wettbewerbsfähigkeit zu sichern und zu stärken. Zwar ist die Produktivität seit der Bahnreform um über 150 Prozent gestiegen. Noch immer liegt allerdings die Wertschöpfung pro Mitarbeiter knapp unter den spezifischen Personalkosten. Dies zeigt, dass die Sanierung auch im zehnten Jahr der Bahnreform konsequent fortgesetzt werden muss.

2002 war auch ein Jahr großer Innovationen. Im Sommer wurde die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main eröffnet. Sie wurde von Anfang an von den Kunden gut angenommen. Mit dem Winterfahrplan haben wir diese Neubaustrecke in den Fahrplan integriert – dies hatte Auswirkungen auf 70 Prozent unserer Fernverkehrsstrecken. Obwohl die europäische Fahrplanumstellung am 15. Dezember 2002 tiefgreifende Veränderungen mit sich brachte, wurde sie gut gemeistert. Dass diese Erfolge insbesondere durch von der Industrie zu verantwortende technische Probleme der eingesetzten Fahrzeuge geschmälert wurden, bedauern wir im Interesse unserer Kunden außerordentlich. Wir arbeiten gemeinsam mit den Herstellern hart daran, diese Qualitätsprobleme zu lösen. Dies gilt auch für Schwierigkeiten bei der Fahrplanabwicklung, die sich erst im täglichen Betrieb gezeigt haben.

Schließlich haben wir ein neues Preissystem für den Fernverkehr eingeführt. Generalstabsmäßig und nahezu fehlerfrei wurde die notwendige tiefgreifende Veränderung unserer Prozesse und IT-Systeme realisiert. Monatlang haben wir unsere Mitarbeiter und Beschäftigte unserer Vertriebspartner auf diese Umstellung vorbereitet. Jetzt muss sich dieses System, das zahlreiche Verbesserungen für die Mehrzahl unserer Kunden bietet, am Markt bewähren. Es ist unsere feste Überzeugung, dass das Preissystem seine positiven Effekte für die weitaus überwiegende Zahl der Reisenden am Markt erweisen wird, sobald das konjunkturelle Tief durchschritten ist. Dort, wo wir Verbesserungsmöglichkeiten erkennen, werden wir diese selbstverständlich nutzen.

Mit der Einführung des Preissystems haben wir auch unsere Beförderungsbedingungen verbessert. Im europäischen Vergleich bieten wir einen weitreichenden Verbraucherschutz, ohne das System Bahn künstlich etwa gegenüber dem Wettbewerber Straße zu verteuern. Wir haben damit die in Deutschland und Europa beginnende Diskussion um Fahrgastrechte offensiv und im Interesse der Gesamtheit unserer Kunden aufgenommen, gleichzeitig beteiligen wir uns an der Ausarbeitung einer europäischen Charta, die Kundenrechte europaweit sichern soll.

Das Jahr 2002 war auch geprägt durch eine weitere Intensivierung des Wettbewerbs in Deutschland. Die Zahl und das Volumen der Streckenausschreibungen im Nahverkehr haben weiter zugenommen, mehrfach konnten Wettbewerber ihre Personal Kostenvorteile ausnutzen und Erfolge verzeichnen – für uns ein Ansporn, unsere Strukturen konsequent auf diesen Wettbewerb auszurichten. Dies ist auch deshalb notwendig, weil schon heute absehbar ist, dass in Deutschland in wenigen Jahren die Bestellerleistungen im Nahverkehr vollständig im Ausschreibungswettbewerb vergeben werden.

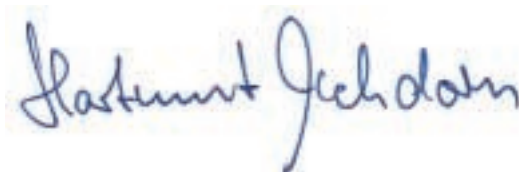
Auch beim Fernverkehr hat der Wettbewerb im Jahr 2002 verstärkt eingesetzt. Es ist zu erwarten, dass diese Entwicklung anhält, zumal außer Deutschland nur wenige Länder bisher eine Marktöffnung vollzogen haben. Hier bleibt die Europäische Union gefordert, konsequent für einen offenen europäischen Schienenverkehrsmarkt zu sorgen. Nur dann haben die eingeleiteten kostspieligen Programme zur Vereinheitlichung der Technik im Hochgeschwindigkeitsverkehr eine echte ökonomische Rechtfertigung.

Der offene deutsche Schienengüterverkehrsmarkt hat weitere Wettbewerber auch aus dem Ausland angelockt. Unser Unternehmensbereich Güterverkehr begegnet dem mit einer konsequenten Kundenausrichtung und der Verbesserung der Produktionsstrukturen. Eine entscheidende Verstärkung ist uns mit dem Erwerb des weltweit operierenden Transport- und Logistikkonzerns Stinnes gelungen. Damit kann den Kunden die gesamte Logistikkette aus einer Hand angeboten werden. Unsere Transport- und Logistiksparte ist jetzt die Nummer eins im europäischen Landverkehr, das führende europäische Schienengüterverkehrsunternehmen und zudem einer der international führenden See- und Lufttransporteure. Wie keine andere europäische Bahn haben wir uns damit auf die im Jahr 2003 beginnende Liberalisierung der Schienengüterverkehrsmärkte vorbereitet. Nun ist es wichtig, dass die bestehende Asymmetrie der Marktöffnung in Europa konsequent beseitigt wird, damit der Güterverkehr seine Marktvorteile auf längeren Strecken tatsächlich ausspielen kann.

Die Bahn hat nach der Hochwasserkatastrophe im Sommer den Beweis erbracht, dass sie schnell und effizient auch unter extremen Bedingungen den Verkehr sichern kann. Entscheidend hierfür war nicht zuletzt die wirksame Zusammenarbeit aller Unternehmensbereiche – ein Vorteil, den nur eine integrierte Bahn bieten kann. Besonderer Dank gebührt in diesem Zusammenhang einerseits der Bundesregierung, die mit erheblichen Mitteln für den Wiederaufbau den wirtschaftlichen Schaden für das Unternehmen begrenzt hat. Dank gebührt vor allem aber auch den zahllosen Bahnerinnen und Bahnern, die unermüdlich daran gearbeitet haben, die Zerstörungen zu beseitigen und den Kunden das unter den gegebenen Umständen Bestmögliche zu bieten.

Im Jahr 2003 werden wir den Kurs der Modernisierung konsequent fortsetzen. Aus der Zusammenarbeit von DB Cargo und Stinnes wollen wir positive Effekte für die Kunden erschließen. Gleichzeitig werden wir schrittweise mit unseren internationalen Partnern die Chancen aus der europäischen Marktliberalisierung wahrnehmen. Im Personenverkehr konzentrieren wir uns auf die weitere Verbesserung des Angebots. Möglichst schnell werden wir daher insbesondere unser neues Reiseninformationssystem einführen, um unsere Kunden umfassend und zeitnah zu unterrichten. Mit Hochdruck modernisieren wir das vorhandene Netz und ergänzen es insbesondere an Engpassstrecken.

Mein Dank für das Jahr 2002 gilt unseren treuen Kunden, die zeitweise viel Verständnis für uns haben mussten, genauso wie unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die eine ganze Reihe von Veränderungen umgesetzt und unter großer Belastung zum Erfolg geführt haben. Allen möchte ich sagen: Wir sind wieder ein gutes Stück vorangekommen – immer mit dem Ziel, die „Beste Bahn“ für unsere Kunden zu werden.



Hartmut Mehndorn
Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Bahn AG

Bahn-Anleihen



- Bestätigung der Ratings von Moody's (Aa1) und Standard & Poor's (AA)
- Im Berichtsjahr Gesamtvolumen von 2,2 Mrd. € in fünf Währungen erfolgreich am Markt platziert
- Erstmalige Inanspruchnahme des US-Dollar-Markts mit einer großvolumigen Anleihe
- Finanzkommunikation weiter intensiviert

Bahn-Anleihen in 2002

ISIN	WKN	Emittent	Währung	Volumen (in Mio.)	Kupon	Ausgabe- datum	Fälligkeit	Laufzeit in Jahren
CH 0014 084 146	854 785	Deutsche Bahn Finance B.V.	CHF	750	3,250%	12. April	Mai 2007	5
XS 0150 120 052	594 436	Deutsche Bahn AG	USD	20	5,520%	17. Juni	Juni 2012	10
XS 0150 855 335	861 362	Deutsche Bahn Finance B.V.	HKD	250	5,870%	25. Juni	Juli 2012	10
XS 0151 414 413	862 250	Deutsche Bahn Finance B.V.	USD	600	4,500%	10. Juli	Juli 2007	5
CH 0014 524 992	862 454	Deutsche Bahn Finance B.V.	CHF	250	3,000%	10. Juli	Dez. 2008	6
DE 0008 628 678	862 867	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	500	5,375%	17. Juli	Juli 2012	10
XS 0154 397 938	917 643	Deutsche Bahn Finance B.V.	USD	75	3M-Libor +10	3. Sept.	Jan. 2008	6
XS 0155 728 842	956 895	Deutsche Bahn Finance B.V.	JPY	5000	1,205%	26. Sept.	Okt. 2012	10
XS 0155 762 510	956 999	Deutsche Bahn Finance B.V.	CHF	75	3,060%	27. Sept.	Okt. 2012	10
XS 0155 855 108	957 178	Deutsche Bahn Finance B.V.	USD	50	3M-Libor +6	30. Sept.	Okt. 2006	4
XS 0156 468 539	981 890	Deutsche Bahn Finance B.V.	EUR	100	6M-Euribor +7	10. Okt.	Okt. 2006	4

Erfolgreiche Emissionen im Jahr 2002

Auch im Jahr 2002 konnten wir – trotz eines schwierigen Umfelds für Industrieanleihen – erfolgreich die internationalen Finanzmärkte mit unterschiedlichen Transaktionen in Anspruch nehmen. Hierzu bedienten wir uns vornehmlich unserer Finanzierungstochter DB Finance B.V. in Amsterdam. Die Ausweitung unserer Finanzpräsentationen auf den fernöstlichen Raum hat sich dabei als sehr zielführend erwiesen und uns einen Zugang zum asiatischen Finanzmarkt eröffnet. Im Juli nahmen wir auch erstmalig den öffentlichen USD-Markt mit einer 5-jährigen Anleihe über USD 600 Mio. in Anspruch.

Darüber hinaus haben wir unsere Investor-Relations-Aktivitäten weiter intensiviert: Wir haben die Halbjahresberichterstattung fest etabliert, erstmals Geschäftsberichte unserer wesentlichen Tochtergesellschaften veröffentlicht, unseren Internetauftritt weiterentwickelt und den direkten Dialog mit den wesentlichen Investoren intensiviert.

Weiterentwicklung unseres Konzernportfolios



- Das Gesicht der Bahn hat sich im Jahr 2002 gewandelt: Unser Portfolio ist nun noch transparenter und leistungsfähiger geworden. So sind aus der Bündelung von Aktivitäten beispielsweise die DB Systems und die DB Services entstanden, unsere leistungsstarken Geschäftsfelder für IT- und unterstützende Dienstleistungen. Für die neu gegründete DB Projekt-Bau heißt das Schlagwort Ressourcen optimieren. Mit ihr haben wir einen umfassenden Projektmanager für unsere großen Bauvorhaben neu geschaffen.

Dass wir mehr sind als das führende Eisenbahnunternehmen, zeigen wir auch mit dem neuen Geschäftsfeld DB Fuhrpark. Hier bieten wir Großkunden den

Service des Flottenmanagements und arbeiten an der weiteren Verbesserung von Mobilitätsketten. Schließlich können wir bei unseren Kunden vor allem dann punkten und mehr Verkehr auf die Schiene holen, wenn die Schnittstellen innerhalb der Reise- und Mobilitätsketten reibungslos funktionieren – die Vernetzung mit dem Flugzeug, dem Auto oder auch mal mit dem Fahrrad.

Neu positioniert haben wir uns im Bereich Telematik: Mit der Übernahme der Bahntelematik-Aktivitäten von Arcor nehmen wir die Weiterentwicklung dieser Nervenstränge des Zugverkehrs wieder ganz in die eigene Hand. Damit können wir das Zusammenspiel



mit benachbarten Bahnen noch effizienter als bisher gestalten – zum Beispiel indem wir mit GSM-R eine einheitliche, gemeinsame Mobilfunk-Plattform etablieren. Zusammen mit der DB Energie GmbH bilden diese direkt am Konzernvorstand aufgehängten Geschäftsfelder den Bereich Service, dessen Entwicklung wir Ihnen auch eigenständig darstellen.

Den größten Schritt im Jahr 2002 und eine nachhaltige Stärkung unseres Konzernportfolios bedeutete die erfolgreiche Akquisition der Stinnes AG. Damit sind jetzt die Transportkompetenzen unseres Güterverkehrs und die führenden Logistikkompetenzen von Stinnes und deren Tochtergesellschaft Schenker

unter dem Dach der Bahn vereint. Dies – in Verbindung mit unserem Joint Venture Railion – sichert uns eine einzigartige Position als europäischer Anbieter. Damit können wir nun für unsere Kunden noch mehr internationale, integrierte Angebote formulieren. Im laufenden Geschäftsjahr gilt es, die neuen Aktivitäten im Konzern zu integrieren, wobei wir unter Stinnes/Schenker bzw. Railion sowohl Endkunden als auch andere Spediteure bedienen werden. Über die erzielten Fortschritte werden wir Ihnen im nächsten Geschäftsbericht mehr berichten: Die Ergebnisse der Zusammenführung finden Sie dann unter dem zum Herbst dieses Jahres neu entstehenden Unternehmensbereich Transport und Logistik.

Lagebericht



- „Offensive Bahn“ führt zu den angestrebten Erfolgen im Berichtsjahr
- Starke Logistik-Position durch Akquisition Stinnes etabliert
- Umsatz erhöht sich einschließlich der Konsolidierung Stinnes auf 18,7 Mrd. €
- Brutto-Investitionen auf neuem Rekordniveau von rund 10 Mrd. €
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen mit –454 Mio. € erneut negativ, aber deutlich oberhalb der ursprünglichen Planung

Deutliche Fortschritte im Sanierungs- und Modernisierungsprozess

Im Geschäftsjahr 2002 haben wir trotz schwieriger Umfeldbedingungen wesentliche Fortschritte auf dem Weg zum erfolgreichen Abschluss des Bahnreformprozesses erzielt. Leitmaxime unseres Handelns ist unsere **Strategie „Offensive Bahn“**; sie zielt mit ihren Ansätzen Sanierung, Leistung und Wachstum auf eine langfristig kapitalmarktfähige Bahn. Die konsequente Umsetzung unserer Programme führt zu einer **nachhaltigen Stärkung des Verkehrsträgers Schiene** und einem **zukunftsfähigen Unternehmen Deutsche Bahn** in den **Wachstumsmärkten Mobilität, Transport und Logistik**.

Nachdem wir in den Vorjahren unsere Geschäftsaktivitäten gezielt auf unser Kerngeschäft fokussiert hatten, lag ein wesentlicher Schwerpunkt im Berichtsjahr auf der **Weiterentwicklung des Konzernportfolios**. In unserem unternehmerischen Kernbereich haben wir deshalb neben den vier Unternehmensbereichen Personenverkehr, Güterverkehr, Personenbahnhöfe und Fahrweg sechs direkt geführte strategische Geschäftsfelder zum Teil neu gebildet. Insgesamt führen wir als derartige Geschäftsfelder zurzeit unsere bahnspezifischen Telematik- (DB Telematik GmbH), Projektbau- (DB ProjektBau GmbH), Energie- (DB Energie GmbH), allgemeine Dienstleistungs-/Facility-Management- (DB Services GmbH) und IT-Aktivitäten (DB Systems GmbH) sowie Dienstleistungen im Bereich Autovermietung/Flottenmanagement (DBFuhrparkservice GmbH). Diese Geschäftsfelder erbringen ihre Dienstleistungen bisher zum überwiegenden Teil konzernintern, sie agieren jedoch auch auf zahlreichen Gebieten sehr erfolgreich am konzernexternen Markt. In der Segmentrechnung werden diese Dienstleister als Bereich Service zusammengefasst, die Vorjahreszahlen in der Segmentdarstellung wurden entsprechend angepasst.

Mit der **erfolgreichen Übernahme der Stinnes AG** erhalten wir eine starke, internationale Position als Logistik-Dienstleister. Nachdem die bisherige Mehrheitseigentümerin E.ON AG im Rahmen einer strategischen Neuausrichtung ihrer Geschäftsaktivitäten Verkaufsabsichten signalisiert hatte, konnten wir diese strategische Chance zu der von uns bereits seit langem beabsichtigten weiteren Stärkung unserer Logistik-Position nutzen.

Alle Unternehmensbereiche und Geschäftsfelder orientieren ihre Maßnahmen an den heutigen und zukünftigen Erwartungen der Kunden sowie den Herausforderungen des Wettbewerbs. Wir streben dabei in allen Geschäftsfeldern eine führende Wettbewerbsposition an.

Durch die Akquisition von Stinnes wird die Bahn zum starken Logistikanbieter

Basierend auf dem erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen mit der bisherigen Mehrheitseigentümerin E.ON AG haben wir im Berichtsjahr die Stinnes AG im Rahmen eines öffentlichen Übernahmeverfahrens übernommen. Über den Erwerb des von E.ON gehaltenen Anteils von 65,4 % der Aktien hinaus war dieses Übernahmeverfahren sehr erfolgreich. Nach Abschluss der Angebotsphase im Oktober 2002 verfügte die Deutsche Bahn über insgesamt 99,71 % der Aktien. Dies entsprach einem Kaufpreis von 2,5 Mrd. €. Auf Basis dieser Anteilsposition haben wir im Dezember 2002 ein Squeeze-out-Verfahren nach § 327a ff. Aktiengesetz (AktG) initiiert. Die außerordentliche Hauptversammlung der Stinnes AG hat dem Vorschlag der Einziehung der noch von Minderheitsaktionären gehaltenen Aktien gegen Barabfindung am 17. Februar 2003 zugestimmt. Mit der Umsetzung dieses Beschlusses werden wir alleiniger Eigentümer.

Die Stinnes AG verfügt über ein in drei Geschäftsfelder strukturiertes Portfolio. Im Bereich **Verkehr** (Schenker-Gruppe) ist Stinnes ein führendes Unternehmen im Europäischen Landverkehr und verfügt zudem über eine starke internationale Position im Luft- und Seefracht-Geschäft. Dieser Bereich stellt eine komplementäre, zukunftsweisende und wertsteigernde Ergänzung unserer Aktivitäten im Unternehmensbereich Güterverkehr dar. Auch in den beiden Bereichen **Chemie** (Brenntag-Gruppe) mit einer international führenden Position in der Chemielogistik sowie **Werkstoffe** (Interfer-Gruppe) mit Aktivitäten in den Bereichen Stahlhandel, Rohstoff- und Werkstofflogistik ist der Stinnes-Konzern strategisch gut positioniert. Trotz ihrer guten Ertragskraft und Entwicklungsperspektive werden wir uns mittelfristig von den Bereichen Chemie und Werkstoffe trennen, da die hier betriebenen Aktivitäten nicht zu unserem Kerngeschäft gehören. Hingegen werden wir im laufenden Geschäftsjahr den Bereich Verkehr mit unseren bisherigen Aktivitäten im Unternehmensbereich Güterverkehr zum neuen Unternehmensbereich Transport und Logistik zusammenführen.

Stinnes hat die einzelnen Bereiche im Berichtsjahr auch durch verschiedene Kooperationen und Beteiligungen gestärkt. Zu nennen ist hier insbesondere die Akquisition der französischen Logistik-Gruppe Joyau zum Jahresende 2002. Schenker hat seine Kapazitäten und Kundenbindung damit vervielfacht und gehört jetzt auch in Frankreich zur Spitzengruppe der Logistikanbieter. Joyau wird in den Abschluss von Stinnes bzw. unseren Konzernabschluss ab dem Geschäftsjahr 2003 einbezogen.

Die erstmalige Einbeziehung des Stinnes-Konzerns in unseren Konzernabschluss hat einen maßgeblichen Einfluss auf die Struktur unserer Gewinn- und Verlustrechnung (Einbeziehung Stinnes nur mit dem 4. Quartal 2002) sowie unsere Bilanz 2002. Auf die Auswirkungen hieraus bzw. die Entwicklung ohne Stinnes wird in der nachfolgenden Kommentierung an den entsprechenden Stellen eingegangen.

Telekommunikationsanlagen von Arcor DB Telematik übernommen

Die Etablierung des Geschäftsfelds **DB Telematik** basiert maßgeblich auf einer Neuordnung der Bahntelematik zwischen uns und der Arcor AG & Co. Hierfür haben wir im Januar 2002 Verträge zur Neustrukturierung des bahnspezifischen Telekommunikationsgeschäfts unterzeichnet. Danach wurden die gesamten bahnspezifischen Telekommunikationsanlagen von der DB Netz AG erworben. Gleichzeitig wurde die Arcor DB Telematik GmbH mit dem Betrieb und Service dieser Anlagen beauftragt. An dieser Gesellschaft war die Deutsche Bahn AG zunächst mit 49,9 % beteiligt. Am 1. Juli 2002 haben wir die restlichen Anteile übernommen. Die Gesellschaft firmiert seitdem unter DB Telematik GmbH.

Bündelung der Projektbauaktivitäten in neuer Gesellschaft

Zur Optimierung unserer zahlreichen Bauvorhaben hatten wir zum Jahresende 2001 beschlossen, die Erstellerfunktionen für Planungs-, Projektmanagement- und Bauüberwachungsprozesse des DB Konzerns in einer neuen Gesellschaft zu bündeln. Die **DB ProjektBau GmbH** hat nach den entsprechenden Vorbereitungen im Berichtsjahr voll umfänglich zum 1. Januar 2003 ihre Arbeit aufgenommen. Durch die Zusammenlegung erwarten wir eine Vereinfachung und Standardisierung der jeweiligen Prozessschritte und damit mittelfristig eine Reduktion der hierfür notwendigen Ressourcen des Konzerns. Zugleich ermöglicht dies eine klare Schnittstelle zwischen der Bauherren- und Erstellerfunktion bei den für uns wichtigen Infrastrukturprojekten. Während wir die für die Erstellerfunktion relevanten Prozesse innerhalb der DB ProjektBau GmbH bündeln, haben unsere Infrastrukturgesellschaften DB Energie GmbH, DB Netz AG und DB Station&Service AG hierfür ihre Bauherrenfunktion schnittstellenkompatibel definiert. Dieser Prozess hat Anpassungen der Führungs- und Organisationsstruktur der DB Station&Service AG sowie der DB Netz AG erforderlich gemacht, die ebenfalls zum 1. Januar 2003 umgesetzt wurden.

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

In dem direkt geführten Geschäftsfeld **DB Services GmbH** haben wir diejenigen Geschäftsaktivitäten gebündelt, die sich im Wesentlichen mit den Aufgaben des Facility-Managements für ortsfeste und bewegliche Anlagen befassen. Dazu zählen Bereitstellungs- und Transportdienstleistungen ebenso wie Bewirtschaftungsleistungen für die Immobilien unseres Konzerns. Hierzu haben wir die entsprechenden Dienstleistungsgesellschaften des Konzerns mit Wirkung zum 1. Januar 2002 unter der DB Services GmbH zusammengeführt.

Zur weiteren Optimierung unseres IT-Bereichs haben wir die Tochtergesellschaften TLC Transport-, Informatik- und Logistik-Consulting GmbH (TLC) und DB Informatik-Dienste GmbH (IDG) mit Wirkung zum 1. Januar 2002 zur **DB Systems GmbH** zusammengelegt und somit ein leistungsfähiges IT-Full-Service-Unternehmen innerhalb des DB Konzerns geschaffen. Durch diese organisatorische Weiterentwicklung realisieren wir eine noch stärkere Vereinheitlichung aller IT-Prozesse im Konzern sowie weitere Effizienzsteigerungen.

Weitere Veränderungen im Konzernportfolio

Durch weitere kleinere Veränderungen der Portfoliostruktur des DB Konzerns haben wir unsere Wettbewerbsposition verbessert bzw. strukturelle Bereinigungen vorgenommen. Diese Veränderungen haben bezüglich der Vergleichbarkeit zum Vorjahr einen untergeordneten Einfluss. Die wesentlichen Veränderungen betreffen insbesondere die Unternehmensbereiche Personenverkehr bzw. Güterverkehr. Im Unternehmensbereich Personenverkehr wurden zum 1. Januar 2002 die Nacht- und Autozug-Aktivitäten aus der DB Reise&Touristik AG ausgegliedert und in der Tochtergesellschaft DBAutoZug GmbH zusammengefasst. Zudem haben wir die bisher bei der Tochtergesellschaft Mitropa AG geführte Geschäftseinheit „Service im Zug“ auf die DB Reise&Touristik AG (im Tagverkehr) bzw. deren Tochtergesellschaft DB European RailService GmbH (im Nachtverkehr) übergeleitet. Im Bereich Regional- und Stadtverkehr konnten wir durch weitere Beteiligungen oder Übernahmen kleinerer Busunternehmen unsere Position im Marktsegment des öffentlichen Personenstraßenverkehrs (ÖPSV) ausbauen. Hierfür haben wir die Unternehmen Kreisomnibusverkehr Bad Kissingen GmbH, Bad Kissingen, durch die Omnibusverkehr Franken GmbH, Nürnberg, und die Nikolaus Hanekamp GmbH & Co. KG, Cloppenburg, durch die Weser-Ems Busverkehr GmbH, Bremen, zur Arrondierung der jeweiligen Aktivitäten erworben.

Im Rahmen unserer Mittelstandsoffensive wurden im ersten Halbjahr 2002 die Betriebsteile SüdostBayernBahn, Kurhessenbahn, Erzgebirgsbahn und Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn aus der DB Regio AG in die DB RegioNetz Verkehrs GmbH (RNV) ausgegliedert. Die erforderliche Infrastruktur wird durch die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI) von der DB Netz AG gepachtet.

Mit der neu gegründeten DB Regio Sverige AB, Stockholm/Schweden, als Tochtergesellschaft der DB Regio AG erfolgte im 3. Quartal 2002 der Eintritt in den internationalen Nahverkehrsmarkt.

Auch im Unternehmensbereich Güterverkehr haben wir unsere Position durch Kooperationen, Beteiligungen oder Übernahmen weiterentwickelt. Im zweiten Halbjahr 2002 hat die DB Cargo AG 20 % der schweizerischen BLS Cargo AG, Bern/Schweiz, erworben. Zur Stärkung der Position im Kombinierten Verkehr ist im Juni 2002 ein Erwerb von 50 % an der Kombiverkehr KG, Frankfurt am Main, erfolgt.

Im zweiten Halbjahr 2002 hat die DB Cargo AG zudem ihre bisherige Minderheitsbeteiligung an der Spedition Hangartner AG, Aarau/Schweiz, auf 100 % aufgestockt. Hangartner gehört zu den führenden Speditionsunternehmen im europäischen Kombinierten Verkehr. Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Februar 2002 hat die DB Cargo AG ihren Anteil an der BTS BUSS-Trans Container Service GmbH & Co. KG, Hamburg, auf 100 % erhöht. Zukünftig ist eine Beteiligung der Kombiverkehr KG an der BTS in Höhe von 25 % vorgesehen. Mit Wirksamkeit ab dem laufenden Geschäftsjahr stieg durch Anteilsaufstockungen der DB Cargo AG bzw. der DB Netz AG an der Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) GmbH, Bodenheim, der dem DB Konzern insgesamt zuzurechnende Anteil auf nunmehr 100 %. Ebenfalls ab dem Jahr 2003 wird – verbunden mit einer Reduzierung des Anteils der DB Cargo AG – die Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH gemeinsam (50 %/50 %) mit der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA) als neuer Gesellschafterin geführt.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2002 sind die bisher von der DB Cargo AG gehaltenen Anteile an der DB Verkehrsbaulogistik GmbH auf die DB Netz AG übertragen worden. Die Gesellschaft wird damit jetzt im Unternehmensbereich Fahrweg geführt. Zur besseren Vergleichbarkeit wurde die Segmentdarstellung für die Vorjahreszahlen angepasst.

Konzernweites „Fokus“-Programm im Berichtsjahr erneut erfolgreich

Hauptträger unserer Sanierungs- und Modernisierungsoffensive ist das im Jahr 2000 initiierte Sanierungsprogramm „Fokus“, das konzernübergreifend mit zunächst 25 Teilprojekten gestartet wurde. Wie bereits im Vorjahr haben wir im Berichtsjahr **erneut unsere Ziele erreicht**. Wesentliche Fortschritte erzielte beispielsweise unser Unternehmensbereich Personenverkehr im Bereich DB Regio bei der umfassenden Dezentralisierung und Verschlinkung seiner Strukturen sowie bei der Neuverhandlung von Verkehrsverträgen. Zentrale Optimierungshebel im Bereich DB Reise&Touristik waren ein optimiertes Linien- und Haltekonzept sowie die Einführung des neuen Preis- und Vertriebssystems. Im Unternehmensbereich Güterverkehr konnten wir unser Projekt Marktorientiertes Angebot Cargo (MORA C) zur Sanierung des Einzelwagenverkehrs erfolgreich umsetzen. Der Unternehmensbereich Fahrweg arbeitet weiter an umfangreichen Sanierungsprojekten in den Bereichen Betrieb und Instandhaltung. Weitere „Fokus“-Projekte richteten sich auf konzernübergreifende Themen, unter anderem in den Feldern Einkauf, Informationstechnik, Verwaltungskosten und Werke. Die erfolgreiche Umsetzung zahlreicher Projekte haben wir im Februar 2003 zum Anlass genommen, das „Fokus“-Projektportfolio neu auszurichten. Wir gehen davon aus, dass „Fokus“ auch im laufenden Geschäftsjahr einen maßgeblichen Beitrag zur Rentabilitätssteigerung liefern wird.

Europäischer Fahrplanwechsel erfolgreich umgesetzt

Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 stellten erstmals die europäischen Bahnen ihre Fahrpläne zeitgleich und abgestimmt um. Die reibungslose Umstellung ist ein weiteres Beispiel für die gemeinsamen Bestrebungen der beteiligten Bahnen, im Zuge der europäischen Integration abgestimmte, kundenfreundliche Angebote zu bieten und die Wettbewerbsposition der Schiene im Vergleich zu den übrigen Verkehrsträgern zu stärken.

Neues Preissystem im Personenfernverkehr erfolgreich eingeführt

Im Dezember 2002 haben wir mit der Einführung unseres neuen Preis- und Erlösmanagementsystems im Fernverkehr die Preissystematik deutlich vereinfacht, die **Preise für die überwiegende Zahl unserer Kunden gesenkt** und zugleich durch die auslastungsorientierte Vermarktung von Angeboten unsere Möglichkeiten zur wirtschaftlichen Produktionssteuerung verbessert. Neben den preislichen Angeboten an unsere Kunden bleibt der Vorteil eines „offenen Systems“ erhalten, d.h. es ist weiterhin selbstverständlich, sich spontan für eine Reise zu entscheiden. Wir sind mit diesem System weltweit Vorreiter im Schienenverkehr. Zeitgleich startete mit „**bahn.comfort**“ ein spezielles Serviceprogramm für Vielfahrer. Daneben haben wir unser Informations- und Vertriebskanalangebot ergänzt und bieten den Kunden jetzt bis zu „**7 Wege zum Ticket**“ an (DB ReiseZentren, Reisebüros mit DB Lizenz, freie Agenturen, Ticket-Automaten, telefonischer ReiseService/CallCenter, im Internet sowie im Zug).

Neubaustrecke Köln–Rhein/Main erfolgreich in den neuen Fahrplan integriert

Nach umfangreichen Messfahrten und intensivem Probetrieb haben wir die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main am 25. Juli 2002 in Betrieb genommen. Ab 1. August 2002 führen die ICE 3-Shuttelzüge zwischen Köln und Frankfurt zunächst im Zweistundentakt, ab September dann im Stundentakt. Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 wurde die Strecke vollständig in den Fahrplan integriert. Erstmals verkehren damit in Deutschland Züge mit einer **Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h**. Die Fahrzeit zwischen den Ballungszentren Köln und Frankfurt konnte um rund eine Stunde auf 75 Minuten verkürzt werden. Die 177 Kilometer lange Strecke ist ein wesentlicher Meilenstein für den Personenfernverkehr in Deutschland und zugleich **Herzstück einer europäischen Hochgeschwindigkeitsachse** von London, Amsterdam oder Brüssel nach Frankfurt am Main, in den süddeutschen Raum und darüber hinaus.

Produktoffensive und Ausbau unserer Kooperationen im Güterverkehr

Im Unternehmensbereich Güterverkehr haben wir im Berichtsjahr eine Produkt-offensive im Ganzzugbereich gestartet. Diese vereint die Wünsche der Kunden nach maßgeschneiderten Lösungen und die Notwendigkeit einer Produktion nach standardisierten, planbaren Prozessen. Neu eingeführt haben wir **klar definierte Produkte: „Plantrain“, „Variotrain“ und „Flextrain“**; die Unterschiede liegen in der Regelmäßigkeit der Verkehre und der Bestellflexibilität. Mittelfristig ist eine Ergänzung um weitere Servicebausteine und die Ausweitung auf den Einzelwagenverkehr geplant. Durch mehrere Beteiligungen und Kooperationen haben wir unsere **Position im Kombinierten Verkehr gestärkt**. Mit einer europaweiten Aufstellung verfolgen wir im Kombinierten Verkehr das Ziel, an allen wirtschaftlich günstigen Seehäfen platziert zu sein, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Die weitere Intensivierung der Zusammenarbeit mit anderen Bahnen war auch im Berichtsjahr einer der Schwerpunkte. So haben wir die **Zusammenarbeit mit der französischen Staatsbahn SNCF im Güterverkehr intensiviert**. Hierfür haben wir einen optimierten länderübergreifenden Einsatz interoperabler Lokomotiven beschlossen. Seit Juni 2002 laufen bereits acht Pilotzüge grenzüberschreitend zwischen den Rangierbahnhöfen Mannheim und Woippy bei Metz. Ziel ist es, bis Ende 2003 alle Güterverkehre über den deutsch-französischen Grenzübergang bei Saarbrücken ohne Halt zu fahren.

Mit der schweizerischen BLS Cargo AG, Bern/Schweiz, hat die DB Cargo AG mehrere Kooperationsprojekte gestartet, die von einer Verknüpfung der IT-Systeme über die gemeinsame Produktentwicklung bis hin zur durchgehenden Traktion reichen und für die Zukunft eine integrierte Prozesskette auch im grenzüberschreitenden Verkehr sicherstellen. Für den alpenquerenden Verkehr über die Brenner-Route strebt die DB Cargo AG gemeinsam mit den italienischen und österreichischen Partnerbahnen Trenitalia (TI) und Rail Cargo Austria (RCA) durch die Gründung der **länderübergreifenden BrennerRailCargo Allianz (BRC)** an, den Brenner-Güterverkehr stärker auf die Schiene zu verlagern.

Umfangreiche Sanierungsmaßnahmen in den Infrastrukturbereichen

In den Infrastrukturbereichen Personenbahnhöfe und Fahrweg haben wir die Modernisierung mit hohen Projektausgaben weiter vorangetrieben. Den temporären Belastungen aus erhöhten Aufwendungen stehen dabei für unsere Kunden wahrnehmbare Erfolge aus der **Erhöhung der Systemgeschwindigkeit bzw. verkürzten Reisezeiten** und eine mit der **Sauberkeitsoffensive** sowie den **Projekten „Sicherer Bahnhof“ bzw. „Rauchfreier Bahnhof“** erhöhte Attraktivität unserer Bahnhöfe gegenüber.

Besondere Herausforderungen durch die Hochwasserkatastrophe in Ostdeutschland

Unsere Entwicklung im Berichtsjahr wurde durch eine Naturkatastrophe beeinträchtigt. Im August 2002 verursachte ein Jahrhunderthochwasser in Ostdeutschland auch bei uns hohe Schäden. Besonders hart betroffen war die Infrastruktur in Sachsen und Sachsen-Anhalt. Extreme Schäden entstanden im Großraum Dresden, entlang der Elbe sowie in den Tälern der Weißeritz, Mulde und Müglitz. Die Gleisanlagen waren hier entweder total zerstört und weggespült oder an zahlreichen Stellen stark beschädigt. Rund 400 Kilometer Gleis waren allein in Sachsen und Sachsen-Anhalt betroffen – stark beschädigt wurden 130 Kilometer Bahndamm und 94 Brücken, zehn davon waren komplett zerstört. Ferner wurden 250 Weichen und 25 Stellwerke beschädigt. Rund 20 Bahnstrecken des Fern- und Regionalverkehrs wurden gesperrt, der Fahrplan musste neu erstellt werden. Durch die Bündelung von Planungs- und Baressourcen ist es uns gelungen, die wichtigsten Fern- und Regionalstrecken – zunächst behelfsmäßig – wieder in Betrieb zu nehmen. Der Aufwand zur Wiederherstellung der Infrastruktur einschließlich sinnvoller Zusammenhangsmaßnahmen beträgt rund 910 Mio. €. Der Schaden an anderen Anlagen (einschließlich Erlösausfällen und sonstigen Schäden) wird bei rund 145 Mio. € liegen.



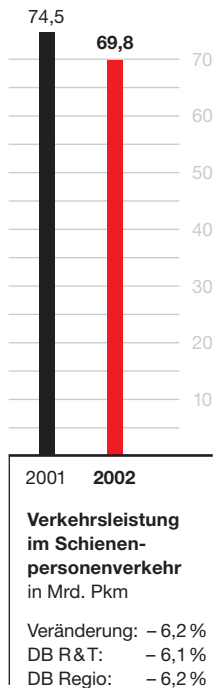
Gesamtwirtschaftliche Lage

Wie bereits im Vorjahr blieb im Berichtsjahr 2002 die **weltwirtschaftliche Entwicklung** hinter den Erwartungen zurück. Dabei geriet die konjunkturelle Erholung zur Jahresmitte ins Stocken, nachdem sie zu Jahresbeginn infolge der kräftigen Belebung der US-amerikanischen Wirtschaft zunächst an Dynamik gewonnen hatte. Insgesamt wies das weltweite Wachstum mit rund 2,8 % eine kaum höhere Dynamik aus als im Vorjahr (+2,2 %). Ausschlaggebend für die erneute Eintrübung waren zum einen die kräftigen Kursrückgänge an den Aktienmärkten, die weltweit zu negativen Vermögenseffekten führten. Zum anderen wirkte die mit der Eskalation des Irak-Konflikts verbundene Verunsicherung von Investoren und Verbrauchern und der damit verbundene deutliche Anstieg der Rohölpreise dämpfend.

Auch in dem für den DB Konzern **maßgeblichen europäischen Umfeld** war die Entwicklung nicht befriedigend. Im Euroraum lag der Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts (BIP) mit 0,8 % unter dem bereits schwachen Vorjahreswert (+1,4 %). Wesentliche Impulse gingen lediglich vom Export aus, dessen Dynamik allerdings durch die Aufwertung des Euro im Verlauf des Jahres gebremst wurde. Die Binnennachfrage entwickelte sich schwach. Aufgrund des überdurchschnittlichen Zuwachses in Großbritannien fiel das BIP-Wachstum der EU mit rund 1 % leicht höher aus als im Euroraum. Positiv entwickelten sich die Länder in Mittel- und Osteuropa, die höhere BIP-Zuwachsraten erzielen konnten.

In **Deutschland** lag das BIP-Wachstum im Jahr 2002 deutlich unterhalb der Erwartungen und unterschritt mit real 0,2 % nochmals den schwachen Vorjahreswert (+0,6 %) – dies war zugleich das zweitschwächste wirtschaftliche Wachstum in Deutschland seit der Wiedervereinigung (1993: –1,1 %). Positiv wirkte der Anstieg des realen Exportüberschusses, während die Binnennachfrage um 1,5 % sank. Belastungen resultierten aus dem erneuten Einbruch der Ausrüstungsinvestitionen um 9,4 % (im Vorjahr: –5,8 %), dem Rückgang der Bauinvestitionen um 5,9 % (im Vorjahr: –6 %) sowie dem Rückgang der realen Konsumausgaben der privaten Haushalte um 0,6 % (im Vorjahr: +1,5 %).

Verkehrsmärkte und Entwicklung unserer Verkehrsleistung

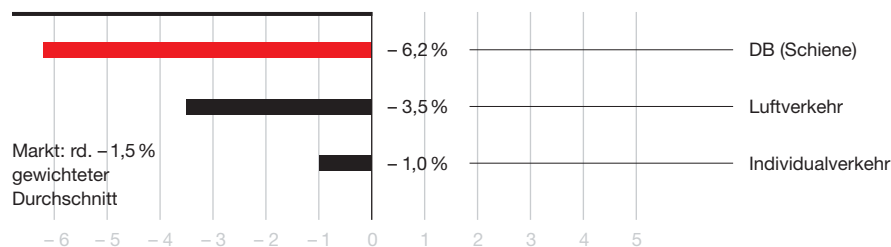


Die schwache gesamtwirtschaftliche Lage während des Berichtsjahres hatte einen maßgeblichen Einfluss auf die Entwicklung des Personenverkehrs- und des Güterverkehrsmarkts. Sowohl im Personen- wie Güterverkehr lagen verkehrsträgerübergreifend die Wachstumsraten unter den Vorjahres- bzw. den prognostizierten Werten. Wir hatten zusätzliche Verkehrsleistungseinbußen durch die Hochwasserkatastrophe in Ostdeutschland sowie einen Hangrutsch auf der Rheinstraße zu verkraften. Insgesamt mussten wir einen Rückgang hinnehmen, der über das mit unseren gezielten Programmen zur Angebotsstraffung antizipierte Maß hinausging. Gleichzeitig zeigte sich jedoch angesichts des unverändert scharfen Wettbewerbs die Notwendigkeit und Richtigkeit der im Vorjahr eingeleiteten Angebotsoptimierungen.

Personenverkehrsmarkt insgesamt erneut rückläufig

Der **deutsche Gesamtmarkt** (Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV), innerdeutscher Luftverkehr) war nach bisher nur vorläufigen Zahlen im Geschäftsjahr 2002 um rund 1,5 % rückläufig (im Vorjahr: -1,1 %). Damit schrumpfte der Personenverkehrsmarkt im dritten Jahr in Folge. Dabei war die Verkehrsleistung des Individualverkehrs nach vorläufigen Berechnungen um rund 1 % rückläufig (im Vorjahr: -1,2 %). Neben der schwachen konjunkturellen Entwicklung wirkten sich dabei insbesondere die Kraftstoffpreiserhöhungen aus.

Wachstumsraten im Personenverkehr 2002 in %



In unserer eigenen **Verkehrsleistungsentwicklung** spiegeln sich neben der erstmals ganzjährigen Wirksamkeit der Mitte 2001 umgesetzten Angebotsoptimierungen vor allem negative externe Faktoren wider. Maßgeblich waren die Auswirkungen der schwächeren Konjunktur, zudem ergaben sich Verkehrsausfälle infolge des Elbhochwassers. Insgesamt ging unsere Verkehrsleistung um 6,2 % auf 69,8 Mrd.

Personenkilometer (Pkm) zurück (im Vorjahr: +0,1 %). Im Vergleich zum Gesamtmarkt bedeutet dies einen leichten Marktanteilsverlust. Dabei sank die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) im Vergleich zum Vorjahr um 6,1 % auf 33,2 Mrd. Pkm (im Vorjahr: –2,4 %) und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) um 6,2 % auf 36,7 Mrd. Pkm (im Vorjahr: +2,5 %).

Die überwiegend im Schienenpersonennahverkehr tätigen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) verzeichneten einen Verkehrsleistungszuwachs, allerdings ausgehend von einer niedrigen Basis.

Der **ÖSPV** litt ebenfalls unter der Umfeldentwicklung. Im Linienverkehr konnte durch ein Wachstum im Kundenkreis der Schüler, Auszubildenden und Studenten der Rückgang im Berufsverkehr aufgrund der schlechteren Beschäftigungssituation kompensiert werden. Die Gelegenheitsverkehre waren aufgrund der Konsumzurückhaltung rückläufig.

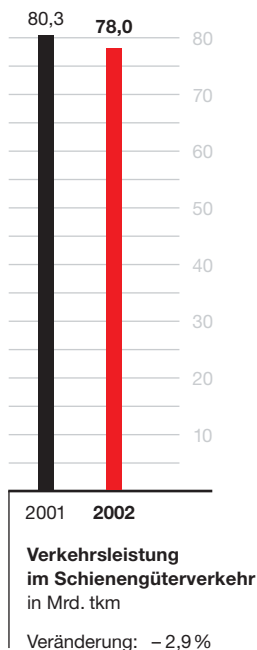
Im **innerdeutschen Luftverkehr** ist die Verkehrsleistung durch die anhaltende Verunsicherung nach den Terroranschlägen in den USA sowie ein schwächeres Geschäftsreisendenaufkommen im Jahr 2002 um rund 3,5 % zurückgegangen.

Insgesamt hat die **Wettbewerbsintensität** im Personenverkehr weiter zugenommen. Dies gilt nicht nur intermodal, sondern gleichermaßen auch intramodal mit einem breiten Wettbewerberfeld, in dem neben kommunalen und Landesbahnen auch mittelständische Unternehmen sowie internationale Konzerne im Schienenverkehr positioniert sind.

Schwache Entwicklung auch des Güterverkehrsmarkts

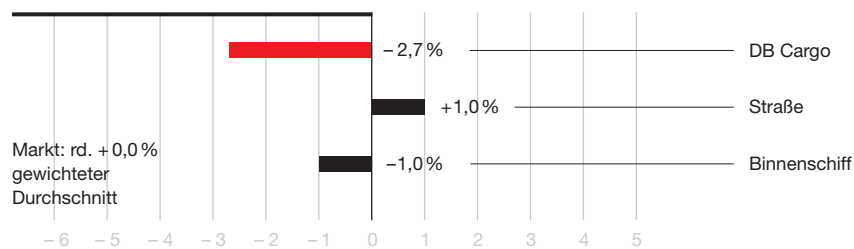
Mit dem Ausbleiben des ursprünglich für die zweite Jahreshälfte prognostizierten Aufschwungs entwickelte sich der **deutsche Güterverkehrsmarkt** (DB Cargo AG, Straßengüterverkehr – Regional- und Fernbereich, inkl. ausländische Fahrzeuge –, Binnenschifffahrt) nur schwach. Auf Basis vorläufiger Daten hat der Gesamtmarkt nur noch stagniert (im Vorjahr: +1,1 %). Gestützt wurde die Entwicklung vom **Straßengüterverkehr**, der insbesondere vom insgesamt noch positiven Export profitierte und seine Transportleistung um rund 1 % (im Vorjahr: +2,8 %) steigern konnte.

Die **Verkehrsleistungsentwicklung der DB Cargo AG** spiegelt mit einem Rückgang um 2,7 % (im Vorjahr: –3,1 %) auf 72,4 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) die verschlechterten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Ausfälle aufgrund des Hochwassers in Ostdeutschland und das sich weiter verschärfende inter- und intramodale Wettbewerbsumfeld wider. Zudem wirkten erstmals die marktorientierten Anpassungen im Rahmen von MORA C leistungsmindernd. Rückgänge bei Importkohletransporten waren ebenso deutlich bemerkbar wie die schlechte Situation in der Bauindustrie. Auch bei Transporten von Mineralölerzeugnissen, Fahrzeugen, Halb- und Fertigwaren sowie im Getreide- und Futtermittelbereich mussten im



zurückliegenden Jahr teils deutliche Rückgänge verzeichnet werden. Positiv entwickelten sich die Transporte von Eisenerzen und Düngemitteln. Zusammen mit dem Leistungsanstieg bei den Transporten von forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, Maschinen und EBM (Eisen, Blech, Metalle)-Waren sowie den chemischen Produkten reichten diese aber nicht aus, um die Verkehrsleistung auf Vorjahresniveau zu halten. Wie im Vorjahr wurde erneut mehr als die Hälfte der Verkehrsleistung der DB Cargo AG in grenzüberschreitenden bzw. internationalen Verkehren erbracht.

Wachstumsraten im Güterverkehr 2002
in %



Im Unternehmensbereich Güterverkehr insgesamt konnten wir **einschließlich der internationalen Tochtergesellschaften** Railion Benelux N.V. und Railion Denmark A/S eine Verkehrsleistung von 78,0 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) erzielen und blieben damit um 2,9 % hinter dem Vorjahresergebnis zurück.

Die **anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen** (EVU) konnten sowohl als Partner von DB Cargo durch die Übernahme zahlreicher Güterverkehrsstellen im Rahmen von MORA C als auch im Wettbewerb – bei einem allerdings niedrigen Ausgangsniveau – einen Verkehrsleistungsanstieg verzeichnen.

Auf Basis vorläufiger Daten belief sich der Rückgang in der **Binnenschifffahrt** auf knapp 1 % (im Vorjahr: –2,5 %). Positiven Entwicklungen bei den Importkohletransporten von den ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) sowie im Bereich der Containertransporte stand ein deutlicher Nachfragerückgang für Stahl- und Baustofftransporte gegenüber.

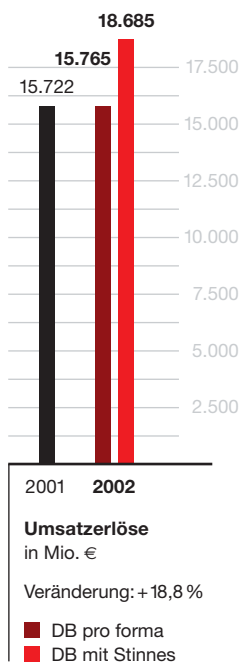
Der Güterverkehrsmarkt ist unverändert durch einen **starken Wettbewerb** zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und einen zunehmenden intramodalen Wettbewerb geprägt. Im intramodalen Wettbewerb zeigt sich dies insbesondere bei den Transporten von Mineralölprodukten, im Chemiebereich, im Automobilbereich und im Containergeschäft.

Geschäftsverlauf

Die erstmalige Einbeziehung des Stinnes-Konzerns in unseren Konzernabschluss hat einen maßgeblichen Einfluss. Durch den Stichtagsbezug macht sich Stinnes in der Bilanz mit den vollen Jahresendwerten bemerkbar, hingegen wird in der Gewinn- und Verlustrechnung Stinnes aufgrund der anzuwendenden Konsolidierungsvorschriften nur mit den Werten für das 4. Quartal einbezogen. In der Darstellung der wirtschaftlichen Entwicklung werden im Folgenden – soweit dies bei den Einzelgrößen sinnvoll ist – den Jahreswerten 2001 neben effektiven handelsrechtlichen Werten des Berichtsjahres (DB Konzern inkl. Stinnes) auch die Werte eines „pro forma“ zusätzlich ermittelten „DB Konzerns vor Konsolidierung der Stinnes-Aktivitäten“ gegenübergestellt. Zudem haben wir im Abschluss in der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung sowie in der Kapitalflussrechnung neben der effektiven Darstellung einen Pro-forma-Ausweis für das Geschäftsjahr 2002 aufgenommen, um eine detaillierte Vergleichbarkeit sowohl der Entwicklung des bisherigen Geschäfts wie auch der Veränderungen durch Stinnes zu ermöglichen.

Deutlicher Umsatzanstieg durch erstmalige Einbeziehung Stinnes AG

Der ausgewiesene Konzernumsatz stieg durch die anteilige Konsolidierung der Stinnes-Aktivitäten deutlich um 18,8 % auf 18.685 Mio. €. Ohne die erstmalige Einbeziehung von Stinnes lagen die Umsatzerlöse mit pro forma 15.765 Mio. € nur knapp (+0,3 %) über dem Vorjahresniveau.



Konzernaußenumsatz nach Unternehmensbereichen in Mio. €	2002	Anteil in %	2001 ¹⁾	Veränd. in %
Unternehmensbereich Personenverkehr	11.179	60	11.064	+ 1,0
Unternehmensbereich Güterverkehr	3.710	20	3.849	- 3,6
Unternehmensbereich Personenbahnhöfe	226	1	219	+ 3,2
Unternehmensbereich Fahrweg	201	1	184	+ 9,2
Bereich Service	219	1	175	+ 25,1
Stinnes ²⁾	2.920	16		-
Sonstige	230	1	231	+ 5,6
Konzern	18.685	100	15.722	+ 18,8
pro forma: Konzern vor Stinnes	15.765		15.722	+ 0,3

¹⁾ Im Lagebericht 2001 ist noch die Gliederung ohne den Bereich Service verwendet worden. Mit der Zusammenfassung direkt geführter Geschäftsfelder im Bereich Service haben wir die Segmentdarstellung mit dem Zwischenbericht zum 1. Halbjahr 2002 verändert. Zudem wird die Verkehrsbaulogistik GmbH nicht mehr im Unternehmensbereich Güterverkehr, sondern im Unternehmensbereich Fahrweg geführt. Zur Sicherstellung einer aussagefähigen Vergleichbarkeit wurden die Vorjahreszahlen hieran angepasst. Diese Anmerkung gilt sinngemäß auch für alle nachfolgenden Tabellen mit Segmentdarstellungen.

²⁾ Stinnes: Werte nur des 4. Quartals 2002

Ungeachtet des schwierigen Marktumfelds konnten wir in fast allen Unternehmensbereichen unsere Umsatzerlöse steigern. Nach dem Effekt aus der Konsolidierung von Stinnes lieferte der Unternehmensbereich Personenverkehr den absolut höchsten Beitrag zum Umsatzanstieg. Dabei ist zu berücksichtigen, dass über die Beeinträchtigungen aus der unerwartet schlechten konjunkturellen Entwicklung hinaus sowohl der Personenverkehr als auch der Güterverkehr von den Umsatzausfällen infolge des Hochwassers in Ostdeutschland betroffen waren. Der Gesamteffekt für beide Unternehmensbereiche beträgt rund 50 Mio. €. Der Anstieg der Umsatzerlöse im Bereich Service ist maßgeblich durch die Übernahme der Telekommunikationsaktivitäten begründet.

In der Pro-forma-Struktur vor Stinnes blieben die Anteile der Unternehmensbereiche stabil – dominierend waren hier der Unternehmensbereich Personenverkehr mit wie im Vorjahr 71 % und der Unternehmensbereich Güterverkehr mit 24 % (im Vorjahr: 25 %). Die Unternehmensbereiche Personenbahnhöfe und Fahrweg haben unverändert einen nur geringen Anteil am Außenumsatz, da ihre Leistungen in erster Linie für konzerninterne Kunden erfolgen. Dennoch zeigt der deutliche Anstieg in den Außenumsätzen gegenüber den Vorjahreswerten die weiter verstärkte Nutzung der Infrastruktur durch konzernexterne Kunden.

Der **Unternehmensbereich Personenverkehr** übertraf mit einem Außenumsatz von 11.179 Mio. € den im Vorjahr erzielten bisherigen Spitzenwert um 1,0 %. Der Umsatzanstieg resultierte aus der **positiven Entwicklung des Nahverkehrs**, durch die wir den Rückgang um 2,3 % auf 3.378 Mio. € im Fernverkehr (Bereich DB Reise&Touristik) überkompensieren konnten. Der Rückgang im Fernverkehr ist auf eine Angebotsstraffung und die konjunkturell bedingt schwächere Nachfrage zurückzuführen. Im Nahverkehr, d. h. den Geschäftsfeldern Regional- und Stadtverkehre (Bereich DB Regio), wurde die erfreuliche Umsatzentwicklung von +2,6 % auf 7.801 Mio. € von der positiven Entwicklung der Fahrgelderlöse (+2,3 % auf 3.372 Mio. €) sowie dem Anstieg der Zahlungen aus Bestellerverträgen mit den Bundesländern bzw. den jeweiligen Bestellerorganisationen für Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr (+2,8 % auf 4.429 Mio. €) getragen. Im Unternehmensbereich Personenverkehr insgesamt entwickelte sich durch Struktureffekte in Richtung höherwertiger Verkehre sowie den Anstieg der Bestellerentgelte der Außenumsatz besser als die – rückläufige – Verkehrsleistung.

Hingegen folgt die Umsatzentwicklung im **Unternehmensbereich Güterverkehr** weitgehend der Verkehrsleistungsentwicklung. Der Rückgang der Umsatzerlöse um 3,6 % auf 3.710 Mio. € ist auf die Entwicklung der DB Cargo AG – und dort maßgeblich auf die Umsetzung des Programms MORA C zur Sanierung des Einzelwagenverkehrs zum 1. Januar 2002 – zurückzuführen (–4,1% auf 2.758 Mio. €). Die Umsätze der Railion Benelux N. V. lagen mit 141 Mio. € leicht oberhalb des Vorjahreswerts, diejenigen der Railion Denmark A/S mit 75 Mio. € knapp auf Vorjahresniveau.

Der **Unternehmensbereich Personenbahnhöfe** konnte seinen Außenumsatz, der in erster Linie aus der Vermietung von Bahnhofsflächen an Dritte stammt, im Berichtsjahr um 3,2 % auf 226 Mio. € steigern. Wie bereits im Vorjahr machten sich abgeschlossene Modernisierungs- und Umbaumaßnahmen positiv – durch die Konjunkturschwäche des Einzelhandels aber unterhalb unserer Erwartungen – bemerkbar.

Das Wachstum des Außenumsatzes des **Unternehmensbereichs Fahrweg** verläuft unvermindert dynamisch. Die kontinuierlich zunehmende Wettbewerbsintensität auf der Schiene verbunden mit fortgesetzten Leistungssteigerungen konzernfremder Transportgesellschaften führte für den Außenumsatz im Unternehmensbereich Fahrweg zu einem Anstieg um 9,2 % auf 201 Mio. €. Die in diesen Zahlen ausgewiesenen Trassenerlöse ergeben sich aus der Nutzung des Netzes durch inzwischen rund 260 konzernexterne Eisenbahngesellschaften.

Der **Stinnes-Konzern** wird zeitanteilig mit dem Umsatz des 4. Quartals 2002 konsolidiert. Im Gesamtjahr lag der Außenumsatz des Stinnes-Konzerns im Wesentlichen wegen rückläufiger Frachtraten und Rohstoffpreise bei wichtigen Produkten mit 11.762 Mio. € um 4,4 % unter dem Vorjahreswert. Dabei verlief die Umsatzentwicklung im Bereich Verkehr (Schenker: +1,7 % auf 6.225 Mio. €; einbezogenes 4. Quartal: 1.613 Mio. €) positiv, hingegen mussten die Bereiche Chemie (Brenntag: –6,6 % auf 4.341 Mio. €; 4. Quartal: 1.032 Mio. €) und Werkstoffe (Interfer: –22,0 % auf 1.141 Mio. €; 4. Quartal: 261 Mio. €) infolge einer Schwäche der jeweiligen Märkte Umsatzrückgänge verzeichnen. Der Umsatzbeitrag des Stinnes-Konzerns (inklusive sonstiger Stinnes-Aktivitäten) aus dem 4. Quartal 2002 betrug 2.920 Mio. €.

Erneut Ergebnisbelastung durch Modernisierungsoffensive

Die **Gesamtleistung** des DB Konzerns lag im Pro-forma-Vergleich mit 17.980 Mio. € um 2,5 % über dem Wert des Vorjahrs, inklusive der Einbeziehung Stinnes ergibt sich ein Anstieg von 19,2 % auf 20.900 Mio. €. Diese Entwicklung resultierte aus dem Anstieg der Umsatzerlöse (+18,8 % auf 18.685 Mio. €) sowie der in Zusammenhang mit unserer verstärkten Bau- und Investitionstätigkeiten erhöhten Aktivierung von Eigenleistungen (2.362 Mio. €; im Vorjahr: 1.748 Mio. €) bei gegenläufigen Bestandsveränderungen in Höhe von –147 Mio. € (im Vorjahr: +65 Mio. €). Die **sonstigen betrieblichen Erträge** lagen mit 2.830 Mio. € (pro forma: 2.751 Mio. €) über dem Vorjahreswert von 2.406 Mio. €. Somit betrug die Summe der betrieblichen Erträge im Berichtsjahr 23.730 Mio. € (pro forma: 20.731 Mio. €), das entspricht einem Anstieg von 19,0 % (Anstieg pro forma: +4,0 %) gegenüber dem Vorjahreswert. Auch bei den betrieblichen Aufwendungen ergab sich ein Anstieg auf 23.725 Mio. € (pro forma: 20.766 Mio. €) in Höhe von 18,4 %. Der **Materialaufwand** erhöhte sich um 34,3 % auf 9.546 Mio. € (pro forma: um 4,7 % auf 7.444 Mio. €); sein Anteil an der Gesamtleistung stieg von 40,5 % auf 45,7 %. Im **Personalaufwand** – ohne die Einbeziehung der Stinnes-Aktivitäten – überlagern sich mehrere Effekte. So wirken sich die weiteren Rationalisierungsfortschritte positiv, erhöhte Löhne und Gehälter sowie verringerte Erstattungen für erhöhte Personalaufwendungen auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn negativ aus. Per Saldo erhöhte sich der Personalaufwand im Pro-forma-Vergleich um 5,6 % bzw. unter Einbeziehung Stinnes um 12,0 % auf 8.387 Mio. €, dies entsprach einem Anteil an der Gesamtleistung von 40,1 % (pro forma: 43,9 %; im Vorjahr: 42,7 %).

Zur Abarbeitung des technischen und organisatorischen Rückstands der ehemaligen Deutschen Reichsbahn erhielt der DB Konzern gemäß einer Vereinbarung vom 23. Dezember 1994 Zuschüsse des Bundes. Diese reduzierten sich plangemäß und liefen mit den letztmaligen Zahlungen im Berichtsjahr aus. Aufgrund dieses Rückgangs müssen wir alleine zur Ergebnisstabilisierung erhebliche Effizienzsteigerungen realisieren. Bei der Beurteilung der vorgenannten Zahlen zum Material- und Personalaufwand sind deshalb die um 395 Mio. € geringeren ergebniswirksamen Zahlungen des Bundes zu berücksichtigen (2002: 443 Mio. €; im Vorjahr: 838 Mio. €).

Ein wesentlicher Bestandteil des Bahnreformprozesses ist die Modernisierung des Gesamtsystems Bahn. Dies spiegelt sich in einer hohen Investitionsquote wider. Hierdurch steigen die Belastungen aus Abschreibungen wie auch der Zinsaufwand kontinuierlich an. Im Berichtsjahr führte dies – vor Einbeziehung Stinnes – zu einem Anstieg der **Abschreibungen** um 10,3 % (pro forma: 2.384 Mio. €; im Vorjahr: 2.162 Mio. €). Im effektiven Jahresvergleich einschließlich der Stinnes-Aktivitäten ergibt sich ein Anstieg um 12,6 % auf 2.434 Mio. €. Durch die Ausweitung der

Fremdkapitalfinanzierung verschlechterte sich das **Zinsergebnis** insgesamt auf –489 Mio. € (im Vorjahr: –313 Mio. €). Der Anteil des Zinssaldos am Gesamtaufwand ist mit 2,4 % im Berichtsjahr aber unverändert niedrig. Die Mehrbelastung aus höheren Abschreibungen und verschlechtertem Zinssaldo im Vergleich zum Vorjahr betrug insgesamt 448 Mio. € (pro forma: 387 Mio. €).

Das **Beteiligungsergebnis** von 46 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) umfasst im Wesentlichen Beteiligungsergebnisse von assoziierten Unternehmen bzw. Aufwendungen aus Verlustübernahmen und Abschreibungen auf Beteiligungen.

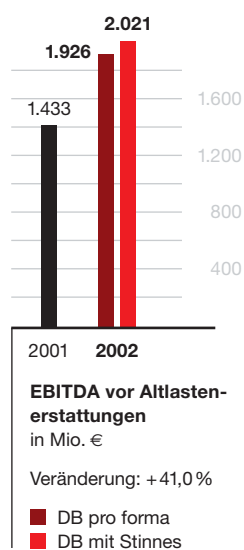
Im Saldo erreichte der Konzern im Geschäftsjahr 2002 ein **Ergebnis vor Steuern** von –438 Mio. € (pro forma: –466 Mio. €; im Vorjahr: –409 Mio. €) und einen **Jahresverlust** von 468 Mio. € (pro forma: –482 Mio. €; im Vorjahr: –406 Mio. €).

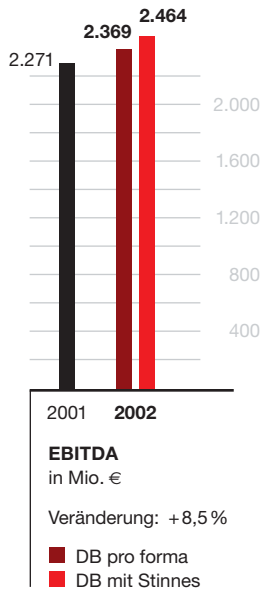
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen besser als erwartet

Zur Beurteilung des in unserem operativen Geschäft erzielten Ergebnisses nehmen wir – sofern erforderlich – Bereinigungen am handelsrechtlichen Ergebnisausweis vor, um Sondereinflüsse zu eliminieren, die nicht als nachhaltig unterstellt werden können. Die Bereinigung betrifft Ergebnisbestandteile, die der Art nach ungewöhnlich, der Häufigkeit nach selten bzw. nicht ständig wiederkehrender Natur und der Höhe nach wesentlich sind. Hierzu gehören insbesondere Buchgewinne aus Beteiligungsverkäufen und Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit größeren Sanierungsmaßnahmen (z. B. Werkeschließungsprogramme). Da aufgrund unserer langen Investitionszyklen die höheren Abschreibungen und Zinsaufwendungen früher anfallen als die positiven Rückflüsse aus gestiegenen Verkehrseinnahmen und/oder niedrigeren Kosten und unsere Ergebnisentwicklung seit 1994 auch durch die rückläufigen Altlastenerstattungen maßgeblich geprägt wird, verdeutlichen wir die operativen Ergebnisverbesserungen im Zeitablauf anhand der Kenngröße EBITDA vor Altlastenerstattung. Diese Ergebnisgröße ist von Sondereinflüssen bereinigt und wird auch nicht durch die steigenden Kapitalkosten bzw. sinkenden Altlastenerstattungen beeinflusst. Eine sinnvolle Beurteilung des Sanierungsfortschritts ist nur im Pro-forma-Vergleich möglich. Dabei konnten wir im DB Konzern ohne Stinnes das **EBITDA vor Altlastenerstattungen** um 493 Mio. € steigern und knüpften damit an die kontinuierlichen Verbesserungen seit Beginn der Bahnreform an. Insgesamt konnten wir damit seit 1994 eine Gesamtverbesserung von 3.940 Mio. € erzielen.

Allerdings reichten die erzielten Fortschritte im Berichtsjahr nicht aus, um zeitgleich den Rückgang der Altlastenerstattungen und die mit unseren Modernisierungsanstrengungen verbundenen Belastungen aus höheren Abschreibungen und verschlechtertem Zinssaldo vollständig zu kompensieren.

Bei im Vergleich zum Vorjahr um 395 Mio. € geringeren Altlastenerstattungen erhöht sich das EBITDA (inkl. Altlastenerstattungen) um 98 Mio. € auf 2.369 Mio. €.





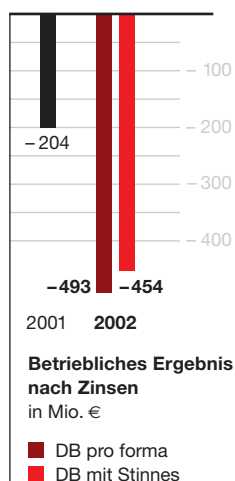
Aus unserem Investitions- und Modernisierungskurs resultieren deutlich höhere Abschreibungen (pro forma: 222 Mio. € höhere Abschreibungen gegenüber 2001) und Zinsaufwendungen (pro forma: 165 Mio. € schlechterer Zinssaldo gegenüber 2001), wobei die Zinsaufwendungen bereits Effekte aus im Zuge der Stinnes-Akquisition erhöhten Finanzverbindlichkeiten beinhalten. In der Addition lag der Pro-forma-Wert für das EBIT mit –15 Mio. € um 124 Mio. € und das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** mit –493 Mio. € um 289 Mio. € unter dem Vorjahreswert.

Eine rückläufige Entwicklung entspricht der unserer Modernisierungsoffensive zugrunde liegenden Planung. Entscheidend für die Beurteilung des Geschäftsjahres 2002 ist aus unserer Sicht, dass wir mit der Ergebnisentwicklung trotz der schwierigen Umfeldbedingungen auf dem vorgezeichneten Kurs geblieben sind. Durch zusätzliche Sanierungsanstrengungen ist es uns im Berichtsjahr gelungen, deutlich besser abzuschneiden, als wir es geplant und auf der Bilanzpressekonferenz im Mai 2002 kommuniziert hatten. (Prognostiziert war ein Betriebliches Ergebnis nach Zinsen von rund –550 Mio. €.)

Mit der Konsolidierung der Stinnes-Aktivitäten ergeben sich Verbesserungen der betrieblichen Ergebnisgrößen, die in der nachfolgenden Tabelle dargestellt sind. Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** für das Geschäftsjahr 2002 beträgt damit –454 Mio. €. Das EBITDA vor Altlastenerstattungen liegt bei 2.021 Mio. €, das **EBITDA** (inklusive Altlastenerstattungen) bei 2.464 Mio. €.

Wesentliche betriebswirtschaftliche Ergebnisgrößen ¹⁾ in Mio. €	pro forma		2001	Veränd.	Veränd. pro forma
	2002	2002			
EBITDA vor Altlastenerstattungen	2.021	1.926	1.433	+ 588	+ 493
Altlastenerstattungen	443	443	838	- 395	- 395
EBITDA	2.464	2.369	2.271	+ 193	+ 98
Abschreibungen	- 2.427	- 2.384	- 2.162	- 265	- 222
EBIT	37	- 15	109	- 72	- 124
Zinsergebnis	- 491	- 478	- 313	- 178	- 165
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 454	- 493	- 204	- 250	- 289

¹⁾ Die Abweichungen zwischen betriebswirtschaftlichen Zahlen und dem handelsrechtlichen Ausweis in der Gewinn- und Verlustrechnung resultieren aus betriebswirtschaftlich vorgenommenen Bereinigungen, die zu einer besseren Vergleichbarkeit der operativen Entwicklung führen.



In der Segmentbetrachtung zeigt sich, dass die wesentlichen positiven Beiträge aus den Unternehmensbereichen Personenverkehr und Güterverkehr sowie dem Bereich Service resultieren. Durch forciertes Kostenmanagement konnte dabei der Unternehmensbereich Güterverkehr trotz rückläufiger Umsatzentwicklung sein Betriebliches Ergebnis nach Zinsen auf 47 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €) steigern. Der Personenverkehr lag mit einem Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen von 225 Mio. € leicht unter Vorjahresniveau (im Vorjahr: 240 Mio. €). Das negative Konzernergebnis resultiert maßgeblich aus der Entwicklung der Unternehmensbereiche Fahrweg bzw. Personenbahnhöfe. Insbesondere im Unternehmensbereich Fahrweg – mit einem negativen Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen von –529 Mio. € (im Vorjahr: –206 Mio. €) – spiegeln sich die planmäßigen Ausweitungen des Investitionsprogramms in Form höherer Abschreibungen sowie die unverändert hohen Aufwendungen zur beschleunigten Sanierung und Erhöhung der Netzqualität wider. Die Entwicklung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen des Unternehmensbereichs Personenbahnhöfe (–218 Mio. €; im Vorjahr: 6 Mio. €) ist einerseits Ausdruck der hier ebenfalls forcierten Sanierungsanstrengungen, aber auch höherer Projektaufwendungen im Zusammenhang mit dem im Berichtsjahr begonnenen Sofortprogramm und den Maßnahmen zur Verbesserung von Service, Sicherheit und Sauberkeit. Außerdem wurden Risikovorsorgen im Zusammenhang mit diversen Bahnhofprojekten gebildet.

Der Ergebnisbeitrag Stinnes – ohne konsolidierungsbedingte Effekte aus konzern-einheitlichen Ansatz- und Bewertungsvorschriften – betrug 22 Mio. €, der maßgeblich durch die Geschäftsfelder Verkehr und Chemie erwirtschaftet wurde.

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen nach Unternehmensbereichen in Mio. €	2002	2001	Veränd.
Unternehmensbereich Personenverkehr	225	240	– 15
Unternehmensbereich Güterverkehr	47	17	+ 30
Unternehmensbereich Personenbahnhöfe	– 218	6	– 224
Unternehmensbereich Fahrweg	– 529	– 206	– 323
Bereich Service	141	124	+ 17
Stinnes ¹⁾	22	–	+ 22
Sonstige/Konsolidierung	– 142	– 385	+ 243
Konzern	– 454	– 204	– 250
pro forma: Konzern vor Stinnes	– 493	– 204	– 289

¹⁾ Stinnes: Werte nur des 4. Quartals 2002

Wertschöpfung und Wertbeitrag

Wertschöpfung

Inklusive der erstmals einbezogenen Stinnes-Aktivitäten stieg die Wertschöpfung um 1.003 Mio. € auf 8.392 Mio. €. Auch in dem von der Aussagekraft her zielführenderen Pro-forma-Vergleich konnte ein Anstieg um 479 Mio. € auf 7.868 Mio. € erzielt werden. Die Betriebliche Wertschöpfung wurde damit wie im Vorjahr vollständig an die Mitarbeiter verteilt.

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2002	pro forma 2002	2001	Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2002	pro forma 2002	2001
	Gesamtleistung	20.900	17.980		17.535	Mitarbeiter ¹⁾	8.387
Sonstige betriebliche Erträge	2.830	2.751	2.406	Öffentliche Hand (Steuern)	30	16	- 3
Unternehmensleistung	23.730	20.731	19.941	Fremdkapitalgeber (Zinsen)	489	478	313
Materialaufwand ¹⁾	- 9.546	- 7.444	- 7.108	Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nicht betriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis)	- 514	- 529	- 408
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 3.358	- 3.035	- 3.282	Betriebliche Wertschöpfung	8.392	7.868	7.389
Abschreibungen (auf SAV und IVG)	- 2.434	- 2.384	- 2.162				
Betriebliche Wertschöpfung	8.392	7.868	7.389				

¹⁾ nach verrechneten Erstattungen für Altlasten ehemalige Deutsche Reichsbahn

Wertbeitrag: Kapitalrendite erwartungsgemäß weiter rückläufig

Die wertorientierte Steuerung und Ressourcenlenkung im DB Konzern wird durch ein Kapitalrenditekonzept gesichert. Ein wesentlicher Maßstab für die Entwicklung unseres Leistungsportfolios sowie die Investitionsallokation ist die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on Capital Employed, ROCE). Diese wird ermittelt aus dem Verhältnis von Betrieblichem Ergebnis vor Zinsen (EBIT) zu dem betrieblich eingesetzten Vermögen (Capital Employed). Für den Konzern, aber auch für die Unternehmensbereiche haben wir langfristig zu erreichende Zielwerte festgelegt. Für den DB Konzern streben wir langfristig einen ROCE von rund 10 % an. Aufgrund unserer umfangreichen Investitionstätigkeiten steigt das Capital Employed kontinuierlich an – so auch im Jahr 2002. Mit der durch die Modernisierungs- und Investitionsoffensive bewusst in Kauf genommenen temporären Ergebnisschwäche und einem damit im Vorjahresvergleich geringeren EBIT reduzierte sich der **ROCE** im Berichtsjahr von 0,4 % auf 0,1 %.



Return on Capital Employed in Mio. €	2002	pro forma 2002	2001
EBIT	37	- 15	109
Capital Employed	30.428	27.723	28.649
ROCE	0,1%	- 0,1%	0,4%

Entwicklung der Bilanz

Insbesondere durch die Einbeziehung der Stinnes-Aktivitäten erhöhte sich die Bilanzsumme um 9,7 % auf 46.023 Mio. €. Im Pro-forma-Vergleich ohne Stinnes ergäbe sich ein Anstieg um 5,4 % auf 44.231 Mio. €. In diesem Wert ist die Stinnes AG in den Finanzanlagen mit 2.505 Mio. € enthalten. Ansonsten resultierte das Wachstum insbesondere aus den unverändert oberhalb der Abschreibungen liegenden Investitionen in das Sachanlagevermögen. Das Anlagevermögen insgesamt liegt mit 39.775 Mio. € inklusive Stinnes unter dem Pro-forma-Wert (40.637 Mio. €). Wir haben im ausgewiesenen Konzernabschluss die Möglichkeit der ergebnisneutralen Verrechnung von derivativen Goodwills genutzt und die sich aus der Neuordnung der Telematikaktivitäten und Stinnes ergebenden Potenziale – analog zur Vorgehensweise in den Vorjahren – erfolgsneutral mit dem Eigenkapital verrechnet. Aus diesem konservativen Bilanzausweis resultiert neben der Verringerung des Eigenkapitals eine nachhaltige Entlastung der zukünftigen Ergebnisrechnungen, da keine Abschreibungen auf Goodwill anfallen.

Auch das Umlaufvermögen stieg maßgeblich durch die Erstkonsolidierung Stinnes um 13,3 % auf 6.133 Mio. € an. In der Pro-forma-Betrachtung ergäbe sich ein Rückgang um 2.082 Mio. € auf 3.511 Mio. € – insbesondere durch den im Vorjahresvergleich erfolgten Rückgang der im Umlaufvermögen zum Jahresende 2001 unter den sonstigen Vermögensgegenständen gehaltenen liquiditätstnahen Geldanlagen über Jahresresultimo.

In der Struktur der Aktivseite kompensierten sich die Effekte im Geschäft ohne Stinnes (tendenzielle Erhöhung des Anteils des Anlagevermögens) bzw. der Umlaufvermögenszuwachs aus der Konsolidierung Stinnes, so dass die Anteile von Anlagevermögen (86,5 %, im Vorjahr: 85,3 %) und Umlaufvermögen (erneut 13,3 %) weitgehend stabil blieben.

Auf der Passivseite verringerte sich das Eigenkapital durch das negative Jahresergebnis und die vorgenannte Verrechnung von Goodwills um 32,3 % auf 5.708 Mio. €. In der Eigenkapitalstruktur führten der Konzernjahresfehlbetrag sowie die vorgenommene Verrechnung der Goodwills zu einer vollständigen Auflösung der Gewinnrücklagen sowie einer Verringerung der Kapitalrücklage. Durch den Rückgang des Eigenkapitals in Verbindung mit einem weiteren Anstieg der Bilanzsumme sank die Eigenkapitalquote von 20,1 % auf 12,4 %. Einen hohen Anteil der Passivseite bildeten unverändert die Rückstellungen mit 14.834 Mio. € oder 32,2 % (pro forma: 30,5 %; im Vorjahr: 34,1 %). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben am Gesamtkapital einen Anteil von 60,4 % (im Vorjahr: 58,2 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten einen Anteil von 27,2 % (im Vorjahr: 21,6 %). Damit decken Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 84,2 % (im Vorjahr: 91,8 %).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 7.726 Mio. € (im Vorjahr: 7.324 Mio. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Insofern ist eine zielführende Beurteilung auf die Höhe der Finanzschulden (zinspflichtigen Verbindlichkeiten) abzustellen. Diese erhöhten sich unter Berücksichtigung auch der im Rahmen der Stinnes-Akquisition übernommenen Verbindlichkeiten von 6.993 auf 11.051 Mio. € (pro forma: 10.191 Mio. €).

Wir steuern unsere Bilanzstruktur aktiv anhand der Kennziffern **Gearing** (Verhältnis bilanzieller Netto-Finanzschulden zu Eigenkapital) und **Tilgungsdeckung** (Verhältnis Cashflow zu wirtschaftlichen Netto-Finanzschulden inkl. Barwert der Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen). Infolge der mit unserer forcierten Modernisierungspolitik beschleunigten Investitionen war die Nichterreichung unserer langfristigen Zielwerte im Berichtsjahr bereits antizipiert: Das Gearing lag bei 257 % (im Vorjahr: 122 %; langfristiger Zielwert ≤ 100 %), der Tilgungsdeckungsgrad lag bei 11,1 % (im Vorjahr: 14,9 %; langfristiger Zielwert ≥ 30 %). Wir erwarten eine deutliche Verbesserung der Kennziffern innerhalb des Mittelfristplanungszeitraums.

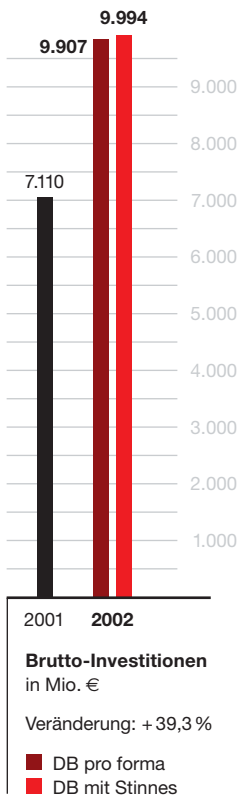
Bilanzstruktur in %	2002	pro forma 2002	2001	Bilanzstruktur in %	2002	pro forma 2002	2001
Anlagevermögen	86,5	91,9	85,3	Eigenkapital	12,4	17,0	20,1
Umlaufvermögen	13,3	7,9	13,3	Rückstellungen	32,2	30,5	34,1
Aktiver RAP	0,2	0,2	1,4	Verbindlichkeiten	53,4	50,4	43,6
Bilanzsumme	100,0	100,0	100,0	davon zinslose Darlehen des Bundes im Rahmen der Infrastrukturfinanzierung	(16,8)	(17,5)	(17,5)
				davon Finanzschulden	(24,0)	(23,0)	(16,7)
				Passiver RAP	2,0	2,1	2,2
				Bilanzsumme	100,0	100,0	100,0
				Bilanzsumme in Mio. €	46.023	44.231	41.962



Investitionen

Investitionsoffensive weiter forciert

Die 2001 beschlossene Investitionsoffensive zur beschleunigten Modernisierung der Bahn haben wir im Berichtsjahr auf weiter gesteigertem Niveau fortgesetzt. Wesentliche Stoßrichtungen sind die Steigerung der Leistungsfähigkeit unserer Infrastruktur sowie die Verjüngung unserer Fahrzeugflotte. Im Berichtsjahr betrugen die **Brutto-Investitionen** 9.994 Mio. € (im Vorjahr: 7.110 Mio. €).



Investitionen in Mio. €	2002	Anteil in %	2001	Veränd. in %
Brutto-Investitionen nach Unternehmensbereichen				
Unternehmensbereich Personenverkehr	1.847	18	1.584	+ 16,6
Unternehmensbereich Güterverkehr	371	4	321	+ 15,6
Unternehmensbereich Personenbahnhöfe	591	6	459	+ 28,8
Unternehmensbereich Fahrweg	6.754	68	4.433	+ 52,4
Bereich Service	369	4	282	+ 30,9
Stinnes ¹⁾	119	< 1		–
Sonstige / Konsolidierung	– 57	–	31	–
Konzern	9.994	100	7.110	+ 40,6
pro forma: Konzern ohne Stinnes	9.907	99	7.110	+ 39,3
Netto-Investitionen	5.355	54	3.307	+ 61,9

¹⁾ Stinnes: Werte nur des 4. Quartals 2002

Der **Unternehmensbereich Fahrweg prägt** entscheidend die **Struktur der Investitionen**. Sein Anteil an den Brutto-Investitionen stieg im Berichtsjahr auf 68 % (im Vorjahr: 62 %). Ein wesentlicher Sondereffekt des Jahres 2002 war der Erwerb von Assets im Rahmen der Neuordnung der Telematik-Aktivitäten (940 Mio. €). Bereinigt um diesen Effekt konnten wir mit der erfolgten Verstärkung unserer Planungs- und Projektmanagementkapazitäten das abgewickelte Investitionsvolumen deutlich steigern. Der **Investitionsschwerpunkt im Unternehmensbereich Fahrweg** lag dabei **unverändert bei Investitionen in das Bestandsnetz**, wesentliche Projekte daneben waren insbesondere die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, das Ausbau-/Neubauprojekt Nürnberg–Ingolstadt–München sowie die Bauprojekte in Berlin.

Die Investitionen in den **Unternehmensbereichen Personen- und Güterverkehr** betrafen in erster Linie die **Anschaffung neuer Fahrzeuge** im Rahmen umfangreicher, mehrjähriger Modernisierungsprogramme. Die Investitionen im Unternehmensbereich Personenbahnhöfe bestehen aus **Bahnhofsmodernisierungen** sowie ausgewählten Neubauten. Die größten Einzelprojekte über alle Bereiche waren die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main sowie die Strecke Nürnberg–Ingolstadt–München mit einem Investitionsvolumen von jeweils rund 0,4 Mrd. €. Durch die Charakteristik des Logistikgeschäfts liegen die Investitionen bei Stinnes auf vergleichsweise niedrigerem Niveau.

Investitionen in die Infrastruktur finanzieren wir aufgrund entsprechender gesetzlicher Regularien grundsätzlich mit zinslosen Darlehen des Bundes, direkt im Sachanlagevermögen verrechneten Baukostenzuschüssen sowie in geringerem Umfang mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungs- und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz. Im Vergleich zum Vorjahr haben wir uns in wesentlich erhöhtem Umfang mit Eigenmitteln beteiligt. Insgesamt ergaben sich nach Abzug der nicht zurückzahlenden Baukostenzuschüsse für den Konzern **Netto-Investitionen** von 5.355 Mio. € (pro forma: 5.268 Mio. €; im Vorjahr: 3.307 Mio. €). Die **Investitionen in Finanzanlagen** waren für den DB Konzern wie im Vorjahr von geringer Bedeutung.

Finanzen

Bündelung der Ressourcen durch zentrales Treasury

Im DB Konzern ist grundsätzlich die DB AG das zentrale Treasury-Zentrum. Hierdurch stellen wir sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des Konzerns vor. Bei Aufnahmen externer Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande. Diese Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften als Termingelder bzw. Darlehen weitergereicht. Mit diesem Konzept sichern wir einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Weitere Vorteile liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Die Stinnes AG war im Geschäftsjahr 2002 noch nicht in die Konzernfinanzierung des DB Konzerns integriert, sondern hatte als Führungsgesellschaft des Stinnes-Konzerns einen eigenständigen Auftritt gegenüber den Banken. Mit der im laufenden Geschäftsjahr anstehenden organisatorischen Integration der Stinnes AG in die Strukturen des DB Konzerns werden auch die in diesem Bereich entstehenden Finanzierungserfordernisse über die umfassende Konzernfinanzierung des DB Konzerns abgedeckt.

Rating-Agenturen bestätigen erneut hervorragende Bonität

Im Rahmen der jährlichen Rating-Reviews wurde durch die Rating-Agenturen unsere hervorragende Bonitätsbeurteilung im Berichtsjahr erneut bestätigt: Moody's „Aa1“, Standard & Poor's „AA“. Die Bekanntgabe der Übernahmeabsicht von Stinnes hat Moody's im Juli 2002 zum Anlass genommen, den Ausblick von „stabil“ auf „negativ“ zu verändern. Der Ausblick von Standard & Poor's wurde mit „stabil“ bestätigt. Stinnes verfügt über kein eigenständiges Rating.

Solide Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses (netto) aus Baukostenzuschüssen, zinslosen Darlehen des Bundes und Anlagenabgängen – von 7,3 Mrd. €. Dem stand eine am Cashflow vor Steuern gemessene Innenfinanzierungskraft von 2,0 Mrd. € gegenüber. Zudem haben wir in erheblichem Umfang vorhandene liquide Mittel eingesetzt. Aufgrund der höheren Abschreibungen lag der Cashflow vor Steuern mit 2,1 Mrd. € oberhalb des Vorjahresniveaus (1,8 Mrd. €). Das Verhältnis von Cashflow vor Steuern zum Umsatz hat sich von 11,4 % auf 11,0 % reduziert.

Wie bereits in den Vorjahren nahmen wir zur Finanzierung unseres Investitionsprogramms auch die internationalen Finanzmärkte in Anspruch. Durch unser Debt Issuance Programme über 5 Mrd. € und unsere hervorragende Bonität war für uns auch in den schwierigeren Verhältnissen an den globalen Wertpapiermärkten eine flexible und zeitpunktorientierte Emissionstätigkeit zu exzellenten Bedingungen möglich. Bei der Begebung zahlreicher Anleihen unter diesem Programm konnten wir gezielt auf die Bedürfnisse der für uns relevanten Investoren abstellen. Dies führte im Gegenzug aufgrund der spezifischen Nachfrage zu für uns attraktiven Finanzierungskosten. Dabei konnten wir mit zusätzlichen Finanzpräsentationen in Asien im Frühsommer 2002 unsere Investorenbasis deutlich ausweiten.

Ausgerichtet auf spezifische Investorenbedürfnisse haben wir erstmals eine öffentliche US \$-Anleihe platziert. Ferner waren wir erstmals in Hongkong-Dollar aktiv und debütierten darüber hinaus mit Anleihen mit variabler Verzinsung. Alle Zahlungsströme aus Fremdwährungsanleihen wurden in Euro gewappt, so dass wir keinem Währungsrisiko unterliegen. Das Gesamtvolumen der Emissionen belief sich im Jahr 2002 auf umgerechnet 2,2 Mrd. €. Hinzu kamen Darlehen über insgesamt 434 Mio. €, die von der Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz, ausgereicht wurden. Ferner erhielt die DB Netz AG ein projektgebundenes Darlehen der Europäischen Investitionsbank (EIB), Luxemburg, über 400 Mio. €. Im Juli 2002 haben wir eine siebenjährige DM-Anleihe aus dem Jahr 1995 in Höhe von umgerechnet 511 Mio. € zurückgeführt.

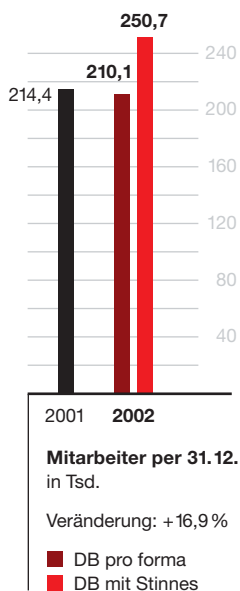
Die Finanzschulden stiegen im Pro-forma-Vergleich ohne Stinnes auf 10.191 Mio. €, mit der Einbeziehung der Finanzschulden Stinnes auf 11.051 Mio. € (im Vorjahr: 7.110 Mio. €). Die Liquidien Mittel lagen bei rund 271 Mio. € (im Vorjahr: 363 Mio. €). Im kurzfristigen Bereich standen dem DB Konzern zum Jahresende ähnlich wie im Vorjahr garantierte Kreditfazilitäten von rund 2,1 Mrd. € – ohne Stinnes – und das Multi-Currency Multi-Issuer Commercial-Paper-Programm über 1 Mrd. € zur Verfügung. Stinnes verfügte am 31. Dezember 2002 über eigenständige Kreditlinien von 1,3 Mrd. €.

Im Geschäftsjahr 2002 wurden keine größeren Leasing-Transaktionen abgeschlossen. Hingegen haben wir die Anzahl der im Rahmen von Leasingprojekten zur Entwicklung vorgesehenen Bahnhöfe durch die Rücknahme von 5 Bahnhöfen auf nunmehr 21 Bahnhöfe reduziert.

Mitarbeiter

Die Zahl der Beschäftigten im Konzern hat sich von 214.371 am 31. Dezember 2001 mit der Einbeziehung der übernommenen Bahntelematik-Aktivitäten sowie des Stinnes-Konzerns auf 250.690 zum Jahresende 2002 deutlich erhöht (+16,9%). Ohne die Bahntelematik- bzw. Stinnes-Mitarbeiter hätte sich ein Jahresendwert von 206.415 Mitarbeitern ergeben; die Verringerung ist das Ergebnis einer fortgeführten Optimierung unserer Prozesse und Strukturen. Einschließlich der neu hinzugekommenen Aktivitäten lag die Zahl der Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt 2002 mit 224.758 um 2,6% über dem Vorjahresniveau.

Unsere konsequente Ausbildungspolitik setzen wir fort; dabei lag die bereinigte Ausbildungsquote im Konzern mit einem Wert von 3,5% auf weiterhin hohem Niveau (pro forma: 3,6%; im Vorjahr: 4,4%). Die Bahn bleibt damit einer der größten Ausbilder in Deutschland.



Mitarbeiter nach Unternehmensbereichen per 31. 12.	2002	Anteil in %	2001	Veränd. in %
Mitarbeiter				
Unternehmensbereich Personenverkehr	71.037	28	72.814	- 2,4
Unternehmensbereich Güterverkehr	29.399	12	32.278	- 8,9
Unternehmensbereich Personenbahnhöfe	5.309	2	5.193	+ 2,2
Unternehmensbereich Fahrweg	49.499	20	51.106	- 3,1
Bereich Service	29.839	12	25.251	+ 18,2
Stinnes (Verkehr, Chemie, Werkstoffe)	40.618	16	-	-
Sonstige (inkl. Stinnes Sonstige)	24.989	10	27.729	- 9,9
Konzern	250.690	100	214.371	+ 16,9
pro forma: Konzern ohne Stinnes	210.072	84	214.371	- 2,0
Auszubildende	8.551		9.091	
Ausbildungsquote	3,5 %		4,4 %	



Technik

Unsere Kunden erwarten von der Bahn eine hohe Qualität bei Dienstleistungen und Produkten. Das kann nur erreicht werden, wenn Qualität und Zuverlässigkeit auch für die internen Prozesse und für den Zustand der technischen Produktionsmittel die entscheidenden Kriterien sind. Mit Blick auf den wachsenden Wettbewerb sowohl zwischen den Verkehrsträgern als auch auf der Schiene muss unser vorrangliches Ziel eine hohe Zuverlässigkeit der Produktionsmittel im Betrieb sein, da dies eine Grundvoraussetzung für einen wirtschaftlichen Betrieb ist. Weiterhin gilt es, den etablierten **hohen Sicherheitsstandard** zu halten und das System Bahn kontinuierlich durch **Innovationen und Strukturverbesserungen** zu optimieren.

Qualitätsmanagement und hohe Sicherheit als Basis nachhaltiger Wettbewerbsvorteile

Der Verkehrsträger Schiene hat dank des Rad-Schiene-Systems mit dem spurgeführten Rad einen deutlichen Sicherheitsvorteil gegenüber den anderen Verkehrsträgern. Diesen Vorteil verbinden wir mit unserem hohen Sicherheitsanspruch, der sich in den Sicherheitsstandards der Produktionssysteme und Produktionsmittel ebenso widerspiegelt wie in unserer Unternehmenskultur. Wir setzen alles daran, diesen hohen Sicherheitsstandard weiter auszubauen, und verbessern dafür kontinuierlich die Systeme und Prozesse. Zudem investieren wir in erheblichem Maße in umfangreiche Schulungen.

Im Berichtsjahr haben wir unser **Qualitätsmanagementsystem und -reporting weiterentwickelt**. Dazu haben wir neue Instrumente und Methoden eingesetzt. Zur Umsetzung von qualitätsverbessernden Maßnahmen bedienen wir uns unter anderem der Six-Sigma-Methode und des Kontinuierlichen Verbesserungsprozesses (KVP). Die Zielerreichung erfolgt über permanentes Messen, Nachsteuern sowie nachhaltiges Monitoring. Übergreifend wird die BahnStrategieCard (Balanced-ScoreCard) als Steuerungsinstrument eingesetzt. Ein Beispiel für eine entsprechende qualitätsverbessernde Maßnahme ist das Projekt „Qualität Fahrbetrieb“, mit dem die Pünktlichkeitsprobleme zu Beginn des Jahres 2003 gezielt und erfolgreich angegangen wurden.

Technikstrategie weiter ausdifferenziert

Unsere Technikstrategie wurde systematisch weiterentwickelt und in drei Richtungen differenziert: Fahrzeug-Strategie, Fahrbahn-Strategie sowie eine Strategie für die Leit- und Sicherungstechnik. Modularisierung und Standardisierung sind die wesentlichen Kriterien, die künftig die Investitionsstrategien für die technischen Produktionsmittel prägen werden. Unser Ziel ist es, neben den Beschaffungskosten auch die Life Cycle Costs (Kosten über die gesamte Nutzungszeit) erheblich zu reduzieren sowie die Effizienz der betrieblichen Abläufe und der Instandhaltung zu erhöhen. So sieht die **Fahrzeug-Strategie** mittelfristig eine deutliche Reduktion der Fahrzeugvielfalt vor. Dies wird zu erheblichen Einsparpotenzialen bei der Beschaffung und der laufenden Unterhaltung der Fahrzeuge führen. Auch im Bereich der **Fahrbahn-Strategie** liegen zusätzliche Rationalisierungspotenziale in weitergehenden Standardisierungen und Qualitätsverbesserungen. Im Bereich der **Leit- und Sicherungstechnik** haben wir differenzierte Strategien entwickelt, die sinnvolle Streckenstandards abhängig von den unterschiedlichen betrieblichen Anforderungen festlegen.

Im Interesse eines optimierten grenzüberschreitenden Schienenverkehrs streben wir eine wachsende technische Interoperabilität mit unseren Nachbarbahnen an. Hierbei geht es unter anderem um optimierte Einsatzplanungen mehrsystemfähiger Loks und um Rationalisierungsvorteile aus der gemeinsamen Entwicklung neuer Zuggenerationen. So arbeiten wir beispielsweise bei der Beschaffung der nächsten Zuggeneration für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) eng mit der französischen Staatsbahn SNCF und der italienischen Staatsbahn FS zusammen. Die gemeinsamen Vorarbeiten sollen im laufenden Jahr weitgehend abgeschlossen werden. Ziel ist es, nach umfangreichen Erprobungen die ersten gemeinsam spezifizierten HGV-Züge 2010 in Betrieb zu nehmen.

Unsere strategischen Überlegungen basieren auf den derzeitigen und für die nahe Zukunft absehbaren rechtlichen Rahmenbedingungen. Maßgeblich sind für uns besonders die Forderungen der EU nach **verstärkter Interoperabilität der nationalen Bahnsysteme**. Ein Beispiel hierfür sind die so genannten Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität im Hochgeschwindigkeitsverkehr. Diese wurden im laufenden Jahr europaweit verbindlich eingeführt. Die notwendige Umsetzung in nationales deutsches Recht ist mit Wirkung zum 1. Dezember 2002 erfolgt.

Zukunftsweisende Zusammenarbeit von Bahnunternehmen und Herstellerindustrie

Für eine nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen sind eine kontinuierliche Modernisierung der Bahntechnik und die konsequente Umsetzung von Innovationen zwingend erforderlich. Dies setzt eine intensive und neu zu strukturierende Zusammenarbeit von Bahnunternehmen und Herstellerindustrie voraus. Mit dem Zusammenwachsen Europas wandeln sich zudem die Herausforderungen an die europäischen Bahnen. Das in den nächsten Jahren anhaltende Verkehrswachstum macht es erforderlich, alle Verkehrsträger mit ihren jeweiligen Systemstärken optimal einzubringen. Dabei steigen die Anforderungen an Schnelligkeit, Effizienz und Preiswürdigkeit der Transportmittel. Hierfür gibt es erheblichen Forschungsbedarf bei der Industrie, den Hochschulen und den Fach-Instituten.

Wir sehen es dabei als unsere Aufgabe an, als Treiber der Industrie unter Berücksichtigung der Kundenwünsche europaweit wettbewerbsfähige Produktentwicklungen im Personen- und Güterverkehr zu forcieren. Eine hohe Prozessqualität bei Beschaffung und Betriebsmonitoring ist erforderlich, damit die technische Entwicklung den hohen Anforderungen an Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit genügen kann.

Von der Industrie erwarten wir, dass sie zuverlässig funktionierende Bahntechnik liefert und technische Innovationen zur Optimierung des Systems Bahn vorantreibt. Wichtig ist dabei eine umfassende, herstellerübergreifende Standardisierung und Komponentenmodularisierung mit offenen und standardisierten Schnittstellen.

Um weitere Effizienzsteigerungen im Interesse einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene zu erzielen, ist ein **kontinuierlicher, intensiver Austausch zwischen Bahnen und Herstellern** von der Systementwicklung über den Betrieb bis zur Instandhaltung **erforderlich**. Zusätzliche Verbesserungen des Systems Bahn mit einer ausgereiften, zuverlässigen und kostengünstigen Technik sind die Grundlage dafür, europaweit mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen – zum Nutzen der Bahnen und der Industrie.

Einkauf

Als einer der größten Auftraggeber Deutschlands haben wir im Geschäftsjahr 2002 – ohne Stinnes – Aufträge für rund 13,0 Mrd. € (im Vorjahr: 11,6 Mrd. €) vergeben. Dieses Gesamtvolumen setzt sich aus vier großen Beschaffungssektoren zusammen:

Einkaufsvolumen in Mrd. €	pro forma 2002	2001
Bau- und Ingenieurleistungen	4,9	4,1
Industrielle Produkte	4,3	4,1
Dienstleistungen	2,5	2,1
Leitungsgebundene Energien und Kraftstoffe	1,3	1,3
Gesamt	13,0	11,6

Ein Schwerpunkt des Beschaffungsprogramms des Jahres 2002 war der Kauf von S-Bahn-Triebzügen der Baureihe 423 in Höhe von rund 403 Mio. €. Außerdem vergaben wir Aufträge für die Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt und die Ausbaustrecke Röhrmoos – Obermenzing mit einem Gesamtauftragsvolumen von rund 590 Mio. €. Das gesamte Auftragsvolumen wurde an 44.600 Lieferanten vergeben. Mit etwa 60 % der Aufträge ging ein deutlich höherer Anteil als im Vorjahr (48 %) an kleine und mittelständische Firmen.

Im Rahmen des Sanierungsprojekts „Fokus“ leistete der Einkauf einen wesentlichen Beitrag. Durch bessere Bündelung der Bedarfe, Optimierung der Prozesse und eine signifikante Verbesserung der bereichsübergreifenden Zusammenarbeit sehen wir auch im laufenden und den folgenden Geschäftsjahren noch erhebliche Potenziale. Die bereits 2001 begonnenen Vorbereitungen für die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems haben wir erfolgreich abgeschlossen. Seit Juli 2002 hat unser Einkauf eine **Zertifizierung nach EN ISO 9001:2000**. Die Beschaffungsprozesse werden wir in diesem System ständig analysieren, dokumentieren und bedarfs- und kundengerecht weiterentwickeln.

Um die Beschaffungsprozesse schneller und effektiver zu gestalten, setzt der Einkauf immer stärker **E-Procurement** ein. Zum elektronischen Marktplatz hat jeder Interessent Zugang über das Internet unter „www.bahn.de/einkaufsplattform“. Durch die verstärkte Abwicklung über das Internet erreichen wir schnelle, weltweite Ausschreibungen, erschließen neue Bezugsquellen und erzeugen **Prozessersparnisse bei uns und unseren Lieferanten**.

Im Baumarktplatz im Internet sind täglich über 100 aktuelle Ausschreibungen online einsehbar, die Nutzerzahl unter unseren Lieferanten liegt mittlerweile bei über 2.000. Güter und Dienstleistungen von eher strategischer Bedeutung beschaffen wir über eine breit angelegte Anfrage- und Auktionsplattform. Hier nutzen mehr als 800 registrierte Lieferanten die Möglichkeit, an bislang 300 aktuellen Ausschreibungen und virtuellen Preisverhandlungen teilzunehmen.

Weitere Informationen

Revision des Regionalisierungsgesetzes abgeschlossen

Die im Juni 2002 von Bund und Ländern erzielte Verständigung bezüglich der Revision des Regionalisierungsgesetzes (RegG), die die künftige Finanzausstattung der Länder für den Schienenpersonennahverkehr und den sonstigen ÖPNV festlegt (§ 5 RegG), ist am 1. Juli 2002 in Kraft getreten. Danach werden die Länder bis zum Jahr 2007 jährlich 6.745 Mio. € zuzüglich einer fixen Steigerungsrate von 1,5 % pro Jahr erhalten. Auf dieser Basis konnten wir bereits erste langfristige Verkehrsverträge abschließen.

Neufassung der Vergabeverordnung schafft notwendige Klarheit

In der neu gefassten Vergabeverordnung wurde im Oktober 2002 generell festgelegt, dass der Abschluss von Verkehrsverträgen ohne vorangegangene Wettbewerbsverfahren grundsätzlich möglich ist. Der im Rahmen der Angebotsoffensive verfolgte Abschluss von langfristigen Verkehrsverträgen konnte den Regelungen der Vergabeordnung folgend in Thüringen und Brandenburg umgesetzt werden. Unverändert nimmt der Wettbewerb im Regionalverkehr von Jahr zu Jahr zu. Die Besteller werden in den nächsten Jahren einen großen Teil des Marktvolumens ausschreiben.

Allein in 2002 führte dies zu einem Ausschreibungsvolumen von 12,9 Mio. Trkm. Von den bisher insgesamt über Ausschreibungen vergebenen 71,7 Mio. Trkm hat unser Unternehmensbereich Personenverkehr 55 % gewonnen. Zuletzt konnten die DB Regionalbahn Westfalen und die DB Regionalbahn Rhein-Ruhr die Ausschreibungen Drei-Länder-Eck (1,8 Mio. Trkm), Sauerland-Netz (2,9 Mio. Trkm) und die Haard-Achse (3,4 Mio. Trkm) für sich entscheiden. Mit der Haard-Achse wurden erstmalig RegionalExpress(RE)-Leistungen im elektrifizierten Netz in Nordrhein-Westfalen ausgeschrieben. Für die Ausschreibung Netz West (4,6 Mio. Trkm) in Schleswig-Holstein (Hamburg–Westerland) hat die DB Regio ein Angebot abgegeben; eine Entscheidung wird für Sommer 2003 erwartet.

Bericht des Wettbewerbsbeauftragten bestätigt diskriminierungsfreien Netzzugang

Der im Februar des Berichtsjahres bei der DB AG ernannte Wettbewerbsbeauftragte hat im Juni 2002 den ersten – auf umfangreichen Untersuchungen basierenden – Wettbewerbsbericht vorgestellt. Es bestätigte sich erneut der diskriminierungsfreie Zugang zum Schienennetz der DB Netz AG. Auch der im Februar 2003 erschienene Folgebericht untermauert dieses Ergebnis. Zudem zeigte sich, dass **Deutschland im europäischen Vergleich eine Spitzenstellung bezüglich der umgesetzten Liberalisierung** einnimmt.

Risikobericht

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

Aktives Risikomanagement im DB Konzern

Zu den Risiken für den DB Konzern – ohne Stinnes – zählen:

- **Marktrisiken** wie die konjunkturelle Entwicklung und die teilweise zyklische Nachfrage. Wesentliche Einflussfaktoren für den Personenverkehr – private Konsumausgaben, Zahl der Erwerbstätigen – weisen im laufenden Jahr einen ungünstigen Verlauf auf. Im Güterverkehr sind die wichtigsten relevanten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemierzeugnissen und Baumaterialien, die zum Teil zyklischen Schwankungen unterliegen. Zu den Marktrisiken zählen wir auch die Auswirkungen der fortschreitenden Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte und eine beträchtliche verkehrsträgerübergreifende Wettbewerbsverschärfung. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung; zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote. Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten unserer Kunden einschließlich der Bestellerorganisationen oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen begegnen wir mit intensiver Marktbeobachtung und einer Veränderung unseres Leistungsportfolios. Im Falle von Marktrisiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen auf europäischer, aber auch nationaler Ebene, wie z. B. bei der erfolgten Überarbeitung des Regionalisierungsgesetzes mit Einfluss auf die zukünftigen Bestellerentgelte, bringen wir unsere Position in die vorlaufenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.
- **Betriebsrisiken:** Der DB Konzern betreibt ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir durch die systematische Wartung, den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse.

- **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten führen zu Projektrisiken, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen Auswirkungen oft in mehreren Bereichen haben. Ein Hauptaugenmerk liegt weiterhin auf den Großprojekten Knoten Berlin (u. a. Berlin Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof), Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München und der Einführung von GSM-R. Die aus den Erfahrungen der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main resultierenden Erkenntnisse wurden gezielt auf ähnliche Projekte transferiert. Für den Knoten Berlin/Berlin Hauptbahnhof wird ein gestuftes Inbetriebnahmekonzept verfolgt. Für die Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München ebenso wie für die Einführung von GSM-R haben wir im Berichtsjahr weitere Analysen zur Konkretisierung möglicher Risiken durchgeführt. Insgesamt gilt für neue Projekte grundsätzlich, dass eine Umsetzung erst nach abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren erfolgt. Wir haben zudem die Planungs- und Prozessqualität durch eine gezielte Ausweitung unserer eigenen Planungsingenieurkapazitäten verbessert. Konsequenzen identifizierter Risiken sind die Einleitung von operativen Gegenmaßnahmen, aber auch die Erhöhung bilanzieller Vorsorgen.
- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs-, Energie(preis)- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese Instrumente werden im Anhang erläutert.
- **Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen.

Das Risikomanagement ist umfassend in unseren Regelprozessen verankert. Das zur Unterstützung des Sanierungskurses im Jahr 2000 gestartete konzernweite Programm „Fokus“ hat auch im Berichtsjahr zu den erwarteten Erfolgen geführt. Zur Absicherung von nicht vermeidbaren Risiken schließen wir zudem Versicherungen ab, um die finanziellen Folgen möglicherweise eintretender Schadensfälle und Haftungsrisiken für den DB Konzern zu begrenzen.

Wirksames Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und in der DB AG und den Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen unseres Risiko-früherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG quartalsweise berichtet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert; analysiert werden neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen. Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Das Konzerncontrolling fungiert als Risikomanagement-Koordinationsstelle für den DB Konzern. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem zentralen Bereich Finanzen und Treasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt. Das Treasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute formulierten „Mindestanforderungen an das Betreiben von Handelsgeschäften (MAH)“ organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des KonTraG.

Einbeziehung des Stinnes-Konzerns in das DB Risikomanagement

Die Stinnes AG verfügte bereits über ein eigenes Risikomanagementsystem für den Stinnes-Konzern, das in den Grundzügen dem im DB Konzern etablierten System entspricht und in das die zugehörigen Tochtergesellschaften einbezogen sind.

Aus der Stinnes-Risikoanalyse ergab sich, dass die allgemeinen Geschäftsrisiken nicht zu schwerwiegenden Auswirkungen auf den Stinnes-Konzern führen. Aufgrund der besonderen Natur des Geschäfts ergeben sich für den Stinnes-Bereich Verkehr (Schenker) Risiken aus der Gewährung von Zollbürgschaften und – insbesondere nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 – der Abgabe von Unbedenklichkeitserklärungen an Luftfahrtgesellschaften, die im Einzelfall zu erheblichen Auswirkungen führen können. Die Regelungen zur Gewährung von Zollbürgschaften hat Stinnes in den vergangenen Jahren kontinuierlich überarbeitet und verbessert. Im Zusammenhang mit den Luftverkehrsrisiken hat Stinnes in 2002 entsprechende Versicherungen abgeschlossen und achtet darüber hinaus auf die strikte Einhaltung der landesspezifischen Vorschriften über die Sicherheitsvorkehrungen für die Beförderung von Luft- und Seefracht.

Gegen verschiedene Gesellschaften aus dem Stinnes-Bereich Brenntag werden in den USA Schadenersatzansprüche wegen der Lieferung von gesundheitsgefährdenden Materialien geltend gemacht. Die Lieferungen stammen aus Zeiträumen vor Erwerb der betreffenden Gesellschaften durch den Stinnes-Konzern. Sämtliche Ansprüche wurden bisher durch die bestehenden Versicherungen abgedeckt. Aufgrund der bisherigen Schadensregelung geht Stinnes davon aus, dass auch zukünftige Schadenersatzansprüche durch entsprechende Versicherungen abgedeckt werden.

Im laufenden Geschäftsjahr wird Stinnes vollständig in das Risikomanagementsystem des DB Konzerns integriert.

Risikoportfolio ohne bestandsgefährdende Risiken

Im Risikomanagementsystem des bisherigen DB Konzerns wie auch im neu einbezogenen Stinnes-Konzern wird die Gesamtheit der Risiken ab jeweils festgelegten Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden oder für die überschaubare Zukunft erkennbar.

Bericht des Vorstands über die Beziehung zu verbundenen Unternehmen

Die Bundesrepublik Deutschland hält alle Anteile an der DB AG. Gemäß § 312 AktG hat der Vorstand der DB AG deshalb einen Bericht über die Beziehung zu verbundenen Unternehmen aufgestellt, der mit folgender Erklärung abschließt:

„Wir erklären, dass unsere Gesellschaft nach den Umständen, die uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhielt.

Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse des Bundes oder mit ihm verbundener Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen.“

Nachtragsbericht

Neues Bahnstrompreissystem schafft Transparenz

Zum 1. Januar 2003 hat unsere Tochtergesellschaft DB Energie GmbH ein neues, transparent gestaltetes Bahnstrompreissystem (BPS) eingeführt. Gleichzeitig wurden die technischen Voraussetzungen für eine verbrauchsgenaue und fernauslesbare Abrechnung von mobilen Stromverbrauchern geschaffen. Das BPS spiegelt die gesetzlichen Rahmenanforderungen wider und garantiert allen Bahnunternehmen eine einfache Kalkulation ihrer Energiekosten. Es ist ein einstufiges Preissystem für die Vollstromversorgung mit zeitzonenspezifischen Mischpreisen in Cent pro Kilowattstunde. Die Einstufigkeit des Preissystems gewährleistet gleiche Preise für vergleichbare Zugfahrten und garantiert unseren Kunden eine einfache Kalkulation der Energiekosten.

Preisunterschiede in Tageszonen – Hoch-, Mittel- und Niedertarif – ergeben sich aus der Beschaffungs- und Bereitstellungssituation. Diese Preisdifferenzierung ist verursachungsgerecht und schafft zudem Anreize zur Verkehrsverlagerung in Schwachlastzeiten. Die Einführung des BPS wurde begleitet von einem auf die neuen Konditionen angepassten und auf alle Kunden einheitlich anzuwendenden Bahnstromliefervertrag, der den in der Versorgungswirtschaft üblichen Mustern für die Vollversorgung entspricht. Seit dem Jahr 2000 hat sich der Energieabsatz an Drittkunden versiebenfacht, bis zum Jahr 2007 wird mit einer weiteren Verdopplung gerechnet.

Wichtige Einigung im Tarifverfahren erreicht

Im März 2003 hat sich nach schwierigen Verhandlungen der Arbeitgeberverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister bei den Tarifverhandlungen der Bahn mit der Verhandlungsgemeinschaft aus den Gewerkschaften Transnet und GDBA auf einen neuen Entgelttarif geeinigt. Dieser sieht mit einer rückwirkend zum 1. März 2003 startenden zweijährigen Laufzeit neben vereinbarten Entgelterhöhungen in den Jahren 2003 und 2004 auch eine vollständige Ost/West-Angleichung bis zum 1. September 2006 vor. Mit der getroffenen Einigung können wir unseren Sanierungsprozess damit auf einer stabilen Basis fortsetzen. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts befinden sich die Verhandlungen mit der eigenständig verhandelnden Gewerkschaft der Lokführer (GDL) noch in Verhandlung. Wir hoffen hier auf einen zeitnahen Abschluss in Anlehnung an das mit Transnet und GDBA erzielte Ergebnis.

Stinnes-Hauptversammlung beschließt Squeeze-out-Verfahren

Auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Stinnes AG am 17. Februar 2003 wurde mit 99,97 % der abgegebenen Stimmen der Ausschluss der Minderheitsaktionäre, das so genannte Squeeze-out-Verfahren, nach §§ 327a ff. Aktiengesetz (AktG) beschlossen. Der Ausschluss wird wirksam, sobald der Übertragungsbeschluss ins Handelsregister eingetragen ist.

Neuausrichtung des Immobiliengeschäfts vollzogen

Der Verkauf eines umfangreichen Immobilienportfolios der Deutschen Bahn an die Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG konnte im März 2003 abgeschlossen werden. Das von Aurelis erworbene Portfolio an nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften umfasst 1.849 bebaute und unbebaute Grundstücke mit einer Gesamtfläche von etwa 30 Millionen Quadratmetern. An Aurelis sind die WestLB AG mit 39 %, die Westdeutsche ImmobilienBank mit 10 % und die Westdeutsche Immobilienbeteiligungsgesellschaft mit 2 % beteiligt. Die DB AG bleibt mit 49 % weiterhin an der Gesellschaft beteiligt. Nach Vorliegen sämtlicher Genehmigungen der beteiligten Gesellschaften und Behörden erfolgt der Vollzug der Transaktion zum 1. April 2003. Bei dem Grundstücksverkauf handelt es sich um eine der größten Immobilientransaktionen in Deutschland. Wir haben damit einen entscheidenden Schritt im Rahmen der strategischen Neuausrichtung unseres Immobiliengeschäfts und der notwendigen Fokussierung auf unser Kerngeschäft vollzogen.

Deutsche Bahn bekennt sich zu Corporate Governance Grundsätzen

Wir legen seit Beginn der Bahnreform großen Wert auf eine transparente und nachvollziehbare Unternehmensführung durch den Vorstand und den Aufsichtsrat. Mit der Verabschiedung des von der Regierungskommission im Februar 2002 vorgelegten „Deutschen Corporate Governance Kodex“ und des Transparenz- und Publizitätsgesetzes lag im Berichtsjahr ein Kodex international und national anerkannter Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung vor. Der Deutsche Corporate Governance Kodex richtet sich primär an börsennotierte Unternehmen. Da wir die Grundgedanken klarer Regelungen und transparenter Prozesse unterstützen, bekennen wir uns auf freiwilliger Basis zu den Empfehlungen des Kodex. Inhaltlich sind wesentliche Anforderungen bereits seit langem gelebte unternehmerische Praxis. Vorstand und Aufsichtsrat haben im März 2003 Corporate Governance Grundsätze für die DB AG verabschiedet. Unsere Corporate Governance Grundsätze sind über das Internet unter „www.bahn.de/ir“ einsehbar. Sie treten im Juli 2003 in Kraft. Die Anwendung der Corporate Governance Grundsätze werden wir im Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2003 darlegen.

Strategie

Der DB Konzern ist in der Schlussphase der 1994 gestarteten **Bahnreform**. In der Zwischenzeit hat sich im Markt für Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen ein außerordentlich **herausforderndes** internationales und oft verkehrsträgerübergreifend tätiges **Wettbewerbsumfeld** entwickelt. Diesem stellen wir uns im Wettbewerb auf der Schiene, aber auch verkehrsträgerübergreifend.

Unsere Strategie zielt auf ein **kundenorientiertes, wettbewerbs- und ressourcenstarkes** Unternehmen, das in dieser dynamischen Markt- und Wettbewerbslandschaft wirtschaftlich bestehen und die Ziele der Bahnreform umsetzen kann. Unser traditioneller „**Kernbereich Eisenbahn**“ wird nachhaltig effizient aufgestellt und modernisiert, was gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene stärkt. Darauf aufbauend formen wir einen zukunftsfähigen **internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleister**, der die Systemstärken verschiedener Verkehrsträger intelligent nutzt und kundengerechte Schnittstellen zu den vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsstufen etabliert. Gerade diese **Einbindung in übergreifende Systeme** wird sicherstellen, dass auch die Schiene angemessen am zukünftigen Wachstum der Verkehrsströme partizipieren kann.

Mit unserer Strategie verfolgen wir zwei zueinander komplementäre **Ziele**: Zum einen wollen wir unsere Kunden mit wettbewerbsfähigen, **hochwertigen Produkten** von unserer Leistungsfähigkeit überzeugen und neue Kunden gewinnen. Zum anderen haben wir uns zum Ziel gesetzt, den DB Konzern zur **Kapitalmarktfähigkeit** zu führen. Wir richten uns dabei konsequent an den Anforderungen der Kapitalmärkte aus. Frühzeitig haben wir bereits 1999 ein **Kapitalrenditekonzept** implementiert sowie langfristige Vorgaben für den DB Konzern insgesamt sowie die einzelnen Unternehmensbereiche festgelegt. Gemessen in Form des Return on Capital Employed (als Verhältnis von EBIT zum Capital Employed) haben wir uns – ungeachtet der temporär für die beschleunigte Sanierung in Kauf genommenen Ergebnisschwäche – ein mittelfristig zu erreichendes Ziel von 10 % gesetzt.

Mit dieser Zielrichtung haben wir im Jahr 2001 unser **strategisches Arbeitsprogramm „Offensive Bahn“** entwickelt, das auf drei Eckpfeilern aufbaut: konsequente **Sanierung**, deutliche Verbesserung der **Leistung** und Ausrichtung auf zukünftiges **Wachstum**. Für jedes Teilziel haben wir konkrete Maßnahmen initiiert, die unser Geschäft bereits heute nachhaltig prägen und die wir auf Wirkung und Fortschritt in einem kontinuierlichen Monitoringprozess überprüfen. Im Bereich Sanierung führen wir hier die erfolgreiche Sanierungsoffensive mit unserem „Fokus“-Programm konsequent fort. Gleichzeitig richten wir unser Augenmerk verstärkt auf weitere Leistungsverbesserungen sowie die Erarbeitung und Wahrnehmung von Wachstumschancen.



Gezielter Leistungsausbau: wettbewerbsstarke Lösungen „aus einer Hand“

Auch vor dem Hintergrund der erkennbaren Veränderungen im Markt- und Wettbewerbsumfeld streben wir parallel zur Sanierung nach einer **kundenorientierten Ergänzung** unseres **Leistungsspektrums** im In- und Ausland.

Um die **Systemstärken** der Bahn auf mittleren und langen Distanzen ausspielen zu können, gilt es insbesondere, die **grenzüberschreitenden Schienenverkehre** zu optimieren. Im Güterverkehr sind wir mit Hilfe unseres bereits heute international aufgestellten Schienenverkehr-Carriers **Railion** zunehmend selbst im Ausland tätig. Gleichzeitig arbeiten wir – im Güter- wie im Personenfernverkehr – eng mit unseren europäischen Nachbarbahnen zusammen. Und auch im grenzüberschreitenden Nahverkehr versuchen wir durch **Kooperationen** in Grenzgebieten reibungslose Mobilitätsleistungen anzubieten.

Gerade im Wachstumsmarkt der **Logistikdienstleistungen** zielen die Kundenwünsche zunehmend auf integrierte Lösungen. Hier gilt es, komplexe Logistikprozesse so zu steuern, dass unsere Kunden einfache, qualitativ hochwertige Leistungen **„aus einer Hand“** erhalten. Die Akquisition der **Stinnes AG** war deshalb ein wichtiger Schritt, den Kundenbedürfnissen nachzukommen und damit auch unsere Wettbewerbsfähigkeit zu steigern.

Insgesamt streben wir nach einer stärkeren **Vernetzung** auch mit **Leistungen anderer Verkehrsunternehmen**. Dies beginnt bei der Bündelung einzelner Angebote auf der Schiene – ein gutes Beispiel sind hier die Kooperationen mit regionalen Bahnen im Güterverkehr – und reicht bis zur optimierten Verzahnung mit anderen Verkehrsträgern im Rahmen einer Mobilitätskette, wie im Falle der Anbindung von Flughafenhöfen an unser Fernverkehrsnetz.

Auf dem Weg zu einem internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleister

Mit der erfolgreichen Sanierung wird es möglich, verstärkt **Wachstumschancen** wahrzunehmen. Alle Prognosen bestätigen auf absehbare Zeit ein stabiles Wachstum für die Mobilitäts-, Transport- und Logistikmärkte. Wir haben für unsere verschiedenen Unternehmensbereiche und Geschäftsfelder klare **Zukunftsperspektiven** formuliert:

- Im **Fernverkehr** macht der Unternehmensbereich Personenverkehr der mobilen Gesellschaft ein **wettbewerbsfähiges Angebot** mit schnellen Verbindungen **zwischen deutschen Ballungsräumen und ins europäische Ausland**: zügiges und entspanntes Reisen, komfortabel von Stadt zu Stadt, bei attraktiven Preisen. Hier gilt es, unser Stammgeschäft gegenüber der Straße, dem Flugzeug und Konkurrenten auf der Schiene zu verteidigen. Wir streben ein weiteres organisches Wachstum vor allem durch fortgesetzte Angebotsoptimierung und professionelles Erlösmanagement an. Parallel treiben wir die Optimierung der internationalen Verkehre weiter voran – heute vor allem über Kooperationen mit Nachbarbahnen, später gegebenenfalls im Rahmen der Öffnung ausländischer Märkte.

- Im immer stärker geöffneten **Nahverkehrsgeschäft** steht der Unternehmensbereich Personenverkehr für **reibungslose Mobilität in Stadt und Fläche** durch integrierte Verkehrssysteme – im Heimatmarkt Deutschland als Marktführer und perspektivisch auch mit Aktivitäten im europäischen Ausland. Selbstverständlich ist, dass unser Unternehmensbereich Personenverkehr durch weiter verbesserte Angebote seine Position als führender Anbieter im deutschen Schienenverkehrsmarkt in fairem Wettbewerb verteidigen wird.
- Der Unternehmensbereich **Güterverkehr** wird zu einem **führenden internationalen Transport- und Logistikdienstleister** ausgebaut. Wir organisieren für unsere Kunden **effiziente Lösungen** bei durchgehender Betreuung und exzellenter Qualität – in Deutschland, Europa und weltweit – auf Schiene, Straße, See und in der Luft. Mit der Akquisition des Stinnes-Konzerns haben wir einen entscheidenden Schritt zum Aufbau der logistischen Kompetenz getan. Die europaweite Vertriebspräsenz von Stinnes ist gleichzeitig eine hervorragende Plattform für weiteres Wachstum. Durch die Zusammenführung der nun im DB Konzern gebündelten Kompetenzen wollen wir sowohl im klassischen Schienenverkehrsgeschäft als auch im Logistikbereich am Marktwachstum partizipieren.
- Der Unternehmensbereich **Personenbahnhöfe optimiert** seine rund 5.600 Bahnhöfe nicht nur in ihrer Eigenschaft als Verkehrsstation, sondern auch als wesentliches Aushängeschild des Unternehmens und der jeweiligen Städte. Hier gilt es, gemeinsam mit dem Bund und den Gebietskörperschaften die **integrierte Funktion** des Bahnhofs in den Städten und auch in der Fläche zur Zufriedenheit der Kunden, der Öffentlichkeit und des Unternehmens zu **gestalten**.
- Unser **Schienennetz** bleibt **Garant der Schienenverkehrsleistungen in Deutschland: integriert, zuverlässig, bezahlbar**. Zentrale Herausforderung für den Unternehmensbereich Fahrweg bleibt auch in den nächsten Jahren, die identifizierten **Optimierungspotenziale** zu realisieren. Ziel ist die weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit bei sukzessiver Umsetzung unserer Strategie „Netz 21“. Die Fortführung des **Systemverbunds** in Deutschland ermöglicht zudem die Ausnutzung von produktions- und entwicklungspezifischen Synergien des Rad-Schiene-Systems.
- Die **internen Dienstleister** liefern einen erheblichen Wertschöpfungsbeitrag für die Bahnkunden und das System Bahn. Sie sollen **vor allem bahnspezifische Services** mit einer Kompetenz und zu Preisen bieten, die externe Wettbewerber in dieser Form nicht leisten können, und sich in einigen Bereichen auch an konzernfremde Kunden richten.

Fortsetzung der Investitionsoffensive bis 2007 auf hohem Niveau

Zur Modernisierung des Systems Bahn und zur Verstärkung unserer Marktposition werden wir unsere **Investitionen** auch im Mittelfristzeitraum **auf hohem Niveau** fortsetzen. Ingesamt beabsichtigen wir bis zum Jahr 2007 Investitionen in Höhe von rund 45 Mrd. € im Bereich des bisherigen DB Geschäfts. Schwerpunkte mit zusammen über 90 % des Gesamtvolumens liegen in den Unternehmensbereichen Personen- und Güterverkehr sowie im Unternehmensbereich Fahrweg. Wir werden das **Durchschnittsalter** unserer **Fahrzeugflotte** deutlich **senken** und die **Verfügbarkeit des Netzes steigern**. Hiervon profitieren sowohl die Kunden unserer Transportgesellschaften als auch externe Eisenbahngesellschaften als Nutzer der Infrastruktur der DB Netz AG. In Verbindung mit weiteren Produktivitätsfortschritten schaffen wir damit die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Partizipation der Schiene am prognostizierten Marktwachstum. Im Bereich der übernommenen **Logistikaktivitäten** des Stinnes-Konzerns erwarten wir zusätzliche Investitionen in vergleichsweise **geringerem Umfang** – wir gehen hier bis 2007 von einem Volumen von insgesamt knapp 2 Mrd. € aus.

Erfolg abhängig von verkehrspolitischen Rahmenbedingungen

Unser Erfolg bleibt auch zukünftig vom verkehrspolitischen Regelungsrahmen abhängig, der **zunehmend von der Europäischen Union geprägt** wird. Wir sehen unsere Strukturen dabei im Einklang mit den EU-Anforderungen. Zudem haben wir in Deutschland in der Umsetzung des Regelungsrahmens auf zahlreichen Feldern eine **Vorreiterrolle** übernommen: Beispielsweise hält in Sachen **Liberalisierung** des Schienenverkehrs Deutschland im europäischen Vergleich eine Spitzenposition. Der Marktzutritt ist offen; auf dem deutschen Schienennetz konkurrieren mittlerweile rund 280 Anbieter. Für unsere Perspektiven und die der europäischen Bahnen, aber auch für ein zusammenwachsendes Europa ist es **von großer Bedeutung**, dass die Politik in allen europäischen Ländern einen **Gleichklang der Rahmenbedingungen** realisiert – auf der Schiene und verkehrsträgerübergreifend. Wesentliche Punkte im intermodalen Wettbewerb der Verkehrsträger sind dabei vergleichbare Behandlungen bei der Anlastung von Infrastrukturkosten sowie der Besteuerung des Energieeinsatzes.

Integration Stinnes als wesentliche Herausforderung im laufenden Geschäftsjahr

Unter den zahlreichen Programmen und Maßnahmen kommt im laufenden Jahr insbesondere der Integration der Stinnes-Aktivitäten eine zentrale Bedeutung zu. Wir werden im laufenden Geschäftsjahr die Kompetenzen des bisherigen Unternehmensbereichs Güterverkehr und des Transportbereichs von Stinnes/Schenker optimal kombinieren. Nachdem Arbeitsgruppen in mehreren Modulen die hierfür notwendigen Detailkonzepte ausgearbeitet haben, werden wir im laufenden Jahr die entsprechenden Maßnahmenpakete sukzessive umsetzen. Dabei soll die Stinnes AG – voraussichtlich im 3. Quartal – zugleich Führungsgesellschaft des neuen Unternehmensbereichs Transport und Logistik werden. Der bisherige Unternehmensbereich Güterverkehr sowie der Transportbereich des bisherigen Stinnes-Konzerns werden hierin aufgehen. Für die Bereiche Brenntag und Interfer werden wir jeweils Desinvestitionsmöglichkeiten prüfen, ohne dass wir hier besonderen Handlungsdruck sehen. In der neuen Zielstruktur werden dabei einerseits die expeditionellen Kompetenzen der Schenker-Organisation sowie das Schienentransport-Know-how des Unternehmensbereichs Güterverkehr kombiniert.

Ausblick

Entwicklung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds und der Verkehrsmärkte mit hoher Unsicherheit behaftet

Die Lage der Weltwirtschaft ist zu Beginn des Jahres 2003 ausgesprochen labil. Das Einsetzen des bereits im zweiten Halbjahr 2002 erwarteten Aufschwungs hat sich zunächst weiter verzögert. Zudem ist die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft, aber auch im Euroraum und Deutschland mit erheblichen Unsicherheiten belastet. Das Risiko einer nachhaltigen Destabilisierung der gesamten Golf-Region sowie drastischer Auswirkungen auf die weltwirtschaftliche Entwicklung ist nicht auszuschließen. Die Entwicklung der Mobilitäts-, Transport- und Logistikmärkte kann sich von dieser Entwicklung nicht abkoppeln. Damit lässt die allgemeine Prognoseunsicherheit auch für die Entwicklung dieser Märkte zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts keine ausreichend präzise Aussage zu.

Unsere „Offensive Bahn“ wird konsequent fortgesetzt

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr die zur Umsetzung unserer strategischen Ausrichtung der „Offensive Bahn – Sanierung, Leistung, Wachstum“ implementierten Programme konsequent weiter verfolgen. Für die Sanierung erwarten wir erneut erhebliche Verbesserungen durch unser Programm „Fokus“. Zugleich werden wir unsere Anstrengungen im Bereich der Leistungsoffensive verstärken. Auch die bereits laufende konsequente Ausrichtung unseres Geschäftsportfolios auf attraktive, wachstumsstarke Geschäftssegmente werden wir forcieren.

Dabei sehen wir im Personenverkehr wie im Güterverkehr eine weitere Verschärfung des Wettbewerbsumfelds. Hier wollen wir durch zielführende strategische Ausrichtungen und weitere Optimierungen unsere Position behaupten und wenn möglich ausbauen. Im Personenfernverkehr haben wir mit den erfolgreichen Angebotsoptimierungen, der Etablierung des neuen Preis- und Erlösmanagements und der Integration der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main im Berichtsjahr wichtige Schritte absolviert, die sich im laufenden Geschäftsjahr positiv auswirken sollten. Im Regional- und Stadtverkehr wollen wir unsere Marktposition durch überzeugende Angebote verteidigen. Im Güterverkehr agieren wir mit unserer Produkt-offensive im Ganzzugverkehr, der Stärkung im Kombinierten Verkehr und vor allem im Zusammenspiel mit Schenker aus einer gestärkten Position. Ein besonderes Augenmerk im Güterverkehr wird auf den Auswirkungen der verstärkten Internationalisierung des Wettbewerberumfelds liegen. Die Verbesserung unserer Wettbewerbsfähigkeit bei internationalen Transporten ist Voraussetzung für die Teilnahme am langfristigen Wachstumstrend. Aus der Zusammenführung des bisherigen Unternehmensbereichs Güterverkehr mit den Aktivitäten Stinnes/Schenker zum neuen Unternehmensbereich Transport und Logistik erwarten wir deutlich positive

Effekte für unseren Marktauftritt. In den Unternehmensbereichen Fahrweg und Personenbahnhöfe werden wir die Modernisierungsprogramme konsequent fortführen. Der Schwerpunkt im Bereich Service wird auf der Realisierung weiterer Effizienzsteigerungen liegen.

Unsere Investitions- und Modernisierungsoffensive werden wir auch im laufenden Geschäftsjahr fortsetzen. Dies wird die Zukunftsfähigkeit des DB Konzerns weiter stärken. Der planmäßige Rückgang der Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn für Personalüberhang und erhöhte Materialaufwendungen wird gegenüber der letztmaligen Gewährung im Jahr 2002 443 Mio. € betragen.

Mit der erstmals ganzjährigen Konzernzugehörigkeit der Stinnes im laufenden Geschäftsjahr werden sich wesentliche wirtschaftliche Eckdaten des DB Konzerns verändern. Dies betrifft maßgeblich die Umsatz- und Ergebnisstruktur – hier wird Stinnes erstmals in vollem Umfang wirksam.

Wir werden uns aber auch bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen engagieren. Im Vordergrund stehen dabei eine forcierte Öffnung der europäischen Schienennetze für internationale Personenverkehre und Gütertransporte analog der bereits in Deutschland geschaffenen Voraussetzungen sowie der Abbau von Wettbewerbsnachteilen der Schiene zur notwendigen Angleichung der Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsträger.

Belastbare Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2003 noch nicht möglich

Über die bereits länger geplanten und in Umsetzung befindlichen Programme hinaus haben wir angesichts der absehbaren Belastungen durch die konjunkturellen Rahmenbedingungen erste zusätzliche Gegensteuerungsmaßnahmen initiiert. Mit Blick auf die anhaltenden hohen Unsicherheiten ist es derzeit nicht möglich, eine abschließende Umsatz- oder Ergebnisvorhersage für das Geschäftsjahr 2003 abzugeben. Insofern werden wir eine konkrete Vorhersage für das voraussichtliche Jahresergebnis verschieben, bis sich die Einschätzungen zur Entwicklung des Marktumfelds ausreichend stabilisiert haben.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

Mitarbeiter



- Vertrauensoffensive auf Basis der Mitarbeiterbefragung gestartet
- Ausrichtung auf wettbewerbsfähige und mitarbeiterorientierte Beschäftigungsbedingungen
- Konzernweiter Arbeitsmarkt im Berichtsjahr weiter gestärkt
- Förderung der Mitarbeiter als Basis für die „Beste Bahn“

Mitarbeiter sind entscheidender Erfolgsfaktor im Wettbewerb um Kunden

Wir befinden uns in einem intensiven Wettbewerb, in dem wir unsere Kunden jeden Tag aufs Neue von unseren Angeboten und von der Qualität unserer Leistungen überzeugen müssen. Als Dienstleistungsunternehmen sind dabei die Motivation, das Engagement und die Kompetenz unserer Mitarbeiter der entscheidende Faktor, um Kunden für uns zu gewinnen und uns von unseren Wettbewerbern zu unterscheiden. Investitionen in unsere Mitarbeiter bieten die beste Garantie für den langfristigen Erfolg des Unternehmens. Wir haben diesbezüglich im Berichtsjahr erneut erhebliche Anstrengungen unternommen, mit denen wir uns auf die **Herausforderungen der Märkte** ausrichten und an den Anforderungen unseres Unternehmens und unserer Mitarbeiter orientieren.

Dabei wird unser Geschäft zunehmend internationaler. Weitreichende Auswirkungen sind mit der Übernahme der Stinnes AG und der damit erfolgten Positionierung im Logistikbereich verbunden. Hier haben wir erhebliche Potenziale aus der Zusammenführung des Know-hows im bisherigen Unternehmensbereich Güterverkehr mit den expeditionellen und logistischen Fähigkeiten der Stinnes-Organisation. Die erfolgreiche Integration ist deshalb eine Herausforderung und Chance, die wir aktiv angehen und in unseren personalpolitischen Maßnahmen und Programmen mit hoher Priorität verfolgen.

Vertrauensoffensive begleitet die unternehmerischen Veränderungsprozesse

Mit der im Juli 2002 gemeinsam mit den Gewerkschaften Transnet und GDBA sowie dem Konzernbetriebsrat gestarteten Vertrauensoffensive haben wir Konsequenzen aus den Ergebnissen der Mitarbeiterbefragung 2001 gezogen. Ziel der Vertrauensoffensive ist dabei, in vertrauensvoller Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern die Motivation und das Engagement der Mitarbeiter durch u.a. wettbewerbsfähige Beschäftigungsbedingungen, qualitative Personal- und Bildungsplanung und verbesserte Führungsqualität zu stärken.

Als Folgeprozesse aus der Mitarbeiterbefragung 2001 wurden in den Handlungsfeldern Führung, Zusammenarbeit und Commitment insgesamt 4.600 konkrete Verbesserungsmaßnahmen und Aktionen eingeleitet, darunter 15 Vorhaben mit konzernweiter Wirkung und 117 Vorhaben mit jeweils bereichsweiter Wirkung, so dass bereits ein Jahr nach der Befragung eine positive Bilanz gezogen werden kann.

Weiterentwicklung der Beschäftigungsbedingungen

Erklärtes Unternehmensziel und wesentlicher Beitrag zur Sanierung der Bahn ist die **Schaffung wettbewerbsfähiger Beschäftigungsbedingungen**. Diese sollten sich an den Erfordernissen des Markts, des Unternehmens sowie an den Bedürfnissen der Mitarbeiter orientieren. Im Jahr 2002 wurden die vorhandenen Tarifstrukturen weiterentwickelt. Dabei stand die Anpassung der Beschäftigungsbedingungen an Wettbewerbserfordernisse im Vordergrund. Fortschritte gelangen beispielsweise mit dem Umbau der Konzerntarifvertragsstruktur, mit dem Abschluss moderner und

flexibler Tarifverträge (TV) wie dem Manteltarifvertrag (MTV) sowie mit der Flexibilisierung der Arbeitszeitregelung (Telearbeits-TV, Altersteilzeit-TV, Jahresarbeitszeit-TV) als wesentliche tarifpolitische Grundlage. Wesentliche Grundlage dafür waren die gemeinsamen Erklärungen [sog. Kölner Erklärung (2000) bzw. Frankfurter Erklärung (2001)] zur Schaffung wettbewerbsorientierter Beschäftigungsbedingungen und Beschäftigungssicherung, die die Bahn mit allen Sozialpartnern abgeschlossen hat. Sie sind die Grundlage für das Beschäftigungsbündnis, das den Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen bis Ende 2004 garantiert.

Zusätzliche Perspektiven durch konzernweiten Arbeitsmarkt

Im Berichtsjahr haben wir auch unseren konzernweiten Arbeitsmarkt weiterentwickelt. Als wesentliche Maßnahme haben wir mit der Neugestaltung der Personaltransferprozesse begonnen. Mit der Einrichtung des unternehmensübergreifenden JobService, der die Transferprozesse moderiert und steuert, wurde der Transferprozess innerhalb des konzernweiten Arbeitsmarkts effektiver und effizienter gestaltet und die Verantwortung der einzelnen Unternehmensbereiche wurde erhöht. Das Ziel dieser Maßnahme ist ein nahtloserer Übergang zwischen zwei Arbeitsplätzen durch die Professionalisierung der konzernweiten Vorvermittlung und Qualifikation von Beschäftigten, die vom Beschäftigungswegfall bedroht sind, um damit Personalzugänge zur DB Vermittlung GmbH zu reduzieren. Durch eine Neuausrichtung der DB Zeitarbeit GmbH als eigenständige Gesellschaft des DB Konzerns wurde die interne und externe Personalüberlassung weiter optimiert.

Führungskräfteentwicklung deutlich intensiviert

Die Neuausrichtung der Führungskräfteentwicklung war im vergangenen Geschäftsjahr ein zentrales Thema des Personalbereichs. Im Fokus stand die systematische Überarbeitung der Prozesse und Instrumente, die die Auswahl, Entwicklung und Qualifikation von Führungskräften sowie der Führungsnachwuchskräfte betreffen. Zur Bewältigung der absehbaren Marktanforderungen müssen wir unsere Vorteile der „integrierten Bahn“ verstärkt einbringen. Hier kommt der im Berichtsjahr **neu gegründeten Führungsakademie** – der DB Akademie GmbH mit Sitz im ehemaligen Kaiserbahnhof in Potsdam – zukünftig eine Schlüsselstellung zu. Sie wird die Managementkompetenzen der oberen Führungskräfte sowie der Potenzialträger des Konzerns fördern und zugleich einen Beitrag zur Stärkung des gemeinsamen Führungsverständnisses und -kultur im DB Konzern leisten. In der DB Akademie werden sämtliche Trainingsaktivitäten für obere Führungskräfte gebündelt.

Parallel haben wir einen systematischen Prozess der Führungskräfteentwicklung mit Instrumenten wie Potenzialeinschätzung, Managementkonferenz zur Validierung der Potenzialeinschätzungen sowie Feedbackgespräch implementiert, der nun jährlich stattfindet. Zur Verbesserung der Führung und Zusammenarbeit zwischen

Vorgesetzten und Mitarbeitern haben wir konzernweit „Feedback für Führungskräfte“ eingeführt. Zur Stärkung der Führungsrolle unserer betrieblichen Führungskräfte haben wir im Berichtsjahr Führungstrainings gestartet.

Kompetenzmodelle für zukunftsorientierte Qualifizierung etabliert

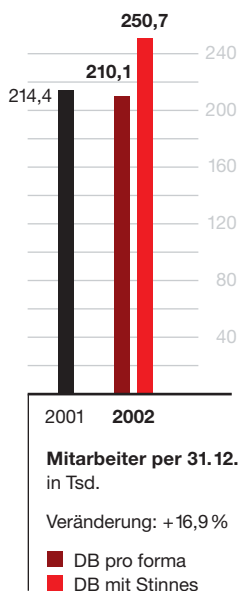
Den Veränderungen der Aufgaben und Anforderungen an unsere Mitarbeiter tragen wir mit einer entsprechenden Weiterentwicklung unserer Aus- und Fortbildung Rechnung. Zentral war im Berichtsjahr die Fokussierung der Berufsbilder der Zukunft und der Beginn einer hieraus abgeleiteten Neuausrichtung der Aus- und Fortbildungsprogramme.

Dafür wurden Kompetenzmodelle für eine bedarfs- und zukunftsorientierte Qualifizierung ins Leben gerufen und in Form von Pilotprojekten implementiert. Nach der Festlegung eines Soll-Qualifikationsprofils werden die tatsächlichen Kompetenzen der einzelnen Mitarbeiter mit einem Sollprofil verglichen und hieraus gezielt die individuellen Qualifizierungsbedarfe abgeleitet. Im Jahr 2002 wurde das „**Kompetenzmodell Triebfahrzeugführer**“ etabliert. Hier verfolgen wir einen bundesweit einheitlichen Standard und haben zugleich die Aus- und Fortbildung des Lokpersonals – von den Inhalten der Aus- und Fortbildung und der Methodik der Wissensvermittlung über die Feststellung des Fortbildungsbedarfs bis zur Umsetzung und Überprüfung des Wissens – neu definiert.

Effektives Personalmarketing und Förderung des Nachwuchses

Die Gewinnung der besten Mitarbeiter für die „Beste Bahn“ ist das Ziel des Personalmarketings des DB Konzerns.

Um den Herausforderungen der Zukunft besser gewachsen zu sein, haben wir zum 1. Januar 2002 das bisher dezentral organisierte Hochschulmarketing in einer zentralen Abteilung gebündelt und zugleich unsere Aktivitäten intensiviert. Aus einer Hand stellen wir auf der Grundlage unserer Bedarfsplanung sicher, dass der jährliche Bedarf von durchschnittlich 700 Hochschulabsolventen, davon ca. 450 Ingenieuren, qualifiziert gedeckt werden kann. Durch den einheitlichen Außenauftritt im Internet, in den Stelleninseraten und in Imageanzeigen und eine erhöhte Transparenz des DB Konzerns für potenzielle Bewerber konnten wir unsere Attraktivität effektiver kommunizieren. Zudem haben wir im Berichtsjahr damit begonnen, unsere Aktivitäten im Rahmen des **Hochschulmarketings** in Form von Präsentationen, Diskussionsrunden, Workshops und Seminaren zu intensivieren. Wir fokussieren dabei auf die Zusammenarbeit mit 23 Ziel-Universitäten. Darüber hinaus konnte die Präsenz auf Hochschulmessen intensiviert werden. Im Januar des laufenden Geschäftsjahres haben wir für die Gewinnung von qualifizierten Hochschulabsolventen erstmals und erfolgreich unter dem Titel „Karriere in Fahrt“ eine eigene konzernweite Recruiting-Veranstaltung für Ingenieure durchgeführt.



Berufsausbildung – Zukunftssicherung durch die Gewinnung und Ausbildung der besten Mitarbeiter für die Bahn

Die Bahn ist mit insgesamt rund 6.500 Auszubildenden in mehr als 20 Ausbildungsberufen an 43 Standorten sowohl quantitativ als auch qualitativ einer der führenden Berufsausbilder in Deutschland. Dabei bilden wir – bei einer grundsätzlichen Orientierung am konzerneigenen Bedarf – auch für Partnerunternehmen aus. Die Vielfalt der von uns angebotenen Ausbildungsberufen reicht von Büro- und Serviceberufen, der Ausbildung zum Lokführer über IT-Berufe bis hin zur anspruchsvollen Technikerausbildung wie beispielsweise dem Mechatroniker.

Im Jahr 2002 haben wir die Neueinstellungen von Auszubildenden erneut steigern können. Auch bei der Übernahmequote konnte eine Verbesserung erreicht werden. Entsprechend haben wir im Berichtsjahr ein übergreifendes Marketingprogramm zur Gewinnung von qualifizierten Bewerbern für das Jahr 2003 entwickelt sowie den Übernahmeprozess effizienter gestaltet. Große Erfolge konnten wir insbesondere über unsere **Internetseite www.bahn.de/Azubi** erzielen.

Arbeits- und Gesundheitsschutz – erfolgreiche Umsetzung konkreter Maßnahmen

In Fortführung der Aktivitäten im Rahmen des auf den Zeitraum bis 2005 ausgerichteten Arbeitsschutzprogramms konnten wir im Jahr 2002 eine wesentliche Senkung des Leistungsausfalls durch Arbeitsunfälle erreichen. Hieraus resultierten Kostenersparnisse von 11 Mio. €.

In vielen durchgeführten Workshops mit Führungskräften und Sicherheitsgesprächen vor Ort wurde ein weiter verstärktes Engagement zur Erhöhung der Eigensicherung sichtbar. Entstanden sind hier neue „Grundsätze der Arbeitssicherheit und des Gesundheitsschutzes (Arbeitsschutz) des DB Konzerns“. Für das Jahr 2003 und darüber hinaus wurden 10 für den DB Konzern wichtige strategische Ziele für die weitere Senkung des Leistungsausfalls durch Unfälle abgeleitet und formuliert.

Darüber hinaus ist es uns gelungen, mit dem „**Konzernweiten Unfall Management System (KUMaS)**“ eine konzernweite einheitliche Analyse von Arbeits- und Wegeunfällen durchzuführen. So gelingt es, Unfallschwerpunkte besser zu erkennen und erforderliche Maßnahmen daraus abzuleiten.

Aufbauend auf den in den Vorjahren entwickelten wirkungsvollen Maßnahmen zur Erhöhung der Arbeitssicherheit war es im Berichtsjahr beispielsweise im Unternehmensbereich Fahrweg ein vorrangiges Ziel, die Sicherheit bei Arbeiten im Gleisbereich – einem bisherigen Unfallschwerpunkt – zu erhöhen. Auf der Basis intensiver Unfallauswertungen wurden zunächst die Grundlagen-Trainings entwickelt, mit denen wir das Wissen und Verantwortungsbewusstsein aller vor Ort Verantwortlichen vertiefen konnten. Die Workshops zu Themen wie Ursachenermittlung nach Arbeitsunfällen und Umsetzung der Baustellenverordnung zur Erhöhung der Sicherheit insbesondere durch die Zusammenarbeit unterschiedlichster Unternehmen im Gleisbereich erwiesen sich als zielführend. Zugleich haben wir die Prozesse zur Erstellung der Sicherungsplanung neu beschrieben und geregelt. Dabei stehen Sicherungsmaßnahmen durch Menschen am Ende der Sicherungskette – Vorrang haben technische Systeme. Im Unternehmensbereich Personenverkehr wurde der Arbeitsschutz von Anbeginn durch ein neu etabliertes Managementsystem für die Bereitstellung von Reisezügen konsequent integriert.

Förderung des sozialen und gesellschaftlichen Engagements

Soziale Verantwortung und nachhaltige gesellschaftliche Entwicklung stehen bei der Bahn im Mittelpunkt vieler Aktivitäten, bei denen wir uns als Unternehmen engagieren oder bei denen wir unsere Beschäftigten unterstützen. Ein wichtiges Ziel der unterschiedlichen Aktionen und Projekte bleibt, die Zivilcourage und eine aktive Positionierung gegen Extremismus und gegen jede Form von Gewalt zu fördern. Unsere Mitarbeiter engagieren sich in vielfältiger Weise, beispielsweise in ehrenamtlicher Tätigkeit in sozialen oder politischen Projekten – dies unterstützen wir. Die Bahn förderte auch 2002 wieder aktiv die soziale Verantwortung aller Auszubildenden: Alle nehmen im ersten Lehrjahr am **Projekt „Bahn-Azubis gegen Hass und Gewalt“** teil. Das Unternehmen zeigt in vielen Bereichen soziales und gesellschaftliches Engagement. Durch die **Aktion „Girls Day“** werden beispielsweise junge Mädchen schon früh auf technische Ausbildungsberufe aufmerksam gemacht, womit die Bahn die Chancengleichheit von Frauen und Männern in den Mittelpunkt stellt. Mit dem **Projekt „Zeichen setzen – Integration macht Schule“** gemeinsam mit der Stiftung der deutschen Wirtschaft fördern wir unter anderem die Verbesserung der Berufswahlvorbereitung junger Migranten.

Umweltschutz



- Im Berichtsjahr spezifischen Primärenergieverbrauch erneut gesenkt
- Seit 1998 absoluten CO₂-Ausstoß für die so genannte „Zugförderung“ kontinuierlich vermindert
- Hoher Anteil regenerativer Stromerzeugung im Bahnstrom-Mix
- Zukünftig Optimierung der umweltschonenden Logistik-Kette im Zusammenspiel mit Schenker

Der Trend ist ungebrochen, auch wenn wegen der gegenwärtigen Wirtschaftslage die Wachstumsraten im Verkehrssektor geringer als in den Vorjahren ausgefallen sind: Der Verkehr und damit die Belastungen der Atmosphäre durch Kohlendioxid nehmen zu. Solange dieses Problem nicht gelöst ist, bleiben ein effizienter Energieeinsatz und die Senkung der direkten und indirekten CO₂-Emissionen weiterhin ein wichtiges Kriterium für den ökologischen Vergleich von Verkehrsträgern. Die Bahn liegt hier vorn. Auch im Jahr 2002 konnten wir positive Ergebnisse erzielen.

Energieeffizienz insgesamt weiter verbessert

Der Rückgang der Verkehrsleistung und die damit einhergehende Auslastungsentwicklung im Personenverkehr beeinflussten maßgeblich auch die Entwicklung des spezifischen Energieverbrauchs (kWh/Pkm) dieser Sparte. Im Vergleich zum Vorjahr stieg dieser geringfügig um 1,7 %. Demgegenüber gelang es, den spezifischen Primärenergieverbrauch (kWh/tkm) im Güterverkehr um 6,6 % weiterhin deutlich zu reduzieren. Bezogen auf das Jahr 1990 konnten wir damit insgesamt den spezifischen Primärenergieverbrauch um 18,5 % reduzieren und unserem im Energiesparprogramm (ESP) für 2005 gesetzten **Ziel „minus 25 %“** einen weiteren Schritt näher kommen.

Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr werden unsere Triebfahrzeugführer für eine Energie sparende Fahrweise sensibilisiert. Um dies zu unterstützen, sind alle Fahrzeuge des Fernverkehrs mit Stromzählern ausgerüstet worden. Die Umsetzung im Nahverkehr folgt.

Energie-Audits helfen beim Energiesparen

Zur weiteren Steigerung der Energieeffizienz initiiert unsere Tochter DB Energie GmbH Projekte zur bereichsübergreifenden Einsparung von Strom, Mineralöl, Gas, Wärme und Wasser und setzt deren Ergebnisse zusammen mit ihren Kunden um.

Im stationären Bereich liegt der Schwerpunkt der Aktivitäten auf der Durchführung von **Energie-Audits** für die Gesellschaften des DB Konzerns. Auf Basis einer energiespezifischen Erfassung von Gebäuden und Liegenschaften erfolgt eine Optimierung des Energieeinsatzes. Im Jahr 2002 wurden rund 120 Energie-Audits für Konzernunternehmen erstellt sowie die identifizierten Potentiale umgesetzt. Außerdem wurden für geeignete Liegenschaften 18 Contractingverfahren zur Optimierung der Wärme-Bezugskosten und Steigerung der Energieeffizienz bei Heizungsanlagen durchgeführt.

Hoher Anteil umweltfreundlicher Stromerzeugung

Bereits heute weist der Schienenverkehr eine hohe Energieeffizienz auf und fördert aufgrund seines Nachfrage-Verhaltens die regenerative Stromerzeugung in einem überdurchschnittlichen Maß. Im Jahr 2002 trug die Stromerzeugung aus Wasserkraft zu 13 % zum Bahnstromverbrauch bei. Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um große Laufwasserkraftwerke. Zusätzlich setzten wir auf eine umweltfreundliche

Verstromung von Gichtgas, das bei der Stahlerzeugung anfällt. Insgesamt liegt der Anteil des umweltfreundlich erzeugten Bahnstroms bei 20 %.

Klimaschutz – Sicherung der Zukunft

Das im ESP ebenfalls verankerte **Minderungsziel** von 25 % für den spezifischen CO₂-Ausstoß hat die Bahn **bereits erreicht**. Im Vergleich zum Vorjahr reduzierten wir in 2002 die spezifischen CO₂-Emissionen der Bahn um 3 %. Zwischen 1998 und 2002 haben wir den absoluten jährlichen CO₂-Ausstoß für die so genannte „Zugförderung“ kontinuierlich um insgesamt 1,5 Millionen Tonnen oder rund 17 % senken können. Derzeit arbeiten wir an einem Folgeprogramm zur nachhaltigen Fortsetzung dieses Prozesses.

Auch im Bereich der stationären Anlagen kann die Bahn positive Ergebnisse zu Energieeffizienz und Klimaschutz aufweisen. Im Jahr 2002 wurde die im Dach des neuen Berliner Hauptbahnhof (Lehrter Bahnhof) **integrierte Photovoltaik-Anlage** in Betrieb genommen. Mit einer installierten Leistung von 189 kWp (Kilowatt Peak = Spitzenleistung) ist diese Anlage eine der größten in Deutschland. Im Bereich der schweren Instandhaltung wurde der Aufbau eines durchgängigen Energiemanagements abgeschlossen, um die Energiesparpotenziale in diesem Bereich konsequent realisieren zu können.

Schienenverkehrslärm weiter reduziert

Zur Reduzierung der Lärmbelastung für Anwohner von Bahnstrecken wurden auch im Jahr 2002 Maßnahmen des Lärmsanierungsprogramms umgesetzt.

Die im Jahr 1999 begonnene Dringlichkeitsliste wurde zunächst im September 2001 auf 234 Sanierungsabschnitte und schließlich im August 2002 um weitere 672 Abschnitte ergänzt, so dass mittlerweile bundesweit insgesamt 906 Sanierungsabschnitte aufgeführt sind. Für alle 234 in der Dringlichkeitsliste vom September 2001 genannten Sanierungsabschnitte sowie für die weiteren Abschnitte aus der aktuellen Fortschreibung wurden die Planungen aufgenommen. 2002 wurden bundesweit rund 20 km Lärmschutzwände gebaut. Weitere rund 80 km Lärmschutzwände befinden sich in Planung. Zwischenzeitlich wurden auch über 20.000 Fenster eingesetzt und Lärmdämmarbeiten an einer Vielzahl von Dächern durchgeführt.

Im Rahmen der Investitionen in das Schienennetz wurden für 12 Projekte im Geschäftsjahr 2002 beim Neubau oder der wesentlichen Änderung von Schienenverkehrswegen Lärmvorsorgemaßnahmen im Umfang von 23 Mio. € durchgeführt.

Darüber hinaus nutzen wir auch die Möglichkeiten, um die Schallentstehung direkt an der Quelle, der Kontaktfläche von Rad und Schiene, zu vermindern. Dies geschieht durch eine besondere Pflege des Gleises, das so genannte Projekt **„Besonders überwacht Gleis“**. Weiter können im Rahmen der Lärmsanierung auch Maßnahmen zur Entdröhnung alter Stahlbrücken finanziert werden.

Die Komposit-Bremssohle (K-Sohle), die dem Aufrauen der Räder vorbeugt und somit eine Lärminderung direkt an der Quelle bewirkt, verringert das Rollgeräusch

des Wagens um rund 9 dB. Damit wurden im Berichtsjahr 1.048 Neuwagen des Güterverkehrs ausgestattet. Zukünftig werden durch DB Cargo neue Güterwagen grundsätzlich mit K-Bremssohlen beschafft.

Neues Umweltmanagementsystem

Mit unserem neuen Umweltmanagementsystem werden wir die bisherige Umsetzung des Umweltschutzes weiter optimieren und insbesondere Führungskräfte bei der Integration von Umweltbelangen in ihre Kernprozesse unterstützen. Die Grundlagen hierfür schafft die **Konzerndokumentation Umweltschutz**. Das neue Umweltmanagementsystem ist durchgängig auf die Geschäftsprozesse der Bahn ausgerichtet, die Elemente sind miteinander zu einem Regelkreis der kontinuierlichen Verbesserung verknüpft. Die wichtigsten Ziele sind:

- Die Festlegung von verbindlichen Umweltstandards für den Konzern zur Sicherung des ökologischen Wettbewerbsvorteils unter Berücksichtigung operativer Erfordernisse und ökonomischer Kriterien.
- Die transparente Zuordnung der Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Kompetenzen im Umweltschutz und dokumentierter Nachweis der Betriebsorganisation zum Erhalt von Rechtssicherheit im Umweltschutz.
- Die Optimierung des Zusammenspiels im Konzernumweltschutz und Festschreiben von gemeinsam identifizierten „best practices“ als Beitrag zur Offensive Bahn.

Nachdem bereits zehn Instandhaltungswerke nach den Grundsätzen der weltweit gültigen Norm für Umweltmanagementsysteme ISO EN 14001 und der europäischen Öko-Audit-Verordnung EMAS II zertifiziert waren, wurden im Berichtsjahr zusätzlich das Werk Chemnitz und die Werkstatt Bremen erfolgreich nach ISO EN 14001 zertifiziert. Das Managementsystem der DB Cargo AG wurde erstmalig in 2002 nach ISO 9001 und 14001 überprüft und als integriertes Managementsystem zertifiziert.

Umweltschonende Logistik-Kette

Durch die Übernahme des Stinnes-Konzerns hat die Bahn ihre Leistungskompetenz nun über die reinen Schienentransportleistungen hinausgehend erweitert. In der Stinnes-Tochter Schenker haben wir einen Partner gefunden, der sich dem Umweltschutz und dem Energiesparen in besonderer Weise verpflichtet fühlt. Beleg dafür ist beispielsweise die Schenker-Dienstleistung Green Logistics. Ziel dieses Angebots ist es, umweltrelevante Aspekte in logistische Prozesse einzubinden. Mit den Planungstools Ecomap und Ecolog lassen sich die Auswirkungen der Transport-Aktivitäten auf die Umwelt genau abbilden und bestmögliche Logistik-Lösungen auf der Basis von Kosten, Laufzeiten und Umweltauswirkungen entwickeln. Durch die Verlagerung von Gütern auf das jeweils bestmögliche Transportmittel können sowohl Schenker als auch die Bahn dem Umweltaspekt künftig noch stärker Rechnung tragen.

Kundenorientierung im Personenverkehr



■ Das Bahnfahren ist im Jahr 2002 wieder ein Stückchen angenehmer geworden: günstigere Preise, schnellere Verbindungen, mehr Komfort – und dies nicht nur in den Zügen, sondern auch zwischendurch in unseren immer zahlreicher werdenden Lounges. Viele Kundenwünsche konnten wir im Berichtsjahr mit konkreten Angeboten erfüllen. So haben wir das als überholt angesehene Preissystem durch ein neues ersetzt. Günstigere Preise auf längeren Strecken. Familienfreundliche Tarife. Und kombinierbare Rabatte: Reisen wird damit für Millionen Kunden günstiger. Und einfacher: Wir haben die Zugangsmöglichkeiten zu unseren Tickets deutlich verbreitert und bieten jetzt 7 Wege zum Ticket an. Von denen gerade die bequemen, schnellen Wege wie unsere Ticket-Automaten oder das Internet sich

kontinuierlich steigender Beliebtheit erfreuen. Und neben der jetzt günstigeren und erstmals mit anderen Rabatten kombinierbaren BahnCard haben wir eine zweite Karte mit viel Erfolg gestartet: „bahn.comfort“ für unsere Vielfahrer, denen wir jetzt zusätzliche Leistungen anbieten. Mit denen bahn.comfort-Kunden dann zum Beispiel durch eigene Schalter schneller zu ihrem Ticket und damit auf die Reise kommen. In den Zügen des Fernverkehrs finden sie unterwegs schnell und unkompliziert die speziell gekennzeichneten Sitzplatzbereiche.

Für die weitere Verbesserung der Annehmlichkeit in den Zügen investieren wir kontinuierlich in die Modernisierung unserer Flotte. Dies gilt genauso



für den Fernverkehr wie natürlich für den Regional- und Stadtverkehr. So wird mit der Entscheidung für das Verkehrsmittel Bahn damit aus Reisezeit effektive Nutzzeit. Um entspannt – oder vielleicht auch gut vorbereitet – anzukommen. Allerdings ist die Reise- und damit auch Nutzzeit auf manchen Strecken schon wieder etwas kürzer geworden. Denn mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2002 haben wir nicht nur die Fahrpläne europaweit abgestimmt und zusammen mit unseren Partnern optimiert, sondern beispielsweise auch die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main in unseren Fahrplan aufgenommen. Und verkürzen damit die Reisezeit zwischen den Ballungsräumen Köln, Rhein/Ruhr und dem Rhein-Main- und Rhein-Neckar-Gebiet um immerhin eine Stunde.

Wobei sich vieles auch als gut erweist, was wir bereits früher eingeführt haben: zum Beispiel die abgestimmten Verkehre der im Fernverkehr fahrenden weißen Züge und der einheitlich in Rot fahrenden Nahverkehrszüge. So entsteht im gut funktionierenden Zusammenspiel – aber auch durch gute Schnittstellen zu den anderen Verkehrsträgern – am Ende genau das, was sich unsere Kunden wünschen: einfach und unkompliziert mobil zu sein. Entsprechend werden wir auch zukünftig konsequent an weiteren Verbesserungen arbeiten, damit dies noch reibungsloser funktioniert.

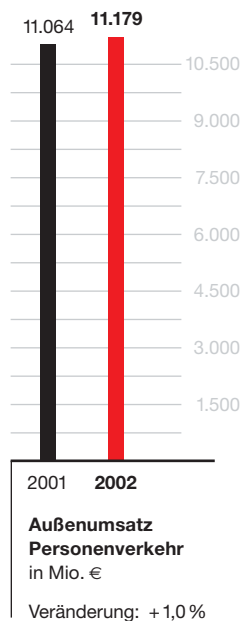
Personenverkehr



- Zahlreiche Verbesserungen für die Kunden:
Neue Preise, neuer Fahrplan und neue Verbindungen
- Schwieriges konjunkturelles Umfeld und Angebotsstraffung führen zu Verkehrsleistungsrückgang um 6,2 % auf 69,8 Mrd. Pkm
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen nur leicht unter Vorjahr

in Mio. €		2002	2001	Veränd. in %
Verkehrsleistung	Mio. Pkm	69.848	74.455	- 6,2
Außenumsatz				
DB Reise&Touristik		3.378	3.457	- 2,3
DB Regio		7.801	7.607	+ 2,6
Insgesamt		11.179	11.064	+ 1,0
Innenumsatz		911	885	+ 2,9
Bereichsumsatz		12.090	11.949	+ 1,2
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen				
DB Reise&Touristik		57	124	- 54,0
DB Regio		168	116	+ 44,8
Insgesamt		225	240	- 6,3
Brutto-Cashflow				
DB Reise&Touristik		425	483	- 12,0
DB Regio		769	714	+ 7,7
Insgesamt		1.194	1.197	- 0,3
Brutto-Investitionen				
DB Reise&Touristik		489	424	+ 15,3
DB Regio		1.353	1.160	+ 17,1
Insgesamt		1.847	1.584	+ 16,6
Mitarbeiter per 31.12.				
DB Reise&Touristik		27.013	27.360	- 1,3
DB Regio		44.024	45.454	- 3,1
Insgesamt		71.037	72.814	- 2,4

Personenverkehr – Orientierung am Kunden



Das Jahr 2002 war durch schwierige Rahmenbedingungen für den Personenverkehr gekennzeichnet. Ungünstige externe Einflussfaktoren – schwache Konjunktur, steigende Arbeitslosenrate, sinkende Konsumausgaben sowie das Jahrhunderthochwasser in Ostdeutschland – in Verbindung mit wirtschaftlich zielführenden Angebotsstraffungen führten zu einem Rückgang unserer Verkehrsleistung um 6,2 % auf 69.848 Mio. Pkm. Mit Blick auf zahlreiche Angebotsverbesserungen sowie unsere Ergebnisentwicklung können wir das Geschäftsjahr 2002 aber mit einer insgesamt positiven Bilanz abschließen:

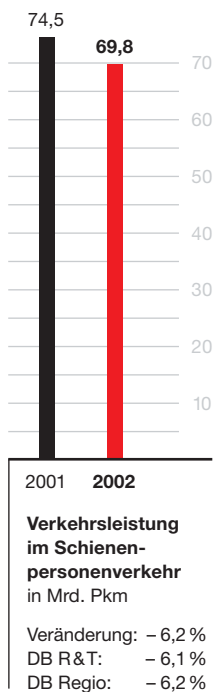
Maßgeblich verantwortlich für den nur leichten Rückgang des **Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen** um 15 Mio. € auf 225 Mio. € waren eine konsequente Ausrichtung des Angebots an der Kundennachfrage und die Umsetzung wichtiger Sanierungsmaßnahmen. Mit der Aufnahme des Verkehrs auf der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main ergaben sich erhebliche Zeitgewinne auf nationalen und internationalen Verbindungen. Ein wesentlicher Schritt hin zu einer kundenorientierten Bahn war die **Einführung des neuen Preis- und Erlösmanagements** im Fernverkehr.

Die Vielzahl miteinander konkurrierender Angebote wurde beseitigt, das Preissystem deutlich transparenter. Ein großer Teil unserer Fahrgäste profitiert zudem von **günstigeren Fahrscheinpreisen**. Mit der Einführung des **neuen Fahrplans zum 15. Dezember 2002** haben wir unser Verkehrsangebot unter marktorientierten wie auch wirtschaftlichen Aspekten weiter optimiert: Vom Kunden wenig nachgefragte, unwirtschaftliche Verkehre haben wir eingestellt, im Gegenzug attraktive neue – regionale, nationale und internationale – Verbindungen ins Angebot aufgenommen.

Im **Nahverkehr** gelang der **Abschluss wichtiger, lang laufender Verträge** über die Bestellung von vertakteten Verkehrsleistungen auf Basis der neuen Mittelzuweisung an die Bundesländer nach der Revision des Regionalisierungsgesetzes.

Weitere wesentliche Maßnahmen waren im Jahr 2002 die erfolgreiche Umsetzung des neuen Vertriebskanalkonzepts, der **Ausbau des Online-Vertriebs für Großkunden und BahnCard-Inhaber** sowie die Einführung des Serviceprogramms für Vielfahrer **bahn.comfort**.

Zu den beiden Bereichen Fernverkehr (DB Reise&Touristik) und Regional- und Stadtverkehr (DB Regio) im Einzelnen:



Bereich Fernverkehr

Den negativen Umfeldbedingungen und einem insgesamt im dritten Jahr in Folge rückläufigen Gesamtmarkt (- 1,5 %) konnte sich im Berichtsjahr unser Bereich Fernverkehr erstmals nicht vollständig entziehen. Im Rahmen der marktorientierten Ausrichtung des Angebotskonzepts (mit dem Programm MORA P) haben wir im Vorjahr schwach nachgefragte, nicht kostendeckende Verkehre eingestellt. Infolge der damit einhergehenden deutlichen Verringerung der im Fernverkehr gefahrenen Zugkilometer und der vorgenannten Nachfrageschwäche verzeichnete der Fernverkehr auf der Schiene mit einer Verkehrsleistung von 33,2 Mrd. Pkm einen Rückgang um 6,1 % gegenüber dem Vorjahreswert.

Im Kerngeschäft der DB Reise&Touristik AG – dem Tageslinienverkehr (Produkte ICE, EC/IC, IR/D-Zug) – konnten wir trotz der rückläufigen Entwicklung des Personenverkehrsmarkts das hohe Verkehrsleistungsniveau der ICE-Produktfamilie mit 15,3 Mrd. Pkm gegenüber Vorjahr nahezu halten. In den Produktsegmenten EC/IC und IR/D-Zug war demgegenüber sowohl nachfrage- als auch angebotsbedingt ein Rückgang der Verkehrsleistung um insgesamt 10,8 % auf 9,2 Mrd. Pkm (EC/IC) bzw. 5,6 Mrd. Pkm (IR/D-Zug) bei einer um 12,0 % reduzierten Betriebsleistung zu verzeichnen.

Veränderungen im Beteiligungsbereich

Mit dem Ziel einer weiteren Erhöhung der Markt- und Kundennähe wurde zu Jahresbeginn durch die Bündelung von Kompetenzen und Ressourcen die Ausgliederung der Nacht- und Autozugaktivitäten der DB Reise&Touristik AG in die Tochtergesellschaft DBAutoZug GmbH vollzogen. Diese betreibt seit 1. Januar

2002 den Auto- und Nachtreiseverkehr des DB Konzerns als eigenständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Der bisher bei der Mitropa AG geführte Geschäftsbereich „Service im Zug“ wurde mit Wirkung zum 1. Juli 2002 auf die DB Reise&Touristik AG (Tagverkehr) und auf die DBAutoZug-Tochtergesellschaft DB European RailService GmbH (Nachtverkehr) übergeleitet. Die organisatorische Verschmelzung der Bereiche Zugservice und Zugbegleitpersonal zum neuen Bereich „Bordservice“ ermöglicht den einheitlichen Marktauftritt. In Verbindung mit einem **neuen Gastronomie- und Servicekonzept** im Personenverkehr streben wir eine Steigerung der Kundenzufriedenheit an.

Erwartungen in schwierigem Marktumfeld übertroffen

Der **Außenumsatz** lag im Geschäftsjahr 2002 mit 3.378 Mio. € leicht unter dem Vorjahresniveau (-2,3 %). Dies spiegelt vor allem die Entwicklung der Führungsgesellschaft DB Reise&Touristik AG wider, die einen Außenumsatz von 2.726 Mio. € erzielte und somit den vergleichbaren Vorjahreswert – bereinigt um strukturelle Veränderungen – um knapp 3 % unterschritt. Bei den ICE-Verkehren erhöhte sich parallel zur Entwicklung der Verkehrsleistung deren Umsatzbeitrag; auf ICE-Verkehre entfielen nunmehr mit 1.389 Mio. € (+3,1 %) 51 % des Außenumsatzes (im Vorjahr: 45,4 %). Die Außenumsätze der Produktsegmente EC/IC und IR/D-Zug gingen angebotsbedingt mit 810 Mio. € um 2,8 % bzw. mit 422 Mio. € um 15,4 % zurück.

Im Beteiligungsbereich erhöhte sich der Außenumsatz im Vorjahresvergleich deutlich auf 652 Mio. € – insbesondere durch strukturelle Veränderungen. Hervorzuheben ist dabei die DBAutoZug GmbH, die ihr erstes Geschäftsjahr als eigenständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen im Auto- und Nachtreiseverkehr erfolgreich mit einem Außenumsatz von 208 Mio. € und einer Verkehrsleistung von 1,7 Mrd. Pkm abschloss. Die Umsatzentwicklung der Mitropa AG wurde maßgeblich von der Übernahme des Geschäftsfelds „Service im Zug“ durch die DB Reise&Touristik AG zur Jahresmitte bestimmt und liegt mit 163 Mio. € um rund 23 % unter Vorjahr.

Mit einem **Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen** in Höhe von 57 Mio. € verzeichnete der Bereich Fernverkehr einen insbesondere von der DB Reise&Touristik AG verursachten deutlichen Rückgang um knapp 54 % gegenüber dem Vorjahresergebnis. Hier macht sich die rückläufige Umsatzentwicklung ebenso bemerkbar wie die erneut um 25 Mio. € gesunkene Erstattung des Bundes für wiedervereinigungsbedingte Altlasten. Aufgrund eines konsequenten Kostenmanagements in Verbindung mit höheren sonstigen betrieblichen Erträgen gelang es jedoch, die Erwartungen deutlich zu übertreffen. Der **Brutto-Cashflow** des Bereichs Fernverkehr lag mit 425 Mio. € um 12,0 % unter dem Vorjahreswert.

Im Bereich Fernverkehr waren zum Ende des Berichtsjahres 27.013 **Mitarbeiter** beschäftigt. Der leichte Rückgang um 1,3 % ist neben weiteren Produktivitätssteigerungen auch auf Angebotsstraffungen zurückzuführen.

Verjüngung der Fahrzeugflotte weiterhin Investitionsschwerpunkt

Die **Brutto-Investitionen** lagen mit 489 Mio. € um 15,3 % über dem Vorjahresniveau. Den Schwerpunkt der Investitionstätigkeit bildete mit einem Volumen von 418 Mio. € wiederum die Erneuerung der Fahrzeugflotte der DB Reise&Touristik AG. Neben Investitionen in weitere ICE-Hochgeschwindigkeitszüge der Typen ICE T und ICE 3 haben wir unser umfassendes Modernisierungsprogramm für lokbespannte Reisezüge fortgeführt.

Zu den weiteren Investitionsschwerpunkten gehörten im Rahmen der Modernisierung Um- und Neubauten von Instandhaltungswerken sowie die Weiterentwicklung der IT-Systeme.

Bedeutendster Fahrplanwechsel

seit Beginn des Hochgeschwindigkeitsverkehrs 1991

Die vollständige Einbindung der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main in das ICE-Liniennetz vom 15. Dezember 2002 an war mit dem bedeutendsten Fahrplanwechsel seit Beginn des Hochgeschwindigkeitsverkehrs 1991 verbunden und verringert die Fahrzeit auf vielen ICE-Linien des Nord-Süd-Korridors signifikant um rund 1 Stunde. Zugleich stärkt die Hochgeschwindigkeitstrasse auch die Position des Fernverkehrs im internationalen Verkehr – so führen zwei neue ICE-Linien bis Amsterdam und Brüssel. Aufgrund der erstmals für ausschließlichen Hochgeschwindigkeitsverkehr gewählten Trassierungsparameter und des Einsatzes der neuen ICE 3-Fahrzeuge erreichen wir auf dieser Strecke eine **Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h**.

Der ICE übernimmt im neuen Fahrplan erstmals nicht nur qualitativ, sondern auch quantitativ die Spitzenposition: 57 Prozent aller von DB-Fernzügen gefahrenen Kilometer entfallen künftig auf die ICE-Familie.

Auf dem Weg zu einem modernen Mobilitätsdienstleister

Mit der Einführung unseres neuen Preis- und Erlösmanagementsystems haben wir im Hinblick auf die Gestaltung der Preissystematik und die auslastungsorientierte Vermarktung von Angeboten im Fernverkehr Neuland beschritten. Im Rahmen der Auslastungssteuerung müssen täglich mehrere tausend Zugabschnitte hinsichtlich der Platzkontingente berechnet und optimiert werden. Mit diesem System sind wir weltweit Vorreiter im Schienenverkehr.

Ergänzt wurde das neue Preissystem im Berichtsjahr durch eine gezielte Weiterentwicklung des Informations- und Vertriebswegeangebots, die dem Kunden bis zu **7 Wege zum Ticket** eröffnet. Kein anderes Unternehmen bietet seinen Kunden ein derart breit gefächertes Informations- und Vertriebsnetz: DB ReiseZentren in 750 Bahnhöfen, rund 3.800 Reisebüros mit DB-Lizenz und rund 1.000 freie Agenturen; außerdem rund 3.000 Touch-Screen-Automaten für Fahrplanauskünfte und Fahrscheine. Im Rahmen des telefonischen ReiseService können Fahrplanauskünfte für den Nah- und Fernverkehr zum Nulltarif rund um die Uhr mittels eines modernen Sprachdialogsystems abgefragt werden. Für die persönliche Beratung und Buchung von Fahrscheinen im Call-Center wurde die neue kostenpflichtige Hotline-

Nummer 11 8 61 geschaltet. Im Internet ist unter www.bahn.de nicht mehr nur der Fahrplan hinterlegt – BahnCard-Inhaber können ihr Ticket auch online buchen, mit Kreditkarte bezahlen und selbst am Computer ausdrucken. Für eilige Fahrgäste gibt es Fahrscheine auch weiterhin – gegen Aufpreis – in den Fernverkehrszügen.

Mit **bahn.comfort** haben wir ein neues Serviceprogramm für Vielfahrer mit einem Jahresumsatz von mehr als 2.000 € eingeführt. Im Rahmen von **bahn.comfort** bieten wir zahlreiche exklusive, unentgeltliche Sonderleistungen für die Kunden. Dazu gehören zum Beispiel besondere Sitzplatzkontingente, markierte **bahn.comfort** Sitzplatzbereiche in den Zügen (Sitzplatz auch ohne Reservierung), eigene Schalter in großen DB ReiseZentren und Zugang zu den DB Lounges.

Bereich Regional- und Stadtverkehr

Die Verkehrsleistung des schienengebundenen Verkehrs der DB Regio folgte den schwachen konjunkturellen Umfeldbedingungen sowie dem allgemeinen Marktrend; aus diesen Gründen liegt die Verkehrsleistung mit 36,7 Mrd. Pkm um 6,2 % unter Vorjahr. Die Sparte Bus konnte sich mit einer Steigerung der Verkehrsleistung auf 9,1 Mrd. Pkm (+ 0,5 Mrd. Pkm) deutlich positiv von der Marktentwicklung absetzen.

Positive Entwicklung von Umsatz und Ergebnis

Der **Außenumsatz** erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 2,5 % auf 7.801 Mio. €. Diese erfreuliche Entwicklung wurde einerseits durch die Fahrgeldeinnahmen der Sparte Schiene mit einer Steigerung von mehr als 2,4 % gegenüber dem Vorjahr auf 2.247 Mio. € getragen. Hier wirken sich die zu Beginn des Jahres 2002 durchgeführte Tarifierhöhung sowie Modifikationen bei einzelnen Angeboten wie z. B. beim Schönes-Wochenende-Ticket aus. Darüber hinaus stiegen die Bestellungen der Länder im gleichen Zeitraum um 2,8 % auf 4.429 Mio. €.

Die Sparte Bus erzielte einen Außenumsatz in Höhe von 1.049 Mio. € und damit einen Zuwachs von 1,7 % gegenüber dem Vorjahr.

Basierend auf der positiven Entwicklung im Außenumsatz sowie der erfolgreichen Umsetzung unserer Kostensenkungsprogramme konnten wir das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** deutlich um 52 Mio. € auf 168 Mio. € erhöhen – trotz gesunkener Altlastenerstattungen des Bundes. Der **Brutto-Cashflow** lag mit 769 Mio. € um 7,7 % über dem Vorjahreswert.

Insgesamt waren zum Jahresende 2002 im Bereich Regio 44.024 **Mitarbeiter** beschäftigt. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 1.430 Mitarbeiter spiegelt Produktivitätssteigerungen durch die konsequente Umsetzung des Sanierungsprogramms wider.

Den im Jahr 2000 begonnenen Sanierungsprozess und die damit verbundene regionale Umstrukturierung der DB Regio AG setzten wir im Berichtsjahr 2002 – mit einer weiteren Verschlinkung der Verwaltung und Verlagerung der unternehmerischen Verantwortung in die Regionen – planmäßig fort.

Modernisierung des Fahrzeugparks fortgesetzt

Die **Brutto-Investitionen** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 17,1 % auf 1.358 Mio. € – davon entfielen 1.128 Mio. € auf Investitionen in Schienenfahrzeuge. Der Schwerpunkt der Fahrzeuginvestitionen lag in der Beschaffung moderner Triebwagen und Doppelstockwagen – wichtige Schritte, um den Nahverkehr auf der Schiene für die Kunden noch attraktiver zu gestalten. Im Rahmen des Erneuerungsprogramms der S-Bahn-Flotten wurden in den Ballungsräumen Berlin, München, Rheinland und Rhein-Main insgesamt 135 neue S-Bahn-Triebwagen in Betrieb genommen. Mit der Beschaffung von 62 Elektro-Triebwagen, 55 NeiTech-Triebwagen sowie 100 Triebwagen in Leichtbauweise konnte die notwendige Modernisierung der Flotte erkennbar vorangetrieben werden. Die Investitionstätigkeit im Berichtsjahr umfasste darüber hinaus den Kauf neuer Busse, die Modernisierung der Werke zur leichten Fahrzeuginstandhaltung sowie den Ausbau der Vertriebstechnologie.

Hohe Wettbewerbsintensität im Nahverkehr

Die neu gefasste Vergabeverordnung vom Oktober 2002 stellt klar, dass der Abschluss von Verkehrsverträgen ohne vorangegangene Wettbewerbsverfahren grundsätzlich möglich ist. Auf dieser Basis gelang es, in Thüringen, Brandenburg und Niedersachsen (Januar 2003) langfristige Verkehrsverträge abzuschließen.

Insgesamt wird der Wettbewerbsdruck im Regionalverkehr intensiver. Die Besteller werden in den nächsten Jahren einen großen Teil des Marktvolumens ausschreiben. Allein im Jahr 2002 führte dies zu Ausschreibungen von 12,9 Mio. Trkm. Von dem bisher insgesamt über Ausschreibungen vergebenen Leistungsvolumen (71,1 Mio. Trkm) konnten wir 55 % gewinnen. Zuletzt haben die DB Regionalbahn Westfalen und die DB Regionalbahn Rhein-Ruhr die Ausschreibungen Drei-Länder-Eck, Sauerland-Netz und die Haard-Achse für sich entschieden. Mit der Haard-Achse wurden erstmalig RE (RegionalExpress)-Leistungen im elektrifizierten Netz in Nordrhein-Westfalen ausgeschrieben.

Zum Ausgleich aktueller und künftiger Marktanteilsverluste im Schienenpersonennahverkehr werden wir uns mit Nachdruck im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) engagieren. Mit einem Gesamtvolumen von mehr als 14,9 Mrd. € ist der ÖSPV etwa doppelt so groß wie der Schienenpersonennahverkehrsmarkt. Auch in diesem Markt wird die Wettbewerbsintensität in Zukunft durch zunehmende Ausschreibungen deutlich steigen. Durch Beteiligungen an Ausschreibungen und der Gestaltung von integrierten Ballungsraumverkehren im Rahmen strategischer Partnerschaften mit kommunalen Unternehmen wollen wir unseren Marktanteil von heute 7% in den nächsten Jahren nachhaltig erhöhen.

Erfolgreicher Eintritt in den schwedischen Nahverkehrsmarkt

Durch die Gründung der DB Regio Sverige AB, Stockholm, erfolgte im 3. Quartal 2002 der Eintritt in den internationalen Nahverkehrsmarkt. Unsere schwedische Tochtergesellschaft erbringt künftig auf dem S-Bahn-Netz von Stockholm eine Betriebsleistung von jährlich 2 Mio. Trkm.

Arrondierungen im Beteiligungsbereich stärken die Position

Im 1. Quartal 2002 hat die DB Regio AG 50 % der Gesellschaftsanteile der Bayerischen Oberlandbahn GmbH von der Connex Regionalbahn GmbH erworben. Die Gesellschaft erbringt Leistungen im Regionalverkehr südöstlich von München in einem Umfang von jährlich 1,6 Mio. Trkm.

Im Rahmen der Mittelstandsoffensive haben wir im 2. Quartal 2002 die Betriebs- teile Südostbayernbahn, Kurhessenbahn, Erzgebirgsbahn und Oberweißbacher Berg- und Schwarztalbahn aus der DB Regio AG in die DB RegioNetz Verkehrs GmbH (RNV) ausgegliedert. Die erforderliche Infrastruktur wird durch die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI) von der DB Netz AG gepachtet. Die DB RegioNetz Verkehrs GmbH erbrachte im Geschäftsjahr 2002 eine Betriebsleistung von über 8,4 Mio. Trkm.

Auch die Stärkung unseres Bus-Bereichs durch Beteiligungen an kleineren Bus- unternehmen haben wir im Berichtsjahr fortgesetzt.

Unsere Ausrichtung im Personenverkehr 2003:

Weiter auf Sanierungskurs und Wahrnehmen von Chancen

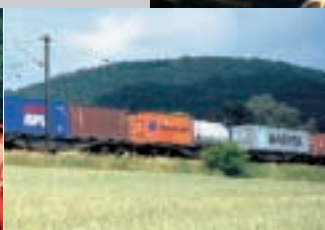
Die zentrale Stärke unseres Unternehmensbereichs Personenverkehr liegt im integrierten Gesamtangebot von Nah- und Fernverkehrsleistungen. Der stark zunehmende Ausschreibungswettbewerb im Nahverkehr sowie der Markteintritt erster Wettbe- werber im Fernverkehr zeigen die Notwendigkeit, die Sanierungsprogramme noch- mals zu intensivieren, um unsere Marktposition zu verteidigen.

Wir werden die Angebote des Nah- und Fernverkehrs noch besser miteinander verknüpfen. Deutliche Wachstumspotenziale erwarten wir dabei im Geschäftsfeld Stadtverkehr, dessen Markt sich nun langsam öffnet. Ebenso sehen wir Chancen, unsere Kompetenzen im Management von Verkehrsbetrieben einzubringen sowie integrierte Verkehrskonzepte zu entwickeln und zu realisieren.

Im Fernverkehr haben wir im Berichtsjahr die Weichenstellungen vorgenommen, die im laufenden Geschäftsjahr wirksam werden: mit der Einbindung der Neu- baustrecke Köln–Rhein/Main in den deutschen und europäischen Fahrplan, der Einführung des neuen Preissystems sowie dem neuen Servicekonzept.

Parallel zur qualitativen Verbesserung und Angebotsoptimierung – zu der auch künftig die umfangreiche Beschaffung von Neufahrzeugen für den nationalen und internationalen Verkehr zählen wird – werden wir sowohl im Fern- als auch im Nah- verkehr intensive Anstrengungen zur weiteren Kostenreduzierung unternehmen. Wesentliche Sanierungsprogramme befinden sich bereits in der Umsetzung – ange- sichts der erkennbar schwachen konjunkturellen Entwicklung im laufenden Geschäftsjahr haben wir zusätzliche Maßnahmen gestartet. Wir sehen uns damit gerüstet für die – auch im Fernverkehr – verstärkt erkennbaren Markteintritts- aktivitäten von intramodalen Wettbewerbern sowie neuen intermodalen Konkur- renten zum Beispiel aus dem Bereich der „Billigflieger“.

Fortschritte im Güterverkehr



- Mit der arbeitsteiligen Wirtschaft und dem Zusammenwachsen Europas werden im langfristigen Trend die Transportbedürfnisse im gesamten Güterverkehr weiter steigen. Die Anforderungen an Speditionen und Carrier wachsen dabei – gefordert sind berechenbare Fahrzeiten, hohe Transportsicherheit, nationale und internationale Verbindungen, Flexibilität in den angebotenen Leistungen und natürlich marktconforme Preise. Während das Gesamttransportvolumen im Trend steigt, ändert sich allerdings die strukturelle Zusammensetzung, auch hierauf müssen wir uns einstellen. Um zukunftsgerichtet gezielt die Systemstärken der Bahn einzubringen und weiterzuentwickeln. Gerade auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten müssen wir deshalb bestimmte Angebote straffen, während wir uns in den starken, zukunftssträchtigen Wachstumsbereichen stärker positionieren.

Ein Beispiel hierfür ist die erfolgreiche Sanierung des Einzelwagenverkehrs bei gleichzeitiger Leistungsverbesserung. Damit können wir in einem insgesamt einfacheren System wirtschaftlicher und pünktlicher fahren. Gleichzeitig definieren wir klare Angebote – so mit einer Produktoffensive im Ganzzugverkehr – und verbessern die zunehmend an Bedeutung gewinnenden internationalen Verkehre. Denn auf den langen und damit internationalen Strecken liegen die großen Vorteile des Systems Schiene. Im Interesse der Kunden gilt es daher, eine insgesamt hochwertige Transport- und Logistikkette europaweit anzubieten. Dort, wo wir hierfür besser unsere Leistungen mit anderen verzahnen sollten, gilt es die richtigen Schnittstellen zu schaffen: Deshalb arbeiten wir in zahlreichen weiteren Kooperationen mit anderen Bahnen, aber auch Speditionen zusammen, um die Produktqualität weiter zu steigern.



Und dass diese immer besser wird, zeigen die guten Marktanteile in den absehbar zukunftsfähigen Transportsegmenten. Nicht umsonst transportieren bereits heute zahlreiche namhafte Automobilhersteller die produzierten Autos, aber auch die notwendigen Materialströme auf der Schiene. Der sichere, berechenbare und zuverlässige Transport überzeugt dabei ebenso wie speziell auf die spezifischen Bedürfnisse ausgerichtete Güterwagen und „Fahrpläne“.

Den Sanierungs- und Modernisierungskurs im Güterverkehr werden wir durch weitere Optimierung unserer Leistungen, aber auch Strukturen und Prozesse fortsetzen. Mit der Ausrichtung auf die wachstumsstarken Verkehrssegmente vertiefen wir zudem den Kontakt mit den Endkunden. Diesen können wir zukünftig noch umfangreichere Angebote unterbreiten:

Denn aufbauend auf den erzielten Verbesserungen im bisherigen Unternehmensbereich Güterverkehr werden wir mit der erfolgreichen Integration des Unternehmens Stinnes und dessen global aufgestellten Logistikdienstleister Schenker im dann neuen Unternehmensbereich Transport und Logistik (ab Herbst 2003) einen weiteren großen Schritt nach vorne machen. In einem wettbewerbsintensiven Marktumfeld setzen wir mit gut zueinander passenden Kompetenzen Zeichen und sehen erhebliche Chancen, den Kundennutzen weiter zu verbessern und überdurchschnittlich am weiteren Wachstum der Transport- und Logistikmärkte zu partizipieren.

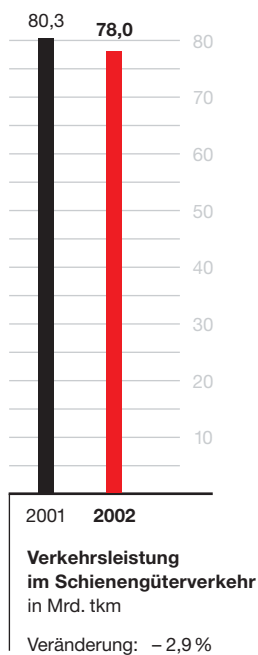
Güterverkehr



- Weitere Fortschritte im Sanierungsprozess erzielt
- Verkehrsleistung um 2,9 % auf 78 Mrd. tkm gesunken
- Produktoffensive im Ganzzugverkehr erfolgreich gestartet
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen auf 47 Mio. € gesteigert

in Mio. €		2002	2001 ¹⁾	Veränd. in %
Verkehrsleistung	Mio. tkm	77.981	80.348	- 2,9
Außenumsatz		3.710	3.849	- 3,6
Innenumsatz		574	615	- 6,7
Bereichsumsatz		4.284	4.464	- 4,0
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen		47	17	+ 176,5
Brutto-Cashflow		235	159	+ 47,8
Brutto-Investitionen		371	321	+ 15,6
Mitarbeiter per 31.12.		29.399	32.278	- 8,9

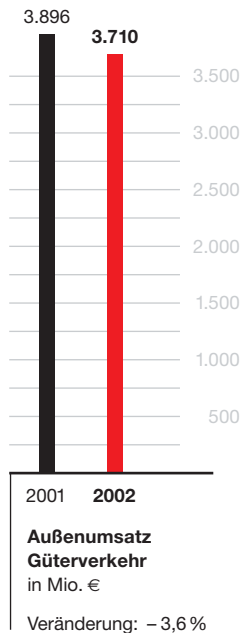
¹⁾ Die im Vorjahr dem Unternehmensbereich Güterverkehr zugeordnete Gesellschaft Verkehrsbaulogistik GmbH wird im Berichtsjahr im Unternehmensbereich Fahrweg geführt. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die Vorjahreswerte angepasst.



Güterverkehr: Sanierungsprozess erfolgreich fortgeführt

Im Unternehmensbereich Güterverkehr haben wir im Berichtsjahr weitere harte Sanierungsschritte vollzogen und waren dabei erschwerend mit anhaltend schwachen konjunkturellen Umfeldbedingungen konfrontiert. Die schwache konjunkturelle Entwicklung, das Jahrhunderthochwasser in Ostdeutschland sowie der ausbleibende Aufschwung im zweiten Halbjahr führten in Verbindung mit strukturellen Anpassungen unseres Angebots zu einem **Rückgang der Verkehrsleistung** um 2,9 % auf 77.981 Mio. tkm. Dieser Leistungsrückgang ist deutlicher ausgefallen als durch unsere Angebotsstraffungen antizipiert, liegt aber im rückläufigen Trend aller Verkehrsträger.

Bezogen auf die einzelnen Gesellschaften resultiert der Rückgang maßgeblich aus der Entwicklung der DB Cargo AG. Deren Verkehrsleistung reduzierte sich um 2,7 % auf 72.423 Mio. tkm. Rückläufig waren die Verkehre in den Segmenten Mineralölzeugnisse, Importkohle, Baustoffe, Fahrzeuge, Halb- und Fertigwaren sowie im Getreide- und Futtermittelbereich. Unerwartet stabil gestaltete sich die deutsche Rohstahlproduktion von rund 45 Mio. t, von der die DB Cargo AG profitierte.



Positiv entwickelten sich die Verkehre mit forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, Maschinen und EBM (Eisen, Blech, Metall)-Waren sowie chemischen Erzeugnissen.

Der maßgebliche Faktor für den Rückgang der Verkehrsleistung der DB Cargo AG war mit 2,2 Prozentpunkten die Angebotsstraffung zur wirtschaftlichen Sanierung des Einzelwagenverkehrs (Projekt MORA C). Aus dem Jahrhunderthochwasser in Ostdeutschland resultierte ein Verkehrsleistungsrückgang von 0,5 Prozentpunkten. Unsere Tochtergesellschaften Railion Benelux (-3,7 % auf 3.691 Mio. tkm) und Railion Denmark (-9,5 % auf 1.867 Mio. tkm) hatten ebenso wie die DB Cargo AG unter der konjunkturellen Wachstumsschwäche zu leiden.

Angesichts einer rückläufigen Leistungsentwicklung sowie des unverändert starken Wettbewerbsdrucks verbunden mit weiter rückläufigen Transportmargen haben wir mit Kostensenkungsprogrammen – u. a. durch die erfolgreiche Umsetzung mehrerer Fokus-Projekte – frühzeitig und erfolgreich gegengesteuert. Hierdurch konnten wir trotz eines um 3,6 % auf 3.710 Mio. € rückläufigen Außenumsatzes eine **Verbesserung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen** von 17 Mio. € auf 47 Mio. € erreichen. Durch Prozessoptimierungen sank die Zahl der **Mitarbeiter** um 9,4 % auf 29.399 zum Ende des Berichtsjahres. Parallel zur Entwicklung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen konnten wir auch den **Brutto-Cashflow** deutlich um 40,3 % auf 223 Mio. € steigern.

Modernisierungsprogramm des Fahrzeugparks fortgesetzt

Wesentliche Ziele unseres mehrjährigen Modernisierungsprogramms sind eine nachhaltige Verjüngung der Fahrzeugflotte unter Ausnutzung weiterer Standardisierungen. Schwerpunkte sind effiziente – zum Teil mehrsystemfähige – elektrische Lokomotiven sowie die konsequente Ausrichtung der Güterwagenbeschaffungen auf die Anforderungen unserer Kunden. Insgesamt lagen die **Brutto-Investitionen** im Berichtsjahr mit 371 Mio. € um 15,6 % über dem Vorjahreswert.

Mit MORA C Weichen für zukünftiges Wachstum gestellt

Ungeachtet der derzeitigen nationalen und internationalen Wirtschaftsschwäche wird für den Güterverkehr verkehrsträgerübergreifend langfristig ein deutliches Wachstum prognostiziert. Dem Verkehrsträger Schiene kommt hierbei aufgrund der absehbaren Kapazitätsprobleme der Straße eine Schlüsselstellung zu. Angesichts dieser Herausforderungen haben wir unsere Produktionsstrukturen im Einzelwagenverkehr unter dem Blickwinkel nachhaltiger Wirtschaftlichkeit und Komplexitätsreduktion optimiert. Die Anzahl der von uns selbst bedienten Güterverkehrsstellen reduzierten wir deutlich auf knapp über 1.400 – wobei die verbleibende Zahl deutlich oberhalb der ersten Annahmen liegt. Zugleich wurden in enger Abstimmung mit den Kunden zusätzlich alternative Bedienkonzepte implementiert – unter anderem in Kooperationen mit 30 konzernexternen Eisenbahnen. Um weitere Effizienzsteigerungen bei unseren internen Produktionsprozessen zu realisieren, haben wir im Berichtsjahr ein Folgeprojekt gestartet.

Start der Produktoffensive für unsere Ganzzugverkehre

Auch bei unserem Strategieschwerpunkt „Leistung“ haben wir nachhaltige Fortschritte erzielt. Hierzu zählt die Produktoffensive im Ganzzugsbereich mit klar erkennbaren Produkten und definierten Leistungen. Die Produktoffensive vereint die Wünsche der Kunden nach maßgeschneiderten Lösungen und die Notwendigkeit einer Produktion nach standardisierten, planbaren Prozessen.

Das Produktangebot setzt sich nach dem Baukastenprinzip zusammen: Es gibt standardisierte Grundkomponenten, aus denen sich die Kunden ein Produkt nach ihren Wünschen zusammenstellen können. In einem ersten Schritt haben wir dieses Konzept im Ganzzugverkehr realisiert. Dabei liegen die Unterschiede zwischen „Plantrain“, „Variotrain“ und „Flextrain“ in der Regelmäßigkeit der Verkehre und der Bestellflexibilität. Grundsätzlich gilt: Langfristig planbare, regelmäßige Transporte werden günstiger angeboten als unregelmäßige und kurzfristige Leistungen.

In den kommenden Jahren werden wir weitere Servicebausteine entwickeln, die den Leistungsumfang der neuen Basisprodukte erweitern. Das System wird auch im Einzelwagenverkehr umgesetzt. Perspektivisch sollen schrittweise maßgeschneiderte Branchenprodukte für die spezifischen Anforderungen in den jeweiligen Branchen entwickelt werden.

Optimierung der internationalen Schienentransporte bleibt Schwerpunkt

Der Güterverkehrsmarkt hat sich in den letzten Jahren mehr und mehr gewandelt: Die Kunden fordern Transport- und Logistikleistungen auf europaweit einheitlich hohem Niveau. Bereits heute sind mehr als 50 % unserer Güterverkehre grenzüberschreitend, zugleich sehen mittel- und langfristige Prognosen für das Marktsegment der internationalen Verkehre überproportionale Wachstumsraten. Angesichts dieser Wachstumschancen, der systembedingten Stärken des Verkehrsträgers Schiene auf mittleren und langen Strecken sowie der sich abzeichnenden regulatorischen Öffnung der europäischen Schienennetze bauen wir unsere Position hier konsequent aus.

Unter Hochdruck arbeiten wir an der Sicherstellung einer durchgehenden Produktion bei internationalen Verkehren. Neben den Investitionen in interoperable Lokomotiven wie die Baureihen BR 185 und BR 189 liegen unsere Aktivitätsschwerpunkte in der übergreifenden oder bilateralen Abstimmung der betrieblichen Abläufe mit den Nachbarbahnen.

Ein wesentlicher Erfolgsfaktor für internationale Transporte ist die Gewährleistung einer durchgehend hohen Qualität aus einer Hand. Mit unserem Railion-Verbund (Anteile: DB AG 92 %, niederländische NS Groep N.V. 6 %, dänische DSB 2 %; Gesellschaften: DB Cargo AG, Railion Benelux N.V., Railion Denmark A/S) ist der erste europäische Güterverkehrsanbieter mit diesem Qualitätsanspruch entstanden. Ein Beispiel sind unsere Angebote für zahlreiche Automobilhersteller. Hierzu zählen die Logistikzüge „Otello“ des Automobilherstellers Opel, die täglich die europaweiten Opel-Werke mit Zulieferteilen und Komponenten beliefern. Inzwischen fährt Opel fast 95 % seiner europaweiten Materialtransporte mit der Bahn.

Railion ist unverändert offen für weitere Partner. Ergänzend bauen wir ein europaweites Netz von Partnerschaften mit kleineren, auf bestimmte Segmente oder Regionen spezialisierten Unternehmen auf. So wurden mit der schweizerischen BLS Cargo AG, Bern/Schweiz, an der die DB Cargo AG seit dem Berichtsjahr mit 20 % beteiligt ist, mehrere Kooperationsprojekte gestartet. Diese reichen von einer Verknüpfung der IT-Systeme über die gemeinsame Produktentwicklung bis hin zur durchgehenden Traktion und stellen für die Zukunft eine integrierte Prozesskette auch im grenzüberschreitenden Verkehr sicher.

Der alpenquerende Verkehr – insbesondere über die Brenner-Route – stellt für die Bahn einen wichtigen Korridor im internationalen Güterverkehr dar. Durch die Gründung der länderübergreifenden BrennerRailCargo Allianz (BRC) beabsichtigt die DB Cargo AG gemeinsam mit den italienischen und österreichischen Partnerbahnen Trenitalia (TI) und Rail Cargo Austria (RCA), den Brenner-Güterverkehr stärker auf die Schiene zu verlagern. Es gilt, die Qualität der Schienentransporte auf das Anspruchsniveau unserer Kunden auszurichten und die Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene gegenüber dem Straßengüterverkehr zu stärken.

Die zunehmende Liberalisierung in Europa hat die Zusammenarbeit zwischen den Bahnen bereits deutlich verändert. Das Auftreten neuer Wettbewerber wird den Wandel voraussichtlich weiter beschleunigen. Horizontale und vertikale Kooperationen, Kapitalbeteiligungen und Übernahmen werden in den nächsten Jahren den Schienengüterverkehrsmarkt erheblich verändern. Mit Railion, dem Netz von Partnern sowie den Vorteilen aus der Akquisition von Stinnes sehen wir uns gut positioniert, um bei internationalen Schienentransporten erfolgreich zu wachsen.

Kombinierter Verkehr nimmt Fahrt auf

Der Kombinierte Verkehr ist als verkehrsträgerübergreifendes System gerade im internationalen Gütertransport erfolgreich: Die Zuwachsraten liegen gemessen an der Verkehrsleistung bei rund 5 % jährlich – Schlüsselherausforderung bleibt aber die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit. Deshalb arbeiten wir im bislang defizitären Geschäftsfeld Kombiniertes Verkehr hart an der Steigerung von Qualität, Produktivität und Pünktlichkeit. Zugleich haben wir unsere Position durch Kooperationen und Beteiligungen weiter verbessert und unseren Kontakt zum Direktkunden ausgebaut, beispielsweise durch den Erwerb von Anteilen an der Kombiverkehr GmbH & Co. KG, Frankfurt am Main, und der Spedition Hangartner AG, Aarau/Schweiz, oder die Anteilserhöhung an der Euroshuttle A/S, Kopenhagen/Dänemark. Auch im wichtigen Seehafenhinterlandverkehr konnten wir unseren Auftritt verstärken. Mit lokalen Terminalbetreibern in Europa haben wir Joint Ventures gegründet, um am Wachstum in diesem Segment teilhaben zu können. Gemeinsam mit Contship Italia S.p.A., Mailand/Italien, hat die DB Cargo AG das Joint Venture MarCo Maritime Container Services S.p.A., Mailand/Italien, gegründet.

Hieraus erwarten wir eine nachhaltige Steigerung der Seehafenhinterlandverkehre über Italien nach Zentraleuropa. Unsere maritime Anbindung über die Nordhäfen verbesserten wir durch die Aufnahme des größten Terminalbetreibers im Hamburger Hafen, der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft (HHLA), als Gesellschafter unseres Operators für Seehafenhinterlandverkehre, der Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH (TFGI), Frankfurt am Main. Mit Conliner rundet die DB Cargo AG ihr Gesamtangebot im Seehafenverkehr in Europa ab: Die aus der TFGI B.V. (Transfracht International B.V.) entstandene Conliner Transport Services B.V. vermarktet das hafenumfassende Transportangebot für den Hinterlandverkehr von Rotterdam und Antwerpen.

„Win-win-Situation“ durch die Akquisition Stinnes

Mit der im Berichtsjahr erfolgten Akquisition der Stinnes AG bieten sich für den Güterverkehr der Bahn zusätzliche Chancen. Durch die starke internationale Position der Stinnes/Schenker-Organisation bei europäischen Landverkehren, aber auch in der See- und Luftfracht kann die Internationalisierung unseres Geschäfts umfassender und schneller erfolgen. Die mögliche Nutzung bereits bestehender Vertriebsorganisationen lässt mittelfristig eine nachhaltige Steigerung der Rückladequote und damit eine verbesserte Wirtschaftlichkeit in den internationalen Verkehren erwarten.

Im Zusammenspiel von Stinnes und unserer Leistungspalette können wir den Kunden zukünftig umfassendere Wertschöpfungsketten und breitere Logistik-Pakete anbieten. Ungeachtet der Kooperation mit Stinnes sind die Gesellschaften des Unternehmensbereichs weiterhin offen für die Zusammenarbeit mit anderen Speditionen. Im Unternehmensbereich Güterverkehr arbeiten wir derzeit an der Umsetzung einer zielführenden Integration.

Unsere Ausrichtung 2003: Fortsetzung der Sanierung und Integration mit Stinnes als Schwerpunkte

Die Prognosen für die wirtschaftlichen Umfeldbedingungen sind zurzeit ungünstig und zudem stark risikobehaftet. Insofern dürfte wegen der fehlenden konjunkturellen Impulse der positive Volumenaufschwung ausbleiben, für den wir im Berichtsjahr die Voraussetzungen geschaffen haben. Im Jahr 2003 richten wir unsere Aktivitäten vor allem auf die Stärkung unserer Marktposition, die Verschlanung der Prozesse und die weitere Erhöhung der Produktivität. Übergreifende Schwerpunkte sind weitere Optimierungen im Railion-Verbund sowie die Zusammenführung der bisherigen Aktivitäten im Unternehmensbereich Güterverkehr mit dem Geschäftsfeld Verkehr (Schenker) der Stinnes zum neuen Unternehmensbereich Transport und Logistik. Die Stinnes AG wird hierfür inhaltlich neu ausgerichtet und übernimmt die Funktion der Führungsgesellschaft.

Attraktivere Bahnhöfe



■ Ankommen, abfahren, umsteigen – oder einkaufen, Freunde treffen, verweilen? So vielfältig wie die Wünsche unserer Kunden, seien sie nun Reisende oder Menschen, die einfach die Bahnhofsangebote nutzen wollen, sind die Herausforderungen, denen wir uns bei der notwendigen Modernisierung gegenübersehen. Unsere Bahnhöfe sind Drehscheiben für die zahlreichen Mobilitätsangebote der Bahn und zugleich der Ort eines schnellen Verkehrsträgerwechsels. Optimierte Verknüpfung mit dem privaten Pkw, dem Fahrrad, der U-, S- oder Straßenbahn, zum Bus oder gar zum Flugzeug. Oder vielleicht einfach zu Fuß, weil der Reisende ja bereits mitten in der Stadt angekommen ist? Zugleich sind unsere Bahnhöfe auch

Einkaufs-, kulturelle und kommunikative Zentren mit teilweise umfangreichen Dienstleistungsangeboten. Und prägen mit ihrer zentralen Lage oftmals maßgeblich das Erscheinungsbild vieler Städte und Gemeinden.

Für die Weiterentwicklung unserer Bahnhöfe haben wir im Rahmen der „Offensive Bahn“ zahlreiche Maßnahmen in Angriff genommen, um im Großen wie im Kleinen unsere Bahnhöfe fit zu machen. Neben einem umfangreichen Investitionsprogramm für Modernisierungs-, Umbau- und Neubaumaßnahmen stehen dabei Information, Service, Sicherheit und Sauberkeit im Mittelpunkt. Dies erfordert weiterhin hohe Investitionen – mit spürbarem Kundennutzen durch



zahlreiche im Berichtsjahr abgeschlossene Neu-, Um- und Ausbauprojekte.

Zugleich haben wir im Berichtsjahr eine Vielzahl von Maßnahmen initiiert, um auch mit vergleichsweise einfachen Mitteln für unsere Kunden deutliche, spürbare Verbesserungen erzielen zu können. Wir konzentrieren uns dabei keineswegs nur auf größere Bahnhöfe, sondern wollen insbesondere auch kleinere und mittlere Bahnhöfe auf Vordermann bringen.

Im Fokus stehen dabei Maßnahmen, die unsere Kunden unmittelbar wahrnehmen können und die den Aufenthalt im Bahnhof angenehmer machen.

Dazu gehören vor allem Verbesserungen des optischen Erscheinungsbilds der Bahnhöfe, der Aufenthaltskomfort und natürlich funktionale Elemente wie z. B. die Beschilderung oder die Reisendeninformation.

In den letzten Jahren sind wir so auf unserem Weg ein gutes Stück vorangekommen. Spitzenplätze in einem europaweiten Bahnhofstest bestätigen dies. Doch noch gibt es viel zu tun – für uns sowie in Partnerschaft mit den jeweiligen Städten und Gemeinden.

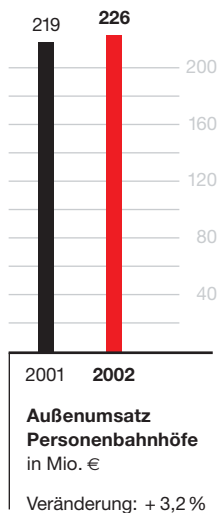
Personenbahnhöfe



- Investitionen um 28,8 % gesteigert
- 3-S-Programm für Service, Sicherheit und Sauberkeit weiter ausgebaut
- Mit Sofortprogramm Attraktivität kleiner und mittlerer Bahnhöfe erhöht
- Bahnhöfe belegen Spitzenplätze in unabhängigem europäischen Bahnhofstest
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen durch Sondereffekte und Risikovorsorgen negativ

in Mio. €	2002	2001	Veränd. in %
Außenumsatz	226	219	+ 3,2
Innenumsatz	584	589	- 0,8
Bereichsumsatz	810	808	+ 0,2
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 218	6	-
Brutto-Cashflow	- 88	126	-
Brutto-Investitionen	591	459	+ 28,8
Mitarbeiter per 31.12.	5.309	5.193	+ 2,2

Bahnhöfe – Visitenkarten unseres Unternehmens, der Städte und Regionen



Unsere Bahnhöfe sind nicht nur ein wichtiges Element in der Mobilitätskette für jährlich rund 1,7 Milliarden Reisende, sondern auch Marktplatz und Ort der Begegnung für weitere gut 2,4 Milliarden Bahnhofsbesucher. Sie alle finden hier breit gefächerte Dienstleistungen und Einkaufsmöglichkeiten vor. Unsere Bahnhöfe prägen maßgeblich das Bild der Bahn, aber auch das der Städte und Regionen.

Insgesamt verantwortet unser Unternehmensbereich Personenbahnhöfe den technischen Betrieb von 5.580 aktiven Bahnhöfen in der Verkehrsinfrastruktur sowie die kommerzielle Nutzung vorhandener Flächen in den rund 2.900 Empfangsgebäuden. Gegenüber unseren Kunden stellt sich der Bahnhof als funktionale Einheit dar. Intern sind die Aktivitäten in zwei Geschäftsfeldern gebündelt: der Verkehrstation und der Vermietung. Das **Geschäftsfeld Verkehrstation** ist auf die optimale Abwicklung der Verkehre und Reisendenströme ausgerichtet. An den Investitionen beteiligen sich Bund und Länder im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben.

Das **Geschäftsfeld Vermietung** richtet sich über die Reisenden hinaus an alle Besucher; hier zielen wir auf eine optimale Vermietung von Bahnhofsf lächen an Pächter, die wiederum mit ihren Angeboten die Attraktivität der Bahnhöfe steigern.

Umfangreiche Maßnahmen steigern die Attraktivität der Bahnhöfe

Auch im Berichtsjahr haben wir eine Vielzahl von Maßnahmen zur weiteren Steigerung der Attraktivität unserer Bahnhöfe umgesetzt bzw. neu initiiert. Ein wichtiges Element war die Fortsetzung unseres 3-S-Programms mit den Komponenten Service, Sicherheit und Sauberkeit. Einzelmaßnahmen steuern wir hierzu aus mittlerweile 23 sog. 3-S-Zentralen. Gemeinsam mit der konzerninternen DB Services Sicherheitsdienste GmbH sowie dem Bundesgrenzschutz haben wir unser **Projekt „Sicherer Bahnhof“** fortgeführt. Wir arbeiten dabei mit Blick auf die Sicherheit im Bahnhofsumfeld Hand in Hand mit den jeweiligen Städten und Kommunen.

Eine deutliche Erhöhung des wahrgenommenen Komforts konnten wir durch die im Vorjahr gestartete **Sauberkeitsoffensive** erzielen. Befragungen haben uns gezeigt, dass diese Anstrengungen von unseren Kunden honoriert werden und zu einer positiven Imageentwicklung beitragen. Auch das bis zum Ende des Berichtsjahres bereits an 63 großen Bahnhöfen umgesetzte **Projekt „Rauchfreier Bahnhof“** mit dem Ausweis gesonderter Zonen für Raucher wurde von den Kunden positiv angenommen. Im Jahr 2003 werden wir unsere Sauberkeitsoffensive fortführen und das Projekt „Rauchfreier Bahnhof“ ausweiten.

Angesichts der Altersstruktur unserer Gebäude kommt unserem Investitionsprogramm eine hohe Bedeutung zu. Dabei haben wir die **Brutto-Investitionen** im Berichtsjahr deutlich um 28,8 % auf 591 Mio. € gesteigert. Nachdem wir im Vorjahr mehrere Großprojekte abgeschlossen hatten, lag der Schwerpunkt im Berichtsjahr stärker auf mittelgroßen Projekten, vorrangig im Bereich der Verkehrsstation. Einen erheblicher Anteil der Investitionssumme floss in die Projekte Knoten Berlin/Nord-Süd-Verbindung, Flughafen-Fernbahnhof Frankfurt/M., die Verkehrsstationsanteile der sog. Paketbahnhöfe, mehrere Stationen an der Ausbaustrecke 4/S13 Köln–Düren–Aachen, Flughafenanbindung Köln/Bonn, Stationen der S-Bahn Rhein-Neckar bzw. der S-Bahn Rhein/Main/Rodgaustrecken und Berlin Gesundbrunnen. Nach Abschluss von Neu- oder Umbaumaßnahmen wurden die Bahnhöfe Darmstadt, Fürstenwalde, Ganderkesee, Köln-Deutz, Limburg Süd, Lüneburg, Montabaur, Siegburg/Bonn sowie 13 Stationen zwischen Delmenhorst und Hesepe neu eröffnet bzw. in Betrieb genommen.

Wir realisieren ausgewählte Projekte auch im Rahmen des so genannten Bahnhofs-pakets – hierbei handelt es sich um leasingfinanzierte Umbau- und Modernisierungsvorhaben an 26 Bahnhöfen. Hiervon wurden im Berichtsjahr mit den Bahnhöfen Bremen, Hamburg-Dammtor, Mainz, Mannheim, Nürnberg, Oberstdorf und Oldenburg weitere 7 Bahnhöfe fertig gestellt und teilweise neu eröffnet. Für drei weitere Paketbahnhöfe werden die Planungen derzeit fortgesetzt. Hingegen haben wir uns im Fall von 5 weiteren Bahnhöfen im Rahmen einer Neubewertung der Gesamtwirtschaftlichkeit zur Rücknahme aus dem Bahnhofspaket entschieden, so dass noch 21 Bahnhöfe im Bahnhofspaket verbleiben.

Dass wir mit der eingeschlagenen Richtung auf gutem Kurs sind, zeigen auch die Ergebnisse eines vom ADAC im Frühjahr 2002 durchgeführten **europaweiten Bahnhofstests**. Unsere sieben hierin einbezogenen Bahnhöfe belegten dabei zugleich die ersten sieben Plätze mit dem **Gesamtsieger Hauptbahnhof Frankfurt**. Für diesen Bahnhof haben wir im Berichtsjahr den Beschluss zur Erneuerung des Bahnhofs-dachs gefasst.

Sofortprogramm für die beschleunigte Modernisierung gestartet

Mit einem Mitte des Jahres begonnenen **Sofortprogramm** modernisieren wir entsprechend der Wünsche unserer Kunden ganzheitlich und flächendeckend kleinere und mittlere Bahnhöfe. Dieses Programm wird über das Berichtsjahr hinaus fortgeführt. Zur beschleunigten Umsetzung verbunden mit Finanzierungs-beteiligungen treten wir verstärkt in den Dialog mit der öffentlichen Hand. Ziele sind zum einen Verbesserungen im Erscheinungsbild der Bahnhöfe, zum anderen die Optimierung der Reisekette. Mit einfachen Mitteln steigern wir die Attraktivität der Bahnhöfe im Rahmen der so genannten **RenoVier-Methode**: Sie beinhaltet das neue blau-weiße Wegeleitsystem, Farbauffrischungen, eine Optimierung der Ausstattung sowie eine helle und freundliche Beleuchtung für die Stationen. Die Reisekette wird durch den Neubau oder eine Aufwertung der Wartebereiche optimiert. Mit dem Sofortprogramm wollen wir die Kundenzufriedenheit und Aufenthaltsqualität kurzfristig steigern. Im Jahr 2002 wurden bereits über 300 Stationen modernisiert. Aus dem Sofortprogramm resultierten zusätzliche Ergebnisbelastungen im Berichtsjahr.

Ergebnisentwicklung durch konjunkturelles

Umfeld und Sondereffekte belastet

Den **Bereichsumsatz** konnten wir im Jahr 2002 um verhaltene 0,2 % auf 810 Mio. € steigern. Hiervon entfielen rund 72 % auf Umsätze mit Gesellschaften des DB Konzerns (584 Mio. €). Der **Außenumsatz**, der mit konzernfremden Transportunternehmen, Mietern und Pächtern erzielt wurde, stieg um 3,2 % auf 226 Mio. €.

Vom Gesamtumsatz erzielte das Geschäftsfeld Verkehrsstation einen Anteil von rund 563 Mio. € (Vorjahr: 552 Mio. €) – überwiegend mit dem konzerninternen Unternehmensbereich Personenverkehr. Weitere Einnahmen resultierten aus Dienstleistungen rund um die Reise (beispielsweise Schließfächer und Parken am Bahnhof). Der Umsatzanteil im Bereich Verkehrsstation mit konzernfremden Transportunternehmen ist im Vergleich zum Vorjahr um 4,5 % zurückgegangen. Im Geschäftsfeld Vermietung beträgt der Umsatz 247 Mio. € und liegt damit um 5,5 % über dem Vorjahreswert. Eine Steigerung konnten wir auch im Bereich der externen Vermietung kommerzieller Flächen erzielen. Im Jahr 2002 waren rund 794.000 qm kommerzielle Flächen an konzernfremde Kunden vermietet, wobei die Branchen- und Mieteroptimierung in den Bestandsimmobilien Vorrang hatte und die Flächenproduktivität weiter gesteigert werden konnte.

Die Entwicklung im Berichtsjahr war zudem von der Konjunkturschwäche, Sondereffekten und Risikovorsorgen geprägt. Die Schwäche des Einzelhandels machte sich durch Insolvenzen flächenstarker Pächter bemerkbar und führte zu einem deutlich erhöhten Wertberichtigungsbedarf. Bei unseren Baumaßnahmen konnten einige Projekte nur verzögert umgesetzt werden. Neben teilweise länger als erwarteten Genehmigungsfristen waren wir auch von der Strukturkrise der Baubranche betroffen. So waren Hauptauftragsnehmer von Insolvenzen betroffen oder bedroht, was zu deutlichen Verzögerungen bei der Umsetzung von Projekten und damit verringerten Mieteinnahmen führte. Zudem haben wir hierfür sowie mit Blick auf ausgewählte Abrechnungen von Großprojekten ergebnisbelastend unsere Risikovorsorgen erhöht. Weitere Belastungen resultierten aus unseren Entscheidungen bezüglich der Rückkäufe aus dem Bahnhofspaket sowie dem Start des Sofortprogramms zur beschleunigten Modernisierung. In Verbindung mit den durch die anhaltende Investitionsoffensive steigenden Abschreibungen und Zinsaufwendungen lag das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** mit –218 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert.

Da die Erhöhung der Abschreibungen und Zinsaufwendungen durch die Ergebnisbelastungen überkompensiert wurde, verschlechterte sich auch der **Brutto-Cashflow** von 126 Mio. € auf –88 Mio. €.

Zielführende Weiterentwicklung der Organisationsstruktur

Zur Stärkung der unternehmerischen Leistung haben wir im Berichtsjahr die Organisationsstruktur weiterentwickelt und optimiert. Im Zuge einer verstärkt regionalen Aufstellung haben wir sieben Regionalbereiche installiert, um die angestrebte Verlagerung der Kompetenz in die Fläche weiter voranzutreiben. Im Jahr 2003 werden sich diese Veränderungen spürbar auswirken und zu kürzeren Entscheidungswegen führen. Gleichzeitig haben wir den Sitz der DB Station&Service AG nach Berlin verlagert. Die Zahl der **Mitarbeiter** stieg zum Berichtsjahresende im Vergleich zum Vorjahresstichtag um 116 auf 5.309 Beschäftigte; maßgeblich war unter anderem die Übernahme bestimmter Ingenieurleistungen von der DB Services Technische Dienste GmbH.

Mit der für den DB Konzern beschlossenen Bündelung der Planungs-, Projektmanagement- und Bauüberwachungsprozesse in der DB ProjektBau GmbH transferiert die DB Station&Service AG im laufenden Geschäftsjahr auch ihre entsprechenden Aktivitäten dorthin und konzentriert sich zukünftig auf die Bauherrenfunktion.

Unsere Ausrichtung 2003: Fortsetzung des Sanierungsprozesses

Auch im laufenden Geschäftsjahr werden wir unsere umfangreichen Anstrengungen zur Steigerung der Attraktivität der Bahnhöfe fortsetzen. Dies wird mit erneut hohen Investitionen verbunden sein. Angesichts der Bedeutung der Bahnhöfe über unser Unternehmen hinaus werden wir den Dialog mit Bund, Ländern, Städten und Gemeinden fortsetzen, um durch Bündelung der Kräfte die Modernisierungen weiter zu forcieren.

Modernisierung der Infrastruktur



- Auch wenn die technische Entwicklung bei den Fahrzeugen beachtlich ist: Entscheidend für die Schnelligkeit ist die Infrastruktur. Ihre Qualität bestimmt maßgeblich, wie zügig und komfortabel unsere Kunden ans Ziel kommen. Mit der Modernisierung unseres Schienennetzes schaffen wir zugleich die Chance, am langfristigen Wachstum der Mobilitäts- und Transportmärkte verstärkt teilhaben zu können.

Modernisierung bedeutet für uns eine Vielzahl verschiedenster Aufgaben: von den zahlreichen Einzelprojekten zur Instandhaltung über kleinere Erneuerungs-, Ausbau- oder Neubauvorhaben bis hin zu Großprojekten.

Für die Abwicklung all dieser Projekte bedarf es einer Reihe von Erfolgsfaktoren: Kompetenz, verlässliche Partner auf Seiten der eingebundenen Industrie, eine präzise Planung und Umsetzung der zahlreichen Einzelschritte sowie eine gesicherte Finanzierung. Häufig bringen die Modernisierungs-Vorhaben sofort Vorteile für unsere Kunden. Manchmal führen sie zunächst zu Unbequemlichkeiten, die aber schon spätere Verbesserungen erkennen lassen.

Im Jahr 2002 war das Investitionsvolumen unserer Infrastrukturunternehmensbereiche Fahrweg und Personenbahnhöfe so hoch wie nie zuvor seit Beginn



der Bahnreform. Bei der Modernisierung des Bestandsnetzes sowie kleinerer und mittlerer Bahnhöfe sind wir derzeit auf Rekordniveau aktiv. Das Jahr 2002 brachte auch einige Highlights: Mit der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main haben wir das bisher größte Investitionsprojekt in Betrieb genommen. Und bei einem weiteren Großprojekt – dem Berliner Hauptbahnhof – konnten wir wichtige Baufortschritte erzielen und die Fahrbahnverschwenkung, den Übergang auf die neu errichteten Gleise, zeitgerecht vornehmen. Ein wichtiger Meilenstein für die Fußball-Weltmeisterschaft 2006, die in Deutschland stattfindet. Rechtzeitig zum Start dieses Großereignisses wird der Zugverkehr durch

diesen Bahnhof nicht nur in Ost-West-, sondern unterirdisch auch in Nord-Süd-Richtung rollen. Und so wie heute die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main den Kunden eine Stunde Zeitgewinn schenkt, werden dann auch durch Berlin manche Reisen deutlich schneller. Und damit bleibt den Reisenden dann wiederum mehr Zeit, um den Bahnhof auch zu genießen – zum Beispiel beim Einkaufen in den vielen Geschäften, bei einem Zwischenstopp im Bistro oder mit einem guten Buch in der Lounge.

Fahrweg

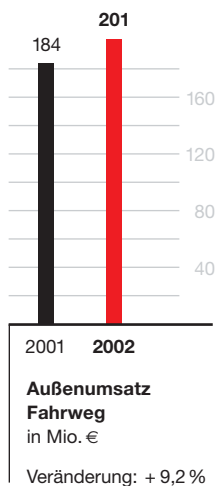


- Sanierungsprogramm liegt unverändert im Plan
- Investitionsvolumen deutlich auf 6.754 Mio. € gesteigert
- Europäischer Fahrplanwechsel und Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main erfolgreich verlaufen
- Herausforderungen der Hochwasserkatastrophe in Ostdeutschland bewältigt
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen im Berichtsjahr mit –529 Mio. € – wie geplant – noch deutlich negativ

in Mio. €		2002	2001 ¹⁾	Veränd. in %
Betriebsleistung auf dem Netz	Mio. Trkm	967	984	- 1,7
Außenumsatz		201	184	+ 9,2
Innenumsatz		3.750	3.676	+ 2,0
Bereichsumsatz		3.951	3.860	+ 2,3
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen		- 529	- 206	-
Brutto-Cashflow		554	695	- 20,3
Brutto-Investitionen		6.754	4.433	+ 52,4
Mitarbeiter per 31.12.		49.499	51.106	- 3,1

¹⁾ Die im Vorjahr dem Unternehmensbereich Güterverkehr zugeordnete Gesellschaft Verkehrsbaulogistik GmbH wird im Berichtsjahr im Unternehmensbereich Fahrweg geführt. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden die Vorjahreswerte angepasst.

Fahrweg – Modernisierung verläuft weiter plangemäß



Eine hohe Leistungsfähigkeit des von unserer Tochtergesellschaft DB Netz AG betriebenen Streckennetzes von am Berichtsjahresende 35.804 km ist die Basis für den wirtschaftlichen Erfolg der konzerninternen und -externen Eisenbahnverkehrsunternehmen. Hierfür erstellt und koordiniert die DB Netz AG Fahrpläne und organisiert den sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb. In Umsetzung der EU-Richtlinie 91/440 ermöglicht die DB Netz AG allen zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen einen **diskriminierungsfreien Zugang** zur Eisenbahninfrastruktur. Die Nutzung und Abrechnung erfolgt auf Basis eines **transparenten Trassenpreissystems**. Entsprechend nutzen nirgendwo in Europa mehr Bahngesellschaften ein nationales Bahnnetz. Hierzu zählen neben den Gesellschaften des DB Konzerns mittlerweile **rund 260 konzernfremde Bahngesellschaften als Kunden**.

Im Berichtsjahr haben wir auf dem eingeschlagenen Kurs der Sanierung und Modernisierung erhebliche Fortschritte gemacht – das Investitionsvolumen sowie die Anzahl der Sanierungsbaustellen erreichten ein Rekordniveau. Ebenso konnten wir

wichtige Teilschritte auf dem Weg zu einem zukunftsfähigen Netz realisieren. Hierzu zählen der reibungslose europaweite Fahrplanwechsel, die erfolgreiche Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main sowie die weitere Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik.

Erfolgreicher europäischer Fahrplanwechsel

Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 stellten erstmals die europäischen Bahnen ihre Fahrpläne zeitgleich und abgestimmt um. Für die DB Netz AG bedeutete dies eine erfolgreiche Abstimmung von mehr als 46.000 Trassenwünschen sowie die entsprechende Konstruktion von Trassen. Die gestiegene Attraktivität des Eisenbahnverkehrs zeigte sich dabei erneut in dem zunehmenden Anteil konzernfremder Kunden.

Erneute Steigerung der Außenumsätze

Entsprechend der höheren Leistungsnachfrage konzernfremder Kunden stieg der **Außenumsatz** unseres Unternehmensbereichs Fahrweg im Vergleich zum Vorjahr um 9,2 % auf 201 Mio. €. (Darin enthalten sind Trassenerlöse, Anlagenerlöse mit konzernfremden Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie Logistikleistungen für die Baustellenversorgung.) Der Anteil der Trassenerlöse am Außenumsatz beläuft sich auf 160 Mio. € und weist einen Anstieg zum Vorjahr um 18,5 % aus.

Der **Bereichsumsatz** einschließlich interner Leistungen für andere Unternehmensbereiche erhöhte sich um 2,3 % auf 3.951 Mio. €. Hiervon entfielen 81 % auf Trassenerlöse, 13 % auf Logistikleistungen für Baustellenversorgung und 6 % auf Entgelte für die Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen sowie sonstige Leistungen. Durch die von unseren Konzerngesellschaften im Personen- und Güterverkehr vorgenommenen Angebotsstraffungen verringerte sich auch die Gesamtleistungsnachfrage im Berichtsjahr geringfügig um 1,7 % auf 967 Mio. Trkm.

Umfangreiche Modernisierungsfortschritte

Basierend auf der 2001 unterzeichneten Trilateralen Vereinbarung (mit dem Bundesministerium für Finanzen und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen) konnten wir unsere Investitionstätigkeiten sukzessive auf das nachhaltig notwendige Niveau steigern. In Übereinstimmung mit den verkehrspolitischen Zielen des Bundes geht es darum, das Netz qualitativ und auch quantitativ – wo es der Markt erfordert – zu stärken. Durch die im Vorjahr begonnene Verstärkung unserer Planungs- und Bauaktivitäten konnten die zur Verfügung gestellten Finanzmittel des Bundes im Berichtsjahr vollständig abgerufen werden. Die laufenden

Investitions- und Modernisierungsprogramme schaffen die Voraussetzungen, um einen hohen Anteil des prognostizierten Verkehrswachstums auf die Schiene lenken zu können.

Die **Brutto-Investitionen** stiegen im Berichtsjahr um 2.321 Mio. € (52,4 %) auf 6.754 Mio. €. Im Zuge der zwischen dem DB Konzern und der Arcor AG & Co. vollzogenen Neuordnung der Bahntelematik-Aktivitäten hat die DB Netz AG umfangreiche Aktivitäten übernommen (Investitionsvolumen: 940 Mio. €). Der Betrieb der Bahntelematik im DB Konzern liegt bei der DB Telematik GmbH als direkt von der DB AG geführtem Geschäftsfeld. Bereinigt um diesen Effekt liegt der Schwerpunkt der Investitionen auf der qualitativen Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur – entsprechend investierten wir **60 % in das so genannte Bestandsnetz**. Dieser Schwerpunkt gilt auch für die mittelfristige Entwicklung. Rund 40 % der Investitionssumme flossen in Neu- und Ausbauprojekte nach dem „Bedarfsplan Schiene“ des Bundes. Größte Einzelprojekte waren die Strecke Nürnberg–Ingolstadt–München mit rund 442 Mio. € sowie die fertig gestellte Neubaustrecke Köln–Rhein/Main mit 406 Mio. €.

Als Folge der forcierten Sanierung hat auch die Anzahl der Baustellen ein Rekordniveau erreicht und liegt derzeit bei mehr als 800. Dabei bedeuten Baustellen im Bestandsnetz „Bauen unter dem rollenden Rad“, was leider auch temporäre Beeinträchtigungen für den Bahnverkehr beinhaltet. In einzelnen Fällen werden zu sanierende Strecken für die erforderliche Bauzeit sogar voll gesperrt. Hierdurch lassen sich Bauzeiten und Baukosten erheblich reduzieren. So genannte Linienbaustellen wurden im Jahr 2002 zum Beispiel zwischen Gießen und Frankfurt am Main oder Hildesheim und Großgleidingen abgeschlossen.

Beeinträchtigungen durch Hangrutsche und Hochwasserkatastrophe

Besondere Herausforderungen im Berichtsjahr resultierten aus widrigen Naturereignissen. So verursachten starke Regenfälle und anschließender Frost zu Beginn des Jahres massive Fels- und Geröllabgänge auf der linken Rheinstrecke zwischen Koblenz und Mainz. Als Folge musste diese Strecke für die nötigen Sicherungsmaßnahmen der steilen Felshänge bis in den Sommer hinein immer wieder gesperrt werden. Fernzüge haben wir über die rechte Rheinstrecke umgeleitet, der Regionalverkehr musste teilweise durch Busse ersetzt werden. Die Auswirkungen der Sperrung dieser hoch belasteten Strecke waren bundesweit im Netz spürbar.

Im August verursachte die Hochwasserkatastrophe in Ostdeutschland auch bei der Bahn sehr hohe Schäden. Besonders hart betroffen war die Infrastruktur in Sachsen und Sachsen-Anhalt. Extreme Schäden verzeichneten wir im Großraum Dresden, entlang der Elbe sowie in den Tälern der Weißeritz, Mulde und Müglitz. Die Gleisanlagen waren hier entweder total zerstört und weggespült oder an zahlreichen

Stellen stark beschädigt. Rund 400 Kilometer Gleis waren allein in Sachsen und Sachsen-Anhalt betroffen. Stark beschädigt wurden 130 Kilometer Bahndamm, 94 Brücken – zehn davon waren komplett zerstört –, 250 Weichen und 25 Stellwerke. Rund zwanzig Bahnstrecken des Fern- und Regionalverkehrs mussten wir zumindest zeitweilig sperren. In der Regel konnten wir zeitnah Ersatzfahrpläne erstellen. Durch die Bündelung von Planungs- und Bauressourcen ist es uns gelungen, die wichtigsten Fern- und Regionalstrecken – zunächst behelfsmäßig – wieder in Betrieb zu nehmen. Der voraussichtliche Aufwand zur Wiederherstellung einschließlich sinnvoller Zusammenhangsmaßnahmen beträgt alleine im Unternehmensbereich Fahrweg rund 850 Mio. €. Für die Schäden liegt eine weitgehende Finanzierungszusage durch den Bund vor.

Ergebnisbelastung durch Modernisierungsoffensive und Übernahme Telekommunikationsanlagen

Die Modernisierungsoffensive führte durch höhere Abschreibungen und höhere Instandhaltungsaufwendungen zu temporär weiter gestiegenen Ergebnisbelastungen. Hinzu kamen im Vorjahresvergleich zusätzliche Aufwendungen – im Wesentlichen Zinsaufwendungen und Abschreibungen – aus dem Erwerb der bahnspezifischen Telekommunikationsanlagen und Nutzungsrechte von der Arcor DB Telematik GmbH. Entsprechend lag das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** mit –529 Mio. € deutlich unter dem Vorjahreswert (–207 Mio. €). Auch der **Brutto-Cashflow** verschlechterte sich um 139 Mio. € auf 554 Mio. €. Bei der Interpretation der Ergebnisentwicklung ist zu berücksichtigen, dass sich die Altlastenerstattungen des Bundes erneut um 196 Mio. € verringert haben. Sie wurden im Berichtsjahr zum letzten Mal gezahlt. In Summe wurden so die erzielten weiteren Produktivitätsfortschritte und Kostensenkungen aus unserem Programm „Fokus“ überkompensiert. Die verbesserte Produktivität spiegelt sich jedoch in einer erneut rückläufigen **Zahl der Mitarbeiter** wider, die zum Jahresende 2002 mit 49.499 um 5 % unter dem Vorjahreswert lag.

Strategie „Netz 21“ – nachhaltige Weiterentwicklung des bestehenden Netzes

Auch im Berichtsjahr haben wir unsere Strategie „Netz 21“ in konkreten Maßnahmen umgesetzt. Mit dem langfristig angelegten Ansatz von „Netz 21“ zielen wir darauf, die Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur deutlich zu steigern, die Verfügbarkeit der Eisenbahnstrecken zu erhöhen, die Kosten zu senken sowie die Reise- und Transportzeiten zu verkürzen. Angesichts des notwendigen Investitionsvolumens setzt dieser Ansatz eine mittelfristige Verstetigung der Bundesmittel voraus. Mit „Netz 21“ streben wir an, schnelle und langsame Verkehre zu entmischen, was den Verkehrsfluss verbessert und eine intensivere Auslastung der Strecken ermöglicht. Um dies zu erreichen, gliedern wir das Streckennetz kundenorientiert in drei verschiedene Bereiche – Vorrangnetz, Leistungsnetz und Regionalnetz:

- Das **Vorrangnetz** als Teil des Fern- und Ballungsnetzes verbindet Ballungszentren und wird künftig etwa 10.000 Kilometer Strecke umfassen – rund 3.500 Kilometer für den schnell fahrenden Verkehr, rund 4.500 Kilometer für den langsamer fahrenden Verkehr sowie rund 2.000 Kilometer für den S-Bahn-Verkehr.
- Das **Leistungsnetz** – ebenfalls als Teil des Fern- und Ballungsnetzes – wird rund 12.000 Kilometer für den regionalen und überregionalen Mischverkehr, also Fern-, Nah- und Güterzüge auf einem Gleis, umfassen.
- Das **Regionalnetz** einschließlich der RegioNetze umfasst rund 13.000 Kilometer und wird ebenfalls von Reise- und Güterzügen befahren.

„Netz 21“ zielt darauf, den Eisenbahnverkehrsunternehmen ausreichende Kapazitäten für zukünftige Verkehrsentwicklungen bereitzustellen. Durch die Entmischung der Verkehre kann die DB Netz AG den Eisenbahnverkehrsunternehmen mehr Fahrplantrassen zur Verfügung stellen und damit die Kundenbedürfnisse besser und flexibler erfüllen. Darüber hinaus wollen wir durch den Einsatz moderner Technologien – insbesondere im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik – den Bahnbetrieb flexibler gestalten und zusätzliche Rationalisierungspotenziale ausschöpfen.

Neubaustrecke Köln–Rhein/Main in Betrieb genommen

Als wichtigen Mosaikstein für unsere Strategie „Netz 21“ konnten wir nach umfangreichen Messfahrten und intensivem Probebetrieb die vollständig auf den Personenverkehr ausgerichtete Neubaustrecke Köln–Rhein/Main am 25. Juli 2002 in Betrieb nehmen. Vom 1. August 2002 an fuhren ICE 3-Shuttlezüge zwischen Köln und Frankfurt zunächst im Zweistundentakt, ab September verkehrten die Züge im Stundentakt. Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 haben wir die Strecke vollständig in den Fahrplan integriert. Hier verkehren erstmalig in Deutschland Züge mit einer planmäßigen Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h. Die Fahrzeit zwischen den Ballungszentren Köln und Frankfurt verkürzt sich damit um rund eine Stunde auf 75 Minuten.

Die 177 Kilometer lange Strecke ist die vierte Neubaustrecke der Bahn, die seit 1991 in Betrieb genommen werden konnte. Sie hat erhebliche Auswirkungen auf den Personenfernverkehr in Deutschland und ist zugleich Herzstück einer europäischen Hochgeschwindigkeitsachse von London, Amsterdam oder Brüssel nach Frankfurt am Main, in den süddeutschen Raum und darüber hinaus.

Präzisionsarbeit am Berliner Hauptbahnhof

Auch bei der Umgestaltung der Bahninfrastruktur in Berlin haben wir mit unserem Bauvorhaben Knoten Berlin/Berliner Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof einen wichtigen Meilenstein zeitgerecht umgesetzt. Der neue Berliner Hauptbahnhof wurde im Juni 2002 an die Berliner Stadt- und Fernbahn angeschlossen. Diese technisch und logistisch große Leistung wurde sorgfältig vorbereitet und präzise ausgeführt. Nach Abschluss weiterer Arbeiten wird zur Fußballweltmeisterschaft im Jahr 2006 auch der Verkehr über die wichtige Nord-Süd-Verbindung durch den neuen Berliner Hauptbahnhof rollen.

Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik

Moderne Leit- und Sicherungstechnik und elektronische Stellwerke sind ein weiterer wichtiger Baustein in der Strategie „Netz 21“. Im Berichtsjahr hat die DB Netz AG konsequent das mehrjährige Investitionsprogramm für elektronische Stellwerke umgesetzt. Insgesamt konnten 22 moderne Stellwerke mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von rund 500 Mio. € in Betrieb genommen werden. Die Bedienung dieser Stellwerke erfolgt fast ausschließlich aus bundesweit sieben Betriebszentralen, die künftig den gesamten Betrieb auf den angeschlossenen Strecken überwachen, disponieren und steuern. So wird es möglich, den Bahnbetrieb wirtschaftlicher zu gestalten.

Aufbau GSM-R-Projekt verläuft weiterhin plangemäß

Mit dem Aufbau des Global System for Mobile Communication-Rail (GSM-R) entsteht bei der Deutschen Bahn zurzeit eines der größten digitalen Mobilfunknetze für den Bahnbetrieb. Diese innovative Technik wird in den kommenden Jahren alle bisher eingesetzten Funkdienste vom Instandhaltungsfunk über den Rangierfunk bis zum Zugfunk integrieren. Als europaweit abgestimmter Standard für mobile Sprach- und Datenfunktanwendung wird GSM-R die technologische Integration der europäischen Schienenverkehrsnetze vorantreiben. Unsere Investitionen in das rund 25.000 Kilometer große GSM-R-Netz sind beispielhaft in Europa und ermöglichen weitere Anwendungen im Bereich Betriebssteuerung, Diagnose und Service. Im Jahr 2002 verlief der Aufbau des GSM-R-Netzes weiterhin planmäßig – die 1.000ste Basisstation konnte im September in Betrieb genommen werden. Die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main arbeitet bereits ausschließlich mit dieser neuen Technik.

Vertrag „RailNetEurope“ vertieft die europäische Zusammenarbeit

Doch nicht nur durch investive Maßnahmen, sondern auch durch die Abstimmung mit anderen europäischen Infrastrukturbetreibern steigern wir die Interoperabilität. Im September 2002 wurde ein Projekt der UIC, dem internationalen Verband der Eisenbahnen, Wirklichkeit: Die Schienennetzbetreiber fast aller EU-Länder sowie aus Norwegen, Ungarn und der Schweiz unterzeichneten in Berlin den weitreichenden Kooperationsvertrag „RailNetEurope“. Sein Ziel ist es, den europäischen, grenzüberschreitenden Schienenverkehr zu vereinfachen und zu stimulieren.

Gemeinsame Marketing- und Vertriebsstrukturen wurden vereinbart, um die internationale Nutzung der einzelnen nationalen Schienennetze einfacher zu organisieren. RailNetEurope regelt den gemeinsamen Vertrieb von Fahrplantrassen. Einzelne nationale Netzzugangsregelungen werden durch die Vereinbarung jedoch nicht berührt.

Unsere Ausrichtung 2003: konsequente Fortsetzung der Modernisierung

Im laufenden Geschäftsjahr werden wir die Modernisierung konsequent fortsetzen. Dazu führen wir die Investitionen auf einem weiterhin hohen Niveau fort. Durch die laufenden Programme zur Produktivitätssteigerung erwarten wir eine weitere Verbesserung unserer Produktionskosten.

Service



- Klare Geschäftsfeld-Struktur für Dienstleister etabliert
- Deutlicher Umsatzanstieg um 25,1 % auf 219 Mio. €
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen auf 141 Mio. € verbessert

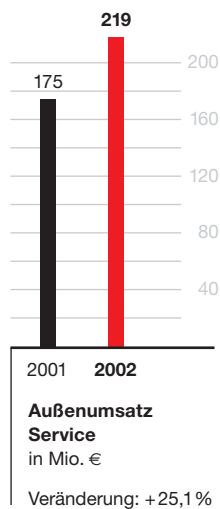
in Mio. €	2002	2001	Veränd. in %
Außenumsatz	219	175	+ 25,1
Innenumsatz	3.727	2.973	+ 25,4
Bereichsumsatz	3.946	3.148	+ 25,3
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	141	124	+ 13,7
Brutto-Cashflow	426	350	+ 21,7
Brutto-Investitionen	369	282	+ 30,9
Mitarbeiter per 31.12.	29.839	25.251	+ 18,2

Dienstleister im Bereich Service gebündelt

Unser Kerngeschäft beinhaltet neben den Unternehmensbereichen auch direkt geführte Geschäftsfelder. Dazu zählen seit Beginn des Berichtsjahres unsere bahnspezifischen Telematik- (DB Telematik GmbH), Projektbau- (DB ProjektBau GmbH), Energie- (DB Energie GmbH), allgemeinen Dienstleistungs-/Facility-Management- (DB Services GmbH) und IT-Aktivitäten (DB Systems GmbH) sowie Dienstleistungen im Bereich Autovermietung/Flottenmanagement (DBFuhrparkService GmbH). Angesichts der zunehmenden Bedeutung dieser Dienstleister für konzerninterne und konzernexterne Kunden weisen wir diese seit dem Bericht zum 1. Halbjahr 2002 getrennt als Bereich „Service“ aus. Aufgrund der primär unterstützenden Funktion der Aktivitäten im Bereich Service dominieren konzerninterne Kunden. Durch die Etablierung dieser Geschäftsfeldstruktur haben wir deutliche Effizienzgewinne durch Bündelungseffekte realisieren können. Mit der hier zusammengefassten Dienstleistungskompetenz haben wir zudem Einheiten geschaffen, die konsequent an Markterfordernissen ausgerichtet sind. Gleichzeitig profitieren die Dienstleister gegenüber konzernexternen Kunden von der weiter geschärften eindeutigen Profilierung unter dem Dach des DB Konzerns.

Ein gutes Beispiel für die Leistungsfähigkeit dieser Geschäftsfelder ist die DB Energie, bei der wir zum einen das Energiemanagement für den Bahnkonzern gebündelt haben. Zugleich ist die DB Energie nicht nur durch den Verkauf von Energien an andere Eisenbahnverkehrsunternehmen, sondern ebenfalls im Bereich der Energieberatung für konzernfremde Kunden erfolgreich. Wesentlich für die Weiterentwicklung unseres Bahngeschäfts sind aber auch die DB Telematik und die DB Projekt-Bau. So treibt die DB Telematik beispielsweise den Aufbau unseres GSM-R-Netzes voran – als Plattform für ein Zusammenwachsen bisheriger Systeme und gleichzeitig eine verbesserte europäische Interoperabilität. Im Falle der DB ProjektBau ist aus der im Berichtsjahr vollzogenen konzernweiten Bündelung der Erstellerfunktionen für Planungs-, Projektmanagement- und Bauüberwachungsprozesse eine Gesellschaft entstanden, die im laufenden Geschäftsjahr rund 7.000 Projekte mit einem Investitionsvolumen von etwa 5,5 Mrd. € betreut – und damit zugleich einer der größten Projektmanager Europas ist. Während die vorgenannten Leistungen für unsere Kunden häufig nur mittelbar sichtbar werden, haben sich die vielfältigen Leistungen der DB Services-Gruppe im Berichtsjahr deutlich erkennbar gezeigt – so in der Sauberkeitsoffensive des Unternehmensbereichs Personenbahnhöfe oder unseren Aktivitäten im Rahmen des Programms „Sicherer Bahnhof“.

Umsatz und Ergebnis über Vorjahreswerten



Im Berichtsjahr erhöhte sich der **Bereichsumsatz** des Bereichs Service deutlich um 25,3% auf 3.946 Mio. € (im Vorjahr: 3.148 Mio. €). Dabei konnten positive Wachstumsraten sowohl im Geschäft mit konzerninternen wie konzernexternen Kunden erzielt werden. Die Kundenstruktur wird jedoch weiterhin mit 3.727 Mio. € bzw. 95% der Umsätze durch konzerninterne Kunden dominiert. Gemessen am Bereichsumsatz entfällt ein überwiegender Anteil auf die DB Energie GmbH mit 1.328 Mio. € (im Vorjahr: 1.290 Mio. €; +2,9%), gefolgt von der DB Services-Gruppe mit 835 Mio. € (im Vorjahr: 814 Mio. €; +2,6%) und der DB Systems GmbH mit 723 Mio. € (im Vorjahr: 712 Mio. €; +1,5%). Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist maßgeblich auf die Integration der DB Telematik GmbH zurückzuführen. Die Umsätze mit konzernexternen Kunden erzielten im Wesentlichen die DB Energie GmbH (mit 63 Mio. €), die zur DB ProjektBau-Gruppe gehörende Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH (mit 43 Mio. €), die DB Services-Gruppe (mit 47 Mio. €) und die DB Telematik GmbH (mit 43 Mio. €).

Parallel zur Umsatzentwicklung konnte der Bereich Service sein **Betriebliches Ergebnis nach Zinsen** um 13,7% auf 141 Mio. € verbessern. In Verbindung mit höheren Abschreibungen stieg der **Brutto-Cashflow** auf 426 Mio. € (im Vorjahr: 350 Mio. €).

Mit der Weiterentwicklung der Geschäftsfelder stiegen auch die **Brutto-Investitionen** von 282 Mio. € auf 369 Mio. €.

Unsere Ausrichtung 2003: Weitere Rationalisierungsanstrengungen

Die im Bereich Service gebündelten Dienstleister leisten einen nachhaltigen Beitrag zur Wettbewerbsfähigkeit der internen und externen Kunden. Aus den Kundenanforderungen der internen wie externen Kunden und deren Herausforderungen an ihren jeweiligen Märkten zusammen mit dem allgemeinen Marktdruck resultiert eine erhebliche Herausforderung an die Leistungsfähigkeit der in diesem Bereich zusammengefassten Dienstleister. Um die Effizienz in diesem Bereich weiter zu steigern und damit Vorteile in unserer gesamten Wertschöpfungskette zu erzielen, haben wir deshalb zum Beginn des laufenden Geschäftsjahres ein umfassendes Programm gestartet.

Stinnes



- Stinnes-Konzern mit gutem Geschäftsjahr 2002
- Zeitanteilige Einbeziehung in den Konzernabschluss der Bahn mit dem Ergebnisbeitrag nur des 4. Quartals
- Führende Logistikposition stärkt Zukunftsfähigkeit der Bahn weiter
- Abschluss der Integration zum Unternehmensbereich Transport und Logistik voraussichtlich im 3. Quartal 2003

in Mio. €	einbezogen in Konzern- abschluss DB	Entwicklung Stinnes-Konzern im Geschäftsjahr 2002		
	2002	2002	2001	Veränd. in %
Außenumsatz	2.920	11.762,0	12.304,1	- 4,4
davon Verkehr (Schenker)	(1.613)	(6.225,1)	(2.033,7)	+ 1,7
Betriebsergebnis lt. Stinnes	-	166,9	251,8	- 33,7
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	22	-	-	-
davon Verkehr (Schenker)	(20)	-	-	-
Brutto-Cashflow	115	-	-	-
davon Verkehr (Schenker)	(59)	-	-	-
Brutto-Investitionen	119	288,3	247,9	+ 16,3
davon Verkehr (Schenker)	(35)	(147,9)	(132,2)	+ 11,9
Mitarbeiter per 31.12.	40.618	44.320	42.714	+ 3,8
davon Verkehr (Schenker) per 31.12.	(29.769)	(33.224)	(31.644)	+ 5,0

Stinnes – starke neue Logistikkompetenz im DB Konzern

Durch den Erwerb der Stinnes AG verfügen wir nunmehr auch über eine führende Position in der Logistik. Im Bereich Verkehr (Schenker-Gruppe) ist Stinnes ein führendes Unternehmen im Europäischen Landverkehr und verfügt zudem über eine starke internationale Position im Luft- und Seefracht-Geschäft. Auch in den beiden Bereichen Chemie (Brenntag-Gruppe) mit einer international führenden Position in der Chemielogistik sowie Werkstoffe (Interfer-Gruppe) mit Aktivitäten in den Bereichen Stahl- und Rohstofflogistik ist Stinnes strategisch gut positioniert – wir werden uns von diesen beiden Bereichen aber mittelfristig trennen. Im Geschäftsjahr 2002 hat Stinnes die Geschäftsbereiche noch stärker auf Marktbedürfnisse und Kundenanforderungen ausgerichtet. Als Logistikdienstleister beschäftigte Stinnes zum Jahresende 2002 weltweit 44.320 Mitarbeiter bzw. in der auf Vollzeitpersonal abstellenden DB-Konvention 40.618 Mitarbeiter. Rund zwei Drittel der Mitarbeiter arbeiten im Ausland.

Der Bereich Verkehr (Schenker) hat Ende 2002 einen Vertrag über den Erwerb der französischen Logistik-Gruppe Joyau geschlossen. Joyau gehört mit einem Umsatz von etwa 250 Mio. € und rund 2.500 Mitarbeitern an 53 Standorten zu den führenden Anbietern des Landes und wird ab 2003 in den Konzernabschluss einbezogen. Schenker Frankreich hat damit seine Kapazitäten und Kundenverbindungen vervielfacht und gehört jetzt zur Spitzengruppe der Logistikanbieter in Frankreich.

Zur Abrundung des inländischen Netzes hat Schenker die Anterist+Schneider GmbH, Saarbrücken, erworben. Diese verfügt über ein leistungsfähiges Logistikzentrum in Saarbrücken sowie weitere Standorte in der Pfalz, in Sachsen und in Ostfrankreich.

Der Bereich Chemie (Brenntag) hat mit der Übernahme der Fenil Química Ltda., São Paulo, sein Produkt- und Dienstleistungsportfolio in Brasilien erheblich ausgeweitet. Mit dem Erwerb der Manti Co., Sofia, Bulgarien, konnte Brenntag sein osteuropäisches Netzwerk ausbauen. Im Inland gründete Brenntag mit der Wilhelm E.H. Biesterfeld GmbH & Co. KG Ende des Jahres 2002 ein Joint Venture für den Vertrieb und die Distribution von Industriechemikalien.

Verschlechtertes wirtschaftliches Umfeld im Geschäftsjahr 2002

Im Berichtsjahr sah sich Stinnes mit einer ungünstigen Entwicklung der relevanten Märkte konfrontiert: Das Marktumfeld im Europäischen Landverkehr war geprägt durch eine anhaltende konjunkturelle Schwäche und einen sich immer stärker konzentrierenden Wettbewerb. Besonders die Märkte in Deutschland und Skandinavien waren hiervon betroffen. In Osteuropa sind die gesamtwirtschaftlichen Wachstumserwartungen nur gedämpft eingetreten. Die konjunkturellen Rahmenbedingungen wirkten sich ebenfalls deutlich auf die Entwicklung der Luftfrachtvolumina aus. Der weltweite Luftfrachtmarkt erholt sich nach den Einbrüchen infolge der Ereignisse des 11. September 2001 nur langsam. Insbesondere die Exportvolumina aus den USA lagen unter Vorjahresniveau. Im europäischen Luftverkehrsmarkt haben sich die moderaten Wachstumserwartungen für das letzte Quartal bestätigt. Die Exportvolumina aus Asien entwickelten sich gut. In der Seefracht ist das Frachtvolumen auf den Exportrelationen aus Europa und aus Asien im abgelaufenen Geschäftsjahr stärker als erwartet gewachsen. Die Frachtvolumina der Exporte aus Nordamerika sind demgegenüber deutlich zurückgegangen.

Die weltweite konjunkturelle Abschwächung verursachte auch eine insgesamt geringere Nachfrage nach Chemieprodukten. Der Chemiedistributionsmarkt war 2002 insbesondere in den USA durch eine angespannte Wettbewerbssituation gekennzeichnet. In Lateinamerika waren die Umsätze durch ein politisch instabiles Klima beeinträchtigt. In Westeuropa führten fallende Verkaufspreise zu Umsatzrückgängen.

Das Marktumfeld für den Bereich Werkstoffe war im Geschäftsjahr 2002 bei Produkten und Dienstleistungen der Stahllogistik weiterhin durch eine schwache Nachfrage und einen intensiven Preiswettbewerb gekennzeichnet. Allerdings konnten in den vergangenen Monaten bei einigen Produktbereichen positive Signale bezüglich des Preisniveaus festgestellt werden.

Gute Ergebnisentwicklung im Geschäftsjahr 2002

Der **Außenumsatz** des Stinnes-Konzerns lag im Geschäftsjahr 2002 im Wesentlichen wegen rückläufiger Frachtraten und Rohstoffpreise bei wichtigen Produkten mit 11.762 Mio. € um 4,4 % unter dem Vorjahreswert. Entsprechend dem Trend der letzten Jahre hat sich in 2002 der Auslandsanteil der Umsätze weiter auf 71,2 % erhöht (im Vorjahr: 69,9 %). Vor allem das starke Umsatzwachstum der skandinavischen Landesgesellschaften im Europäischen Landverkehr hat dazu geführt, dass der Anteil des übrigen Europa am Stinnes-Außenumsatz gestiegen ist. Demgegenüber ist der Anteil Nordamerikas am Außenumsatz unter anderem wegen eines gegenüber dem Vorjahr gesunkenen Dollarkurses zurückgegangen. In unseren Konzernabschluss wurde Stinnes nur mit den Umsätzen des 4. Quartals einbezogen (mit 2.920 Mio. €).

Rückläufige Frachtraten und Einstandspreise führten andererseits dazu, dass Stinnes Fremdleistungen und Rohstoffe günstiger einkaufen konnte. Dadurch ergab sich ein leicht über dem Vorjahresniveau liegender Rohertrag von 3.336 Mio. € (im Vorjahr: 3.311 Mio. €; im 4. Quartal: 843 Mio. €, +1,7 % ggü. Vorjahr).

Das von Stinnes zur Steuerung verwendete **Betriebsergebnis** (das weitgehend dem Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen des DB Konzerns entspricht) konnte im Geschäftsjahr 2002 mit 167 Mio. € das Rekordergebnis des Vorjahres (252 Mio. €) nicht wieder erreichen (im 4. Quartal: 22,0 Mio. €, -65,7 % ggü. Vorjahr). Allerdings ist zu beachten, dass der Vorjahreswert durch eine kursbedingte Auflösung der Rückstellungen für das Stinnes-Aktienoptionsprogramm in Höhe von 13 Mio. € verbessert wurde; hingegen ergaben sich im Berichtsjahr infolge des übernahmebedingt stark angestiegenen Stinnes-Aktienkurses Ergebnisbelastungen in Höhe von 102 Mio. € durch Zuführungen zu den Rückstellungen (im 4. Quartal: 33,3 Mio. €). Bereinigt um diesen Effekt wurde das Betriebsergebnis des Vorjahres um 12,7 % übertroffen. Diese deutliche Verbesserung ist maßgeblich auf die erfreuliche Entwicklung der Bereiche Chemie und Verkehr zurückzuführen.

In unser Konzernergebnis ging Stinnes nur mit dem Ergebnis des 4. Quartals ein. Im **Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen** entsprach dies einem Ergebnisbeitrag von 22 Mio. €, der maßgeblich durch die Bereiche Verkehr (4. Quartal: 20 Mio. €) und Chemie (4. Quartal: 18 Mio. €) erwirtschaftet wurde. Das Ergebnis des Bereichs Werkstoffe hingegen war ebenso wie die übrigen Aktivitäten einschließlich der Stinnes-Holding im 4. Quartal negativ. Der **Brutto-Cashflow** für das 4. Quartal 2002 betrug 115 Mio. €.

Umfangreiche Investitionen zur Stärkung der Marktposition

Die Investitionen von Stinnes lagen im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 366 Mio. € deutlich über dem Niveau des Vorjahres (267 Mio. €). Dies ist neben einer Erhöhung der Brutto-Investitionen (in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände) auf eine Steigerung der Investitionen in Finanzanlagen zurückzuführen. Die **Brutto-Investitionen** betragen im Berichtsjahr 288 Mio. € (im Vorjahr: 248 Mio. €). Der überwiegende Anteil entfiel auf den Neubau bzw. die Erweiterung oder Modernisierung von Standorten. Der Auslandsanteil der Investitionen im Jahr 2002 betrug 59%. In den DB Konzernabschluss einbezogen ist nur das 4. Quartal mit Brutto-Investitionen von 119 Mio. €.

Der Schwerpunkt der Brutto-Investitionen lag mit 51% wie im Vorjahr im Bereich Verkehr. Hier wurden im Geschäftsjahr 2002 Logistikzentren und Speditionsanlagen in Kanada (Brampton), Deutschland (Dortmund, Schweinfurt, Wuppertal), Finnland (Kouvola), Estland (Tallinn) und Österreich (Hörsching) gebaut bzw. erweitert. Auf den Bereich Chemie entfielen 39% der Brutto-Investitionen, im Bereich Werkstoffe sind die Brutto-Investitionen zum Großteil für den neuen Standort in Bremen verwendet worden.

Die Investitionen in Finanzanlagen betragen 77 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €). Auch hier lag der Schwerpunkt mit 57 Mio. € bzw. 74% im Bereich Verkehr.

Bereich Verkehr: erfolgreiches Kostenmanagement

Der Bereich Verkehr mit der Schenker-Gruppe ist mit rund 1.100 Standorten in den wesentlichen Wirtschaftsregionen der Welt einer der führenden integrierten Logistik-Dienstleister. Schenker bietet Kunden aus Industrie und Handel ein breites Service-Spektrum im Landverkehr und in der Luft- und Seefracht sowie umfassende logistische Lösungen und globales Supply Chain Management aus einer Hand.

Schenker startete bereits mit verhaltenen Erwartungen in das abgelaufene Geschäftsjahr: Eine schnelle konjunkturelle Erholung der Weltwirtschaft zeichnete sich nicht ab; für den Transportsektor waren außerdem verstärkte Sicherheitsbestimmungen zu erwarten. Schenker hat sich deshalb von Beginn des Jahres 2002 an mit einem strikten Kostenmanagement auf diese Situation eingestellt.

Im 1. Halbjahr 2002, in dem die Umsatzentwicklung um 3,8% unter dem Vorjahresniveau lag, konnte Schenker das Betriebsergebnis nicht nur stabilisieren, sondern gegenüber dem Vorjahr auch weiter steigern. Im 2. Halbjahr hat Schenker mit der sich langsam erholenden wirtschaftlichen Situation in den USA und in Asien Mengenzuwächse besonders in der Luft- und Seefracht von und nach Asien erreicht. Wegen des anhaltend starken Preisdrucks, aber auch wegen des im Jahresverlauf angestiegenen Euro-Kurses wird dieses Wachstum im Umsatz (+1,7%) und im Rohertrag (+2,7%) allerdings nicht vollständig sichtbar. Das Betriebsergebnis für das Jahr 2002 in Höhe von 109 Mio. € (im 4. Quartal: 19 Mio. €) erreichte insgesamt wegen der angestiegenen anteiligen Kosten für das Aktienoptionsprogramm das Vorjahresniveau nicht (im Vorjahr: 128 Mio. €). Bereinigt um diesen Effekt konnte der Vorjahreswert deutlich um 21,4% übertroffen werden.

Geschäftsfeld Europäischer Landverkehr weiterentwickelt

In einem Marktumfeld, das sowohl durch eine anhaltende konjunkturelle Schwäche als auch durch einen sich immer stärker konzentrierenden Wettbewerb geprägt war, konnte der Europäische Landverkehr sich insgesamt gut behaupten. Im Jahr 2002 ist der Umsatz in diesem Geschäftsfeld um 3,8 % auf 3.551 Mio. € gewachsen (im 4. Quartal: 940 Mio. €).

Die Schenker-Landesgesellschaften in den von der schwachen Konjunktur besonders betroffenen Märkten in Deutschland und Skandinavien konnten ihre starke Marktposition nicht nur halten, sondern weiter festigen. Dazu trug die auf dem Transportmarkt anerkannt hohe Leistungsqualität von Schenker ebenso bei wie das Angebot transparenter, auf die Kundenbedürfnisse zugeschnittener Informationssysteme, die besonders für unsere Großkunden immer mehr an Bedeutung gewinnen. Schenker Deutschland hat ein Umsatzwachstum von 6,2 % erreicht. In der Region Nord (Schweden, Norwegen, Dänemark) lag das Umsatzwachstum sogar bei 6,4 %. Der skandinavische Markt ist jedoch besonders abhängig vom Großkundengeschäft mit seinem intensiven Preiswettbewerb, so dass das Rohertragswachstum hinter dem Umsatzwachstum zurückblieb.

In Osteuropa sind die gesamtwirtschaftlichen Wachstumserwartungen nur gedämpft eingetreten, insgesamt handelt es sich aber weiter um einen Markt mit Wachstumspotenzialen. Schenker profitiert hier davon, in allen wichtigen Ländern der Region mit eigenen Landesgesellschaften vertreten zu sein, die sich – nicht zuletzt wegen der Einbindung in das starke gesamteuropäische Netzwerk – gut behaupten. Die Schenker-Region Ost (Finnland, Baltikum, Polen, Russland) hat mit einem Umsatzwachstum von rund 1 % zur Gesamtentwicklung beigetragen. In der Region Südost (Österreich, Ungarn, Tschechien, Griechenland, Türkei) konnten Zuwächse in den osteuropäischen Ländern Umsatzrückgänge in Österreich kompensieren.

Das Betriebsergebnis des Geschäftsfelds Europäischer Landverkehr verfehlte mit 72 Mio. € (im 4. Quartal: 16 Mio. €) aufgrund des übernahmebedingt gestiegenen Aufwands für das Aktienoptionsprogramm den Vorjahreswert (91 Mio. €), bereinigt überschritt das Betriebsergebnis den Vorjahreswert um 4,7%. In der Region Zentraleuropa (Großbritannien, Benelux, Frankreich, Spanien, Italien, Schweiz) haben die erfolgreichen Reorganisationsmaßnahmen einigen Landesgesellschaften zwar eine deutliche Ergebnisverbesserung gegenüber dem Vorjahr erbracht, es bestehen aber in diesen westeuropäischen Kernländern noch weitere Potenziale. Die erfolgte Akquisition der französischen Joyau-Gruppe ist ein wichtiger Schritt zur weiteren Verbesserung der Position in dieser Region.

Verbessertes Ergebnis im Geschäftsfeld Luft- und Seefracht

Der weltweite **Luftfrachtmarkt** erholte sich im Jahresverlauf 2002 nur langsam. Insbesondere lagen die Exportvolumina aus den USA immer noch unter dem Vorjahresniveau. Die Frachtraumkapazitäten waren nicht ausgelastet; das Ratenniveau

hat sich im letzten Quartal auf niedrigem Niveau stabilisiert. Im europäischen Luftverkehrsmarkt haben sich die moderaten Wachstumserwartungen für das letzte Quartal bestätigt. Auf einzelnen Relationen kam es zu ersten Kapazitätsengpässen. Gut entwickeln sich die Exportvolumina aus Asien. Auf den Relationen nach Europa lag wegen der schwachen Konsumentennachfrage in Europa das erfahrungsgemäß starke Saisongeschäft des letzten Quartals jedoch unter dem Vorjahresniveau. Das stärkste Wachstum verzeichneten in dieser Region die innerasiatischen Luftverkehre.

In der **Seefracht** ist das Frachtvolumen auf den Exportrelationen aus Europa und aus Asien im abgelaufenen Geschäftsjahr stärker als erwartet gewachsen. Die Frachtraumkapazitäten auf diesen Relationen waren knapp, dementsprechend konnten die Reedereien mehrfach Ratenerhöhungen durchsetzen. Die Exporte aus Nordamerika sind deutlich zurückgegangen, die Frachtraten liegen auf extrem niedrigem Niveau. Weiterhin schwach ist auch das Geschäft nach Südamerika. In Europa konzentriert sich der Seeverkehr – neben Deutschland – auf die Länder mit den wichtigen europäischen Häfen. Hier haben die Gesellschaften in Belgien und in den Niederlanden ein überdurchschnittliches, zum Teil zweistelliges Rohertragswachstum erreicht.

Sehr erfreulich war die Ergebnisentwicklung im Geschäftsfeld Luft- und Seefracht. Gegenüber dem Vorjahr konnten der Rohertrag um 4,1% auf 732 Mio. € (im 4. Quartal: 184 Mio. €) und das Betriebsergebnis insgesamt um 13,5% auf 66 Mio. € (im 4. Quartal: 11 Mio. €) gesteigert werden; bereinigt um die Effekte aus dem Aktienoptionsprogramm betrug die Steigerung des Betriebsergebnisses sogar 35,4%.

In Europa konnte die positive Entwicklung in Deutschland sowie in einigen Ländern Osteuropas die schwächere Entwicklung in Skandinavien und in einigen Ländern Westeuropas überkompensieren.

Besonders deutlich war die Ergebnisverbesserung in der Region Amerika, wo das Vorjahresergebnis stark durch die Terroranschläge des 11. September 2001 belastet war. Die US-amerikanische Gesellschaft hat auf diese Situation mit einem Maßnahmenplan reagiert, der neben den notwendigen Kostenanpassungen auch gezielte Verkaufsmaßnahmen enthält. Die kanadische Gesellschaft trug mit stetigem Volumenwachstum zu der erfreulichen Entwicklung der Region bei. Die lateinamerikanischen Gesellschaften konnten trotz der schwierigen wirtschaftlichen Situation in Mittel- und Südamerika ihre Vorjahresergebnisse halten, zum Teil sogar verbessern.

In der Region Asien/Pazifik spiegelt sich die positive Geschäftsentwicklung auch in den Ergebnisbeiträgen wider. Nahezu alle Landesgesellschaften konnten das Vorjahresergebnis zum Teil deutlich übertreffen. Neben den Landesgesellschaften in Hongkong und Singapur ist hier die koreanische Gesellschaft hervorzuheben, die im Rahmen der Fußballweltmeisterschaft ausgezeichnete Ergebnisse erwirtschaftet hat.

Bereich Chemie: gute Entwicklung in schwierigem Umfeld

Der Bereich Chemie (Brenntag-Gruppe) versorgt die weiterverarbeitende Industrie mit Basis- und Spezialchemikalien und unterstützt Kunden und Lieferanten mit maßgeschneiderten Lösungen in Logistik und Outsourcing. Für die chemische Industrie ist Brenntag leistungsstarker Distributionspartner mit hoher Markt-kompetenz und einem flächendeckenden Netz von Logistikstandorten. Dieses Netz wurde auch im vergangenen Jahr weiter ausgebaut.

In einem schwierigen gesamtwirtschaftlichen Umfeld lag das Betriebsergebnis des Bereichs Chemie (Brenntag) für das Geschäftsjahr 2002 mit 104 Mio. € (im 4. Quartal: 19 Mio. €) um 1,8 % unter dem Vorjahreswert, bereinigt um die Veränderung der Rückstellungen für Aktienoptionen um 23,7 % höher. Zugleich konnte die Marktposition durch Akquisitionen und strategische Kooperationen gestärkt werden. Die weltweite konjunkturelle Abschwächung verursachte eine insgesamt geringere Nachfrage nach Chemieprodukten. Daraus resultierte eine rückläufige Preis- und Mengenentwicklung. Der Chemiedistributionsmarkt war 2002 insbesondere in den USA durch eine angespannte Wettbewerbssituation gekennzeichnet. Außerdem verschlechterte sich 2002 die Parität von US-Dollar zu Euro, so dass auch dadurch der Umsatz des Vorjahres unterschritten wurde.

Dennoch steigerte Brenntag den Rohertrag gegenüber dem Vorjahresniveau leicht. Dies wurde unter anderem durch die Ausweitung margenstärkerer Produkte und Dienstleistungen im Bereich Mixing und Blending sowie die überregionale Bündelung in der Beschaffung von Industriechemikalien (Global Sourcing) erreicht. Die Synergieeffekte aus der Integration der im Dezember 2000 erworbenen Holland Chemical International (HCI), die im Frühjahr 2002 erfolgreich abgeschlossen wurde, konnten in zweistelliger Millionenhöhe realisiert werden. Auch ein konsequentes Kostenmanagement trug zur Steigerung der Profitabilität bei.

Bereich Werkstoffe: verschärfte Wettbewerbsbedingungen in einem schwierigen konjunkturellen Umfeld

Der Bereich Werkstoffe (Stinnes Interfer) umfasst ein breites Angebot an Stahlerzeugnissen und Rohstoffen sowie die damit verbundenen Dienstleistungen. Stinnes-Interfer ist der führende werksunabhängige Werkstofflogistiker Deutschlands. Der Bereich Werkstoffe konnte bei den ausgewiesenen Ergebniszahlen (Betriebsergebnis: 4 Mio. €; im Vorjahr: 21 Mio. €) auch nach Bereinigung der Effekte aus dem Aktienoptionsprogramm die Vorjahreswerte nicht wieder erreichen (im 4. Quartal: -0,3 Mio. €). Der Stahlbereich verzeichnet weiterhin eine schwache Nachfrage. Bezüglich des Preisniveaus konnten allerdings bei einigen Produktbereichen in den vergangenen Monaten positive Signale festgestellt werden. Die rückläufige Nachfrage und ein intensiverer Preiswettbewerb wirkten sich negativ aus, so dass die in der Vergangenheit eingeleiteten Gegenmaßnahmen den Ergebnisrückgang nur mildern konnten. Zur Gegensteuerung wurden über das bereits Ende 2001 eingeleitete Restrukturierungsprogramm hinaus weitere Maßnahmen zur Sortimentsbereinigung und zur Kostenreduzierung umgesetzt.

Unsere Ausrichtung 2003: Weiterentwicklung und umfassende Integration in den DB Konzern

Im Laufe des Geschäftsjahres 2003 werden wir den bisherigen Unternehmensbereich Güterverkehr sowie Stinnes/Schenker zum neuen **Unternehmensbereich Transport und Logistik** zusammenführen. Ziel ist die Entwicklung innovativer, verkehrsträgerübergreifender Logistiklösungen, die Erzielung von Kosten- und Preisvorteilen durch effiziente, integrierte Transportlösungen und ein gemeinsames, europaweites Angebot der logistischen Leistungen aus einer Hand. Innerhalb dieses Unternehmensbereichs werden wir die folgenden Geschäftsfelder etablieren:

- **„Freight Logistics“** wird vorwiegend im Schienenbereich den Endkunden Transport- und Logistikleistungen anbieten.
- **„Schenker“** ist ausgerichtet auf Kunden aus Industrie und Handel, in der Beschaffungs-, Produktions- und Distributionslogistik international tätig und wird in diesem Rahmen See-, Luft- und Landverkehre einschließlich Schienentransportleistungen sowie integrierte Logistik-Lösungen anbieten.
- **„Intermodal“** wird in Zusammenarbeit mit Operateuren – vorwiegend für Container-Ladungen – multimodale Transportketten im nationalen und internationalen Verkehr anbieten.
- **„Railion“** produziert und vertreibt Schienentransportleistungen für Spediteure. Kunden sind damit sowohl die bisherigen Kunden unseres Unternehmensbereichs Güterverkehr sowie auch alle anderen Spediteure mit schienentransportaffinem Angebotsprofil. In diesem Geschäftsfeld sind die Landesgesellschaften DB Cargo AG, Railion Benelux N.V. und Railion Denmark A/S zusammengefasst.

Der Integrationsprozess mit einer detaillierten Maßnahmenuntersetzung läuft dabei bisher entsprechend unseren Erwartungen. Für die Bereiche Chemie und Werkstoffe werden wir wirtschaftlich sinnvolle Desinvestment-Optionen prüfen.





ICE 1

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortium: ABB, AEG, Siemens, Thyssen-Henschel, Krupp, Krauss-Maffei
Indienststellung	1991
Leistung	9.600 kW
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Sitzplätze	649 (bei 12 Mittelwagen)
Anzahl 31. 12. 02	59

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

ICE 2

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Siemens, Adtranz
Indienststellung	1996
Leistung	4.800 kW
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Sitzplätze	368
Anzahl 31. 12. 02	44

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

ICE 3

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Siemens, Adtranz
Indienststellung	ab 2000
Leistung	8.000 kW
Höchstgeschwindigkeit	330 km/h
Sitzplätze	441 (BR 403)/431 (BR 406)
Anzahl 31. 12. 02	50 (37/13)

Der ICE 3 ist ein achteiliger Hochgeschwindigkeitstriebzug. Der unterflur angebrachte Einzelachs-antrieb treibt 50 % der Achsen an, was eine hohe Beschleunigung ermöglicht. Die 13 Züge der Mehrstromsystem-Version können sich mühelos an ausländische Stromsysteme anpassen. Dies ermöglicht einen grenzüberschreitenden Einsatz in Holland, Belgien und Frankreich.

ICE T

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Bombardier, DUEWAG, FIAT, Siemens
Indienststellung	ab 1999
Leistung	3.000/4.000 kW
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Sitzplätze	250 (BR 415)/357 (BR 411)
Anzahl 31. 12. 02	43 (11/32)

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

ICE TD

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Siemens, Bombardier
Indienststellung	2001
Leistung	1.700 kW
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Sitzplätze	195
Anzahl 31. 12. 02	19

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

BR 101

(Elektrolokomotive)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	1996 – 1999
Leistung	6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Anzahl 31. 12. 02	145

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

BR 112

(Elektrolokomotive)



Hersteller	AEG Hennigsdorf
Indienststellung	1990 – 1994
Leistung	3.820 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl 31. 12. 02	90

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

IC-Steuerwagen

(Bpmbdzf 297/296)



Hersteller	PFA Weiden
Indienststellung	1996 – 1999
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Sitzplätze	51
Anzahl 31.12.02	75

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

BR 423

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Adtranz, LHB
Indienststellung	2000 – 2004
Leistung	2.350 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Sitzplätze/Stehplätze	192/352
Anzahl 31.12.02	256

Der vierteilige, klimatisierte Triebzug der Baureihe (BR) 423 ist das Nachfolgefahrzeug für die bei den S-Bahnen München, Stuttgart und Frankfurt verkehrende BR 420. Durch Leichtbau, Energierückgewinnung beim Bremsen und Nutzung der Abwärme zu Heizzwecken ist der Triebzug sparsam im Verbrauch. Bisher wird diese BR in den Räumen Düsseldorf, Stuttgart, München und Frankfurt eingesetzt.

BR 474

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Alstom, LHB, Adtranz
Indienststellung	1997 – 2001
Leistung	920 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Sitzplätze/Stehplätze	208/306
Anzahl 31.12.02	103

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

BR 481

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Bombardier (DWA), Adtranz
Indienststellung	1996 – 2004
Leistung	600 kW (Viertelzug)
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Sitzplätze/Stehplätze	94/200 (Viertelzug)
Anzahl 31.12.02	408 Viertelzüge

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

BR 612

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	2000 – 2002
Leistung	2 x 560 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Sitzplätze	146
Anzahl 31.12.02	153

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

BR 628

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Konsortialführer DUEWAG
Indienststellung	1974 – 1996
Leistung	485 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	146
Anzahl 31.12.02	458

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

BR 643 „Talent“

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Bombardier, Talbot
Indienststellung	2000 – 2001
Leistung	2 x 315 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	137
Anzahl 31.12.02	75

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

BR 644 „Talent“

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Bombardier, Talbot
Indienststellung	1998
Leistung	2 x 505 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	161
Anzahl 31. 12. 02	63

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

BR 650

(Dieseltriebwagen)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	1999 – 2002
Leistung	2 x 257 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	71
Anzahl 31. 12. 02	53

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

BR 143

(Elektrolokomotive)



Hersteller	LEW Hennigsdorf
Indienststellung	1984 – 1990
Leistung	3.720 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Anzahl 31. 12. 02	626

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

BR 146

(Elektrolokomotive)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	2001 – 2002
Leistung	4.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl 31. 12. 02	31

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

Doppelstock-Steuerwagen

(DBpbfz 763.5 und 763.6)



Hersteller	Bombardier (DWA)
Indienststellung	1997 – 1999
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Sitzplätze	101 (763.5), 95 (763.6)
Anzahl 31. 12. 02	(27 + 23) zusammen 50

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

EvoBus-Setra Überland-Niederflur Omnibus S 315 NF



Hersteller	EvoBus-Setra
Indienststellung	ab 1996
Leistung	184 kW/220 kW
Sitzplätze/Stehplätze	48/42 (je nach Ausstattung)
Anzahl 31. 12. 02	ca. 400

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

Bei den 30 regionalen Busgesellschaften der Bahn sind insgesamt rund 4.200 eigene Omnibusse im Einsatz sowie rund 8.700 Omnibusse von Auftragnehmern. Busverkehre werden auf einem Liniennetz von rund 151.000 km mit etwa 4.050 Linien durchgeführt.

BR 140
(Elektrolokomotive)



Hersteller	AEG, BBC, Siemens, Krupp, Henschel, Krauss-Maffei
Indienststellung	1957 – 1973
Leistung	3.620 kW
Höchstgeschwindigkeit	110 km/h
Anfahrzugkraft	280 kN
Anzahl 31. 12. 02	496

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

BR 145
(Elektrolokomotive)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	1998 – 2000
Leistung	4.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31. 12. 02	80

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

BR 152
(Elektrolokomotive)



Hersteller	Siemens, Krauss-Maffei
Indienststellung	1997 – 2001
Leistung	6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31. 12. 02	170

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

BR 182
(Elektrolokomotive)



Hersteller	Siemens, Krauss-Maffei
Indienststellung	2001 – 2002
Leistung	6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31. 12. 02	25

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

BR 185
(Elektrolokomotive)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	2000 – 2008
Leistung	5.600 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Anfahrzugkraft	300 kN
Anzahl 31. 12. 02	97

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

BR 241
(Diesellokomotive)



Hersteller	Worowschilowgrad
Indienststellung	1999 – 2001
Leistung	2.550 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Anfahrzugkraft	450 kN
Anzahl 31. 12. 02	10

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

Hbbillns



Volumen	105 m ³
Ladebreite	2,90 m
Höhe	2,40 m
Fläche	41,3 m ²
Anzahl 31. 12. 02	1.850

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



Konzernabschluss



127	Konzern-Bilanz
128	Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
129	Konzern-Kapitalflussrechnung
130	Konzernanhang
130	Entwicklung des Anlagevermögens
132	Allgemeine Erläuterungen
137	Erläuterungen zur Bilanz
149	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
153	Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
154	Segmentbericht
158	Sonstige Angaben
160	Bestätigungsvermerk

Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2002

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2002	31.12.2001
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(5)	540	125
Sachanlagen	(5)	38.329	34.930
Finanzanlagen	(5)	906	735
		39.775	35.790
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(6)	1.515	992
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(7)	4.347	3.890
Wertpapiere	(8)	0	348
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		271	363
		6.133	5.593
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
	(9)	115	579
		46.023	41.962

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2002	31.12.2001
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(10)	2.150	2.150
Kapitalrücklage	(11)	3.921	5.310
Gewinnrücklagen	(12)	0	1.045
Bilanzverlust	(13)	- 464	- 134
Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter	(14)	101	65
		5.708	8.436
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse			
	(15)	0	2
C. Sonderposten mit Rücklageanteil			
	(16)	12	14
D. Rückstellungen			
	(17)	14.834	14.302
E. Verbindlichkeiten			
	(18)	24.548	18.285
F. Rechnungsabgrenzungsposten			
	(19)	921	923
		46.023	41.962

Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang	2002	2001
Umsatzerlöse	(23)	18.685	15.722
Bestandsveränderungen		– 147	65
Andere aktivierte Eigenleistungen		2.362	1.748
Gesamtleistung		20.900	17.535
Sonstige betriebliche Erträge	(24)	2.830	2.406
Materialaufwand	(25)	– 9.546	– 7.108
Personalaufwand	(26)	– 8.387	– 7.487
Abschreibungen		– 2.434	– 2.162
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(27)	– 3.358	– 3.282
		5	– 98
Beteiligungsergebnis	(28)	46	2
Zinsergebnis	(29)	– 489	– 313
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		– 438	– 409
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(30)	– 30	3
Jahresfehlbetrag		– 468	– 406
Anderen Gesellschaftern zustehender Gewinn		15	11
Auf andere Gesellschafter entfallender Verlust		0	0

Konzern-Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang	2002	2001
Ergebnis vor Steuern		- 438	- 409
Abschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		2.434	2.162
Veränderung der Pensionsrückstellungen		56	33
Cashflow vor Steuern		2.052	1.786
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Finanzanlagen		- 34	8
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 498	- 315
Veränderung der Sonderposten		- 4	- 3
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		- 264	- 121
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen und dem (Teil-) Verkauf von konsolidierten Unternehmen		- 31	- 106
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		2.588	- 1.408
Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)		307	489
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		- 30	3
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		4.086	333
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		750	897
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 10.116	- 7.303
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		4.254	3.656
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes		686	924
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		- 284	- 293
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen und dem (Teil-) Verkauf von konsolidierten Unternehmen		60	66
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen und den (Teil-) Erwerb von konsolidierten Unternehmen		- 2.644	- 35
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 7.294	- 2.088
Gewinnausschüttungen an Minderheitsgesellschafter		- 10	- 14
Einzahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		390	294
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 40	31
Einzahlungen aus Sale-and-lease-back		0	178
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten und Commercial Paper		2.786	1.239
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten		- 10	- 4
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		3.116	1.724
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes		- 92	- 31
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(32)	363	394
Finanzmittelbestand am Jahresende	(32)	271	363

¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens Deutsche Bahn Konzern

Anschaffungs- und Herstellungskosten							
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2002	Währungs- differenzen	Änderungen des Konso- lidierungs- kreises	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2002
Immaterielle Vermögensgegenstände							
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	445	- 1	69	445	8	- 12	954
2. Geleistete Anzahlungen	9	0	2	6	-	4	13
	454	- 1	71	451	4	- 12	967
Sachanlagen							
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken							
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	5.090	- 3	273	38	- 14	- 108	5.276
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	2.456	- 10	1.317	234	136	- 71	4.062
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	7.216	0	0	216	2.098	- 11	9.519
	14.762	- 13	1.590	488	2.220	- 190	18.857
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	10.090	0	0	883	32	- 70	10.935
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	12.591	2	25	944	618	- 344	13.836
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	849	- 14	494	79	17	- 42	1.383
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.887	- 4	864	302	238	- 262	3.025
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.300	0	75	2.208	- 3.129	254	4.708
	45.479	- 29	3.048	4.904	- 4	- 654	52.744
Finanzanlagen							
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	2	0	20	25	3	- 1	49
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	6	0	2	1	1	0	10
3. Anteile an assoziierten Unternehmen	241	0	45	25	-	3	293
4. Beteiligungen	452	0	19	2	0	- 2	471
5. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	0	1	4	-	1	7
6. Wertpapiere des Anlagevermögens	0	0	9	0	0	0	9
7. Sonstige Ausleihungen	7	0	41	0	0	- 11	37
	711	0	137	57	0	- 29	876
Anlagevermögen gesamt	46.644	- 30	3.256	5.412	0	- 695	54.587

Abschreibungen								Buchwert		
Vortrag zum 01.01.2002	Währungs- differenzen	Änderungen des Konso- lidierungs- kreises	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Zuschrei- bungen	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2002	Stand am 31.12.2002	Stand am 31.12.2001	
- 329	0	- 48	- 65	3	0	12	- 427	527	116	
0	0	0	0	0	0	0	0	13	9	
- 329	0	- 48	- 65	3	0	12	- 427	540	125	
- 8	0	- 17	- 101	0	0	1	- 125	5.151	5.082	
- 519	3	- 506	- 116	0	- 3	34	- 1.107	2.955	1.937	
- 944	0	0	- 694	0	0	2	- 1.636	7.883	6.272	
- 1.471	3	- 523	- 911	0	- 3	37	- 2.868	15.989	13.291	
- 3.780	0	0	- 677	0	0	39	- 4.418	6.517	6.310	
- 3.881	- 1	- 19	- 903	0	0	216	- 4.588	9.248	8.710	
- 422	8	- 334	- 92	0	2	32	- 806	577	427	
- 995	2	- 595	- 395	0	1	249	- 1.733	1.292	892	
0	0	- 2	0	0	0	0	- 2	4.706	5.300	
- 10.549	12	- 1.473	- 2.978	0	0	573	- 14.415	38.329	34.930	
0	0	- 8	- 1	0	0	0	- 9	40	2	
- 6	0	- 1	0	0	0	0	- 7	3	0	
49	0	0	- 3	39	0	0	85	378	290	
- 19	0	- 12	0	0	0	0	- 31	440	433	
0	0	0	0	0	0	0	0	7	3	
0	0	0	0	0	0	0	0	9	0	
0	0	- 7	- 1	0	0	0	- 8	29	7	
24	0	- 28	- 5	39	0	0	30	906	735	
- 10.854	12	- 1.549	- 3.048	42	0	585	- 14.812	39.775	35.790	

Konzernanhang

für das Geschäftsjahr 2002

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

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

1 Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss sind neben der Deutsche Bahn AG als Mutterunternehmen 216 inländische und 299 ausländische Tochterunternehmen, an denen die Deutsche Bahn AG direkt oder indirekt zu mehr als der Hälfte am stimmberechtigten Kapital beteiligt ist, sowie 3 inländische Unternehmen, bei denen sie oder eines ihrer Tochterunternehmen als Gesellschafter berechtigt ist, die Mehrheit der Mitglieder des Leitungs- oder Aufsichtsorgans zu bestellen, einbezogen.

80 assoziierte Unternehmen sind mit ihrem anteiligen Eigenkapital erfasst.

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

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

In den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen

	2002
Zugänge	
Anteilswerb	383
Erstmalige Einbeziehung	3
	386
Abgänge	
Verschmelzungen im Konzern	3
Sonstige Abgänge	1
	4
Saldo	382

Die Zugänge resultieren im Wesentlichen aus dem Anteilswerb der Stinnes-Gruppe.

Assoziierte Unternehmen

	2002
Zugänge	
Anteilswerb	17
Gründung	1
	18
Abgänge	
Verkauf	1
Anteilsverkauf	2
Umgliederung in vollkonsolidierte Unternehmen	2
Liquidation	1
	6
Saldo	12

Die Unterschiedsbeträge aus der Erstkonsolidierung sind in den Kapital- und Gewinnrücklagen verrechnet.

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

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

2 Konsolidierungsmethode

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

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

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

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

Bei der Kapitalkonsolidierung zum Erwerbszeitpunkt werden die Anschaffungswerte der Beteiligungen mit dem auf sie entfallenden anteiligen Eigenkapital zu diesem Zeitpunkt verrechnet. Die sich ergebenden Unterschiedsbeträge werden – da es sich im Wesentlichen um Firmenwerte handelt – erfolgsneutral den Kapital- bzw. Gewinnrücklagen zugeordnet. Im Berichtsjahr gilt dies auch für die im Teilkonzern der Stinnes-Gruppe ausgewiesenen Firmenwerte. Diese erfolgsneutrale Zuordnung wird beim Abgang von Gesellschaften beibehalten.

Für die Bilanzierung der assoziierten Unternehmen nach der Equity-Methode gelten die gleichen Grundsätze. Zwei assoziierte Unternehmen haben ein abweichendes Wirtschaftsjahr, ein Zwischenabschluss auf den 31. Dezember wurde nicht erstellt. Soweit Jahresabschlüsse auf den 31. Dezember 2002 oder für ein im Geschäftsjahr 2002 abgelaufenes Wirtschaftsjahr nicht vorlagen, wurden die Abschlüsse des Vorjahres zugrunde gelegt.

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

3 Währungsumrechnungsmethode

Abschlüsse ausländischer Konzernunternehmen werden nach der Stichtagsmethode wie folgt umgerechnet:

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

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

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

4 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert. In Einzelfällen abweichende Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden im Rahmen der Erstkonsolidierung analysiert; wesentliche Auswirkungen ergaben sich danach nicht. Auf eine Anpassung wurde verzichtet.

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 grundsätzlich nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern im Bereich des Schienenverkehrs und bei Schiffen linear, ansonsten, soweit steuerlich zulässig, degressiv. Die Abschreibungen werden entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt. Die **Nutzungsdauern** der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	5
Bahnkörper, Tunnel, Brücken	75
Gleisanlagen	20 – 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 – 50
Grundstückseinrichtungen	8 – 20
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 – 20
Schienenfahrzeuge	15 – 30
Schiffe	20 – 25
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	3 – 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 – 20

Geringwertige Anlagegegenstände (bei der Deutsche Bahn AG und bei den aus ihr mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Gesellschaften sind dies Anlagegegenstände im Einzelwert bis zu 2.000 €, ansonsten Anlagegegenstände im Einzelwert bis 410 €) werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgang ausgewiesen.

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

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

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

Die **Wertpapiere** des Umlaufvermögens sind zu Anschaffungskosten oder zu niedrigeren Börsenkursen bewertet.

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

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6 a EStG passiviert. Wie in den Vorjahren sind die Richttafeln 1998 von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6 % p. a. ermittelt. Die Pensionsrückstellungen der Stinnes-Gruppe sind aufgrund versicherungsmathematischer Gutachten unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens (Projected-Unit-Credit-Method) ermittelt und decken sämtliche Verpflichtungen.

Alle anderen **Rückstellungen** sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung; darüber hinaus wurden Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB gebildet. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Für zeitlich begrenzte Abweichungen zwischen handels- und steuerrechtlicher Gewinnermittlung der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften werden Rückstellungen für latente Steuern gebildet, sofern bei der jeweiligen Gesellschaft die passiven Abweichungen überwiegen. Aktive Steuerabgrenzungssalden werden nicht angesetzt. Steuerabgrenzungen aus der Konsolidierung sind mit den passiven Abgrenzungsposten aus den Einzelabschlüssen verrechnet.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz

5 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 130–131 dargestellt.

Die im Geschäftsjahr 2002 erhaltenen **Investitionszuschüsse** des Bundes gemäß Art. 2 § 22 Abs. 1 Nr. 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes für Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn in Höhe von 601 Mio. € (im Vorjahr: 975 Mio. €) wurden mit **Anlagenzugängen** verrechnet.

Der in der Position „geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau“ ausgewiesene positive Betrag der **Abgänge** resultiert im Wesentlichen aus der Tatsache, dass Investitionszuschüsse, die in Vorjahren mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten verrechnet worden waren, im Jahr 2002 ertragswirksam vereinnahmt wurden.

Im Geschäftsjahr wurden 163 Mio. € (im Vorjahr: 129 Mio. €) **außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen** – im Wesentlichen für Fahrzeuge sowie für Grundstücke im Zusammenhang mit Wertauswirkungen aus Nutzungs- und städtebaulichen Änderungen – vorgenommen. Die außerplanmäßige Abschreibung auf die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main (609 Mio. €) wurde in der Entwicklung des Anlagevermögens in der Spalte Abschreibungen des Geschäftsjahres dargestellt. Aufgrund der Verrechnung der in Vorjahren gebildeten Rückstellung für Risiken dieses Projekts in gleicher Höhe ergeben sich für die Ergebnisrechnung keine Auswirkungen. Somit ergibt sich eine Abschreibung des Geschäftsjahres 2002 in Höhe von 2.434 Mio. €.

Die auf **Finanzanlagen** vorgenommenen Zuschreibungen in Höhe von 39 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) betreffen ausschließlich die Ergebnisfortschreibung nach der Equity-Methode zu Anteilen an assoziierten Unternehmen. Die im abgelaufenen Geschäftsjahr bilanzierten Abschreibungen in Höhe von 5 Mio. € entfallen überwiegend auf assoziierte Unternehmen, während die Abschreibungen im Vorjahr (15 Mio. €) vor allem Beteiligungen betrafen.

6 Vorräte

in Mio. €	2002	2001
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	549	491
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	422	483
Fertige Erzeugnisse und Waren	529	12
Geleistete Anzahlungen	15	6
Insgesamt	1.515	992

Die Erhöhung der Vorräte entfällt mit 563 Mio. € auf den Erwerb der Stinnes-Gruppe.

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge (ohne Stinnes-Gruppe) sind in Höhe von 294 Mio. € (im Vorjahr: 286 Mio. €) gebildet.

7 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2002	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	2001
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.947	22	1.137
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	37	0	1
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	64	0	122
Sonstige Vermögensgegenstände	1.299	331	2.630
Insgesamt	4.347	353	3.890

Die **Wertberichtigungen** auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände (ohne Stinnes-Gruppe) belaufen sich auf 338 Mio. € (im Vorjahr: 320 Mio. €).

Die wesentlichen Bestandteile der **sonstigen Vermögensgegenstände** umfassen Forderungen an die Finanzverwaltung und den Anspruch an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) aus der „Trilateralen Vereinbarung“ auf Übertragung von Grundstücken. Im Ausweis des Vorjahres waren kurzfristige Geldanlagen in Höhe von 1.775 Mio. € enthalten.

8 Wertpapiere

Die im Vorjahr ausgewiesenen Wertpapiere des Umlaufvermögens waren als Dispositionsreserven ausschließlich in fungiblen Papieren angelegt.

9 Rechnungsabgrenzungsposten

Die **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** in Höhe von 115 Mio. € (im Vorjahr: 579 Mio. €) enthalten ein Disagio von 57 Mio. € (im Vorjahr: 52 Mio. €) und betreffen in Höhe von 58 Mio. € (im Vorjahr: 21 Mio. €) im Wesentlichen abgegrenzte Finanzierungskosten, Versicherungsprämien sowie Mieten und Pachten. Im Vorjahr waren außerdem Vorauszahlungen im Zusammenhang mit der Einführung des neuen digitalen Mobilfunks GSM-R (506 Mio. €) enthalten.

10 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital beträgt 2.150 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der Bundesrepublik Deutschland gehalten.

11 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage wurde in Höhe von 1.389 Mio. € mit der ansonsten negativen Gewinnrücklage verrechnet. Zum 31. Dezember 2002 wird danach ein Betrag von 3.921 Mio. € (im Vorjahr: 5.310 Mio. €) ausgewiesen.

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

12 Gewinnrücklagen /Andere Gewinnrücklagen

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

in Mio. €	2002	2001
Vortrag Gewinnrücklagen am 1. Januar	1.045	1.269
Vortrag Bilanzverlust am 1. Januar	- 134	- 5
Veränderung passivischer Unterschiedsbeträge aus Konsolidierung	- 7	11
Veränderung aktivischer Unterschiedsbeträge aus Konsolidierung	- 2.247	48
Einstellung in den Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter	5	4
Veränderung aus Fremdwährungsumrechnung	- 32	1
Konzernjahresfehlbetrag	- 468	- 406
Auf andere Gesellschafter entfallender Anteil am Konzernergebnis	- 15	- 11
Gewinnrücklagen und Bilanzverlust am 31. Dezember	- 1.853	911
Ausweis als Bilanzverlust	464	134
Ausgleich der negativen Gewinnrücklage mit der Kapitalrücklage	1.389	0
Gewinnrücklagen am 31. Dezember	0	1.045

13 Bilanzverlust

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

14 Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter

in Mio. €	2002	2001
Passive Ausgleichsposten	101	65
Aktive Ausgleichsposten	0	0
Insgesamt	101	65

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

15 Sonderposten für Investitionszuschüsse

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

16 Sonderposten mit Rücklageanteil

in Mio. €	2002	2001
gemäß § 281 HGB:		
Rücklage gemäß § 3 Abs. 2 ZonenRFG	2	3
Rücklage gemäß § 4 FördergebietsG	10	11
Insgesamt	12	14

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

Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil sind mit 2 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) im Posten „sonstige betriebliche Erträge“ enthalten. Einstellungen in die Sonderposten mit Rücklageanteil (im Berichtsjahr und im Vorjahr: 0 Mio. €) werden unter „sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

17 Rückstellungen

in Mio. €	2002	2001
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	914	508
Steuerrückstellungen	516	372
Rückstellungen für latente Steuern	1	0
Sonstige Rückstellungen	13.403	13.422
Insgesamt	14.834	14.302

Den **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr nach Bereinigung der Änderungen des Konsolidierungskreises 56 Mio. € (im Vorjahr: 33 Mio. €) zugeführt.

In den Rückstellungen für Pensionen sind 362 Mio. € der Stinnes-Gruppe enthalten.

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

in Mio. €	2002	2001
Verpflichtungen im Personalbereich	1.341	1.071
davon Stinnes	(303)	–
Restrukturierungsmaßnahmen	1.671	2.141
davon Stinnes	(0)	–
Ökologische Altlasten	2.663	2.620
davon Stinnes	(90)	–
Rückgabeverpflichtungen	309	324
davon Stinnes	(0)	–
Übrige Risiken	7.419	7.266
davon Stinnes	(498)	–
Insgesamt	13.403	13.422

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

Die Rückstellungen für **ökologische Altlasten** beziehen sich in erster Linie auf die Beseitigung von vor dem 1. Juli 1990 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Hierfür wurde bereits in der Eröffnungsbilanz der Deutschen Reichsbahn ein entsprechender Betrag in Höhe von 2,9 Mrd. € zurückgestellt und unverändert in die Eröffnungsbilanz der Deutsche Bahn AG übernommen. Rückstellungen für mögliche **Rückgabeverpflichtungen** wurden für Risiken aus Restitutionsansprüchen für Grundstücke im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn gebildet.

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

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

18 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2002	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2001
Zinslose Darlehen	7.726	783	1.780	5.163	7.324
Anleihen	7.068	42	2.074	4.952	5.419
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.584	541	282	761	73
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	562	236	100	226	316
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.707	2.665	42	0	1.557
Verbindlichkeiten aus Wechseln	5	5	0	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	12	12	0	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.975	42	324	1.609	1.758
Sonstige Verbindlichkeiten	2.909	2.401	449	59	1.838
davon aus Steuern	(177)	(177)	(0)	(0)	(78)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(154)	(154)	(0)	(0)	(100)
Insgesamt	24.548	6.727	5.051	12.770	18.285
davon zinspflichtig	(11.051)				(6.993)

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

Die **verzinslichen Verbindlichkeiten** enthalten neben den Anleihen und Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten auch die verzinslichen Bestandteile der Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, sowie die verzinslichen sonstigen Verbindlichkeiten.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht**, enthalten u. a. langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA

Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, in Höhe von 1.899 Mio. € (im Vorjahr: 1.501 Mio. €).

Der Anstieg der **sonstigen Verbindlichkeiten** resultiert fast ausschließlich aus der Aufnahme von kurzfristigen verzinslichen Commercial Paper in Höhe von 500 Mio. €.

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

- Die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA müssen aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden.
- Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten waren grundpfandrechtlich 7 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) gesichert.

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

19 Rechnungsabgrenzungsposten

Die **passiven Rechnungsabgrenzungsposten** in Höhe von 921 Mio. € (im Vorjahr: 923 Mio. €) resultieren überwiegend aus dem im Jahr 1999 durchgeführten Ankauf von Tilgungsverpflichtungen der Jahre 2025 bis 2041 zu zinslosen Darlehen [siehe Punkt 18].

20 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2002	2001
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln	2	0
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	244	231
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	55	159
Insgesamt	301	390

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

21 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2002	2001
Bestellobligo für Investitionen	6.815	5.614
Ausstehende Einlagen	353	349
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	4.450	4.132
Euro-Bargeldbestände aus Subfrontloading	0	56
Insgesamt	11.618	10.151

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

Die **Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen** werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die beiden nachfolgenden Tabellen zeigen zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von **Nominal- und Barwerten** (Stand 31. Dezember 2002), untergliedert nach Fristigkeiten:

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 7,5%
Leasingraten		
fällig bis 1 Jahr	288	277
fällig 1 bis 5 Jahre	931	757
fällig über 5 Jahre	942	529
Insgesamt	2.161	1.563

Leasing hat für die Finanzierung betriebsnotwendiger Vermögensgegenstände nur eine untergeordnete Bedeutung. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2002 Leasingraten in Höhe von 128 Mio. € (im Vorjahr: 115 Mio. €) gezahlt.

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 7,5%
Miet- und andere Drittschuldverhältnisse		
fällig bis 1 Jahr	422	408
fällig 1 bis 5 Jahre	1.093	891
fällig über 5 Jahre	774	352
Insgesamt	2.289	1.651

22 Finanzinstrumente

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

Das Treasury-Zentrum operiert auf den Finanzmärkten unter Anwendung der vom Bundesaufsichtsamt für das Kreditwesen aufgestellten Mindestanforderungen an das Betreiben von Handelsgeschäften (MAH) der Kreditinstitute und unterliegt der regelmäßigen internen Revision.

A. Originäre Finanzinstrumente

Die wesentlichen originären Finanzinstrumente im Einzelnen und die **Finanzschulden** insgesamt zum 31. Dezember 2002 sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt. Die Buchwerte entsprechen den Nominalbeträgen:

	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominal- zinssatz in %	2002 Buchwert in Mio. €
Nicht börsennotierte Anleihen:				
Gesamt DB AG	JPY, USD	8,7–9,5		67
Gesamt DB Finance B.V.	HKD, JPY, CHF	9,5–9,8		126
Insgesamt				193
Anleihen der DB Finance B.V.:				
Anleihe 1997 – 2007	DEM	4,8	5,750	511
Anleihe 1998 – 2003 ¹⁾	DEM	bis 0,3	1,125	42
Anleihe 1998 – 2008	DEM	5,4	5,000	767
Anleihe 1999 – 2009	EUR	6,5	4,785	1.350
Anleihe 2000 – 2010	EUR	7,5	6,000	1.000
Anleihe 2001 – 2006	DEM	4,0	4,500	31
Anleihe 2001 – 2006	CHF	3,7	3,375	265
Anleihe 2001 – 2008	DKK	5,8	5,250	54
Anleihe 2001 – 2008	SEK	5,8	5,500	42
Anleihe 2001 – 2008	NOK	5,8	7,000	50
Anleihe 2001 – 2013	EUR	10,9	5,125	750
Anleihe 2002 – 2007	CHF	4,4	3,250	512
Anleihe 2002 – 2007	USD	4,6	4,500	604
Anleihe 2002 – 2008	CHF	6,0	3,000	170
Anleihe 2002 – 2012	EUR	9,6	5,375	500
Anleihe 2002 – 2008	USD	5,0	FRN	76
Anleihe 2002 – 2006	USD	3,8	FRN	51
Anleihe 2002 – 2006	EUR	3,8	FRN	100
Insgesamt				6.875
Verbindlichkeiten ggü. EUROFIMA:				
Darlehen 1995 – 2005 ²⁾	DEM	2,7	4,750	7
Darlehen 1995 – 2005	CHF	2,7	4,750	27
Darlehen 1996 – 2006	DEM	3,9	6,000	256
Darlehen 1997 – 2009	DEM	7,0	5,625	256
Darlehen 1999 – 2009	EUR	6,8	5,750	400
Darlehen 2000 – 2014	EUR	11,8	5,970	219
Darlehen 2001 – 2014	EUR	11,7	5,410	300
Darlehen 2002 – 2012	EUR	9,6	FRN	34
Darlehen 2002 – 2012	EUR	9,6	FRN	400
Insgesamt				1.899
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten:				
Schuldscheindarlehen 1998 – 2008	DEM	5,3	5,310	51
Darlehen 2000 – 2016	EUR	13,7	FRN	200
Darlehen 2001 – 2022	EUR	19,7	FRN	200
Sonstige	EUR			1.133
Insgesamt				1.584
Commercial Paper:				
				500
Finanzschulden insgesamt				
				11.051

¹⁾ Die Anleihegläubiger haben ein Umtauschrecht in Aktien der Deutsche Lufthansa AG aus dem Eigentum der DB AG.

²⁾ Die Darlehen der EUROFIMA an die D.A.CH. Hotelzug, Zürich/Schweiz, heute CityNightLine CNL AG, Zürich/Schweiz, wurden im Rahmen eines Kaufs von Wagenmaterial zum 31. Dezember 1996 von der DB AG übernommen.

Die in Fremdwährung begebenen Anleihen wurden jeweils in Euro geswappt, so dass dem Deutsche Bahn Konzern aus diesen Transaktionen kein Währungsrisiko erwächst. Von den Finanzschulden haben insgesamt 583 Mio. € eine Restlaufzeit bis ein Jahr. Davon sind 541 Mio. € Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

Über die bilanzierten Verbindlichkeiten hinaus haben – Stichtag: 31. Dezember 2002 – Banken der Deutsche Bahn AG garantierte **Kreditfazilitäten** in einem Gesamtvolumen von 2,1 Mrd. € zur Absicherung des kurzfristigen Liquiditätsbedarfs eingeräumt. Keine dieser Linien war am 31. Dezember 2002 in Anspruch genommen.

B. Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken in Verbindung mit Finanztransaktionen und operativen Geschäften im Deutsche Bahn Konzern eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen bzw. antizipierten Grundgeschäften (z. B. Anleihen, Darlehen, Commercial Paper, sowie Importgeschafte seitens Stinnes). Spekulationsgeschäfte sind nicht erlaubt. Einsatz, Abwicklung und Kontrolle von derivativen Finanzgeschäften sind durch interne Richtlinien geregelt. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

Die Refinanzierung der Deutschen Bahn erfolgte in zunehmendem Maße auch in Währungen außerhalb des Euroraums. Diese Positionen wurden in der Regel unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu vermeiden. Eine Ausnahme hierzu stellen die lokalen Finanzmittelaufnahmen des Stinnes-Konzerns dar. Zur Reduzierung von Preisrisiken aus dem Rohstoffbereich wurden Derivate auf Treibstoffe abgeschlossen.

Eine Absicherung von **Zinsänderungsrisiken** erfolgte mittels Zinsswaps und Zins-Währungsswaps. Die daraus resultierende Zinsdifferenz wird periodengerecht abgegrenzt. Zukünftige Zinsdifferenzen werden als schwebendes Geschäft nicht bilanziert.

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

Rohstoffrisiken entstehen bei der Bahn hauptsächlich beim Einkauf von Treibstoffen. Im Rahmen der Preisabsicherung für den Dieselbezug schloss die Deutsche Bahn verschiedene Sicherungsgeschäfte ab. Dabei kamen Swaps und Optionen zum Einsatz.

Das **Nominalvolumen** der nachfolgend dargestellten Sicherungsgeschäfte stellt die Summe aller Kauf- und Verkaufsbetrage dar, die den Geschäften zugrunde liegen. Bei Rohstoffgeschaften wird die Tonnage angegeben. Die Höhe des Nominalvolumens erlaubt Rückschlüsse auf den Umfang des Einsatzes von derivativen Finanzinstrumenten, gibt aber nicht das Risiko aus dem Einsatz von Derivaten wieder.

Der **Marktwert** eines Finanzderivats entspricht dem Preis für die Auflösung bzw. Wiederbeschaffung des Geschäfte. Die aufgeführten Marktwerte wurden zum

Bilanzstichtag nach finanzmathematischen Verfahren bzw. marktüblichen Modellen ermittelt, dabei wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus den entsprechenden Grundgeschäften nicht berücksichtigt. Umgekehrt werden bei der Bilanzierung der Grundgeschäfte die zugehörigen Derivate nicht zum Ansatz gebracht (kein Hedge-Accounting). Da Bewertungseinheiten (Derivat/Grundgeschäft) gebildet werden, ist in den nachfolgenden Tabellen neben dem Marktwert der Derivate auch die Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte ausgewiesen.

Als **Kreditrisiko** werden mögliche Vermögensverluste durch die Nichterfüllung seitens der Vertragspartner bezeichnet („Ausfallrisiko“). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der Geschäfte dar, bei denen Ansprüche der Deutschen Bahn gegenüber den Vertragspartnern bestehen. Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und die Einrichtung von Risikolimiten wird das Ausfallrisiko aktiv gesteuert. Die nachfolgende Angabe zum Kreditrisiko gibt die einfache Summe aller Einzelrisiken wieder.

Nominal- und Marktwert der Zinsderivate¹⁾

in Mio. €	2002	2001
Nominalvolumen	6.763	4.403
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	- 27	- 57
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	- 222	8
Insgesamt	- 249	- 49

¹⁾ Vom Gesamtnominal der Zinsderivate entfallen 41 Mio.€ auf Stinnes mit einem Marktwert von -4 Mio.€. Die Marktwertänderung der Grundgeschäfte wird nicht angegeben.

Am 31. Dezember 2002 bestand das Portfolio aus Zinsderivaten ganz überwiegend aus Swaps mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Marktwertänderung der Grundgeschäfte resultiert aus dem Rückgang des Zinsniveaus im Laufe des letzten Jahres.

Nominal- und Marktwert der Währungsderivate¹⁾

in Mio. €	2002	2001
Nominalvolumen	963	0
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	- 7	0
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	14	0
Insgesamt	7	0

¹⁾ Vom Gesamtnominal der Währungsderivate entfallen 569 Mio.€ auf Stinnes mit einem Marktwert von 7 Mio. €. Die Marktwertänderung der Grundgeschäfte wird nicht angegeben.

Die per 31. Dezember 2002 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr. Der Hauptanteil dieser Transaktionen ist der Stinnes-Gruppe zuzuordnen.

Nominal- und Marktwert der Rohstoffderivate

in Mio. €	2002	2001
Nominalvolumen (Dieselkraftstoff in t)	648.000	894.000
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	- 2	- 11
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	0	0
Insgesamt	- 2	- 11

Das Portfolio der Rohstoffderivate bestand am 31. Dezember 2002 überwiegend aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr.

Kreditrisiko

in Mio. €	2002	2001
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Rohstoffderivate	197	54

Der Anstieg der Kreditrisiken im Vergleich zum Vorjahr ist durch eine Ausweitung der Absicherungstätigkeit begründet.

Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 38 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von Aa3.

Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von A2 auf.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

23 Umsatzerlöse

Die Gliederung der Umsatzerlöse in Höhe von 18.685 Mio. € (im Vorjahr: 15.722 Mio. €) nach Unternehmensbereichen enthält die Segmentberichterstattung [Punkte 33 und 34].

24 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2002	2001
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	762	615
Mieten und Pachten	185	213
Übrige betriebliche Erträge	822	750
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und dem (Teil-) Verkauf von konsolidierten Unternehmen	435	391
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	516	345
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	101	82
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	2	3
Übrige periodenfremde Erträge	7	7
Insgesamt	2.830	2.406

25 Materialaufwand

in Mio. €	2002	2001
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	2.895	2.007
davon Stinnes	(1.006)	–
Aufwendungen für bezogene Leistungen	4.084	2.718
davon Stinnes	(1.096)	–
Aufwendungen für Instandhaltungen	2.746	2.705
Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)	9.725	7.430
Zuwendungen des Bundes	– 179	– 322
Insgesamt	9.546	7.108

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** wurden gemäß Art. 2 § 22 Abs. 1 Nr. 3 Eisenbahnneuordnungsgesetz geleistet. Damit trug der Bund zum Abbau der erhöhten Materialaufwendungen zur Angleichung des Ausbaustands, der technischen Ausstattung und des Produktivitätsniveaus im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn an das Niveau im Bereich der ehemaligen Deutschen Bundesbahn bei.

Die Zuwendungen nahmen jährlich entsprechend dem erwarteten Abbau des erhöhten Materialaufwands ab und wurden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

26 Personalaufwand

in Mio. €	2002	2001
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	5.547	5.079
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	1.453	1.432
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	75	66
	7.075	6.577
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	1.272	1.156
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	304	270
	1.576	1.426
davon für Altersversorgung	(699)	(635)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	8.651	8.003
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	- 264	- 516
Insgesamt	8.387	7.487

Die gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen werden gegen die Restrukturierungsrückstellungen verrechnet.

In dem Betrag für **Altersversorgung** sind auch Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung und Versorgungszuschläge für beurlaubte Beamte enthalten. Eine Anpassung des Vorjahresbetrags wurde vorgenommen, um die Vergleichbarkeit herzustellen.

Die **Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens (BEV)** wurden gemäß Art. 2 § 21 Abs. 5 Nr. 1 Eisenbahnneuordnungsgesetz geleistet. Damit wurden die Personalkosten erstattet, die infolge des erhöhten Personalaufwands im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Vergleich zur ehemaligen Deutschen Bundesbahn entstanden. Entsprechend der erwarteten Rückführung des Personalaufwands reduzierten sich die Zuwendungen jährlich und wurden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

27 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2002	2001
Mieten und Pachten	654	604
Gebühren und Beiträge	124	116
Übrige betriebliche Aufwendungen	2.184	2.208
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	141	164
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	247	186
Aufwendungen aus der Einstellung in Sonderposten mit Rücklageanteil	0	0
Sonstige periodenfremde Aufwendungen	8	4
Insgesamt	3.358	3.282

Von den **übrigen betrieblichen Aufwendungen** betreffen 58 Mio. € (im Vorjahr: 51 Mio. €) „sonstige Steuern“.

28 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2002	2001
Erträge aus Beteiligungen	7	7
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(0)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	47	15
Aufwendungen aus Verlustübernahme	– 3	– 5
Abschreibungen auf Beteiligungen	– 5	– 15
Insgesamt	46	2

29 Zinsergebnis

in Mio. €	2002	2001
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	143	95
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 632	– 408
davon an verbundene Unternehmen	(0)	(0)
Insgesamt	– 489	– 313

30 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

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

Der im Vorjahr ausgewiesene Ertrag resultierte aus Steuererstattungen und aus der Steueranrechnung beim Zufluss von Beteiligungserträgen aus konsolidierten Unternehmen sowie aus der Nutzung von steuerlichen Verlustvorträgen.

31 Ergebnis je Aktie

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

		2002	2001
Nettoergebnis	in Mio. €	- 483	- 417
Anzahl Aktien	Stück	430.000.000	430.000.000
Ergebnis je Aktie	in €	- 1,12	- 0,97

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

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

32 Finanzmittelbestand

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

Segmentbericht

33 Segmentabgrenzung

Für den Deutsche Bahn Konzern ergibt sich die Segmentabgrenzung aus den von den Unternehmensbereichen erbrachten Dienstleistungen. Das Kerngeschäft des Deutsche Bahn Konzerns gliedert sich danach maßgeblich in vier Unternehmensbereiche sowie sechs direkt geführte Geschäftsfelder und aktuell den übernommenen Stinnes-Konzern:

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

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

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

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

Der **Bereich Service** umfasst die sechs direkt geführten Geschäftsfelder DB Energie, DBFuhrparkService, DB ProjektBau, DB Services, DB Systems und DB Telematik. Dieser Bereich wird erstmalig ausgewiesen, entsprechend wurden die Vorjahreszahlen (der Ausweis im Jahr 2001 erfolgte unter Sonstiges) angepasst.

Der durch den Mehrheitserwerb an der **Stinnes AG** erstmals einbezogene Stinnes-Teilkonzern wird hier als eigenes Segment ausgewiesen. Die Aktivitäten im Bereich Verkehr sollen im Laufe des Geschäftsjahres 2003 mit den als Unternehmensbereich Güterverkehr ausgewiesenen Aktivitäten zum neuen Unternehmensbereich Transport und Logistik zusammengeführt werden. Im Bereich Verkehr hat Stinnes eine führende Position im europäischen Landverkehr sowie führende Positionen auch in der weltweiten See- und Luftfracht. Da für die beiden Bereiche Chemie (Brenntag) und Werkstoffe (Interfer) mittelfristig ein Verkauf beabsichtigt wird, werden diese nachfolgend nicht separat dargestellt. Eine Nachvollziehbarkeit ist aber über den eigenständigen Stinnes-Geschäftsbericht möglich.

Eine **Anpassung der Vorjahreszahlen zur besseren Vergleichbarkeit** für die Unternehmensbereiche Güterverkehr bzw. Fahrweg wurde vorgenommen, da mit Wirkung zum 1. Januar 2002 die bisher von der DB Cargo AG gehaltenen Anteile an der DB Verkehrsbaulogistik GmbH auf die DB Netz AG übertragen wurden. Die Gesellschaft wird damit jetzt im Unternehmensbereich Fahrweg geführt.

Auf eine **Segmentierung nach Regionen** wird verzichtet, weil der im Berichtsjahr erzielte Auslandsanteil beim Umsatz ohne Stinnes unverändert vernachlässigbar gering ist und eine Untergliederung innerhalb Deutschlands aufgrund der flächendeckenden Präsenz wenig sinnvoll scheint. Ungeachtet der breiten internationalen Präsenz von Stinnes spricht auch die nur anteilige Einbeziehung von Stinnes gegen eine entsprechende Segmentierung. Stinnes veröffentlicht einen eigenen Geschäftsbericht, der auch eine Segmentierung nach Regionen enthält.

34 Segmentdaten

in Mio. €	Außenumsatz		Innenumsatz		Bereichsumsatz		Abschreibungen	
	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001
Personenverkehr								
DB Reise&Touristik	3.378	3.457	313	313	3.691	3.770	347	336
DB Regio	7.801	7.607	598	572	8.399	8.179	493	520
Insgesamt	11.179	11.064	911	885	12.090	11.949	840	856
Güterverkehr	3.710	3.849	574	615	4.284	4.464	166	148
Personenbahnhöfe	226	219	584	589	810	808	98	90
Fahrweg	201	184	3.750	3.676	3.951	3.860	855	750
Service	219	175	3.727	2.973	3.946	3.148	271	230
Stinnes	2.920	–	0	–	2.920	–	66	–
davon Verkehr (Schenker)	(1.613)	–	(0)	–	(1.613)	–	(32)	–
Sonstige Aktivitäten/ Konsolidierung	230	231	733	666	963	897	131	88
Konzern	18.685	15.722	10.279	9.404	28.964	25.126	2.427	2.162

¹⁾ Arbeitnehmer und zugewiesene Beamte, ohne Auszubildende

Erläuterungen zu den Segmentdaten:

- Unter „**Sonstige Aktivitäten / Konsolidierung**“ werden Konsolidierungseffekte sowie andere, nicht den vier gesondert gezeigten Unternehmensbereichen, dem Bereich Service oder Stinnes zuordenbare Geschäftsaktivitäten – d. h. in der neuen Führungsstruktur den Bereichen Sonstige oder Beteiligungen zugeordnete Aktivitäten einschließlich der konzernleitenden Managementholding Deutsche Bahn AG – zusammengefasst.
- Der **Außenumsatz** spiegelt den Umsatz mit konzernexternen Dritten wider.
- Der **Innenumsatz** zeigt die Umsätze, die zwischen Konzerngesellschaften getätigt wurden. Durch die geschäftsspezifische vertikale Integration des Deutsche Bahn Konzerns sind diesbezüglich vor allem die Innenumsätze der Unternehmensbereiche Fahrweg bzw. Personenbahnhöfe mit den Unternehmensbereichen Personenverkehr bzw. Güterverkehr von Bedeutung. Die Verrechnungspreise für konzerninterne Umsätze werden unter Bedingungen wie unter fremden Dritten abgerechnet.
- Der **Bereichsumsatz** bildet die Summe aus Außen- und Innenumsatz und zeigt somit die wirtschaftliche Leistung des Unternehmensbereichs.

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen		Brutto-Cashflow		Betriebliches Vermögen		Bilanzsumme		Brutto-Investitionen		Mitarbeiter ¹⁾ am 31.12.	
2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001
57	124	425	483	3.123	2.978	4.651	4.778	489	424	27.013	27.360
168	116	769	714	4.970	4.628	8.029	7.827	1.358	1.160	44.024	45.454
225	240	1.194	1.197	8.093	7.606	12.680	12.605	1.847	1.584	71.037	72.814
47	17	235	159	1.642	1.602	3.271	3.093	371	321	29.399	32.278
- 218	6	- 88	126	2.313	1.966	2.976	2.727	591	459	5.309	5.193
- 529	- 206	554	695	11.531	9.604	21.214	18.612	6.754	4.433	49.499	51.106
141	124	426	350	1.437	1.257	3.023	2.327	369	282	29.839	25.251
22	-	115	-	3.389	-	4.986	-	119	-	40.618	-
(20)	-	(59)	-	(1.499)	-	(2.721)	-	(35)	-	(29.769)	-
- 142	- 385	84	- 223	2.023	6.614	- 2.127	2.598	- 57	31	24.989	27.729
- 454	- 204	2.520	2.304	30.428	28.649	46.023	41.962	9.994	7.110	250.690	214.371

- Die **Abschreibungen** und **Brutto-Investitionen** beziehen sich auf das Sachanlagevermögen sowie die immateriellen Vermögensgegenstände. Die Brutto-Investitionen entsprechen dem wirtschaftlich nutzbaren Investitionsvolumen vor verrechneten Zuschüssen. Die nach Abzug von Zuschüssen bilanzwirksamen Netto-Investitionen sind Basis für die Abschreibungen.
- Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** wird als betriebswirtschaftlich ermittelte Ergebnisgröße nach Zinssaldo, aber vor Steuern zur internen Steuerung des operativen Geschäfts verwendet.
- Der **Brutto-Cashflow** ist definiert als Betriebliches Ergebnis (vor Zinsen) zuzüglich der Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) und der Veränderung der Pensionsrückstellungen.
- Das **Betriebliche Vermögen** umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) – abzüglich der zinslosen Darlehen – sowie das betriebliche Netto-Umlaufvermögen.
- Die Zahl der **Mitarbeiter** stellt zur besseren Vergleichbarkeit innerhalb des DB Konzerns und im Zeitablauf ab auf Vollzeit-Personen. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Sonstige Angaben

35 Beschäftigte

	2002 im Jahres- durchschnitt	2002 am Jahresende	2001 im Jahres- durchschnitt	2001 am Jahresende
Arbeitnehmer	172.831	200.077	164.726	161.374
Zugewiesene Beamte	51.927	50.613	54.420	52.997
Zwischensumme	224.758	250.690	219.146	214.371
Auszubildende	6.935	8.551	8.804	9.091
Insgesamt	231.693	259.241	227.950	223.462

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

36 Befreiung von Tochterunternehmen von den Offenlegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs

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

A. Philippi GmbH, Quierschied	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main
AMEROPA-Reisen GmbH, Bad Homburg v. d. H.	DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main
Autokraft GmbH, Kiel	DB Rent GmbH, Frankfurt am Main
Bayern Express Omnibus GmbH, München	DB Sechste Vermögensgesellschaft GmbH, Berlin
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	DB Services GmbH, Berlin
BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn	DB Services Immobilien GmbH, Frankfurt am Main
Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH, Konstanz	DB Services Nord GmbH, Hamburg
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen	DB Services Nordost GmbH, Berlin
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede	DB Services Sicherheitsdienste GmbH, Frankfurt am Main
BTT BahnTank Transport GmbH, Mainz	DB Services Süd GmbH, München
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	DB Services Südost GmbH, Leipzig
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	DB Services Südwest GmbH, Frankfurt am Main
DBAutoZug GmbH, Dortmund	DB Services Technische Dienste GmbH, Berlin
DB Bahnbau GmbH, Berlin	DB Services West GmbH, Köln
DBBauProjekt GmbH, Frankfurt am Main	DB ServiceStore Systemführungs GmbH, Frankfurt am Main
DBDialog Telefonservice GmbH, Schwerin	DB Systems GmbH, Erfurt
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	DB Telematik GmbH, Frankfurt am Main
DBFuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	DB Verkehrsbau Logistik GmbH, Mainz
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	DB Vermittlung GmbH, Berlin
DB Projekt Verkehrsbau GmbH, Berlin	DB Zeitarbeit GmbH, Berlin
DB ProjektBau GmbH, Berlin	DB ZugBus Nordrhein Holding GmbH, Köln
DBProjekte Süd GmbH, Stuttgart	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm (Donau)
DB Regionalbahn Rheinland GmbH, Köln	DB ZugBus Westfalen Holding GmbH, Münster (Westfalen)
DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH, Essen	
DB Regionalbahn Westfalen GmbH, Münster (Westfalen)	

Deutsche Bahn Gleisbau GmbH, Duisburg	Regionalbus Braunschweig GmbH –RBB–, Braunschweig
Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH, Kassel	Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin	Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf
Deutsche Touring Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs- GmbH, Bad Homburg	Regionalverkehr Oberbayern GmbH, München
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz
Ibb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH, Dresden	RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken
Kombiwaggon Servicegesellschaft für den Kombinierten Verkehr mbH (KSG), Mainz	RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen
Metropolitan Express-Train GmbH, Bad Homburg v. d. H.	RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel
MITROPA AG, Frankfurt am Main	RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe
MITROPA Grundstücks- und Beteiligungsgesellschaft mbH, Frankfurt am Main	S-Bahn Berlin GmbH, Berlin
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg
MOS Mobile Oberbauschweißtechnik GmbH, Berlin	S-Bahn München GmbH, München
NVO Temme Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Halle (Westfalen)	SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	Transfracht Internationale Gesellschaft für kombi- nierten Güterverkehr mbH, Frankfurt am Main
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf
Railion GmbH, Mainz	Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Frankfurt am Main
RBG Reisebetreuungs GmbH, Frankfurt am Main	WB Westfalen Bus GmbH, Münster (Westfalen)
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen
Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, Kiel	Zehlendorfer Eisenbahn- und Hafen GmbH, Berlin
	Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin
	ZugBus Schleswig-Holstein GmbH, Kiel

37 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2002	2001
Gesamtbezüge des Vorstands	5.085	4.694
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	1.374	995
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	12.717	10.971
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	232	224
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	0	0
Kredite an Mitglieder des Vorstands	0	0
Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats	0	0

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 232–235 zu entnehmen.

38 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Konzernlagebericht erläutert.

Berlin, den 14. April 2003

Deutsche Bahn AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

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

„Wir haben den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und Konzernlagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 14. April 2003

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Kämpfer)
Wirtschaftsprüfer

(Jäcker)
Wirtschaftsprüfer

Pro-forma-Konzernabschluss



163	Pro-forma-Konzern-Bilanz
164	Pro-forma-Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
165	Pro-forma-Konzern-Kapitalflussrechnung
166	Pro-forma-Konzernanhang
166	Entwicklung des Anlagevermögens
168	Allgemeine Erläuterungen
173	Erläuterungen zur Bilanz
185	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
189	Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
190	Segmentbericht
194	Sonstige Angaben

Zur besseren Vergleichbarkeit mit den Zahlen des Vorjahres wird ein Pro-forma-Konzernabschluss beigefügt, der die Entwicklung des DB Konzerns einschließlich des Finanzanlagenzugangs der Stinnes AG, aber vor Konsolidierung zeigt.

Das nachfolgende Zahlenwerk unterlag nicht der Überprüfung durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft. Somit wird auch kein Bestätigungsvermerk beigefügt.

Pro-forma-Konzern-Bilanz ohne Stinnes-Gruppe

zum 31. Dezember 2002

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2002	31.12.2001
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(5)	514	125
Sachanlagen	(5)	36.817	34.930
Finanzanlagen	(5)	3.306	735
		40.637	35.790
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(6)	952	992
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(7)	2.386	3.890
Wertpapiere	(8)	0	348
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		173	363
		3.511	5.593
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(9)	83	579
		44.231	41.962

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2002	31.12.2001
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(10)	2.150	2.150
Kapitalrücklage	(11)	5.310	5.310
Gewinnrücklagen	(12)	449	1.045
Bilanzverlust	(13)	- 464	- 134
Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter	(14)	56	65
		7.501	8.436
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	(15)	0	2
C. Sonderposten mit Rücklageanteil	(16)	12	14
D. Rückstellungen	(17)	13.498	14.302
E. Verbindlichkeiten	(18)	22.304	18.285
F. Rechnungsabgrenzungsposten	(19)	916	923
		44.231	41.962

Pro-forma-Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ohne Stinnes-Gruppe

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang	2002	2001
Umsatzerlöse	(23)	15.765	15.722
Bestandsveränderungen		- 147	65
Andere aktivierte Eigenleistungen		2.362	1.748
Gesamtleistung		17.980	17.535
Sonstige betriebliche Erträge	(24)	2.751	2.406
Materialaufwand	(25)	- 7.444	- 7.108
Personalaufwand	(26)	- 7.903	- 7.487
Abschreibungen		- 2.384	- 2.162
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(27)	- 3.035	- 3.282
		- 35	- 98
Beteiligungsergebnis	(28)	47	2
Zinsergebnis	(29)	- 478	- 313
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		- 466	- 409
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(30)	- 16	3
Jahresfehlbetrag		- 482	- 406
Anderen Gesellschaftern zustehender Gewinn		12	11
Auf andere Gesellschafter entfallender Verlust		0	0

Pro-forma-Konzern-Kapitalflussrechnung ohne Stinnes-Gruppe

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang	2002	2001
Ergebnis vor Steuern		- 466	- 409
Abschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		2.384	2.162
Veränderung der Pensionsrückstellungen		42	33
Cashflow vor Steuern		1.960	1.786
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Finanzanlagen		- 37	8
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 464	- 315
Veränderung der Sonderposten		- 4	- 3
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		- 253	- 121
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen und dem (Teil-) Verkauf von konsolidierten Unternehmen		- 30	- 106
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		2.434	- 1.408
Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)		453	489
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		- 16	3
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		4.043	333
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		711	897
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 10.036	- 7.303
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		4.254	3.656
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes		686	924
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		- 284	- 293
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen und dem (Teil-) Verkauf von konsolidierten Unternehmen		40	66
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen und den (Teil-) Erwerb von konsolidierten Unternehmen		- 2.750	- 35
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 7.379	- 2.088
Gewinnausschüttungen an Minderheitsgesellschafter		- 10	- 14
Einzahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		393	294
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 37	31
Einzahlungen aus Sale-and-lease-back		0	178
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten und Commercial Paper		2.806	1.239
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten		- 6	- 4
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		3.146	1.724
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes		- 190	- 31
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(32)	363	394
Finanzmittelbestand am Jahresende	(32)	173	363

¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens Deutsche Bahn Konzern ohne Stinnes-Gruppe

Anschaffungs- und Herstellungskosten									
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2002	Währungs- differenzen	Änderungen des Konso- lidierungs- kreises	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2002		
Immaterielle Vermögensgegenstände									
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	445	0	1	437	8	- 10	881		
2. Geleistete Anzahlungen	9	0	0	6	-	3	0		
	454	0	1	443	5	- 10	893		
Sachanlagen									
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken									
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	5.090	0	9	29	-	14	-	96	
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	2.456	0	18	215	109	-	-	45	
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	7.216	0	0	216	2.098	-	-	11	
	14.762	0	27	460	2.193	-	-	152	
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	10.090	0	0	883	32	-	-	70	
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	12.591	2	25	944	618	-	-	344	
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	849	0	6	68	13	-	-	24	
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.887	0	18	269	223	-	-	208	
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	5.300	0	2	2.201	-	-	-	3.084	
	45.479	2	78	4.825	-	5	-	552	
Finanzanlagen									
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	2	0	2.505	0	1	-	-	1	
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	6	0	0	0	0	0	0	0	
3. Anteile an assoziierten Unternehmen	241	0	10	23	-	-	-	1	
4. Beteiligungen	452	0	0	2	0	-	-	0	
5. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	0	0	4	0	0	0	0	
6. Wertpapiere des Anlagevermögens	0	0	0	0	0	0	0	0	
7. Sonstige Ausleihungen	7	0	0	0	0	0	0	0	
	711	0	2.515	29	0	-	-	10	
Anlagevermögen gesamt	46.644	2	2.594	5.297	0	-	-	572	
							53.965		

Abschreibungen							Buchwert			
Vortrag zum 01.01.2002	Währungs- differenzen	Änderungen des Konso- lidierungs- kreises	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Zuschrei- bungen	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2002	Stand am 31.12.2002	Stand am 31.12.2001	
- 329	0	0	- 63	3	0	10	- 379	502	116	
0	0	0	0	0	0	0	0	12	9	
- 329	0	0	- 63	3	0	10	- 379	514	125	
- 8	0	0	- 101	0	0	0	- 109	4.909	5.082	
- 519	0	- 4	- 104	0	- 3	14	- 616	2.137	1.937	
- 944	0	0	- 694	0	1	2	- 1.635	7.884	6.272	
- 1.471	0	- 4	- 899	0	2	16	- 2.360	14.930	13.291	
- 3.780	0	0	- 677	0	- 2	41	- 4.418	6.517	6.310	
- 3.881	- 1	- 19	- 903	0	- 1	217	- 4.588	9.248	8.710	
- 422	0	0	- 82	0	2	19	- 483	429	427	
- 995	0	- 6	- 369	0	3	206	- 1.161	1.028	892	
0	0	0	0	0	0	0	0	4.665	5.300	
- 10.549	- 1	- 29	- 2.930	0	0	499	- 13.010	36.817	34.930	
0	0	0	0	0	0	0	0	2.507	2	
- 6	0	0	0	0	0	0	- 6	0	0	
49	0	0	- 2	39	0	0	86	350	290	
- 19	0	0	0	0	0	0	- 19	435	433	
0	0	0	0	0	0	0	0	7	3	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0	0	7	7	
24	0	0	- 2	39	0	0	61	3.306	735	
- 10.854	- 1	- 29	- 2.995	42	0	509	- 13.328	40.637	35.790	

Pro-forma-Anhang

für das Geschäftsjahr 2002

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

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

1 Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss sind neben der Deutsche Bahn AG als Mutterunternehmen 126 inländische und 29 ausländische Tochterunternehmen, an denen die Deutsche Bahn AG direkt oder indirekt zu mehr als der Hälfte am stimmberechtigten Kapital beteiligt ist, sowie 3 inländische Unternehmen, bei denen sie oder eines ihrer Tochterunternehmen als Gesellschafter berechtigt ist, die Mehrheit der Mitglieder des Leitungs- oder Aufsichtsorgans zu bestellen, einbezogen.

63 assoziierte Unternehmen sind mit ihrem anteiligen Eigenkapital erfasst.

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

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

In den Konzernabschluss einbezogene Unternehmen

	2002
Zugänge	
Anteilserwerb	23
Erstmalige Einbeziehung	3
	26
Abgänge	
Verschmelzungen im Konzern	3
Sonstige Abgänge	1
	4
Saldo	22

Assoziierte Unternehmen

	2002
Zugänge	
Gründung	1
Abgänge	
Verkauf	1
Anteilsverkauf	2
Umgliederung in vollkonsolidierte Unternehmen	2
Liquidation	1
	6
Saldo	- 5

Die Unterschiedsbeträge aus der Erstkonsolidierung sind in den Gewinnrücklagen verrechnet.

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

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

2 Konsolidierungsmethode

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

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

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

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

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

Für die Bilanzierung der assoziierten Unternehmen nach der Equity-Methode gelten die gleichen Grundsätze. Zwei assoziierte Unternehmen haben ein abweichendes Wirtschaftsjahr, ein Zwischenabschluss auf den 31. Dezember wurde nicht erstellt. Soweit Jahresabschlüsse auf den 31. Dezember 2002 oder für ein im Geschäftsjahr 2002 abgelaufenes Wirtschaftsjahr nicht vorlagen, wurden die Abschlüsse des Vorjahres zugrunde gelegt.

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

3 Währungsumrechnungsmethode

Abschlüsse ausländischer Konzernunternehmen werden nach der Stichtagsmethode wie folgt umgerechnet:

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

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

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

4 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

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

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

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern im Bereich des Schienenverkehrs und bei Schiffen linear, ansonsten, soweit steuerlich zulässig, degressiv. Die Abschreibungen werden entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt. Die **Nutzungsdauern** der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

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

Geringwertige Anlagengegenstände (bei der Deutsche Bahn AG und bei den aus ihr mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Gesellschaften sind dies Anlagengegenstände im Einzelwert bis zu 2.000 €, ansonsten Anlagengegenstände im Einzelwert bis 410 €) werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgang ausgewiesen.

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

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

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

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

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

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

Alle anderen **Rückstellungen** sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung; darüber hinaus wurden Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB gebildet. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Für zeitlich begrenzte Abweichungen zwischen handels- und steuerrechtlicher Gewinnermittlung der in den Konzernabschluss einbezogenen Gesellschaften werden Rückstellungen für latente Steuern gebildet, sofern bei der jeweiligen Gesellschaft die passiven Abweichungen überwiegen. Aktive Steuerabgrenzungssalden werden nicht angesetzt. Steuerabgrenzungen aus der Konsolidierung sind mit den passiven Abgrenzungsposten aus den Einzelabschlüssen verrechnet.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz

5 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 166–167 dargestellt.

Die im Geschäftsjahr 2002 erhaltenen **Investitionszuschüsse** des Bundes gemäß Art. 2 § 22 Abs. 1 Nr. 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes für Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn in Höhe von 601 Mio. € (im Vorjahr: 975 Mio. €) wurden mit **Anlagenzugängen** verrechnet.

Der in der Position „geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau“ ausgewiesene positive Betrag der **Abgänge** resultierte im Wesentlichen aus der Tatsache, dass Investitionszuschüsse, die in Vorjahren mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten verrechnet worden waren, im Jahr 2002 ertragswirksam vereinnahmt wurden.

Im Geschäftsjahr wurden 163 Mio. € (im Vorjahr: 129 Mio. €) **außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen** – im Wesentlichen für Fahrzeuge sowie für Grundstücke im Zusammenhang mit Wertauswirkungen aus Nutzungs- und städtebaulichen Änderungen – vorgenommen. Die außerplanmäßige Abschreibung auf die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main (609 Mio. €) wurde in der Entwicklung des Anlagevermögens in der Spalte Abschreibungen des Geschäftsjahres dargestellt. Aufgrund der Verrechnung der in Vorjahren gebildeten Rückstellung für Risiken dieses Projekts in gleicher Höhe ergeben sich für die Ergebnisrechnung keine Auswirkungen. Somit ergibt sich eine Abschreibung des Geschäftsjahres 2002 von 2.384 Mio. €.

Die auf **Finanzanlagen** vorgenommenen Zuschreibungen in Höhe von 39 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) betreffen ausschließlich die Ergebnisfortschreibung nach der Equity-Methode zu Anteilen an assoziierten Unternehmen. Die im abgelaufenen Geschäftsjahr bilanzierten Abschreibungen in Höhe von 3 Mio. € entfallen überwiegend auf assoziierte Unternehmen, während die Abschreibungen im Vorjahr (15 Mio. €) vor allem Beteiligungen betrafen.

6 Vorräte

in Mio. €	2002	2001
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	507	491
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	417	483
Fertige Erzeugnisse und Waren	13	12
Geleistete Anzahlungen	15	6
Insgesamt	952	992

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 294 Mio. € (im Vorjahr: 286 Mio. €) gebildet.

7 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2002	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2001
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.237	22	1.137
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	7	0	1
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	58	0	122
Sonstige Vermögensgegenstände	1.084	272	2.630
Insgesamt	2.386	294	3.890

Die **Wertberichtigungen** auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 338 Mio. € (im Vorjahr: 320 Mio. €).

Die wesentlichen Bestandteile der **sonstigen Vermögensgegenstände** umfassen Forderungen an die Finanzverwaltung und den Anspruch an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) aus der „Trilateralen Vereinbarung“ auf Übertragung von Grundstücken. Im Ausweis des Vorjahres waren kurzfristige Geldanlagen in Höhe von 1.775 Mio. € enthalten.

8 Wertpapiere

Die im Vorjahr ausgewiesenen Wertpapiere des Umlaufvermögens waren als Dispositionsreserven ausschließlich in fungiblen Papieren angelegt.

9 Rechnungsabgrenzungsposten

Die **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** in Höhe von 83 Mio. € (im Vorjahr: 579 Mio. €) enthalten ein Disagio von 57 Mio. € (im Vorjahr: 52 Mio. €) und betreffen in Höhe von 26 Mio. € (im Vorjahr: 21 Mio. €) im Wesentlichen abgegrenzte Finanzierungskosten, Versicherungsprämien sowie Mieten und Pachten. Im Vorjahr waren außerdem Vorauszahlungen im Zusammenhang mit der Einführung des neuen digitalen Mobilfunks GSM-R (506 Mio. €) enthalten.

10 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital beträgt 2.150 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der Bundesrepublik Deutschland gehalten.

11 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist zum 31. Dezember 2002 einen Betrag von 5.310 Mio. € aus.

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

12 Gewinnrücklagen /Andere Gewinnrücklagen

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

in Mio. €	2002	2001
Vortrag Gewinnrücklagen am 1. Januar	1.045	1.269
Vortrag Bilanzverlust am 1. Januar	- 134	- 5
Veränderung passivischer Unterschiedsbeträge aus Konsolidierung	- 7	11
Veränderung aktivischer Unterschiedsbeträge aus Konsolidierung	- 429	48
Einstellung in den Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter	3	4
Veränderung aus Fremdwährungsumrechnung	1	1
Konzernjahresfehlbetrag	- 482	- 406
Auf andere Gesellschafter entfallender Anteil am Konzernergebnis	- 12	- 11
Gewinnrücklagen und Bilanzverlust am 31. Dezember	- 15	911
Ausweis als Bilanzverlust	464	134
Gewinnrücklagen am 31. Dezember	449	1.045

13 Bilanzverlust

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

14 Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter

in Mio. €	2002	2001
Passive Ausgleichsposten	56	65
Aktive Ausgleichsposten	0	0
Insgesamt	56	65

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

15 Sonderposten für Investitionszuschüsse

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

16 Sonderposten mit Rücklageanteil

in Mio. €	2002	2001
gemäß § 281 HGB:		
Rücklage gemäß § 3 Abs. 2 ZonenRFG	2	3
Rücklage gemäß § 4 FördergebietsG	10	11
Insgesamt	12	14

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

Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil sind mit 2 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) im Posten „sonstige betriebliche Erträge“ enthalten. Einstellungen in die Sonderposten mit Rücklageanteil (im Berichtsjahr und im Vorjahr: 0 Mio. €) werden unter „sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

17 Rückstellungen

in Mio. €	2002	2001
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	552	508
Steuerrückstellungen	434	372
Rückstellungen für latente Steuern	0	0
Sonstige Rückstellungen	12.512	13.422
Insgesamt	13.498	14.302

Den **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr, nach Bereinigung der Änderungen des Konsolidierungskreises, 42 Mio. € (im Vorjahr: 33 Mio. €) zugeführt.

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

in Mio. €	2002	2001
Verpflichtungen im Personalbereich	1.038	1.071
Restrukturierungsmaßnahmen	1.671	2.141
Ökologische Altlasten	2.573	2.620
Rückgabeverpflichtungen	309	324
Übrige Risiken	6.921	7.266
Insgesamt	12.512	13.422

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

Die Rückstellungen für **ökologische Altlasten** beziehen sich in erster Linie auf die Beseitigung von vor dem 1. Juli 1990 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Hierfür wurde bereits in der Eröffnungsbilanz der Deutschen Reichsbahn ein entsprechender Betrag in Höhe von 2,9 Mrd. € zurückgestellt und unverändert in die Eröffnungsbilanz der Deutsche Bahn AG übernommen. Rückstellungen für mögliche **Rückgabeverpflichtungen** wurden für Risiken aus Restitutionsansprüchen für Grundstücke im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn gebildet.

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

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

18 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2002	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2001
Zinslose Darlehen	7.726	783	1.780	5.163	7.324
Anleihen	7.068	42	2.074	4.952	5.419
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	724	271	1	452	73
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	560	234	100	226	316
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.742	1.700	42	0	1.557
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5	5	0	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.972	39	324	1.609	1.758
Sonstige Verbindlichkeiten	2.507	2.052	408	47	1.838
davon aus Steuern	(100)	(100)	(0)	(0)	(78)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(109)	(109)	(0)	(0)	(100)
Insgesamt	22.304	5.126	4.729	12.449	18.285
davon zinspflichtig	(10.191)				(6.993)

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

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht**, enthalten u. a. langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, in Höhe von 1.899 Mio. € (im Vorjahr: 1.501 Mio. €).

Der Anstieg der **sonstigen Verbindlichkeiten** resultiert fast ausschließlich aus der Aufnahme von kurzfristigen verzinslichen Commercial Paper in Höhe von 500 Mio. €.

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

- Die Verbindlichkeiten gegenüber der EUROFIMA müssen aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden.
- Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten waren grundpfandrechtlich 0 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) gesichert.

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

19 Rechnungsabgrenzungsposten

Die **passiven Rechnungsabgrenzungsposten** in Höhe von 916 Mio. € (im Vorjahr: 923 Mio. €) resultieren überwiegend aus dem im Jahr 1999 durchgeführten Ankauf von Tilgungsverpflichtungen der Jahre 2025 bis 2041 zu zinslosen Darlehen [siehe Punkt 18].

20 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2002	2001
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln	0	0
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	193	231
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	55	159
Insgesamt	248	390

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

21 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2002	2001
Bestellobligo für Investitionen	6.748	5.614
Ausstehende Einlagen	353	349
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	3.746	4.132
Euro-Bargeldbestände aus Subfrontloading	0	56
Insgesamt	10.847	10.151

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

Die **Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen** werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die beiden nachfolgenden Tabellen zeigen zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von **Nominal- und Barwerten** (Stand 31. Dezember 2002), untergliedert nach Fristigkeiten:

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 7,5%
Leasingraten		
fällig bis 1 Jahr	157	152
fällig 1 bis 5 Jahre	566	459
fällig über 5 Jahre	737	402
Insgesamt	1.460	1.013

Leasing hat für die Finanzierung betriebsnotwendiger Vermögensgegenstände nur eine untergeordnete Bedeutung. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2002 Leasingraten in Höhe von 128 Mio. € (im Vorjahr: 115 Mio. €) gezahlt.

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 7,5%
Miet- und andere Drittschuldverhältnisse		
fällig bis 1 Jahr	419	405
fällig 1 bis 5 Jahre	1.093	891
fällig über 5 Jahre	774	352
Insgesamt	2.286	1.648

22 Finanzinstrumente

Die Deutsche Bahn AG als Treasury-Zentrum des DB Konzerns ist für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte zuständig. Bei den Arbeitsabläufen besteht eine klare funktionale und organisatorische Trennung zwischen Disposition und Handel einerseits (Front Office) sowie Abwicklung und Kontrolle andererseits (Back Office). Das Treasury-Zentrum operiert auf den Finanzmärkten unter Anwendung der vom Bundesaufsichtsamt für das Kreditwesen aufgestellten Mindestanforderungen an das Betreiben von Handelsgeschäften (MAH) der Kreditinstitute und unterliegt der regelmäßigen internen Revision.

A. Originäre Finanzinstrumente

Die wesentlichen originären Finanzinstrumente im Einzelnen und die **Finanzschulden** insgesamt zum 31. Dezember 2002 sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt. Die Buchwerte entsprechen den Nominalbeträgen:

	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominal- zinssatz in %	2002 Buchwert in Mio. €
Nicht börsennotierte Anleihen:				
Gesamt DB AG	JPY, USD	8,7–9,5		67
Gesamt DB Finance B.V.	HKD, JPY, CHF	9,5–9,8		126
Insgesamt				193
Anleihen der DB Finance B.V.:				
Anleihe 1997 – 2007	DEM	4,8	5,750	511
Anleihe 1998 – 2003 ¹⁾	DEM	bis 0,3	1,125	42
Anleihe 1998 – 2008	DEM	5,4	5,000	767
Anleihe 1999 – 2009	EUR	6,5	4,785	1.350
Anleihe 2000 – 2010	EUR	7,5	6,000	1.000
Anleihe 2001 – 2006	DEM	4,0	4,500	31
Anleihe 2001 – 2006	CHF	3,7	3,375	265
Anleihe 2001 – 2008	DKK	5,8	5,250	54
Anleihe 2001 – 2008	SEK	5,8	5,500	42
Anleihe 2001 – 2008	NOK	5,8	7,000	50
Anleihe 2001 – 2013	EUR	10,9	5,125	750
Anleihe 2002 – 2007	CHF	4,4	3,250	512
Anleihe 2002 – 2007	USD	4,6	4,500	604
Anleihe 2002 – 2008	CHF	6,0	3,000	170
Anleihe 2002 – 2012	EUR	9,6	5,375	500
Anleihe 2002 – 2008	USD	5,0	FRN	76
Anleihe 2002 – 2006	USD	3,8	FRN	51
Anleihe 2002 – 2006	EUR	3,8	FRN	100
Insgesamt				6.875
Verbindlichkeiten ggü. EUROFIMA:				
Darlehen 1995 – 2005 ²⁾	DEM	2,7	4,750	7
Darlehen 1995 – 2005	CHF	2,7	4,750	27
Darlehen 1996 – 2006	DEM	3,9	6,000	256
Darlehen 1997 – 2009	DEM	7,0	5,625	256
Darlehen 1999 – 2009	EUR	6,8	5,750	400
Darlehen 2000 – 2014	EUR	11,8	5,970	219
Darlehen 2001 – 2014	EUR	11,7	5,410	300
Darlehen 2002 – 2012	EUR	9,6	FRN	34
Darlehen 2002 – 2012	EUR	9,6	FRN	400
Insgesamt				1.899
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten:				
Schuldscheindarlehen 1998 – 2008	DEM	5,3	5,310	51
Darlehen 2000 – 2016	EUR	13,7	FRN	200
Darlehen 2001 – 2022	EUR	19,7	FRN	200
Sonstige	EUR			273
Insgesamt				724
Commercial Paper:				
				500
Finanzschulden insgesamt				
				10.191

¹⁾ Die Anleihegläubiger haben ein Umtauschrecht in Aktien der Deutsche Lufthansa AG aus dem Eigentum der DB AG.

²⁾ Die Darlehen der EUROFIMA an die D.A.CH. Hotelzug, Zürich/Schweiz, heute CityNightLine CNL AG, Zürich/Schweiz, wurden im Rahmen eines Kaufs von Wagenmaterial zum 31. Dezember 1996 von der DB AG übernommen.

Die in Fremdwährung begebenen Anleihen wurden jeweils in Euro geswappt, so dass dem Deutsche Bahn Konzern aus diesen Transaktionen kein Währungsrisiko erwächst. Von den Finanzschulden haben insgesamt 313 Mio. € eine Restlaufzeit bis ein Jahr. Davon sind 271 Mio. € Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

Über die bilanzierten Verbindlichkeiten hinaus haben – Stichtag: 31. Dezember 2002 – Banken der Deutsche Bahn AG garantierte **Kreditfazilitäten** in einem Gesamtvolumen von 2,1 Mrd. € zur Absicherung des kurzfristigen Liquiditätsbedarfs eingeräumt. Keine dieser Linien war am 31. Dezember 2002 in Anspruch genommen.

B. Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken in Verbindung mit Finanztransaktionen im Deutsche Bahn Konzern eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen bzw. antizipierten Grundgeschäften (Anleihen, Darlehen, Commercial Paper u. a.). Spekulationsgeschäfte sind nicht erlaubt. Einsatz, Abwicklung und Kontrolle von derivativen Finanzgeschäften sind durch interne Richtlinien geregelt. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

Die Refinanzierung der Deutschen Bahn erfolgte in zunehmendem Maße auch in Währungen außerhalb des Euroraums. Diese Positionen wurden unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu vermeiden. Zur Reduzierung von Preisrisiken aus dem Rohstoffbereich wurden Derivate auf Treibstoffe abgeschlossen.

Eine Absicherung von **Zinsänderungsrisiken** erfolgte mittels Zinsswaps und Zins-Währungsswaps. Die daraus resultierende Zinsdifferenz wird periodengerecht abgegrenzt. Zukunfftige Zinsdifferenzen werden als schwebendes Geschäft nicht bilanziert.

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

Rohstoffrisiken entstehen bei der Bahn hauptsächlich beim Einkauf von Treibstoffen. Im Rahmen der Preisabsicherung für den Dieselbezug schloss die Deutsche Bahn verschiedene Sicherungsgeschäfte ab. Dabei kamen Swaps und Optionen zum Einsatz.

Das **Nominalvolumen** der nachfolgend dargestellten Sicherungsgeschäfte stellt die Summe aller Kauf- und Verkaufsbetrage dar, die den Geschäften zugrunde liegen. Bei Rohstoffgeschaften wird die Tonnage angegeben. Die Höhe des Nominalvolumens erlaubt Rückschlüsse auf den Umfang des Einsatzes von derivativen Finanzinstrumenten, gibt aber nicht das Risiko aus dem Einsatz von Derivaten wieder.

Der **Marktwert** eines Finanzderivats entspricht dem Preis für die Auflösung bzw. Wiederbeschaffung des Geschäfte. Die aufgeführten Marktwerte wurden zum Bilanzstichtag nach finanzmathematischen Verfahren bzw. marktüblichen Modellen

ermittelt, dabei wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus den entsprechenden Grundgeschäften nicht berücksichtigt. Umgekehrt werden bei der Bilanzierung der Grundgeschäfte die zugehörigen Derivate nicht zum Ansatz gebracht (kein Hedge-Accounting). Da Bewertungseinheiten (Derivat/Grundgeschäft) gebildet werden, ist in den nachfolgenden Tabellen neben dem Marktwert der Derivate auch die Marktwerteränderung der zugehörigen Grundgeschäfte ausgewiesen.

Als **Kreditrisiko** werden mögliche Vermögensverluste durch die Nichterfüllung seitens der Vertragspartner bezeichnet („Ausfallrisiko“). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der Geschäfte dar, bei denen Ansprüche der Deutschen Bahn gegenüber den Vertragspartnern bestehen. Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und die Einrichtung von Risikolimiten wird das Ausfallrisiko aktiv gesteuert. Die nachfolgende Angabe zum Kreditrisiko gibt die einfache Summe aller Einzelrisiken wieder.

Nominal- und Marktwert der Zinsderivate

in Mio. €	2002	2001
Nominalvolumen	6.722	4.403
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	- 23	- 57
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	- 222	8
Insgesamt	- 245	- 49

Am 31. Dezember 2002 bestand das Portfolio aus Zinsderivaten ganz überwiegend aus Swaps mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Marktwertänderung der Grundgeschäfte resultiert aus dem Rückgang des Zinsniveaus im Laufe des letzten Jahres.

Nominal- und Marktwert der Währungsderivate

in Mio. €	2002	2001
Nominalvolumen	394	0
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	- 14	0
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	14	0
Insgesamt	0	0

Die per 31. Dezember 2002 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden ausschließlich aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr.

Nominal- und Marktwert der Rohstoffderivate

in Mio. €	2002	2001
Nominalvolumen (Dieselkraftstoff in t)	648.000	894.000
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	- 2	- 11
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	0	0
Insgesamt	- 2	- 11

Das Portfolio der Rohstoffderivate bestand am 31. Dezember 2002 überwiegend aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr.

Kreditrisiko

in Mio. €	2002	2001
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Rohstoffderivate	188	54

Der Anstieg der Kreditrisiken im Vergleich zum Vorjahr ist durch eine Ausweitung der Absicherungstätigkeit begründet.

Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 37 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von Aa3.

Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von A2 auf.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

23 Umsatzerlöse

Die Gliederung der Umsatzerlöse in Höhe von 15.765 Mio. € (im Vorjahr: 15.722 Mio. €) nach Unternehmensbereichen enthält die Segmentberichterstattung [Punkte 33 und 34].

24 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2002	2001
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	759	615
Mieten und Pachten	183	213
Übrige betriebliche Erträge	801	750
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens und dem (Teil-) Verkauf von konsolidierten Unternehmen	422	391
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	481	345
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	97	82
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	2	3
Übrige periodenfremde Erträge	6	7
Insgesamt	2.751	2.406

25 Materialaufwand

in Mio. €	2002	2001
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	1.889	2.007
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.988	2.718
Aufwendungen für Instandhaltungen	2.746	2.705
Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)	7.623	7.430
Zuwendungen des Bundes	- 179	- 322
Insgesamt	7.444	7.108

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

26 Personalaufwand

in Mio. €	2002	2001
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	5.165	5.079
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	1.453	1.432
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	75	66
	6.693	6.577
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	1.170	1.156
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	304	270
	1.474	1.426
davon für Altersversorgung	(667)	(635)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	8.167	8.003
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	- 264	- 516
Insgesamt	7.903	7.487

Die gezahlten besitzstandswahrenden Zulagen werden gegen die Restrukturierungsrückstellungen verrechnet.

In dem Betrag für **Altersversorgung** sind auch Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung und Versorgungszuschläge für beurlaubte Beamte enthalten. Eine Anpassung des Vorjahresbetrags wurde vorgenommen, um die Vergleichbarkeit herzustellen.

Die **Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens (BEV)** wurden gemäß Art. 2 § 21 Abs. 5 Nr. 1 Eisenbahnneuordnungsgesetz geleistet. Damit wurden die Personalkosten erstattet, die infolge des erhöhten Personalaufwands im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Vergleich zur ehemaligen Deutschen Bundesbahn entstanden. Entsprechend der erwarteten Rückführung des Personalaufwands reduzierten sich die Zuwendungen jährlich und wurden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

27 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2002	2001
Mieten und Pachten	601	604
Gebühren und Beiträge	124	116
Übrige betriebliche Aufwendungen	1.944	2.208
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	138	164
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	220	186
Aufwendungen aus der Einstellung in Sonderposten mit Rücklageanteil	0	0
Sonstige periodenfremde Aufwendungen	8	4
Insgesamt	3.035	3.282

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

28 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2002	2001
Erträge aus Beteiligungen	6	7
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	45	15
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 1	- 5
Abschreibungen auf Beteiligungen	- 3	- 15
Insgesamt	47	2

29 Zinsergebnis

in Mio. €	2002	2001
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	140	95
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 618	- 408
davon an verbundene Unternehmen	(0)	(0)
Insgesamt	- 478	- 313

30 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

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

Der im Vorjahr ausgewiesene Ertrag resultierte aus Steuererstattungen und aus der Steueranrechnung beim Zufluss von Beteiligungserträgen aus konsolidierten Unternehmen sowie aus der Nutzung von steuerlichen Verlustvorträgen.

31 Ergebnis je Aktie

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

		2002	2001
Nettoergebnis	in Mio. €	- 494	- 417
Anzahl Aktien	Stück	430.000.000	430.000.000
Ergebnis je Aktie	in €	- 1,15	- 0,97

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

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

32 Finanzmittelbestand

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

Segmentbericht

33 Segmentabgrenzung

Für den Deutsche Bahn Konzern ergibt sich die Segmentabgrenzung aus den von den Unternehmensbereichen erbrachten Dienstleistungen. Das Kerngeschäft des Deutsche Bahn Konzerns gliedert sich danach maßgeblich in vier Unternehmensbereiche sowie sechs direkt geführte Geschäftsfelder:

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

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

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

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

Der **Bereich Service** umfasst die sechs direkt geführten Geschäftsfelder DB Energie, DBFuhrparkService, DB ProjektBau, DB Services, DB Systems und DB Telematik. Dieser Bereich wird erstmalig ausgewiesen, entsprechend wurden die Vorjahreszahlen (der Ausweis im Jahre 2001 erfolgte unter Sonstiges) angepasst.

Eine **Anpassung der Vorjahreszahlen zur besseren Vergleichbarkeit** für die Unternehmensbereiche Güterverkehr bzw. Fahrweg wurde vorgenommen, da mit Wirkung zum 1. Januar 2002 die bisher von der DB Cargo AG gehaltenen Anteile an der DB Verkehrsbaulogistik GmbH auf die DB Netz AG übertragen wurden. Die Gesellschaft wird damit jetzt im Unternehmensbereich Fahrweg geführt.

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

34 Segmentdaten

in Mio. €	Außenumsatz		Innenumsatz		Bereichsumsatz		Abschreibungen	
	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001
Personenverkehr								
DB Reise&Touristik	3.378	3.457	313	313	3.691	3.770	347	336
DB Regio	7.801	7.607	598	572	8.399	8.179	493	520
Insgesamt	11.179	11.064	911	885	12.090	11.949	840	856
Güterverkehr	3.710	3.849	574	615	4.284	4.464	166	148
Personenbahnhöfe	226	219	584	589	810	808	98	90
Fahrweg	201	184	3.750	3.676	3.951	3.860	855	750
Service	219	175	3.727	2.973	3.946	3.148	271	230
Sonstige Aktivitäten/ Konsolidierung	230	231	733	666	963	897	154	88
DB Konzern	15.765	15.722	10.279	9.404	26.044	25.126	2.384	2.162

¹⁾ Arbeitnehmer und zugewiesene Beamte, ohne Auszubildende

Erläuterungen zu den Segmentdaten:

- Unter „**Sonstige Aktivitäten/Konsolidierung**“ werden Konsolidierungseffekte sowie andere, nicht den vier gesondert gezeigten Unternehmensbereichen oder dem Bereich Service zuordenbare Geschäftsaktivitäten – d. h. in der neuen Führungsstruktur den Bereichen Sonstige oder Beteiligungen zugeordnete Aktivitäten einschließlich der konzernleitenden Managementholding Deutsche Bahn AG – zusammengefasst.
- Der **Außenumsatz** spiegelt den Umsatz mit konzernexternen Dritten wider.
- Der **Innenumsatz** zeigt die Umsätze, die zwischen Konzerngesellschaften getätigt wurden. Durch die geschäftsspezifische vertikale Integration des Deutsche Bahn Konzerns sind diesbezüglich vor allem die Innenumsätze der Unternehmensbereiche Fahrweg bzw. Personenbahnhöfe mit den Unternehmensbereichen Personenverkehr bzw. Güterverkehr von Bedeutung. Die Verrechnungspreise für konzerninterne Umsätze werden unter Bedingungen wie unter fremden Dritten abgerechnet.
- Der **Bereichsumsatz** bildet die Summe aus Außen- und Innenumsatz und zeigt somit die wirtschaftliche Leistung des Unternehmensbereichs.

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen		Brutto-Cashflow		Betriebliches Vermögen		Bilanzsumme		Brutto- Investitionen		Mitarbeiter ¹⁾ am 31.12.	
2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001	2002	2001
57	124	425	483	3.123	2.978	4.651	4.778	489	424	27.013	27.360
168	116	769	714	4.970	4.628	8.029	7.827	1.358	1.160	44.024	45.454
225	240	1.194	1.197	8.093	7.606	12.680	12.605	1.847	1.584	71.037	72.814
47	17	235	159	1.642	1.602	3.271	3.093	371	321	29.399	32.278
- 218	6	- 88	126	2.313	1.966	2.976	2.727	591	459	5.309	5.193
- 529	- 206	554	695	11.531	9.604	21.214	18.612	6.754	4.433	49.499	51.106
141	124	426	350	1.437	1.257	3.023	2.327	369	282	29.839	25.251
- 159	- 385	90	- 223	2.707	6.614	1.067	2.598	- 25	31	24.989	27.729
- 493	- 204	2.411	2.304	27.723	28.649	44.231	41.962	9.907	7.110	210.072	214.371

- Die **Abschreibungen** und **Brutto-Investitionen** beziehen sich auf das Sachanlagevermögen sowie die immateriellen Vermögensgegenstände. Die Brutto-Investitionen entsprechen dem wirtschaftlich nutzbaren Investitionsvolumen vor verrechneten Zuschüssen. Die nach Abzug von Zuschüssen bilanzwirksamen Netto-Investitionen sind Basis für die Abschreibungen.
- Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** wird als betriebswirtschaftlich ermittelte Ergebnisgröße nach Zinssaldo, aber vor Steuern zur internen Steuerung des operativen Geschäfts verwendet.
- Der **Brutto-Cashflow** ist definiert als Betriebliches Ergebnis (vor Zinsen) zuzüglich der Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) und der Veränderung der Pensionsrückstellungen.
- Das **Betriebliche Vermögen** umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) – abzüglich der zinslosen Darlehen – sowie das betriebliche Netto-Umlaufvermögen.
- Die Zahl der **Mitarbeiter** stellt zur besseren Vergleichbarkeit innerhalb des DB Konzerns und im Zeitablauf ab auf Vollzeit-Personen. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Sonstige Angaben

35 Beschäftigte

	2002 im Jahres- durchschnitt	2002 am Jahresende	2001 im Jahres- durchschnitt	2001 am Jahresende
Arbeitnehmer	162.677	159.459	164.726	161.374
Zugewiesene Beamte	51.927	50.613	54.420	52.997
Zwischensumme	214.604	210.072	219.146	214.371
Auszubildende	6.596	7.194	8.804	9.091
Insgesamt	221.200	217.266	227.950	223.462

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

36 Befreiung von Tochterunternehmen von den Offenlegungsvorschriften des Handelsgesetzbuchs

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

A. Philippi GmbH, Quierschied	DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt am Main
AMEROPA-Reisen GmbH, Bad Homburg v. d. H.	DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main
Autokraft GmbH, Kiel	DB Rent GmbH, Frankfurt am Main
Bayern Express Omnibus GmbH, München	DB Sechste Vermögensgesellschaft GmbH, Berlin
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	DB Services GmbH, Berlin
BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn	DB Services Immobilien GmbH, Frankfurt am Main
Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH, Konstanz	DB Services Nord GmbH, Hamburg
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen	DB Services Nordost GmbH, Berlin
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede	DB Services Sicherheitsdienste GmbH, Frankfurt am Main
BTT BahnTank Transport GmbH, Mainz	DB Services Süd GmbH, München
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	DB Services Südost GmbH, Leipzig
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	DB Services Südwest GmbH, Frankfurt am Main
DBAutoZug GmbH, Dortmund	DB Services Technische Dienste GmbH, Berlin
DB Bahnbau GmbH, Berlin	DB Services West GmbH, Köln
DBBauProjekt GmbH, Frankfurt am Main	DB ServiceStore Systemführungs GmbH, Frankfurt am Main
DBDialog Telefonservice GmbH, Schwerin	DB Systems GmbH, Erfurt
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	DB Telematik GmbH, Frankfurt am Main
DBFahrparkService GmbH, Frankfurt am Main	DB Verkehrsbau Logistik GmbH, Mainz
DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main	DB Vermittlung GmbH, Berlin
DB Projekt Verkehrsbau GmbH, Berlin	DB Zeitarbeit GmbH, Berlin
DBProjektBau GmbH, Berlin	DB ZugBus Nordrhein Holding GmbH, Köln
DBProjekte Süd GmbH, Stuttgart	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm (Donau)
DB Regionalbahn Rheinland GmbH, Köln	
DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH, Essen	
DB Regionalbahn Westfalen GmbH, Münster (Westfalen)	

DB ZugBus Westfalen Holding GmbH, Münster (Westfalen)	RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg
Deutsche Bahn Gleisbau GmbH, Duisburg	Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, Kiel
Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH, Kassel	Regionalbus Braunschweig GmbH – RBB–, Braunschweig
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin	Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart
Deutsche Touring Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs- GmbH, Bad Homburg	Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	Regionalverkehr Oberbayern GmbH, München
Ibb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH, Dresden	RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz
Kombiwaggon Servicegesellschaft für den Kombinierten Verkehr mbH (KSG), Mainz	RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken
Metropolitan Express-Train GmbH, Bad Homburg v. d. H.	RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen
MITROPA AG, Frankfurt am Main	RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel
MITROPA Grundstücks- und Beteiligungsgesellschaft mbH, Frankfurt am Main	RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe
Mitteldeutsche Eisenbahn GmbH, Schkopau	S-Bahn Berlin GmbH, Berlin
MOS Mobile Oberbauschweißtechnik GmbH, Berlin	S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg
NVO Temme Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Halle (Westfalen)	S-Bahn München GmbH, München
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	Transfracht Internationale Gesellschaft für kombi- nierten Güterverkehr mbH, Frankfurt am Main
Railion GmbH, Mainz	UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf
RBG Reisebetreuungs GmbH, Frankfurt am Main	Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU–, Frankfurt am Main
	WB Westfalen Bus GmbH, Münster (Westfalen)
	Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen
	Zehlendorfer Eisenbahn- und Hafan GmbH, Berlin
	Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin
	ZugBus Schleswig-Holstein GmbH, Kiel

37 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2002	2001
Gesamtbezüge des Vorstands	5.085	4.694
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	1.374	995
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	12.717	10.971
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	232	224
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	0	0
Kredite an Mitglieder des Vorstands	0	0
Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats	0	0

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 232–235 zu entnehmen.

38 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Konzernlagebericht erläutert.

Berlin, den 14. April 2003

Deutsche Bahn AG
Der Vorstand

Stinnes-Konzernabschluss



197	Stinnes-Konzern-Bilanz
198	Stinnes-Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung
199	Stinnes-Konzern-Kapitalflussrechnung
200	Stinnes-Konzernanhang
200	Entwicklung des Anlagevermögens
202	Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden
207	Erläuterungen zur Bilanz
217	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
220	Sonstige Angaben
223	Angaben zur Kapitalflussrechnung
223	Segmentinformationen

Um Ihnen angesichts gerade der zeitanteiligen Konsolidierung des Stinnes-Konzerns in den Konzernabschluss der Bahn einen guten Überblick speziell auch über die Entwicklung von Stinnes zu ermöglichen, finden Sie nachfolgend den Konzernabschluss und -anhang des Stinnes-Konzerns für das Geschäftsjahr 2002. Stinnes hat zudem einen eigenen Geschäftsbericht veröffentlicht, den Sie bei unserem Investor-Relations-Bereich anfordern können.

Der dort veröffentlichte Konzernanhang wurde textlich übernommen, allerdings an den Stellen angepasst, an denen Bezüge zu anderen – hier nicht integrierten – Teilen des Stinnes-Geschäftsberichts erfolgen. Aufgrund der hierdurch erfolgten geringfügigen textlichen Änderungen wird kein Bestätigungsvermerk beigefügt. Wir verweisen diesbezüglich auf den Stinnes-Geschäftsbericht.

Stinnes-Konzern-Bilanz

zum 31. Dezember 2002

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2002	31.12.2001
A. Anlagevermögen	(1)		
Immaterielle Vermögensgegenstände		711,1	727,1
Sachanlagen		1.512,5	1.534,7
Finanzanlagen		109,1	111,6
		2.332,7	2.373,4
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(2)	562,3	613,0
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		1.710,4	1.818,4
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		250,1	289,6
Flüssige Mittel	(4)	98,2	111,8
		2.621,0	2.832,8
C. Rechnungsabgrenzungsposten	(5)	32,3	37,6
		4.986,0	5.243,8

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2002	31.12.2001
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital (zusätzlich bedingtes Kapital: 16,0 Mio. €, Vorjahr: 16,1 Mio. €)	(6 und 9)	190,2	190,2
Kapitalrücklage	(7 und 9)	526,1	526,1
Gewinnrücklagen	(8 und 9)	597,9	654,4
Bilanzgewinn		44,2	70,3
Anteile anderer Gesellschafter	(9)	43,0	31,3
		1.401,4	1.472,3
B. Rückstellungen			
Pensionsrückstellungen	(10)	362,1	342,6
Übrige Rückstellungen	(11)	973,4	903,8
		1.335,5	1.246,4
C. Verbindlichkeiten	(12)		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten		859,6	872,0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		964,5	1.048,0
Übrige Verbindlichkeiten		420,0	596,3
		2.244,1	2.516,3
D. Rechnungsabgrenzungsposten		5,0	8,8
		4.986,0	5.243,8

Stinnes-Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang	2002	2001
Umsatzerlöse	(13)	11.762,0	12.304,1
Anschaffungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen		- 10.036,8	- 10.513,6
Bruttoergebnis vom Umsatz		1.725,2	1.790,5
Vertriebskosten		- 1.220,0	- 1.244,0
Allgemeine Verwaltungskosten		- 418,4	- 371,7
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	227,4	243,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	- 115,5	- 106,9
Beteiligungsergebnis	(16)	3,9	6,1
Abschreibungen auf Finanzanlagen		- 1,3	- 3,3
Zinsergebnis	(17)	- 50,8	- 72,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		150,5	242,3
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(18)	- 69,0	- 96,6
Jahresüberschuss	(19)	81,5	145,7
Anteile anderer Gesellschafter am Jahresüberschuss		- 12,2	- 9,1
Konzernüberschuss (Anteil Stinnes)		69,3	136,6

Stinnes-Konzern-Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang (20)	2002	2001
Konzernüberschuss		69	137
Anteile Konzernfremder		12	9
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens		258	252
Veränderung der Rückstellungen		116	- 33
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge		- 4	- 1
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens		- 27	- 41
Veränderungen von Posten des Umlaufvermögens und der Verbindlichkeiten			
Vorräte		8	77
Forderungen		80	145
Verbindlichkeiten		- 66	- 64
Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit		446	481
Einzahlungen aus Abgängen des Sachanlagevermögens		67	85
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		- 239	- 227
Einzahlungen aus Abgängen des immateriellen Anlagevermögens		3	1
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		- 50	- 21
Einzahlungen aus dem Abgang sonstiger Finanzanlagen		22	6
Auszahlungen für Investitionen in sonstige Finanzanlagen		- 3	- 1
Einzahlungen aus dem Verkauf von konsolidierten Unternehmen und sonstigen Geschäftseinheiten		21	15
Auszahlungen für den Erwerb von konsolidierten Beteiligungen und sonstigen Geschäftseinheiten		- 74	- 18
Cashflow aus der Investitionstätigkeit		- 253	- 160
Kapitalerhöhung		-	1
Gezahlte Dividenden			
an Aktionäre der Stinnes AG		- 53	- 46
an Konzernfremde		- 7	- 8
Einzahlungen aus der Aufnahme von Krediten		155	237
Auszahlungen aus der Tilgung von Krediten		- 292	- 500
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit		- 197	- 316
Liquiditätswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		- 4	5
Wechselkurs-, konsolidierungskreis- und bewertungsbedingte Wertänderung des Finanzmittelfonds		- 10	20
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		112	87
Finanzmittelfonds am Ende der Periode		98	112

Entwicklung des Anlagevermögens Stinnes-Konzern

Anschaffungskosten							
in Mio. €	Stand 01.01.2002	Kurs- diffe- renzen	Änderung Konso- lidierungs- kreis	Zugang	Abgang	Umbuchung	
Immaterielle Vermögensgegenstände							
Konzessionen	73,6	– 2,2	0,1	15,2	9,1	– 4,4	
Geschäfts- und Firmenwerte	978,6	– 21,5	25,1	36,4	12,8	5,0	
Geleistete Anzahlungen	0,9	–	–	0,5	–	– 0,4	
	1.053,1	– 23,7	25,2	52,1	21,9	0,2	
Sachanlagen							
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	281,9	– 11,0	1,7	16,1	28,8	– 1,4	
Bauten einschließlich Bauten auf fremden Grundstücken	1.265,4	– 29,4	21,1	54,9	44,5	41,5	
Technische Anlagen und Maschinen	527,1	– 58,8	0,5	28,8	25,3	– 0,4	
Andere Anlagen, BuG	815,2	– 14,0	30,1	93,5	100,8	12,9	
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	47,8	– 2,7	–	50,4	0,4	– 52,8	
	2.937,4	– 115,9	53,4	243,7	199,8	– 0,2	
Finanzanlagen							
Anteile an verbundenen Unternehmen	24,4	– 0,1	– 2,5	27,7	7,3	4,6	
Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0,6	– 0,2	–	2,5	–	1,0	
Beteiligungen an assoziierten Unternehmen	34,2	0,1	–	5,8	3,6	– 4,4	
Sonstige Beteiligungen	16,7	–	–	1,1	0,7	– 0,2	
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1,2	–	–	–	–	– 1,0	
Wertpapiere des Anlagevermögens	8,5	–	–	1,2	0,9	–	
Sonstige Ausleihungen	54,6	0,2	–	0,2	24,9	–	
	140,2	–	– 2,5	38,5	37,4	–	
Anlagevermögen							
	4.130,7	– 139,6	76,1	334,3	259,1	–	
darin enthaltene Wertveränderung aus Equity-Bewertung	–	–	–	6,3	3,4	–	
davon Zugänge	(–)	(–)	(82,0)	(–)	(–)	(–)	
davon Abgänge	(–)	(–)	(5,9)	(–)	(–)	(–)	

Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden

Allgemeine Grundsätze

Der Konzernabschluss der Stinnes AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt. Darüber hinaus werden seit 1995 im Zuge der Internationalisierung der Stinnes-Konzernrechnungslegung bei der Bilanzierung und Bewertung die am Abschluss-Stichtag geltenden US-amerikanischen „Generally Accepted Accounting Principles“ (US-GAAP) beachtet, soweit dies im Rahmen des deutschen Handelsrechts zulässig ist. Die im vorangegangenen Jahr angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden unverändert beibehalten.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss sind neben der Stinnes AG alle wesentlichen Tochterunternehmen einbezogen, bei denen der Stinnes AG die einheitliche Leitung bzw. unmittelbar oder mittelbar die Mehrheit der Stimmrechte zusteht.

Nicht konsolidiert wurden 72 (im Vorjahr: 62) Tochterunternehmen, deren Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns insgesamt von untergeordneter Bedeutung ist.

Die Veränderung des Konsolidierungskreises seit dem 31. Dezember 2001 ist der nachfolgenden Tabelle zu entnehmen:

	Inland	Ausland	Insgesamt
Anzahl der vollkonsolidierten Unternehmen			
zum 31.12.2001	88	281	369
Zugänge	12	14	26
Abgänge	10	25	35
zum 31.12.2002	90	270	360

Die Zugänge betreffen den Erwerb von jeweils 100 % der Anteile an dem Logistikdienstleister Anterist+Schneider GmbH, Saarbrücken, mit 10 Tochtergesellschaften sowie an dem brasilianischen Spezialchemikalien-Distributeur Fenil Química Ltda., São Paulo. Beide Akquisitionen wurden zur Mitte des Jahres 2002 durchgeführt. Ende Dezember 2002 wurden 50 % der Anteile an der neu gegründeten Biesterfeld GmbH & Co. KG, Hamburg, einem Joint Venture mit der Wilhelm E.H. Biesterfeld GmbH & Co. KG, Hamburg, für Vertrieb und Distribution von Industriechemikalien, erworben. Die Anschaffungskosten für diese Beteiligungen betragen insgesamt 43,5 Mio. €. Die aus diesen Akquisitionen resultierenden Goodwills, die planmäßig über einen Zeitraum von 15 Jahren abgeschrieben werden, belaufen sich auf

insgesamt 23,8 Mio. €. Die akquirierten Gesellschaften – ohne die neu gegründete Biesterfeld GmbH & Co. KG – erzielten im Geschäftsjahr 2002 insgesamt Umsätze von 175,8 Mio. € (Vorjahr: 164,5 Mio. €) und Jahresüberschüsse von 4,8 Mio. € (Vorjahr: 4,7 Mio. €). Die Anterist+Schneider-Gruppe sowie die Fenil Química Ltda. wurden zum 1. Juli 2002, die Biesterfeld GmbH & Co. KG zum 31. Dezember 2002 in die Konsolidierung einbezogen. Weitere Zugänge zum Konsolidierungskreis resultieren aus der erstmaligen Einbeziehung bisher nicht konsolidierter verbundener und assoziierter Gesellschaften.

Die Abgänge betreffen neben fünf Unternehmensverkäufen vor allem Verschmelzungen sowie Liquidationen einiger nicht mehr operativ tätiger Gesellschaften.

Nach der Equity-Methode wurden im Berichtsjahr Anteile an vier (im Vorjahr: drei) inländischen und 20 (im Vorjahr: 20) ausländischen assoziierten Unternehmen bzw. nicht vollkonsolidierten Tochterunternehmen bewertet.

Wesentliche Tochter- und assoziierte Unternehmen sind unter Angabe der jeweiligen Beteiligungsquote, des Eigenkapitals und Ergebnisses auf den Seiten 76–77 des veröffentlichten Stinnes-Geschäftsberichtes aufgeführt. Die Aufstellung des vollständigen Anteilsbesitzes des Konzerns wird beim Handelsregister des Amtsgerichts, Mülheim an der Ruhr, HRB 3564, hinterlegt. Die Schutzklausel gem. § 313 Abs. 3 HGB wird in Anspruch genommen.

Konsolidierungsgrundsätze

Die Abschlüsse der einzelnen Tochterunternehmen werden in den Konzernabschluss nach einheitlich geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden einbezogen.

Die Kapitalkonsolidierung wird entsprechend den Bestimmungen des Deutschen Rechnungslegungsstandards Nr. 4 (DRS 4, Unternehmenserwerbe im Konzernabschluss) nach der Neubewertungsmethode durchgeführt. Im Rahmen der Kapitalkonsolidierung werden die Anschaffungswerte mit den auf das Mutterunternehmen entfallenden buchmäßigen Eigenkapitalien zum Erwerbszeitpunkt nach Neubewertung der Vermögensgegenstände und Schulden des Tochterunternehmens verrechnet. Danach verbleibende aktive Unterschiedsbeträge zwischen den Anschaffungskosten und dem anteiligen Eigenkapital werden in der Konzernbilanz als Firmenwerte ausgewiesen und ergebniswirksam entsprechend ihrer Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Abschreibungen werden im Berichtsjahr erstmalig – analog zu den Abschreibungen auf erworbene Firmenwerte aus Einzelabschlüssen – unter den Vertriebskosten und nicht mehr unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Die Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung wurden bezüglich dieser Ausweisänderung entsprechend angepasst.

Forderungen, Verbindlichkeiten, Aufwendungen und Erträge sowie Zwischenergebnisse zwischen den einbezogenen Unternehmen werden eliminiert. Auf ergebniswirksame Konsolidierungsvorgänge werden, soweit erforderlich, Steuerabgrenzungen vorgenommen.

Währungsumrechnung

Die Abschlüsse der nicht in EURO bilanzierenden konsolidierten ausländischen Tochterunternehmen werden nach dem Konzept der funktionalen Währung in EURO umgerechnet. Da nahezu alle Gesellschaften wirtschaftlich selbstständig sind, erfolgt die Umrechnung der Bilanzen zu Mittelkursen am Bilanzstichtag und für die Gewinn- und Verlustrechnung zu Jahresdurchschnittskursen. Die sich bei der Umrechnung der Bilanzposten ergebenden Kursdifferenzen zum Vorjahr werden ebenso erfolgsneutral behandelt und als Veränderung der Gewinnrücklagen bzw. Fremdanteile ausgewiesen wie die Differenzen aus der Anwendung unterschiedlicher Kurse in Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung.

Die zugrunde gelegten Wechselkurse wesentlicher Währungen haben sich wie folgt entwickelt:

1 € = Währungen	Mittelkurs des € am Bilanzstichtag		Jahresdurchschnitts- kurs des €	
	31.12.2002	31.12.2001	2002	2001
USD	1,0487	0,8813	0,9456	0,8956
SEK	9,1528	9,3012	9,1611	9,2551
GBP	0,6505	0,6085	0,6288	0,6219
CHF	1,4524	1,4829	1,4670	1,5105

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Aktiva

Die immateriellen Vermögensgegenstände werden zu Anschaffungskosten, vermindert um planmäßige lineare Abschreibungen, bewertet. Geschäftswerte aus der Kapitalkonsolidierung sowie erworbene Firmenwerte aus Einzelabschlüssen werden entsprechend ihrer voraussichtlichen wirtschaftlichen Nutzungsdauer grundsätzlich über einen Zeitraum von acht bis 20 Jahren linear abgeschrieben.

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet. Geringwertige Wirtschaftsgüter werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben. Ausschließlich auf steuerlichen Regelungen beruhende Abschreibungen und Sonderposten werden nicht angesetzt.

Bei den planmäßigen Abschreibungen wird von folgenden Nutzungsdauern ausgegangen:

	Jahre
Nutzungsdauer der Sachanlagen	
Gebäude	15 – 50
Grundstückseinrichtungen	8 – 20
Technische Anlagen und Maschinen	3 – 20
Fahrzeuge	5 – 8
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 – 10

Außerplanmäßige Abschreibungen werden vorgenommen, wenn eine Wertminderung voraussichtlich von Dauer ist bzw. wenn absehbar wird, dass sich der Buchwert eines Vermögensgegenstandes am Markt nicht erzielen lässt. Entfällt der ursprüngliche Grund für eine Wertberichtigung, so wird auf den fortgeführten Buchwert zugeschrieben.

In den Anschaffungs- und Herstellungskosten von Vermögensgegenständen, deren Herstellung sich über einen längeren Zeitraum erstreckt, sind seit dem 1. Januar 1995 auf die Bauzeit entfallende Fremdkapitalzinsen enthalten, die – beginnend mit der Inbetriebnahme des Vermögensgegenstandes – planmäßig abgeschrieben werden.

Die Anteile an nicht konsolidierten verbundenen Unternehmen und an assoziierten Unternehmen sind, soweit es sich nicht um Anteile von untergeordneter Bedeutung handelt, nach der Buchwertmethode at equity bewertet. Die übrigen Beteiligungen sowie die Wertpapiere des Anlagevermögens sind grundsätzlich mit Anschaffungskosten bzw. mit den niedrigeren beizulegenden Werten angesetzt.

Verzinsliche Ausleihungen sind mit den Nennwerten aktiviert. Unverzinsliche oder niedrig verzinsliche Ausleihungen sind auf den Barwert abgezinst.

Vorräte werden zu durchschnittlichen Anschaffungs- bzw. Herstellungskosten oder zum niedrigeren Markt- bzw. beizulegenden Wert angesetzt. Die Herstellungskosten beinhalten Material- und Fertigungseinzelkosten sowie angemessene Material- und Fertigungsgemeinkosten. Aufwendungen für Fremdkapitalzinsen sind nicht enthalten. Bestandsrisiken, die sich aus der Lagerdauer sowie geminderter Verwendbarkeit ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände werden zu Nennwerten bilanziert. Bei diesen Posten werden Risiken durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen ausreichend berücksichtigt. Nicht kursgesicherte Forderungen in ausländischer Währung sind mit dem Geldkurs zum Zeitpunkt des Geschäftsvorfalles bzw. mit dem niedrigeren Kurs am Bilanzstichtag bewertet. Wertpapiere des Umlaufvermögens sind zu Anschaffungskosten oder zu niedrigeren Börsenkursen bewertet.

Passiva

Die Pensionsrückstellungen der Konzerngesellschaften sind auf Grund versicherungsmathematischer Gutachten unter Anwendung des Anwartschaftsbarwertverfahrens (Projected-Unit-Credit-Method) ermittelt und decken sämtliche Verpflichtungen. Für die Berechnung der latenten Steuern wird bei inländischen Gesellschaften ein Steuersatz von 39 % (Körperschaftsteuer 25 %, Solidaritätszuschlag 5,5 %, Gewerbesteuer 18 %), bei ausländischen Gesellschaften der jeweilige lokale Steuersatz zu Grunde gelegt. Aktive und passive latente Steuern werden miteinander verrechnet. Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen.

Verbindlichkeiten sind grundsätzlich mit ihrem Rückzahlungsbetrag, Rentenverpflichtungen mit dem Barwert angesetzt. Nicht kursgesicherte Verbindlichkeiten in ausländischer Währung sind mit dem Briefkurs zum Zeitpunkt des Geschäftsvorfalles bzw. mit dem höheren Kurs am Bilanzstichtag bewertet.

Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden zur Abdeckung von Zins- und Devisenrisiken streng grundgeschäftsorientiert eingesetzt. In der Regel werden einzelne Grund- und Sicherungsgeschäfte zu Bewertungseinheiten zusammengefasst. Daneben werden Grundgeschäfte mit Sicherungsgeschäften zu Portfolios zusammengefasst und einzeln mit Marktpreisen zum Bilanzstichtag bewertet. Ein negatives Bewertungsergebnis eines Portfolios führt zu einer Abwertung, Bewertungsgewinne bleiben unberücksichtigt.

Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung sind die Zahlungsströme gemäß den Vorschriften des Deutschen Rechnungslegungsstandards Nr. 2 (DRS 2, Kapitalflussrechnung) in die Bereiche Geschäfts-, Investitions- und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Die sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge enthalten die nicht als Dividende vereinnahmten Ergebnisse der at equity bilanzierten Unternehmen.

Der Finanzmittelfonds berücksichtigt nur solche flüssigen Mittel und Wertpapiere des Umlaufvermögens, deren Ursprungslaufzeit weniger als drei Monate beträgt. Auswirkungen von Veränderungen des Konsolidierungskreises sind in den jeweiligen Positionen der drei Gliederungsbereiche eliminiert. Dies gilt auch für wechselkursbedingte Wertänderungen, deren Einfluss auf den Zahlungsmittelbestand gesondert ausgewiesen wird.

Erläuterungen zur Stinnes-Konzern-Bilanz

1 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 198 und 199 dargestellt.

Veränderungen des Anlagevermögens durch Erst- und Entkonsolidierungen werden in gesonderten Spalten im Anlagespiegel aufgeführt.

Die Zugänge zum Anlagevermögen sind – getrennt nach Geschäftsbereichen – auf den Seiten 26 und 27 im Lagebericht des veröffentlichten Stinnes-Geschäftsberichtes dargestellt. Im Berichtsjahr wurden Fremdkapitalzinsen in Höhe von 1,9 Mio. € (Vorjahr: 1,7 Mio. €) aktiviert.

Auf Gegenstände des Anlagevermögens wurden außerplanmäßige Abschreibungen von 13,8 Mio. € (Vorjahr: 5,9 Mio. €) vorgenommen.

2 Vorräte

in Mio. €	31.12. 2002	31.12. 2001
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	41,7	36,9
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4,5	5,9
Fertige Erzeugnisse	18,1	23,5
Handelswaren	497,8	546,7
Geleistete Anzahlungen	0,2	–
Gesamt	562,3	613,0

3 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12. 2002	31.12. 2001
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.710,4	1.818,4
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(–)	(–)
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	29,8	29,5
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(–)	(–)
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6,2	9,5
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(–)	(–)
Sonstige Vermögensgegenstände	214,1	250,6
davon Restlaufzeit von mehr als 1 Jahr	(58,7)	(65,5)
Gesamt	1.960,5	2.108,0

Die sonstigen Vermögensgegenstände betreffen vor allem Forderungen aus dem Verkauf von Immobilien und Beteiligungen (13,5 Mio. €, im Vorjahr: 11,4 Mio. €), Forderungen aus Provisionen und Boni (10,8 Mio. €, im Vorjahr: 13,2 Mio. €) sowie Forderungen an Versicherungen aus Schadensfällen, Rückerstattungen und

Schadenersatzforderungen (17,6 Mio. €, im Vorjahr: 25,7 Mio. €), Rückdeckungsansprüche im Zusammenhang mit Pensionsverpflichtungen (45,5 Mio. €, im Vorjahr: 45,4 Mio. €) und Steuererstattungsansprüche (48,6 Mio. €, im Vorjahr: 66,7 Mio. €).

4 Flüssige Mittel

in Mio. €	31.12.2002	31.12.2001
Wertpapiere	0,1	0,2
Liquide Mittel	98,1	111,6
Gesamt	98,2	111,8

In den liquiden Mitteln sind neben Schecks und Kassenbeständen vor allem Guthaben bei Kreditinstituten enthalten.

5 Rechnungsabgrenzungsposten

Weder im Berichtsjahr noch im Vorjahr sind unter diesem Posten Disagioträge abgegrenzt.

6 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital ist in 76.069.810 (im Vorjahr: 76.069.810) auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien eingeteilt.

Die außerordentliche Hauptversammlung vom 12. Mai 1999 hat den Vorstand ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Grundkapital der Gesellschaft bis zum 30. April 2004 durch ein- oder mehrmalige Ausgabe neuer stimmberechtigter Inhaberaktien gegen Sach- oder Bareinlagen, insgesamt jedoch um höchstens 50,0 Mio. € zu erhöhen (genehmigtes Kapital gemäß §§ 202 ff. AktG). Der Vorstand ist ermächtigt, jeweils mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Bezugsrecht der Aktionäre auszuschließen, (a) soweit es erforderlich ist, um den Inhabern von Wandelschuldverschreibungen oder Optionsscheinen aus Optionsanleihen ein Bezugsrecht in dem Umfang einzuräumen, wie es ihnen nach Ausübung des Wandlungs- oder Optionsrechts als Aktionär zustehen würde, (b) für eine Kapitalerhöhung mit Sacheinlagen zum Zwecke des Erwerbs eines Unternehmens oder einer Beteiligung oder (c) für einen Teilbetrag in Höhe von bis zu 18,9 Mio. €, um die neuen Aktien zu einem Ausgabebetrag auszugeben, der den Börsenpreis nicht wesentlich unterschreitet (§ 186 Abs. 3 Satz 4 AktG).

Sofern der Vorstand von den vorgenannten Ermächtigungen zum Bezugsrechtsausschluss keinen Gebrauch macht, kann das Bezugsrecht der Aktionäre nur für Spitzenbeträge ausgeschlossen werden. Der Vorstand ist ermächtigt, in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat die weiteren Einzelheiten der Durchführung der Kapital-

erhöhung festzulegen, und der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Satzung entsprechend der jeweiligen Ausnutzung des genehmigten Kapitals anzupassen.

Ebenfalls gemäß Beschluss der außerordentlichen Hauptversammlung vom 12. Mai 1999 ist das Grundkapital um 16,0 Mio. € durch Ausgabe von bis zu 6.400.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien bedingt erhöht (bedingtes Kapital I). Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur soweit durchgeführt, wie die Inhaber von Wandelschuldverschreibungen oder Optionsscheinen, die von der Gesellschaft oder von unmittelbaren oder mittelbaren 100-prozentigen Beteiligungsgesellschaften der Gesellschaft bis zum 30. April 2004 begeben werden, von ihrem Wandel- bzw. Optionsrecht Gebrauch machen. Die neuen Aktien nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres, in dem sie durch Ausübung von Wandel- oder Optionsrechten wirksam werden, am Gewinn teil. Der Vorstand ist ermächtigt, mit Zustimmung des Aufsichtsrates das Bezugsrecht der Aktionäre auf diese Wandelschuldverschreibungen oder Optionsanleihen auszuschließen, sofern der Ausgabepreis den nach anerkannten finanzmathematischen Methoden ermittelten theoretischen Marktwert der Wandelschuldverschreibungen oder Optionsanleihen nicht wesentlich unterschreitet (§ 221 Abs. 4 Satz 2 i.V.m. § 186 Abs. 3 Satz 4 AktG).

Gemäß Beschluss derselben Hauptversammlung ist das Grundkapital um weitere 3,0 Mio. € durch Ausgabe von bis zu 1.200.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien bedingt erhöht (bedingtes Kapital II). Die bedingte Kapitalerhöhung wird nur so weit durchgeführt, wie Inhaber von Optionsrechten, die auf Grund der Ermächtigung des Vorstands vom 12. Mai 1999 bis zum 31. Dezember 1999 von der Gesellschaft im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms der Stinnes AG 1999 ausgegeben wurden, von ihrem Optionsrecht auf Aktien Gebrauch machen. Die aus der Ausübung dieser Optionsrechte hervorgehenden neuen Aktien der Gesellschaft nehmen vom Beginn des Geschäftsjahres, in dem sie durch die Ausübung entstehen, am Gewinn teil. Ein Bezugsrecht der Aktionäre besteht nicht.

Der Aufsichtsrat ist ermächtigt, die Satzung jeweils entsprechend der Durchführung der bedingten Kapitalerhöhung anzupassen.

Bis zum 31. Dezember 1999 wurden im Rahmen des Mitarbeiterbeteiligungsprogramms 133.250 Optionen gezeichnet; davon sind im Laufe der Geschäftsjahre 2000 und 2001 rund 43.000 Optionsrechte durch Mitarbeiterfluktuation verfallen. Bei der erstmals im dritten Quartal 2001 möglichen Ausübung von Optionsrechten zeichneten Stinnes-Mitarbeiter 69.810 Aktien. Hieraus resultierte eine Kapitalerhöhung von rund 1,1 Mio. € bei der Stinnes AG (0,2 Mio. € gezeichnetes Kapital und 0,9 Mio. € Kapitalrücklage). Im Zuge des Übernahmeangebotes durch die DB Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH/Deutsche Bahn AG für sämtliche Stinnes-Aktien wurden die berechtigten Mitarbeiter mit einer Barzahlung in Höhe der Differenz zwischen dem Übernahmeangebot und dem Ausgabekurs beim Börsengang je noch bestehender Option durch die Stinnes AG abgefunden. Es besteht somit zum Bilanzstichtag kein ausübbares Optionsrecht (bedingtes Kapital II) mehr.

Für die beabsichtigte Ausgabe von Mitarbeiteraktien hatte die Stinnes AG – wie in den Vorjahren – im Geschäftsjahr 2002 eigene Aktien erworben. Nach der Veröffentlichung des Übernahmeangebots durch die DB Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH/Deutsche Bahn AG wurde jedoch von der Ausgabe von Mitarbeiteraktien abgesehen. Die zuvor erworbenen Aktien wurden daher wieder über den Börsenhandel veräußert, sodass sich zum 31. Dezember 2002 kein Bestand an eigenen Aktien ergibt.

Insgesamt wurden 79.719 Stückaktien erworben; auf diese Aktien entfiel ein rechnerischer Anteil am Grundkapital in Höhe von 199.298 € oder 0,1%. Der Kaufpreis je Stückaktie belief sich – als gewogener Durchschnitt aus 14 Einzelkäufen – auf 26,62 €. Die Aktien wurden zu einem Stückpreis von 32,64 € veräußert. Aus der Veräußerung entstand ein Ertrag von insgesamt 479.616 €.

7 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage stammt ausschließlich aus Agiobeträgen und blieb im Vergleich zum Vorjahr unverändert.

8 Gewinnrücklagen

Bei den Gewinnrücklagen handelt es sich ausschließlich um „Andere Gewinnrücklagen“.

9 Entwicklung des Eigenkapitals

Das Konzern-Eigenkapital hat sich wie folgt entwickelt:

2002 in Mio. €	Gezeichnetes Kapital der Stinnes AG	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Bilanz- gewinn	Eigenka- pital der Aktionäre der Stinnes AG	Anteile anderer Gesell- schafter	Gesamt
01.01.2002	190,2	526,1	654,4	70,3	1.441,0	31,3	1.472,3
Dividenden- zahlung	-	-	-	- 53,2	- 53,2	- 6,5	- 59,7
Jahres- überschuss	-	-	-	69,3	69,3	12,2	81,5
Einstellung in die Gewinn- rücklagen aus dem Konzern- überschuss	-	-	33,1	- 33,1	-	-	-
Differenz aus der Wäh- rungsum- rechnung	-	-	- 89,6	- 9,1	- 98,7	- 1,9	- 100,6
Sonstiges	-	-	-	-	-	7,9	7,9
31.12.2002	190,2	526,1	597,9	44,2	1.358,4	43,0	1.401,4

2001 in Mio. €	Gezeichnetes Kapital der Stinnes AG	Kapital- rücklage	Gewinn- rücklagen	Bilanz- gewinn	Eigenka- pital der Aktionäre der Stinnes AG	Anteile anderer Gesell- schafter	Insgesamt
01.01.2001	190,0	525,2	564,8	45,6	1.325,6	25,3	1.350,9
Dividenden- zahlung	-	-	-	- 45,6	- 45,6	- 7,6	- 53,2
Kapital- erhöhung	0,2	0,9	-	-	1,1	-	1,1
Jahres- überschuss	-	-	-	136,6	136,6	9,1	145,7
Einstellung in die Gewinn- rücklagen aus dem Konzern- überschuss	-	-	66,6	- 66,6	-	-	-
Differenz aus der Wäh- rungsum- rechnung	-	-	23,0	0,3	23,3	- 0,1	23,2
Sonstiges	-	-	-	-	-	4,6	4,6
31.12.2001	190,2	526,1	654,4	70,3	1.441,0	31,3	1.472,3

Die Dividendenzahlungen an Fremde betreffen Ausschüttungen an Mitgesellschafter auf der Ebene von Tochtergesellschaften. Die sonstigen Veränderungen resultieren aus Veränderungen des Konsolidierungskreises.

10 Pensionsrückstellungen

Für die Höhe der individuellen Versorgungsleistungen ist grundsätzlich die Dauer der Betriebszugehörigkeit maßgeblich. Die Finanzierung der Versorgungszusagen erfolgt im Wesentlichen durch Bildung von Pensionsrückstellungen.

Die Bewertung der Versorgungsverpflichtungen und der zur Deckung dieser Verpflichtungen notwendigen Aufwendungen erfolgt nach dem gemäß US-GAAP (SFAS 87, „Employers' Accounting for Pensions“) vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Method). Hierbei werden nicht nur die am Stichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften, sondern auch künftig zu erwartende Steigerungen dieser Bemessungsgrößen bei der Bewertung berücksichtigt.

Der Gesamtaufwand für die Versorgungszusagen setzt sich gemäß versicherungsmathematischer Bewertung wie folgt zusammen:

in Mio. €	2002	2001
Aufwand für die im Wirtschaftsjahr hinzuerworbenen Versorgungsansprüche (Service Cost)	14,3	8,1
Kalkulatorischer Zinsaufwand der bereits erworbenen Ansprüche (Interest Cost)	21,6	23,5
Dienstzeitaufwand aus rückwirkenden Planänderungen (Prior Service Cost)	0,3	–
Amortisationsbeträge	– 0,5	– 0,5
Anpassungsbetrag an ABO (Additional Pension Liability)	9,3	1,0
Gesamtaufwand	45,0	32,1

Der Finanzierungsstand des Versorgungswerks, gemessen an der sogenannten Projected Benefit Obligation (PBO) ergibt sich wie folgt:

in Mio. €	31.12.2002	31.12.2001
Aufwandschaftsbarwert aller Versorgungsansprüche ohne Berücksichtigung künftiger Gehaltssteigerungen (Accumulated Benefit Obligation)	362,1	342,6
Effekt künftiger Gehaltssteigerungen	23,9	23,7
Anpassungsbetrag auf Grund versicherungsmathematischer Verluste	– 29,4	– 20,6
Anpassungsbetrag auf Grund von Planänderungen	– 3,8	– 4,1
Anpassungsbetrag an ABO (Additional Pension Liability)	9,3	1,0
Pensionsrückstellungen	362,1	342,6

Die Ermittlung der versicherungsmathematischen Werte für die Verpflichtungen erfolgte auf Basis der Heubeck-Richttafeln 1998.

Bei der Ermittlung der versicherungsmathematischen Verpflichtungen und Kosten wurden folgende Annahmen zu Grunde gelegt:

in %	2002	2001
Zinssatz	6,00	6,25
Gehaltstrend	2,75	2,75
Rententrend	1,25	1,25

11 Übrige Rückstellungen

in Mio. €	31.12.2002	31.12.2001
Steuerrückstellungen	82,0	98,3
davon für latente Steuern	(0,3)	(13,2)
Rückstellungen für ausstehende Rechnungen	235,8	207,0
Rückstellungen für Personalaufwendungen	197,0	191,6
Rückstellungen für virtuelle Aktienoptionen	100,6	17,4
Rückstellungen für Schadenersatz	38,4	36,8
Rückstellungen für Umweltschutz	90,1	97,5
Sonstige	229,5	255,2
Gesamt	973,4	903,8

Bei den übrigen Rückstellungen stehen Inanspruchnahmen von 478 Mio. € (Vorjahr: 477 Mio. €) und Auflösungen von 57 Mio. € (Vorjahr: 61 Mio. €) Zuführungen von 625 Mio. € (Vorjahr: 472 Mio. €) gegenüber. Außerdem haben sich die übrigen Rückstellungen durch Änderungen des Konsolidierungskreises erhöht. Gegenläufig wirkten Effekte aus Währungskursschwankungen.

Die Rückstellungen für latente Steuern betreffen unter anderem zeitliche Differenzen aus der Anpassung der Einzelabschlüsse an konzerneinheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie die Steueranteile von Bewertungsdifferenzen zu den nach Steuerrecht zulässigen Wertansätzen in den Einzelabschlüssen, die nicht in den Konzernabschluss übernommen wurden. Diese Rückstellungen haben vorwiegend langfristigen Charakter.

Die Rückstellungen für ausstehende Rechnungen beinhalten Verpflichtungen für bereits erbrachte Lieferungen und Leistungen, für die noch keine Rechnung eingegangen ist.

Die Rückstellungen für Personalaufwendungen umfassen insbesondere Aufwendungen für rückständigen Urlaub, Jubiläumsgelder, Jahresvergütungen, Berufsgenossenschaftsbeiträge sowie sonstige abgegrenzte Personalaufwendungen.

Bezüglich der Rückstellungen für virtuelle Aktienoptionen verweisen wir auf unsere Erläuterungen im Anhang auf den Seiten 71–72 des veröffentlichten Stinnes Geschäftsberichtes (*hier Seiten 218–220*).

Die Rückstellungen für Umweltschutz betreffen vor allem Vorsorgen für Sanierungsmaßnahmen im Geschäftsbereich Chemie.

Die sonstigen Rückstellungen beinhalten eine Vielzahl unterschiedlicher Risiken wie Abbruchverpflichtungen, Gewährleistungen und drohende Verluste aus schwebenden Geschäften.

Von den übrigen Rückstellungen haben, einschließlich latenter Steuern, 29,6 Mio. € (Vorjahr: 60,2 Mio. €) langfristigen Charakter.

12 Verbindlichkeiten

in Mio. €	insgesamt 31. 12. 2002	davon mit einer Rest- laufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlauf- zeit über 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlauf- zeit über 5 Jahre	insgesamt 31. 12. 2001	davon mit Restlauf- zeit bis 1 Jahr
Kreditinstitute	859,6	269,5	280,1	310,0	872,0	313,0
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2,4	2,4	-	-	6,4	6,4
Lieferungen und Leistungen	964,5	964,5	-	-	1.048,0	1.048,0
Wechsel- verbindlichkeiten	4,8	4,8	-	-	2,6	2,6
Verbundene Unternehmen	7,0	7,0	-	-	182,1	18,1
Beteiligungsgesell- schaften	3,0	3,0	-	-	6,6	6,0
Sonstige Verbindlichkeiten	402,8	350,3	40,9	11,6	398,6	354,9
davon aus Steuern	(76,8)	(76,8)	(-)	(-)	(80,2)	(80,2)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(45,2)	(45,2)	(-)	(-)	(45,2)	(45,2)
Gesamt	2.244,1	1.601,5	321,0	321,6	2.516,3	1.749,0
(davon verzinslich)	(920,0)	(-)	(-)	(-)	(1.087,0)	(-)
Liquide Mittel	98,1	-	-	-	111,6	-
Eigenkapital	1.401,4	-	-	-	1.472,3	-
Gearing in % ^{*)}	58,7	-	-	-	66,3	-

^{*)} Verhältnis von verzinslichem Fremdkapital abzüglich liquider Mittel zum Eigenkapital

Von den Verbindlichkeiten sind 6,8 Mio. € durch Grundpfandrechte (im Vorjahr: 7,5 Mio. €) und 13,1 Mio. € (im Vorjahr: 10,5 Mio. €) durch sonstige Pfandrechte gesichert.

Die verzinslichen Verbindlichkeiten enthalten neben den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten auch die Wechselverbindlichkeiten und die verzinslichen Bestandteile der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sowie die verzinslichen sonstigen Verbindlichkeiten.

Haftungsverhältnisse

Es bestehen folgende Haftungsverhältnisse:

in Mio. €	31. 12. 2002	31. 12. 2001
Wechselobligo	1,6	2,7
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	50,9	64,6
Gesamt	52,5	67,3

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen belaufen sich zum 31. Dezember 2002 auf insgesamt 770,9 Mio. € (Vorjahr: 706,8 Mio. €) und betreffen neben den in der folgenden Tabelle aufgeführten Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen vor allem die Verpflichtung aus dem zum Bilanzstichtag noch nicht vollzogenen Erwerb der Joyau-Gruppe im Geschäftsbereich Verkehr sowie das Bestellobligo für Sachanlageinvestitionen.

Die Nominalwerte der Verpflichtungen aus Miet-, Pacht- und Leasingverträgen weisen folgende Fälligkeiten auf:

in Mio. €	
2003	130,4
2004	111,4
2005	96,7
2006	82,6
2007	74,1
danach	205,6

Die in der Gewinn- und Verlustrechnung erfassten Aufwendungen aus diesen Verträgen betragen 217,7 Mio. € (Vorjahr: 199,8 Mio. €).

Derivative Finanzinstrumente

Das weltweite Engagement und der Finanzierungsbedarf des Stinnes-Konzerns bringen Währungs- und Zinsänderungsrisiken mit sich. Zur Reduzierung dieser Risiken werden derivative Finanzinstrumente eingesetzt. Diese Geschäfte werden ausschließlich zur Sicherung des operativen Geschäftserfolges, zur Absicherung der konzerninternen Finanzierungsvorgänge und zur Steuerung der Zinsbindung abgeschlossen. Zusätzliche Risiken entstehen dadurch nicht. Eine Konzernrichtlinie regelt den Einsatz derivativer Finanzinstrumente. In einem konzernweiten EDV-System werden Währungs- und Zinsänderungsrisiken laufend analysiert, Sicherungsgeschäfte dargestellt und die abgeschlossenen Geschäfte bewertet. Die Abschlüsse derivativer Geschäfte unterliegen einer ständigen Risikokontrolle. Eine strikte Funktionstrennung von Handel, Abwicklung und Kontrolle ist sichergestellt und wird von der internen Revision überwacht. Die zur Risikosteuerung herangezogenen Finanzinstrumente umfassen Devisentermingeschäfte, Devisenswaps, Zinsswaps und kombinierte Zins-/Währungsswaps. Die Summe der zwischen den Parteien vereinbarten Kauf- und Verkaufsbeträge ergibt das Nominalvolumen. Von den abgeschlossenen derivativen Finanzgeschäften haben Geschäfte im Nominalvolumen von 178,3 Mio. € (Vorjahr: 183,7 Mio. €) Restlaufzeiten von über einem Jahr. Diese Geschäfte dienen der Währungs- und Zinssicherung bestehender Finanzierungen. Das Nominalvolumen ist kein Maßstab für das Risiko des Unternehmens aus dem Einsatz derivativer Finanzinstrumente, da bei Abschluss bzw. Auflösung derivativer

Finanzinstrumente nicht das Nominalvolumen, sondern der Marktwert zwischen den Kontrahenten gezahlt wird. Die Darstellung der Marktwerte in der folgenden Tabelle erfolgt ohne Berücksichtigung der gegenläufigen Wertentwicklung der Grundgeschäfte, die durch die derivativen Finanzinstrumente gegen Währungs- und Zinsänderungsrisiken gesichert werden. Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich mit Banken einwandfreier Bonität abgeschlossen.

in Mio. €	Nominalvolumen		Marktwert	
	31. 12. 2002	31. 12. 2001	31. 12. 2002	31. 12. 2001
Währungsinstrumente	569	550	6,9	- 3,0
Zinsinstrumente	41	46	- 4,1	- 3,3
Gesamt	610	596	2,8	- 6,3

Erläuterungen zur Stinnes-Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung

13 Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse sind nach Geschäftsbereichen und Regionen in der Segmentberichterstattung unter Textziffer 21 dargestellt.

14 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2002	2001
Erträge aus dem Abgang von Anlagevermögen und Zuschreibungen	30,7	50,7
Erträge aus der Auflösung nicht mehr benötigter Rückstellungen	57,0	61,0
Erträge aus Eingängen wertberechtigter und ausgebuchter Forderungen	12,7	10,8
Währungskursgewinne	19,6	21,5
Mieteinnahmen	14,1	13,0
Kostenerstattungen, Rückvergütungen und Schadenersatz	33,7	30,6
Übrige	59,6	56,3
Gesamt	227,4	243,9

Bei den Erträgen aus dem Abgang von Anlagevermögen handelt es sich im Wesentlichen um Gewinne aus dem Verkauf von Beteiligungen und nicht mehr genutzten Immobilien. Die Erträge aus der Auflösung nicht mehr benötigter Rückstellungen betreffen im Berichtsjahr unter anderem Personalkosten, den Lieferungs- und Leistungsverkehr, Schadenersatz und unterlassene Instandhaltung. Die übrigen Erträge beinhalten eine Vielzahl verschiedener Einzelsachverhalte wie zum Beispiel Erträge aus Nebenleistungen und Vereinnahmungen von Kautionen für Emballagen.

15 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2002	2001
Verluste aus dem Abgang von Anlagevermögen	4,0	9,6
Wertberichtigungen auf Forderungen	58,0	51,1
Währungskursverluste	19,6	20,8
Übrige	33,9	25,4
Gesamt	115,5	106,9

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen umfassen Positionen, die nicht den Funktionsbereichen zugerechnet werden können. Die übrigen Aufwendungen betreffen eine Vielzahl von Sachverhalten wie zum Beispiel die Bildung von Rückstellungen für Umweltrisiken und Risiken aus Rechtsstreitigkeiten sowie Schadenersatzzahlungen. Abschreibungen auf Goodwills aus der Kapitalkonsolidierung werden im Berichtsjahr erstmalig – analog zu den Abschreibungen auf erworbene Firmenwerte

aus Einzelabschlüssen – unter den Vertriebskosten und nicht mehr unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Die Vorjahreswerte wurden bezüglich dieser Ausweisänderung entsprechend angepasst.

16 Beteiligungsergebnis

Das Beteiligungsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2002	2001
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	0,4	0,5
davon aus verbundenen Unternehmen	(0,4)	(0,5)
Erträge aus at equity bewerteten Unternehmen	6,3	3,7
davon aus verbundenen Unternehmen	(1,9)	(0,8)
Erträge aus Beteiligungen	2,6	2,6
davon aus verbundenen Unternehmen	(0,9)	(1,6)
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	– 0,5	– 0,1
davon aus verbundenen Unternehmen	(– 0,3)	(–)
Aufwendungen aus at equity bewerteten Unternehmen	– 4,9	– 0,6
davon aus verbundenen Unternehmen	(– 4,8)	(–)
Gesamt	3,9	6,1

Im Berichtsjahr fielen – wie auch im Vorjahr – keine Goodwill-Abschreibungen aus der Equity-Bewertung an.

17 Zinsergebnis

in Mio. €	2002	2001
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	0,5	0,6
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	15,8	22,7
davon von verbundenen Unternehmen	(–)	(–)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 67,1	– 95,6
davon an verbundene Unternehmen	(– 4,3)	(– 10,2)
Gesamt	– 50,8	– 72,3

Die Verbesserung des Zinsergebnisses resultiert sowohl aus dem Abbau der verzinslichen Verschuldung als auch aus rückläufigen Zinssätzen in den für die Verschuldung des Konzerns wesentlichen Währungen EURO und US-Dollar.

Wegen der Aktivierung von Bauzeitzinsen sind die Zinsen und ähnliche Aufwendungen um 1,9 Mio. € (Vorjahr: 1,7 Mio. €) vermindert.

18 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag einschließlich latenter Steuern setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2002	2001
Inländische Ertragsteuern	- 2,3	- 6,0
Ausländische Ertragsteuern	- 88,3	- 88,4
Latente Steuern	21,6	- 2,2
Gesamt	- 69,0	- 96,6

Der Inlandsanteil am Konzernergebnis vor Ertragsteuern ging – vor allem bedingt durch Rückstellungsbildungen im Zusammenhang mit virtuellen Aktienoptionen – deutlich zurück. Da bereits im Vorjahr der inländische Steueraufwand auf Grund gewerbesteuerlicher Verlustvorträge sowie der gem. § 8b Abs. 5 KStG lediglich zu 5 % in die Besteuerungsgrundlage einbezogenen Auslandsdividenden auf niedrigem Niveau lag, verringerte sich der Steueraufwand im Inland nur geringfügig und deutlich unterproportional. Infolgedessen stieg die Steuerquote im Konzern insgesamt – als Verhältnis zwischen Steueraufwand und Ergebnis vor Ertragsteuern – von 39,9 % im Vorjahr auf 45,8 % im Berichtsjahr an.

19 Jahresüberschuss und Überleitung zum Konzernbilanzgewinn

in Mio. €	2002	2001
Jahresüberschuss	81,5	145,7
Anteile Fremder am Jahresüberschuss	- 12,2	- 9,1
Konzernüberschuss (Anteil Stinnes)	69,3	136,6
Einstellung in Gewinnrücklagen	- 33,1	- 66,6
Differenz aus der Währungsumrechnung	- 9,1	0,3
Gewinnvortrag der Stinnes AG	17,1	0,0
Konzernbilanzgewinn	44,2	70,3

Der auf konzernfremde Gesellschafter entfallende Anteil am Jahresergebnis betrifft mit 13,0 Mio. € (Vorjahr: 9,2 Mio. €) den Jahresüberschuss und mit 0,8 Mio. € (Vorjahr: 0,1 Mio. €) den Jahresfehlbetrag vollkonsolidierter Tochterunternehmen.

Als Konzernbilanzgewinn wird der Bilanzgewinn der Stinnes AG ausgewiesen.

Sonstige Angaben

Personalaufwendungen/Mitarbeiter

Personalaufwendungen in Mio. €	2002	2001
Löhne und Gehälter	1.465,2	1.338,7
Soziale Abgaben	265,9	262,2
	1.731,1	1.600,9
Aufwendungen für Altersversorgung	90,2	83,3
Gesamt	1.821,3	1.684,2

Der Anstieg der Aufwendungen für Löhne und Gehälter ist mit rund 100 Mio. € auf Rückstellungsbildungen im Zusammenhang mit virtuellen Aktienoptionen zurückzuführen. Bezüglich der Rückstellungen für virtuelle Aktienoptionen verweisen wir auf die Ausführungen zur aktienorientierten Vergütung.

Die Aufwendungen für Altersversorgung stiegen vor allem infolge der Absenkung des zu Grunde gelegten Zinssatzes von 6,25 % auf 6,0 %.

Mitarbeiter (Jahresdurchschnitt)	2002	2001
Verkehr	32.319	31.766
Chemie	8.469	8.350
Werkstoffe	1.997	2.165
Sonstige	631	741
Gesamt	43.416	43.022

inkl. Auszubildende und Praktikanten (1.615 bzw. Vorjahr 1.621)

Die durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter des Stinnes-Konzerns hat sich vor allem durch die Erstkonsolidierung der Anterist + Schneider-Gruppe im Bereich Verkehr insgesamt erhöht.

Aktienorientierte Vergütung

Die Stinnes AG beschloss im März 1999 die Einführung virtueller indizierter Aktienoptionen, um die Führungskräfte des Konzerns am langfristigen und nachhaltigen Erfolg der Stinnes-Aktie zu beteiligen. Im Rahmen dieses Aktienoptionsprogramms wurden in den Jahren 1999, 2000 und 2001 jeweils ca. 250 Führungskräften im Stinnes-Konzern, darunter auch allen Vorstandsmitgliedern der Stinnes AG, als Teil ihrer Gesamtvergütung virtuelle Aktienoptionen gewährt. Die Optionen für die Vorstandsmitglieder wurden vom Aufsichtsratspräsidium zugeteilt, die Zuweisung der Optionen für die übrigen Führungskräfte erfolgte in Abstimmung mit dem Aufsichtsrat. Der Wert einer Option zum Ausgabezeitpunkt wurde jeweils unter

Zugrundelegung anerkannter finanzmathematischer Methoden ermittelt. Auf Grund des Übernahmeangebotes der DB Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH/ Deutsche Bahn AG für sämtliche Stinnes-Aktien vom 7. August 2002 in Verbindung mit einem möglichen – zwischenzeitlich durch die außerordentliche Stinnes-Hauptversammlung am 17. Februar 2003 beschlossenen – Verfahren zum Ausschluss von Minderheitsaktionären gem. §§ 327a ff. AktG (Squeeze-Out) wurden die dem Vorstand bereits gewährten und für die übrigen Optionsberechtigten für das Jahr 2002 noch zu gewährenden weiteren Optionsrechte durch pauschale Zahlungen in Höhe von insgesamt 6,4 Mio. € von Stinnes ersetzt.

Gemäß den Optionsbedingungen erhalten die Berechtigten bei der Ausübung der virtuellen Optionen eine Barvergütung in Höhe der Differenz zwischen dem Aktienkurs bei Ausübung und dem indizierten Aktienkurs, multipliziert mit der Anzahl der ausgeübten Optionen. Der Ausübungskurs entspricht dem durchschnittlichen Börsenkurs der Aktie in den letzten sechs Monaten vor Ausübung. Mögliche Verwässerungseffekte durch Kapitalmaßnahmen und Dividendenzahlungen werden dabei berücksichtigt. Zur Ermittlung des indizierten Aktienkurses wird der Aktienkurs bei Ausgabe multipliziert mit dem Quotienten aus dem durchschnittlichen Stand des MDAX-Performanceindex in den letzten sechs Monaten vor Optionsausübung und dessen Stand bei Ausgabe der virtuellen Optionen.

Aus den Optionsbedingungen ergibt sich für den Fall eines Squeeze-Out, dass mit Wirksamwerden des Squeeze-Out sämtliche Optionen automatisch ausgeübt werden. In diesem Fall wird der Squeeze-Out-Wert anstelle des Sechs-Monats-Durchschnittskurses der Aktie für die Bewertung zu Grunde gelegt.

	Tranche 2001	Tranche 2000	Tranche 1999
Ausstattungsmerkmale der virtuellen Aktienoptionen			
Ausgabe	Juli 2001	Juli 2000	Juli 1999
gewährte Optionen in Mio. Stück	0,9	1,3	3,4
Wert einer Option bei Ausgabe in €	6,24	4,90	2,01 ¹⁾
Aktienkurs der Stinnes-Aktie bei Ausgabe in €	24,38	21,00	15,28 ²⁾
MDAX-Performanceindex bei Ausgabe in Punkten	4.804,29	4.457,92	4.069,95 ²⁾
Laufzeit in Jahren	5	5	5
Ausübungsfrist	Juli 2003 bis Mai 2006	Juli 2002 bis Mai 2005	Juli 2002 bis Mai 2004

¹⁾ Aufgrund fehlender historischer Kurse der Stinnes-Aktie wurden bei der Bewertung die gleichen Annahmen zugrunde gelegt wie bei den virtuellen Aktienoptionen der damaligen VEBA AG.

²⁾ Wegen der nach einem Börsengang üblicherweise hohen Volatilität der Aktienkurse wurden bei der ersten Tranche sowohl Ausgabekurs als auch der Referenzindex auf den Durchschnitt der Handelstage 11-20 festgelegt.

Die virtuellen Optionen haben eine Laufzeit von fünf Jahren und können während der in der Tabelle genannten Fristen ausgeübt werden. Sie sind nicht übertragbar und können nur unter bestimmten Voraussetzungen bei Ausscheiden des Berechtigten aus dem Konzern vorzeitig ausgeübt werden bzw. kommen im Squeeze-Out-Fall automatisch zur Ausübung; ansonsten verfallen die Optionen.

Die Anzahl der gewährten Optionen hat sich im Berichtsjahr, getrennt nach Tranchen, wie folgt entwickelt:

	Tranche 2001	Tranche 2000	Tranche 1999
Stand: 01.01.2002	928.400	1.148.200	2.566.000
Ausgeübt	149.400	274.700	716.300
Verfallen	12.000	25.000	49.900
Stand: 31.12.2002	767.000	848.500	1.799.800

Die Bilanzierung der Verpflichtungen des Unternehmens aus den virtuellen Aktienoptionen erfolgt unter den sonstigen Rückstellungen in Höhe des jeweiligen inneren Wertes zum Bilanzstichtag. Zum 31. Dezember 2002 wurde dabei für die Ermittlung des inneren Wertes – nach dem Squeeze-Out-Beschluss der außerordentlichen Stinnes-Hauptversammlung vom 17. Februar 2003 – der in dieser Hauptversammlung beschlossene Squeeze-Out-Wert der Stinnes-Aktie (einschließlich Dividendenberechtigung für das abgelaufene Geschäftsjahr 40,38 €) zu Grunde gelegt. Danach belaufen sich die Rückstellungen für virtuelle Aktienoptionen zum 31. Dezember 2002 auf insgesamt 100,6 Mio. € (31. Dezember 2001: 174 Mio. €).

Sonstige Steuern

Die sonstigen Steuern betreffen vor allem Grundsteuer und Kraftfahrzeugsteuer. Sie betragen für das Geschäftsjahr insgesamt 27,4 Mio. € (Vorjahr: 26,4 Mio. €).

Periodenfremde Erträge und Aufwendungen

Die anderen Geschäftsjahren zuzuordnenden Erträge belaufen sich auf 37,5 Mio. € (Vorjahr: 42,8 Mio. €) und stammen im Wesentlichen aus der Auflösung von Rückstellungen sowie Erträgen aus dem Eingang wertberechtigter bzw. ausgebuchter Forderungen. Demgegenüber stehen aperiodische Aufwendungen von 18,5 Mio. € (Vorjahr: 36,7 Mio. €). Hierbei handelt es sich vor allem um die Bildung von Rückstellungen für Sachverhalte, die erst im Berichtsjahr wahrscheinlich bzw. zuverlässig einschätzbar wurden. Der Ausweis erfolgt zum größten Teil unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und Erträgen.

20 Angaben zur Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung ist dem Anhang auf der Seite 199 vorangestellt.

Der Finanzierungsbedarf für Investitionen in Sachanlagen und Beteiligungserwerbe von 366 Mio. € wurde durch Mittelzuflüsse aus Desinvestments (113 Mio. €) und laufender Geschäftstätigkeit (446 Mio. €) in vollem Umfang gedeckt. Der Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit erreichte unter anderem durch den weiteren Abbau des Working Capital annähernd wieder das hohe Niveau des Vorjahres. Der die Investitionen und Dividendenzahlungen übersteigende operative Mittelzufluss wurde im Wesentlichen zur Tilgung von Finanzschulden eingesetzt.

Die Auszahlungen für Erwerbe von Tochtergesellschaften belaufen sich im Berichtsjahr auf 44 Mio. €. Mit den erstmals konsolidierten Unternehmen wurden Vermögensgegenstände in Höhe von 73 Mio. € sowie Rückstellungen und Verbindlichkeiten in Höhe von 46 Mio. € übernommen.

21 Segmentinformationen

Die Segmentierung erfolgt entsprechend der internen Berichts- und Organisationsstruktur des Stinnes-Konzerns.

Als Segmentergebnis wird das Betriebsergebnis ausgewiesen, das bei Stinnes als wichtigste interne Ergebniskennzahl und als Indikator für die nachhaltige Ertragskraft eines Geschäftsbereiches dient. Das Betriebsergebnis ist ein bereinigter Jahresüberschuss vor Ertragsteuern. Es werden im Wesentlichen solche Aufwendungen und Erträge bereinigt, die außerhalb der operativen Geschäftstätigkeit anfallen und nach Stinnes-interner Definition einen einmaligen bzw. seltenen Charakter haben.

Die Überleitung von dem internen Betriebsergebnis des Stinnes-Konzerns zum Ergebnis vor Ertragsteuern gemäß Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung ist in der folgenden Tabelle dargestellt:

in Mio. €	2002	2001
Betriebsergebnis	166,9	251,8
Neutrales Ergebnis:		
Nettobuchgewinne	18,5	10,4
Aufwendungen für Restrukturierung	- 20,5	- 12,5
Sonstiges nicht operatives Ergebnis	- 14,4	- 7,4
Ergebnis vor Ertragsteuern	150,5	242,3

Die Nettobuchgewinne im Jahr 2002 enthalten im Wesentlichen die Ergebnisse aus der Veräußerung von Beteiligungen und nicht mehr betriebsnotwendigen Immobilien.

Die Aufwendungen für Restrukturierung beinhalten im Jahr 2002 insbesondere Kosten für die Restrukturierung des Geschäftsbereichs Werkstoffe.

Das sonstige nicht operative Ergebnis des Jahres 2002 betrifft weitere einmalige und außerordentliche Sachverhalte.

Die in der Segmentberichterstattung ausgewiesenen Abschreibungen und Zinsen sind ebenfalls um nicht operative Bestandteile bereinigt und können daher von den in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Beträgen abweichen.

Im Neutralen Ergebnis sind Zinserträge in Höhe von 2,1 Mio. € (Vorjahr: Zinsaufwendungen 6,9 Mio. €) sowie Abschreibungen in Höhe von 6,8 Mio. € (Vorjahr: 4,4 Mio. €) enthalten.

Die Segmentschulden umfassen die operativen Verbindlichkeiten, die Finanzierungsverbindlichkeiten der Geschäftsbereiche sowie die kurzfristigen Rückstellungen.

Unter Sonstige/Konsolidierung werden die keinem Geschäftsbereich zuzurechnenden Aktivitäten und die Hauptverwaltung ausgewiesen. Außerdem sind hier die segmentübergreifenden Konsolidierungseffekte erfasst.

Segmentinformationen nach Regionen in Mio. €						
		Deutschland	übriges Europa	Nordamerika	übrige Welt	Gesamt
Außenumsatz						
nach Sitz der Kunden	2002	3.162,1	5.019,2	2.457,6	1.123,1	11.762,0
	2001	3.441,1	5.034,9	2.677,8	1.150,3	12.304,1
nach Sitz der Gesellschaften	2002	3.383,8	5.040,3	2.352,2	985,7	11.762,0
	2001	3.699,7	5.014,9	2.587,9	1.001,6	12.304,1
Betriebsergebnis	2002	- 80,6	144,4	52,4	50,7	166,9
	2001	12,2	149,7	42,0	47,9	251,8
Segmentvermögen	2002	1.245,4	2.563,4	829,5	347,7	4.986,0
	2001	1.236,2	2.614,6	991,3	401,7	5.243,8
Investitionen	2002	159,0	162,4	27,1	17,1	365,6
	2001	73,1	145,4	39,6	9,3	267,4

Segmentinformationen nach Geschäftsbereichen in Mio. €						Gesamt
	Verkehr	Chemie	Werkstoffe	Sonstige/ Konsolidierung		
Segmentvermögen	2002	2.394,3	1.990,9	427,3	173,5	4.986,0
	2001	2.377,2	2.081,3	486,0	299,3	5.243,8
Segmentsschulden	2002	1.583,8	1.522,8	262,1	- 175,7	3.193,0
	2001	1.608,3	1.592,8	299,5	- 131,8	3.368,8
Investitionen	2002	204,8	132,8	24,7	3,3	365,6
	2001	140,2	100,1	21,1	6,0	267,4
Außenumsatz	2002	6.225,1	4.341,1	1.140,7	55,1	11.762,0
	2001	6.121,8	4.646,1	1.461,9	74,3	12.304,1
Innenumsatz	2002	1.183,8	331,3	76,1	14,0	1.605,2
	2001	1.116,6	338,0	93,0	14,8	1.562,4
Gesamtumsatz	2002	7.408,9	4.672,4	1.216,8	69,1	13.367,2
	2001	7.238,4	4.984,1	1.554,9	89,1	13.866,5
Betriebsergebnis	2002	109,2	104,4	3,7	- 50,4	166,9
	2001	128,2	106,3	21,3	- 4,0	251,8
darin: Zinserträge	2002	9,6	1,7	1,4	1,5	14,2
	2001	12,4	3,6	2,3	3,9	22,2
darin: Zinsaufwand	2002	- 36,9	- 38,5	- 6,5	14,8	- 67,1
	2001	- 41,2	- 53,6	- 12,5	19,7	- 87,6
darin: andere nicht zahlungswirksame Posten (- zahlungsunwirksamer Ertrag, + zahlungsunwirksamer Aufwand)	2002	48,8	26,6	- 1,5	23,0	96,9
	2001	- 15,0	- 5,9	- 3,3	- 10,2	- 34,4
darin: Ergebnis aus assoziierten Unternehmen	2002	4,1	0,2	-	-	4,3
	2001	2,9	0,2	-	-	3,1
darin: Ergebnis aus sonstigen Beteiligungen	2002	- 1,6	0,9	-	0,1	- 0,6
	2001	0,8	0,1	-	1,8	2,7
darin: Abschreibungen auf Geschäftswerte	2002	- 25,6	- 32,8	- 2,2	- 1,6	- 62,2
	2001	- 25,4	- 32,2	- 2,5	- 1,5	- 61,6
darin: Abschreibungen auf sonstiges Anlagevermögen	2002	- 99,6	- 62,8	- 17,1	- 9,2	- 188,7
	2001	- 103,0	- 62,5	- 10,3	- 10,8	- 186,6

Der Rückgang des Betriebsergebnisses im Inland ist insbesondere auf die Aufwendungen im Zusammenhang mit virtuellen Aktienoptionen zurückzuführen. Zudem belasteten schwache Nachfrage und intensiver Preiswettbewerb im Inlandgeschäft des Werkstoffbereichs das Ergebnis. Positiv entwickelten sich hingegen die deutschen Aktivitäten in den Bereichen Verkehr und Chemie.

Angabe nach § 314 Abs.1 Nr. 8 HGB zum Corporate Governance Kodex

Eine Entsprechenserklärung nach § 161 Aktiengesetz zu den Empfehlungen der Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex wurde vom Vorstand und Aufsichtsrat der Stinnes AG abgegeben und den Aktionären im Internet unter www.stinnes.de/deutsch/Investor/hv/Entsprechenserklaerung dauerhaft zugänglich gemacht. Bezüglich weiterer Informationen verweisen wir auf die Angaben im Lagebericht auf Seite 47–48 des veröffentlichten Stinnes-Geschäftsberichtes.

Organe

Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Aufsichtsrats für das Jahr 2002 betragen 537.266,– €. Die Gesamtbezüge der Mitglieder des Vorstandes für das Jahr 2002 betragen einschließlich der Vergütung für die Wahrnehmung ihrer Aufgaben in Tochterunternehmen 2.907.785,11 €.

Die Gesamtbezüge der früheren Mitglieder des Vorstandes und ihrer Hinterbliebenen betragen 5.938.707,06 €.

Für die Pensionsverpflichtungen der Stinnes AG gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstandes und ihrer Hinterbliebenen sind 28.599.871,– € zurückgestellt.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Stinnes AG sowie die des Vorstandes sind mit den Angaben zu zusätzlichen Mandaten der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstandes auf den Seiten 79–81 des veröffentlichten Stinnes-Geschäftsberichtes aufgeführt.

Mülheim an der Ruhr, den 27. Februar 2003

Stinnes AG
Der Vorstand



Wesentliche Beteiligungen Deutsche Bahn Konzern

Name und Sitz	Anteil am Kapital in %	Eigen- kapital in Mio. €	Umsatz 2002 in Mio. €	Umsatz ggü. Vj. in %	Ergebnis 2002 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2002
Unternehmensbereich Personenverkehr						
Fernverkehr (DB Reise & Touristik)						
DB Reise & Touristik AG, Frankfurt a. M.	100,0	2.045,2	2.916,3	- 7,2	- ¹⁾	21.737
Ameropa-Reisen GmbH, Bad Homburg v. d. H.	100,0	2,6	106,5	3,3	- ¹⁾	129
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	100,0	4,1	23,1	2,5	- ¹⁾	203
CityNightLine CNL AG, Zürich	100,0	19,8	45,7	6,9	3,8	99
DBDialog Telefonservice GmbH, Schwerin	100,0	0,8	62,8	18,0	- ¹⁾	1.913
Deutsche Touring Gesellschaft mbH, Frankfurt a. M.	82,8	5,0	59,4	8,5	- ¹⁾	159
DBAutozug GmbH, Dortmund ²⁾	100,0	134,9	211,5	-	- ¹⁾	252
DB European Railservice GmbH, Dortmund ³⁾	100,0	0,0	15,6	432,8	0,0	447
Metropolitan Express-Train GmbH, Bad Homburg v. d. H.	100,0	4,4	20,6	9,8	- ¹⁾	11
Mitropa AG, Frankfurt a. M.	100,0	15,9	198,0	- 30,1	0,3 ¹⁾	1.758
Nahverkehr (DB Regio)						
DB Regio AG, Frankfurt a. M.	100,0	1.764,0	4.715,1	0,4	- ¹⁾	23.179
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt a. M. ⁴⁾	100,0	49,7	109,7	-	- ¹⁾	480
BRN Stadtverkehr GmbH, Ludwigshafen/Rh.	100,0	13,3	49,9	4,7	- ¹⁾	452
DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH, Essen	100,0	126,1	488,8	- 2,8	- ¹⁾	2.043
DB Regionalbahn Rheinland GmbH, Köln	100,0	68,6	298,1	0,5	- ¹⁾	1.117
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede ⁵⁾	100,0	4,5	32,1	-	- ¹⁾	176
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	100,0	4,2	28,4	- 47,4	- ¹⁾	176
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm (Donau)	100,0	24,0	222,9	18,4	- ¹⁾	1.128
DB Regionalbahn Westfalen GmbH, Münster	100,0	35,5	296,0	- 1,2	- ¹⁾	1.179
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	100,0	6,0	24,8	- 54,6	- ¹⁾	135
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	100,0	11,3	41,8	- 26,4	- ¹⁾	343
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	100,0	13,3	84,2	1,1	- ¹⁾	521
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	100,0	5,1	39,6	- 4,3	- ¹⁾	331
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	100,0	9,8	55,4	2,2	- ¹⁾	282
Regional Bus Stuttgart GmbH -RBS-, Stuttgart	100,0	15,9	65,6	1,3	- ¹⁾	522
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig	100,0	3,6	40,2	4,7	- ¹⁾	282
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	100,0	10,7	55,6	- 5,6	- ¹⁾	531
Regionalverkehr Oberbayern GmbH, München	100,0	10,8	56,6	3,0	- ¹⁾	630
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	74,9	9,6	58,9	6,1	0,0	231
RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken	100,0	9,4	57,1	- 0,1	- ¹⁾	321
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	100,0	7,2	50,8	4,0	- ¹⁾	363
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	100,0	165,2	477,2	- 2,0	- ¹⁾	4.079
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	100,0	62,3	170,1	6,8	- ¹⁾	1.014
S-Bahn München GmbH, München	100,0	225,4	256,7	6,3	- ¹⁾	999
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg i. Br.	100,0	6,6	63,8	7,1	- ¹⁾	456
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Frankfurt a. M.	100,0	3,8	52,9	- 4,5	- ¹⁾	340
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	100,0	10,2	55,8	2,0	- ¹⁾	383
Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, Kiel	100,0	10,5	239,0	- 0,2	- ¹⁾	874
Autokraft GmbH, Kiel	100,0	8,7	68,6	1,1	- ¹⁾	639

Name und Sitz	Anteil am Kapital in %	Eigen- kapital in Mio. €	Umsatz 2002 in Mio. €	Umsatz ggü. Vj. in %	Ergebnis 2002 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12. 2002
Unternehmensbereich Güterverkehr						
DB Cargo AG, Mainz	100,0	434,6	3.259,0	- 4,7	- ¹⁾	26.155
ATG Autotransportlogistic Gesellschaft mbH, Eschborn/Taunus	75,0	2,5	252,8	- 5,9	1,3	48
BTT BahnTank Transport GmbH, Mainz	100,0	1,5	45,9	43,1	- ¹⁾	81
BTS Buss-Trans Container Service GmbH & Co. KG, Hamburg	100,0	3,0	23,2	16,1	0,0	163
NUCLEAR CARGO+SERVICE GmbH, Hanau	100,0	8,5	41,3	3,7	3,4	124
Railion Benelux N.V., Utrecht	100,0	65,2	154,7	2,7	0,5	1.375
Railion Denmark A/S, Kopenhagen	100,0	16,0	76,1	- 1,4	(6,7)	662
TRANSANA Spedition GmbH, Offenbach a. M.	50,0	10,1	204,4	- 1,8	1,0	289
Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Frankfurt a.M.	100,0	1,0	189,7	- 8,4	- ¹⁾	163
Unternehmensbereich Personenbahnhöfe						
DB Station&Service AG, Berlin	100,0	1.201,5	810,5	0,4	- ¹⁾	5.255
Unternehmensbereich Fahrweg						
DB Netz AG, Frankfurt a. M.	100,0	5.115,8	3.402,0	- 1,5	- ¹⁾	51.918
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt a.M. ⁶⁾	100,0	0,0	23,0	-	- ¹⁾	321
DB Verkehrsbaulogistik GmbH, Mainz	100,0	3,1	539,3	29,1	- ¹⁾	232
Service						
DB Services Technische Dienste GmbH, Berlin	100,0	2,6	332,7	- 2,2	- ¹⁾	4.441
DB Services Südwest GmbH, Frankfurt a. M.	100,0	0,8	67,6	- 2,0	- ¹⁾	1.703
DB Services Nord GmbH, Hamburg	100,0	0,5	54,2	3,0	- ¹⁾	1.378
DB Services Süd GmbH, München	100,0	0,5	55,8	- 3,6	- ¹⁾	1.294
DB Services West GmbH, Köln	100,0	0,5	59,7	0,4	- ¹⁾	1.336
DB Services Nordost GmbH, Berlin	100,0	0,3	58,1	- 9,3	- ¹⁾	1.887
DB Services Südost GmbH, Leipzig	100,0	0,3	127,4	90,6	- ¹⁾	3.394
DB Services Sicherheitsdienste GmbH, Berlin	100,0	0,2	79,5	- 22,0	- ¹⁾	2.207
DB Energie GmbH, Frankfurt a. M.	100,0	531,1	1.328,1	3,0	- ¹⁾	1.902
DBFuhrparkService GmbH, Frankfurt a. M.	100,0	3,5	117,3	- 9,6	- ¹⁾	169
DBRent GmbH, Frankfurt a. M.	100,0	0,0	14,7	-	- ¹⁾	91
DB Systems GmbH, Frankfurt a. M.	100,0	214,4	722,7	1,5	- ¹⁾	2.487
DB Telematik GmbH, Eschborn/Taunus ⁷⁾	100,0	11,8	625,2	-	0,6	3.657

¹⁾ Ergebnisabführungsvertrag

²⁾ Übernahme der Auto- und Nachtzugverkehre von der DB Reise&Touristik AG

³⁾ Übernahme der Catering-Aktivitäten der Mitropa AG

⁴⁾ Ausgliederung aus DB Regio AG

⁵⁾ Ausgliederung aus Westfalen Bus GmbH, Münster

⁶⁾ Ausgliederung aus DB Netz AG

⁷⁾ Erwerb Bahntelekommunikationsbereich von Arcor

Wesentliche Beteiligungen Deutsche Bahn Konzern (Fortsetzung)

Name und Sitz	Anteil am Kapital in %	Eigen- kapital in Mio. €	Umsatz 2002 in Mio. €	Umsatz ggü. Vj. in %	Ergebnis 2002 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2002
Stinnes						
Stinnes AG, Mülheim/Ruhr	99,71	860,0	0,0	0,0	27,1	12.448
Verkehr						
SCHENKER & Co. AG, Wien	100,0	53,1	427,2	- 5,3	29,1	1.750
SCHENKER AB, Göteborg	100,0	26,6	836,9	3,9	11,6	2.772
Schenker S.A., Gennevilliers	100,0	24,8	319,8	1,3	1,4	946
Schenker Italiana S.p.A., Peschiera	100,0	23,1	244,6	- 4,7	2,1	749
Schenker International (HK) Ltd., Hongkong	100,0	20,5	246,9	21,3	12,7	722
Schenker of Canada Ltd., Toronto	100,0	17,4	195,7	15,0	2,8	609
Schenker LTD., London	100,0	10,2	154,7	3,7	(1,3)	487
Schenker OY, Helsinki	100,0	7,4	240,0	5,0	12,4	436
Schenker-Seino Co. Ltd., Tokio	60,0	3,4	133,7	31,3	1,3	193
Chemie						
BRENNTAG S.A., Chassieu	100,0	69,8	395,3	- 0,9	21,9	784
BRENNTAG Canada, Inc., Etobicoke	100,0	27,8	185,0	- 8,6	4,6	437
BRENNTAG S.p.A., Mailand	100,0	26,9	264,7	- 9,0	2,5	265
BRENNTAG Polska sp.zo.o., Kedzierzyn Kozle	74,0	16,2	119,4	- 4,0	1,8	336
BRENNTAG N.V., Deerlijk	100,0	14,2	131,2	0,4	5,3	205
NEUBER Ges.m.b.H., Wien	100,0	14,0	147,0	0,7	2,8	316
BRENNTAG Quimica S.A., Dos Hermanas	100,0	5,0	149,7	- 0,6	0,6	328
Sonstige						
Stinnes Corporation, Tarrytown ²⁾	100,0	261,5	1.905,8	- 0,9	23,8	3.524
Sonstige Beteiligungen						
DE-Consult, Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH, Berlin	100,0	28,0	154,8	44,0	6,2	1.177
Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH, Kassel	100,0	5,5	165,5	- 3,0	- ¹⁾	242
Deutsche Bahn Gleisbau GmbH, Duisburg	100,0	7,5	66,8	- 19,8	- ¹⁾	454
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin	100,0	3,2	163,5	12,8	- ¹⁾	1.338
Ibb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH, Dresden	100,0	2,0	82,6	40,3	- ¹⁾	285
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz- Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. H.	65,0	1,5	23,7	5,0	0,0	71

¹⁾ Ergebnisabführungsvertrag

²⁾ Werte gemäß Konzernabschluss Stinnes Corporation
(einschließlich US-amerikanischer Aktivitäten der Bereiche Verkehr, Chemie und Werkstoffe)

Wesentliche Leistungsbeziehungen im DB Konzern

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

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

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

in Mio. €	Personenverkehr		Güterverkehr	Personenbahnhöfe	Fahrweg	Sonstige
	DB Reise & Touristik	DB Regio				
Trassennutzung	- 608	- 1.927	- 486	-	3.029	- 8
Nutzung örtlicher Infrastruktur	- 16	- 42	- 133	-	192	- 1
Stationsnutzung	- 90	- 439	-	528	1	-
Energieverrechnung	- 170	- 619	- 313	- 46	- 95	1.243

Vorstand der Deutsche Bahn AG

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

- a) DB Reise&Touristik AG (Vorsitz)
- DB Regio AG (Vorsitz)
- DB Cargo AG (Vorsitz)
- DB Station&Service AG (Vorsitz)
- DB Netz AG (Vorsitz)
- Stinnes AG (Vorsitz)
- S-Bahn München GmbH (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn
- Versicherung Lebensversicherungs-
- verein a. G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn
- Versicherung Sach- und HUK-
- Versicherungsverein a. G.
- Lufthansa Technik AG
- SAP AG
- Vattenfall Europe AG
- WestLB AG
- b) Bayerische Magnetbahn-
- vorbereitungsgesellschaft mbH
- (Vorsitz)
- Projektgesellschaft
- METRORAPID mbH (Vorsitz)
- Railog GmbH (Beirat)
- Allianz Versicherungs-AG (Beirat)
- Bayerische Hypo- und
- Vereinsbank AG (Beirat)
- Commerzbank AG
- (Landesbeirat Berlin)
- Deutsche Bank AG (Beirat Ost)
- Dresdner Bank AG (Verwaltungs-
- beirat)

Dr. Norbert Bensel

Ressort Personal,
Berlin

- seit 21. Mai 2002 –
- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz AG
- DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
- DB Vermittlung GmbH (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn
- Versicherung Lebensversicherungs-
- verein a. G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn
- Versicherung Sach- und HUK-
- Versicherungsverein a. G.
- Partner für Berlin Gesellschaft für
- Hauptstadt-Marketing mbH
- Senator Entertainment AG
- b) DBFuhrparkService GmbH (Vorsitz)
- DB Services GmbH (Beirat, Vorsitz)

Klaus Daubertshäuser

Ressort Marketing,
Wettenberg

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz AG
- DE-Consult Deutsche Eisenbahn
- Consulting GmbH
- S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn
- Versicherung Lebensversicherungs-
- verein a. G. (Beirat)
- Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- (Beirat)

Dr. Christoph Franz

Ressort Personenverkehr,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Reise&Touristik AG,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Regio AG,
Darmstadt

- a) DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
- DEVK Deutsche Eisenbahn
- Versicherung Sach- und HUK-
- Versicherungsverein a. G.
- DF Deutsche Forfait AG
- Lufthansa CityLine GmbH

Roland Heinisch

Ressort Fahrweg und Systemverbund,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Netz AG,
Idstein

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Systems GmbH

Dr. Bernd Malmström

Ressort Güterverkehr,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Cargo AG,
Vorsitzender des Vorstands der
Stinnes AG,
Mainz

- a) Brenntag AG (Vorsitz)
- Scandlines AG (Vorsitz)
- Scandlines Deutschland GmbH
(Vorsitz)
- Schenker AG (Vorsitz)
- Stinnes Interfer AG (Vorsitz)
- ThyssenKrupp Serv AG
- b) BLG Bremer Lagerhaus-
gesellschaft AG (Beirat)
- HansaRail GmbH
- Kombiverkehr GmbH & Co. KG
(Verwaltungsrat)
- Polzug GmbH
- Railog GmbH (Beirat)
- Scandlines Denmark A/S
(Verwaltungsrat, Vorsitz)
- Stinnes Corporation (Vorsitz)

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Ressort Technik,
Weiterstadt

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Energie GmbH (Vorsitz)
- DB Systems GmbH
- b) Bayerische Magnetbahn-
vorbereitungsgesellschaft mbH
- Gemeinschaftskernkraftwerk
Neckar GmbH (Verwaltungsrat)
- IFB Institut für Bahntechnik GmbH
- MVP Versuchs- und Planungs-
gesellschaft für Magnetbahn-
systeme mbH
- Projektgesellschaft
METRORAPID mbH
- Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Diethelm Sack

Ressort Finanzen und Controlling,
Frankfurt am Main

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz AG
- Stinnes AG
- DB Services Immobilien GmbH
- DB Systems GmbH (Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Lebens-
versicherungs-Aktiengesellschaft
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
- b) DB Services GmbH (Beirat)
- Dresdner Bank Luxembourg S.A.
- DVA Deutsche Verkehrs-
Assekuranz-Vermittlungs-GmbH
(Vorsitz)
- EUROFIMA Europäische
Gesellschaft für die Finanzierung
von Eisenbahnmaterial
(Verwaltungsrat)

- 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 2002 bzw. auf den
Zeitpunkt des Ausscheidens.

Aufsichtsrat der Deutsche Bahn AG

Dr. Günther Saßmannshausen

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats,
Hannover

- a) Braunschweigische
Maschinenbauanstalt AG
Heraeus Holding GmbH
Preussag Energie GmbH
ahr care office GmbH
Einhorn Verwaltungsgesellschaft
mbH (Vorsitz)

Dr. Michael Frenzel

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender des Vorstands der TUI AG,
Burgdorf

- a) AXA Konzern AG
Continental AG
E.ON Energie AG
Hapag-Lloyd AG (Vorsitz)
Hapag-Lloyd Flug GmbH (Vorsitz)
ING BHF-Bank AG
ING BHF Holding AG
TUI Deutschland GmbH (Vorsitz)
Volkswagen AG
- b) Norddeutsche Landesbank
Preussag North America Inc.,
Greenwich, Connecticut, USA
(Chairman of the Board of Directors)

Norbert Hansen *

Stellvertretender Vorsitzender des
Aufsichtsrats,
Vorsitzender der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Hamburg

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

Niels Lund Chrestensen

Geschäftsführer der N. L. Chrestensen,
Erfurter Samen- und Pflanzenzucht
GmbH,

- Erfurt
- a) Thüringer Aufbaubank

Peter Debuschewitz *

Konzernbevollmächtigter für das
Land Berlin,
Deutsche Bahn AG,
Taufkirchen

Horst Fischer *

Mitglied des Betriebsrats
Regionalbereich Nord-Bayern,
Regionalverkehr Franken
der DB Regio AG,
Fürth

Volker Halsch

Staatssekretär im Bundesministerium
der Finanzen,
Berlin
– seit 5. Februar 2003 –

Horst Hartkorn *

Vorsitzender des Betriebsrats der
S-Bahn Hamburg GmbH,
Hamburg

- a) S-Bahn Hamburg GmbH
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebens-
versicherungsverein a. G.
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a. G.

Jörg Hensel *

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Cargo AG,
Hamm

- a) DB Cargo AG

Günter Kirchheim *

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

- a) DB Netz AG
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a. G.
DEVK Vermögensvorsorge- und
Beteiligungs-AG
DEVK Pensionsfonds AG

Lothar Krauß *

Stellv. Vorsitzender der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Rodenbach

- a) DB Services Technische Dienste
GmbH
Union Druckerei und Verlagsanstalt
GmbH
DBV Winterthur Holding AG

Heike Moll *

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
der DB Station&Service AG,
München

- a) DB Station&Service AG

Ralf Nagel

Staatssekretär im Bundes-
ministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen,
Berlin

- b) Berlin Brandenburg
Flughafen-Holding GmbH
Projektplanungs Gesellschaft mbH

Dr. rer. nat. h.c. Friedel Neuber

Duisburg-Rheinhausen

- a) Babcock Borsig AG (Vorsitz)
- Hapag-Lloyd AG
- RWE AG (Vorsitz)
- TUI AG (Vorsitz)
- ThyssenKrupp AG
- RAG Aktiengesellschaft
- b) Landwirtschaftliche Rentenbank (Verwaltungsrat)

Günter Ostermann *

Stellv. Vorsitzender der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Wunstorf

- a) BHW AG
- DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
- Sparda-Bank Hannover e.G. (Vorsitz)
- DEVK Pensionsfonds AG

Dr. Manfred Overhaus

Staatssekretär im Bundesministerium
der Finanzen,

St. Augustin

– bis 10. Januar 2003 –

- a) Deutsche Post AG
- Deutsche Telekom AG
- b) GEBB Gesellschaft für Entwicklung,
Beschaffung und Betrieb mbH

Albert Schmidt

Mitglied des Deutschen Bundestags,
Ingolstadt

– bis 31. Dezember 2002 –

Prof. Dr. Ekkehard D. Schulz

Vorsitzender des Vorstands der
ThyssenKrupp AG,
Krefeld

- a) Axa Konzern AG
- Commerzbank AG
- MAN AG
- RAG Aktiengesellschaft
- RWE Plus AG
- ThyssenKrupp Automotive AG (Vorsitz)
- ThyssenKrupp Materials AG (Vorsitz)
- ThyssenKrupp Steel AG (Vorsitz)
- TUI AG
- b) ThyssenKrupp Budd Company,
Troy, Michigan, USA
- Evangelisches und Johanniter
Klinikum Duisburg/Dinslaken/
Oberhausen gem. GmbH

Dr. Ulrich Schumacher

Vorsitzender des Vorstands der
Infineon Technologies AG,
Starnberg

- b) Infineon Technologies Asia Pacific
Pte. Ltd., Singapore
(Chairman of the Board of Directors)
- Infineon Technologies Austria AG,
Villach, Österreich (Vorsitz)
- Infineon Technologies Japan K.K.,
Tokyo, Japan
(Chairman of the Board of Directors)
- Infineon Technologies North
America Corp.,
Wilmington, Delaware, USA
(Chairman of the Board of Directors)

Dr. Alfred Tacke

Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Arbeit,
Celle

- a) Postbank AG

Dr.-Ing. E. h. Dipl.-Ing.**Heinrich Weiss**

Vorsitzender des Vorstands der
SMS AG,

Hilchenbach-Dahlbruch

- a) Commerzbank AG
- Ferrostaal AG
- HOCHTIEF AG
- J.M. Voith AG
- SMS Demag AG (Vorsitz)
- b) Concast Holding AG, Zürich,
Schweiz (Vorsitz)
- Thyssen-Bornemisza Group,
Monaco

Margareta Wolf

Parlamentarische Staatssekretärin
beim Bundesminister für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit,
Rüsselsheim-Bauschheim

– seit 1. Januar 2003 –

Horst Zimmermann *

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Reise&Touristik AG,
Nürnberg

- a) DB Reise&Touristik AG

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2002 bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2002



Der Aufsichtsrat hat den Vorstand während der Berichtszeit überwacht und beraten. Der Vorstand hat uns hierzu regelmäßig über die Lage und Entwicklung des Unternehmens informiert.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2002 zu vier Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen wurden mündliche und schriftliche Berichte des Vorstands über die wirtschaftliche Lage der Deutsche Bahn AG (DB AG) und ihrer Konzerngesellschaften sowie über die wesentlichen Geschäftsvorfälle und die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich erörtert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich anhand von Beschlussvorlagen und ergänzenden mündlichen Berichten eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Darüber hinaus standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu vier Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet. Weiter wurde das Präsidium jeweils aktuell über die Beurteilung der Risikolage des Unternehmens unterrichtet. 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 Vorsitzenden und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 4. Dezember 2002 stimmte der Aufsichtsrat der Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2003 zu und nahm die Mittelfristplanung 2003–2007 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB AG zur Kenntnis und erörterte diese eingehend mit dem Vorstand.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich auch im Jahr 2002 intensiv mit den großen Bauprojekten wie der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, der Nord-Süd-Verbindung des Knotens Berlin nebst dem Lehrter Bahnhof und der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München sowie deren Kostenrisiken.

In seinen Sitzungen am 13. März und 3. Juli 2002 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Neuausrichtung des Bahntelekommunikationsgeschäfts. Er stimmte dem Erwerb des Bahntelekommunikationsgeschäfts von der Arcor AG & Co. durch Übernahme von 100 % der Anteile an der jetzt unter DB Telematik GmbH firmierenden Arcor DB Telematik GmbH sowie dem Erwerb der Bahntelekommunikationsanlagen

von Arcor durch die DB Netz AG zu. Die Anteile an der DB Telematik GmbH wurden anschließend von der DB Netz AG auf die DB AG übertragen.

In seiner Sitzung am 3. Juli 2002 genehmigte der Aufsichtsrat ein freiwilliges öffentliches Übernahmeangebot der DB Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH, einer 100 %igen Tochtergesellschaft der DB AG, an alle Aktionäre der Stinnes AG. Zugleich stimmte der Aufsichtsrat dem Abschluss einer Rahmenvereinbarung zu, in welcher sich die Stinnes-Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, eine 100 %ige Tochtergesellschaft der E.ON AG, gegenüber der DB AG verpflichtete, das Übernahmeangebot in Bezug auf die von ihr gehaltenen 65,4 % der Aktien an der Stinnes AG anzunehmen. Die DB AG hält nach erfolgreicher Durchführung ihres Übernahmeangebots mittelbar rund 99,71 % an der Stinnes AG. Sie beabsichtigt, die verbleibenden 0,29 % der Aktien durch ein Verfahren zum Ausschluss der Minderheitsaktionäre gem. §§ 327a ff. AktG zu erwerben.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2002 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), 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 und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 20. Mai 2003 in Gegenwart der Abschlussprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten; die Abschlussprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss, den Lagebericht der DB AG, den Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2002 und den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2002 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

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

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Albert Schmidt, Mitglied des Deutschen Bundestags, hat sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 31. Dezember 2002 niedergelegt. In der außerordentlichen Hauptversammlung am 4. Dezember 2002 wurde Frau Margareta Wolf, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, mit Wirkung zum 1. Januar 2003 zu seiner Nachfolgerin gewählt.

Mit Schreiben vom 12. Dezember 2002 legte Herr Staatssekretär Dr. Manfred Overhaus sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 10. Januar 2003 nieder. Als Nachfolger wurde mit Schreiben vom 3. Februar 2003 Herr Volker Halsch, Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen, nach § 9 Abs. 2 der Satzung der Deutsche Bahn AG von der Bundesrepublik Deutschland in den Aufsichtsrat entsandt.

Herr Dr. Norbert Bensele trat am 21. Mai 2002 die Nachfolge von Herrn Dr. Horst Föhr als Mitglied des Vorstands für das Ressort Personal und als Arbeitsdirektor an.

Der Aufsichtsrat spricht Herrn Staatssekretär Dr. Overhaus, Herrn Schmidt sowie Herrn Dr. Föhr auch an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit in den jeweiligen Gremien aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2002 geleisteten Einsatz.

Berlin, im Mai 2003

Für den Aufsichtsrat

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dr. Frenzel', is written over a light blue rectangular background.

Dr. Michael Frenzel

Vorsitzender

Mitglieder des BahnBeirats

Prof. Dr. Gerd Aberle

Lehrstuhl für Wettbewerbstheorie, Wettbewerbspolitik und Transportwirtschaft, Justus-Liebig-Universität Gießen

Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Horst Albach

Leiter des Instituts für Unternehmenstheorie und -politik, Humboldt-Universität zu Berlin

Prof. Dr. Thomas Ehrmann

Lehrstuhl für Unternehmensgründung und -entwicklung, Westfälische Wilhelms-Universität Münster

Dr. Michael Frenzel

Vorsitzender des Vorstands der TUI AG

Prof. Dr. Sylvius Hartwig

Fachgebiet Gefährliche Stoffe, Bergische Universität Wuppertal

Dr. Volker Hauff

Mitglied des Vorstands der KPMG Consulting AG

Hans Jochen Henke

Staatssekretär a. D., Rechtsanwalt

Prof. Dr. Peter Hommelhoff

Rektor der Ruprecht-Karls-Universität Heidelberg, Lehrstuhl für Bürgerliches Recht, Handelsrecht, Gesellschafts- und Kapitalmarktrecht

Prof. Dr. Dr. Christian Kirchner LL. M.

Lehrstuhl für deutsches, europäisches und internationales Zivil- und Wirtschaftsrecht und Institutionenökonomik, Humboldt-Universität zu Berlin

Dr. Dieter Klumpp

Präsident Verband der Bahnindustrie in Deutschland e.V.

Prof. Dr. Otto Ernst Krasney

Vizepräsident Bundessozialgericht a. D.

Prof. Dr. Dr. h.c. mult. Heribert Meffert

Emeritus Westfälische Wilhelms-Universität Münster, Vorsitzender des Präsidiums der Bertelsmann Stiftung

Prof. Dr. Rüdiger Pohl

Präsident des Instituts für Wirtschaftsforschung, Halle

Prof. Dr. Dr. Franz Josef Radermacher

Leiter Forschungsinstitut für anwendungsorientierte Wissensverarbeitung, Ulm

Prof. Dr. Werner Rothengatter

Institut für Wirtschaftspolitik und Wirtschaftsforschung, Universität Karlsruhe (TH)

Prof. Dr. Joachim Schwalbach

Lehrstuhl für Internationales Management, Humboldt-Universität zu Berlin

Prof. Dr. Wulf Schwanhäüßer

Emeritus Rheinisch-Westfälische Technische Hochschule Aachen, Berater für Eisenbahnwesen und Verkehrswirtschaft

Prof. Dr. Jürgen Siegmann

Fachgebiet Schienenfahrwege und Bahnbetrieb, Technische Universität Berlin

Horst Stuchly

Präsident Eisenbahnbundesamt a. D.

Prof. Dr. Andreas Troge

Präsident Umweltbundesamt

Dr. Jürgen Warnke

Bundesverkehrsminister a. D.

Dr. Jürgen Weber

Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Lufthansa AG

Ulrich Weiß

Präsident der Bundesvereinigung Mittelständischer Bauunternehmen e.V., Bonn

Dr. Wendelin Wiedeking

Vorsitzender des Vorstands der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

Finanzwirtschaftliches Glossar

Altlastenerstattung

Zum Ausgleich für überhöhte Material- und Personalaufwendungen aufgrund ineffizienter Strukturen der früheren Deutschen Reichsbahn erhielt die Deutsche Bahn von 1994 bis letztmalig 2002 Ausgleichszahlungen des Bundes.

Außenumsatz

Spiegelt den Umsatz mit konzern-externen Kunden wider.

Bereichsumsatz

Bildet die Summe aus Außenumsätzen und Innenumsätzen innerhalb des Konzerns.

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen

Zur internen Steuerung des operativen Geschäfts verwandte bereinigte Ergebnisgröße nach Zinssaldo, aber vor Steuern.

Betriebliches Vermögen / Capital Employed

Umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände) – abzüglich der zinslosen Darlehen – sowie das betriebliche Netto-Umlaufvermögen.

Brutto-Cashflow

Stellt auf den Cashflow des operativen Geschäfts ab und ist definiert als Betriebliches Ergebnis (vor Zinsen) zuzüglich der Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen (einschließlich der immateriellen Vermögensgegenstände) und der Veränderung der Pensionsrückstellungen.

Brutto-Investitionen

Insgesamt getätigte Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände – unabhängig von der Finanzierungsart.

Cashflow

Im Geschäftsjahr erwirtschafteter Zahlungsmittelüberschuss. Der Cashflow zeigt die Innenfinanzierungskraft des Unternehmens aus dem Leistungsprozess. Auf Ebene des DB Konzerns verwendet als Cashflow vor Steuern: entspricht dem Ergebnis vor Steuern zuzüglich Abschreibungen auf Sachanlagen (inkl. immaterieller Vermögensgüter) und Veränderung der Pensionsrückstellungen.

EBIT

(Earnings before Interest and Taxes) Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern und Zinsen (bereinigt um Sonderfaktoren).

EBITDA

(Earnings before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization) Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern, Zinsen sowie Abschreibungen (bereinigt um Sonderfaktoren). Unter zusätzlicher Bereinigung um die Altlastenerstattungen bester Indikator für die operativen Verbesserungen seit Beginn der Bahnreform.

Hedging

Sicherungsgeschäfte im Rahmen des Risikomanagements zur Begrenzung insbesondere von Zins- und Wechselkursrisiken.

Innenumsatz

Zeigt die Umsätze, die mit konzern-internen Kunden getätigt wurden.

Investitionszuschüsse

An bestimmte Investitionsobjekte gebundene Zahlungen Dritter.

Kreditfazilitäten

Von Banken eingeräumte Kreditmöglichkeiten, die bei Bedarf in Anspruch genommen werden können.

Netto-Investitionen

Brutto-Investitionen abzüglich der Investitionszuschüsse von Dritten, z. B. für Infrastrukturinvestitionen.

Rating

Bonitätsurteil, das von sog. Ratingagenturen über ein Unternehmen gefällt wird und damit Auswirkungen auf die Refinanzierungsmöglichkeiten und -kosten eines Unternehmens hat.

Return on Capital Employed (ROCE)

Unsere Kennziffer zur wertorientierten Steuerung. Entspricht der Rendite auf das betriebliche Vermögen. Verhältniszahl in Prozent, definiert als EBIT im Verhältnis zum Capital Employed.

Squeeze-out-Verfahren

Verfahren, das es unter bestimmten Voraussetzungen Mehrheitsaktionären ermöglicht, Aktien-Restbestände von Kleinaktionären z. B. per Barabfindung zu erhalten (§§ 327a ff. AktG).

Swap

Bei einem Swap „tauschen“ zwei Vertragspartner ihre Finanzierungsbedingungen aus und profitieren von Kostenvorteilen des jeweils anderen.

Wertschöpfung

Differenz zwischen dem Wert der abgesetzten Produkte und Dienstleistungen zum Wert der hierfür bezogenen und eingesetzten Vorleistungen. Betrachtet als absoluter Wert bzw. pro Mitarbeiter.

Zinslose Darlehen des Bundes

Rückzahlbare, aber unverzinsliche Darlehen des Bundes. Resultieren aus Finanzierungsbeiträgen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege. Vgl. auch Investitionszuschüsse.

Bahnspezifisches Glossar

„bahn.comfort“

Unser Serviceprogramm für Vielfahrer im Personenfernverkehr.

Bedarfsplannetz

In den Bundesverkehrswegeplan eingestellte Neu- und Ausbaustrecken.

Bestandsnetz

Bestehendes Schienennetz – und damit Rückgrat der Infrastruktur.

Besteller

In der Regel Bundesländer, die als Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) Nahverkehrsleistungen bei Verkehrsunternehmen bestellen.

Betriebslänge

Die Länge des Streckennetzes der DB Netz AG – unabhängig von der Anzahl paralleler Gleise.

Betriebsleistung

Von Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Streckennetz der DB Netz AG zurückgelegte Strecken. Maßgröße: Trassenkilometer (Trkm).

„Fokus“

Unser konzernweites Sanierungsprogramm zur Steigerung der Effizienz im DB Konzern und zur Absicherung der geplanten Ergebnisentwicklung.

GSM-Rail

(Global System for Mobile Communication-Rail)

Ein spezieller europäischer Standard basierend auf dem internationalen GSM-Mobilfunkstandard – Plattform für eine zukünftig europaweit einheitliche Leit- und Sicherungstechnik im Schienenverkehr.

Intermodaler Wettbewerb

Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern.

Interoperabilität – Mehrsystemfähigkeit

Fähigkeit von Fahrzeugen, auf den unterschiedlichen europäischen Schienennetzen eingesetzt werden zu können.

Intramodaler Wettbewerb

Wettbewerb mit anderen Eisenbahnunternehmen.

Kombinierter Verkehr

Verknüpfter Transport von Containern oder ganzen Lkws auf Schiene und Straße.

„MORA C“

(Marktorientiertes Angebot – Cargo)
Erfolgreich im Güterverkehr umgesetztes Sanierungsprogramm zur Optimierung des Einzelwagenverkehrs.

„MORA P“

(Marktorientiertes Angebot – Personenverkehr)

Im Personenverkehr umgesetztes Sanierungsprogramm zur stärkeren Ausrichtung der Angebote auf die jeweilige Kundennutzung im Fern- und Nahverkehr.

„Netz 21“

Strategischer Ansatz zur Entmischung von Personen- und Güterverkehren auf dem Netz zur Erhöhung der Streckenkapazität.

„Offensive Bahn“

Die Umsetzungsaktivitäten für die Strategie der Bahn werden in der „Offensive Bahn“ gebündelt. Hier verfolgen wir drei Stoßrichtungen: Sanierungs-, Leistungs- und Wachstumsziele.

Personenkilometer (Pkm) – Reisendenkilometer

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Personenverkehr: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiserreichweite.

Regionalisierungsgesetz

Regelt die Zahlungen des Bundes an die Länder, ermöglicht damit den Ländern die Bestellung von Nahverkehrsleistungen.

„Saubereitsoffensive“

Projekt zur Verbesserung des Erscheinungsbildes der Bahnhöfe.

„Sofortprogramm“

Projekt, um kurzfristig vor allem kleine und mittlere Bahnhöfe mit finanziell überschaubarem Aufwand attraktiver zu gestalten.

Stationspreissystem

Preissystem für die Nutzung der Personbahnhöfe – zu gleichen Konditionen für interne und externe Kunden. Die Höhe der Stationspreise ist maßgeblich von dem Leistungs- und Ausstattungsstand des jeweiligen Bahnhofs abhängig.

Tonnenkilometer

Maßgröße für die Verkehrsleistung im Güterverkehr: Produkt aus der Transportmenge (Tonnen) und der zurückgelegten Entfernung.

Traktion

Antrieb von Zügen (durch Triebfahrzeuge).

Trasse

Im Fahrplan festgelegter Laufweg eines Zuges.

Trassenpreissystem (TPS)

Regelt transparent die Preise für die Nutzung des Schienennetzes durch interne und externe Kunden. Wie auch das Stationspreissystem diskriminierungsfrei. Berücksichtigt die individuellen Charakteristika der benutzten Infrastruktur.

Verkehrsleistung

Oberbegriff für die erbrachten Leistungen im Personen- (Personenkilometer) und/oder Güterverkehr (Tonnenkilometer).

Verkehrsverbund

Regional abgegrenzte Kooperation mehrerer Unternehmen zur Erbringung von Transportleistungen auf Basis eines abgestimmten Fahrplans und Tarifsystems.

Verkehrsvertrag

Vertrag zwischen Besteller und einem Eisenbahnverkehrsunternehmen über die Erbringung von Personennahverkehrsleistungen.



Januar

Erfolgreiche **Euro-Umstellung**: In der Nacht zum 1. Januar werden alle elektronischen Vertriebssysteme der Bahn auf Euro umgestellt. Zusätzlich müssen innerhalb weniger Tage rund 6.500 Fahrkartenautomaten der Bahn auf den Euro umgerüstet werden. Insgesamt benötigt die Bahn rund 350 Tonnen Euro-Bargeld für die erste Phase der Umstellung.

Zur Stärkung des grenzüberschreitenden Verkehrs unterschreiben Louis Gallois, Präsident der französischen Staatsbahn SNCF, und Bahnchef Hartmut Mehdorn in Paris einen **Letter of Intent**, durch den der Abbau von technischen Hindernissen für einen effizienteren Güterverkehr zwischen Deutschland und Frankreich beschleunigt werden soll.

Die Bahn und Arcor regeln die bahnspezifischen **Telematikaktivitäten** neu. In zwei Schritten übernimmt die Bahn Anlagen und Betrieb wieder in die eigene Führung zurück.

Februar

Der **Wettbewerbsbeauftragte** der Bahn, Dr. Alexander Hedderich, nimmt seine Arbeit auf: Er fungiert als Anlaufstelle bei allen Fragen, die sich durch den Wettbewerb auf der Schiene ergeben. Damit folgt die Bahn einer Empfehlung der Task Force „Zukunft Schiene“.

Die Bahn unterstützt das **Projekt „The Bridge/ die Brücke New York–Berlin“**, mit dem Bundeskanzler Gerhard Schröder nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 Toleranz und gegenseitiges Verständnis zwischen amerikanischen und deutschen Jugendlichen fördern will. Im DB Trainingszentrum München-Aubing erhalten 25 Jugendliche Einblick in die Bahn-Ausbildung.

März

InterRail wird 30 Jahre alt. Im März 1972 erfanden 23 Bahnen die „Monatskarte für Europa“. Knapp 1,1 Millionen Deutsche haben seitdem ihren Kontinent mit dem **InterRail-Ticket** entdeckt. Insgesamt verkaufte sich der Bahn-Klassiker seit seiner Einführung europaweit mehr als 7 Millionen Mal.

Als „Official Carrier“ ist die Bahn einer der Hauptsponsoren der **Documenta 11**, die von Juni bis September 2002 in Kassel stattfindet. Documenta-Besucher können mit der Bahn bequem und preisgünstig direkt zur Kunstausstellung fahren.

Beim europaweiten **Bahnhofstest**, den der ADAC in 23 Großstadtbahnhöfen durchführte, belegen die sieben getesteten deutschen Bahnhöfe die ersten sieben Plätze. Der Frankfurter Hauptbahnhof erhält als einziger Bahnhof die Bestnote „sehr gut“.

April

Der Schienenverkehr zwischen Deutschland und Skandinavien wird schneller. Die schwedische Green Cargo, Railion Denmark und DB Cargo setzen erstmals im **grenzüberschreitenden Güterverkehr** dänische Mehrfrequenzlokomotiven ein. Damit können Züge ohne Halt zwischen Skandinavien und Deutschland verkehren.

Für unser **Vielfahrer-Serviceprogramm** „bahn.comfort“ beginnt die Sammelphase. Eigene Schalter an Bahnhöfen, bahnsteignahe Parkplätze, eigenes Sitzplatzkontingent in den Zügen und ein Servicetelefon mit speziell geschultem Personal stehen den besten Kunden der Bahn vom 15. Dezember an zur Verfügung.

Die Bahn spendet die Rundungsüberschüsse aus der Euroumstellung in Höhe von etwa 500.000 € an die **„Off-Road-Kids“** Kinderfonds-Stiftung. Der Verein „Off-Road-Kids“ verfolgt das Ziel, Kindern und Jugendlichen, die von zu Hause ausgerissen sind, neue Perspektiven zu eröffnen.

Mai

Der Hamburger Terminalbetreiber HHLA beteiligt sich an der **Bahn-Vermarktungsgesellschaft für kombinierten Güterverkehr TFGI**. Damit verbessern beide Unternehmen ihre Position im **Wachstumsmarkt des Schiffscontainer-Transports**.

Die **Novellierung des Regionalisierungsgesetzes** sichert den Bundesländern weiter steigende Finanzmittel für Nahverkehrsleistungen – und ist damit eine Basis der für uns wichtigen langfristigen Planungssicherheit.



www.bahn.de bietet eine neue Servicefunktion für umweltbewusstes Reisen. Mit einem Klick auf den Button **„UmweltMobilCheck“** können sich Reisende eine persönliche Ökobilanz auf Basis von Energieverbrauch und Emission für die von ihnen eingegebene Reiseroute erstellen lassen.

Juni



DB Cargo beteiligt sich an der **Privatbahn BLS Cargo**, der zweitgrößten Schweizer Bahn für Güterverkehr. Diese Kooperation dient dem strategischen Ziel, die Grenzen im europäischen Güterverkehr weiter abzubauen.

Die Bahn startet ein **Sofortprogramm** mit dem Ziel, kurzfristig und mit begrenztem Aufwand das Erscheinungsbild von mehr als 3.000 **Bahnhöfen** mit Unterstützung der jeweiligen Bundesländer zu verbessern.

Der erste **Bericht des Wettbewerbsbeauftragten** wird vorgestellt. Ergebnis: Es besteht keine Diskriminierung beim Wettbewerb auf der Schiene.

Juli

Die Bahn veröffentlicht ihr Übernahme-Angebot für die **Stinnes AG**. Für unseren Güterverkehr bedeutet die Übernahme des Logistikkonzerns mit seiner Speditionstochter Schenker einen strategischen Durchbruch vom reinen Schienencarrier zum Logistikdienstleister.

Ein neuer Bahnhof nimmt Konturen an: Nach der erfolgreichen Verschwenkung der Gleise fahren alle Züge unter dem imposanten Glasdach des neuen **Berliner Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhofs** hindurch. Dort erhält zunächst die Berliner S-Bahn eine neue Haltestelle.



Ein neuartiges Logistik-Konzept hat die DB Cargo gemeinsam mit der französischen SNCF und der spanischen RENFE für die Adam Opel AG umgesetzt: Der **Otello Express** verbindet die Opel-Werke Zaragoza in Spanien und Eisenach in Deutschland.

August



Auf der **Neubaustrecke Köln-Rhein/Main** wird der planmäßige Shuttlebetrieb aufgenommen. Die Fahrzeit zwischen den Hauptbahnhöfen von Köln und Frankfurt verkürzt sich damit um rund eine Stunde.

Die DB Cargo gründet ein Joint Venture mit der italienischen Contship Italia S.p.A. Die **MarCo Maritime Container Services S.p.A.** organisiert und vermarktet grenzüberschreitende kombinierte Verkehre zwischen den italienischen Häfen und Zentral-europa.

Bei dem **Hochwasser** an der Elbe entstehen erhebliche Schäden. In Sachsen und Sachsen-Anhalt sind rund 400 km Strecke betroffen; 130 km Bahndamm und 94 Brücken sind stark beschädigt, wichtige Verbindungen können längere Zeit nur eingeschränkt bedient werden. Viele Bahnerinnen und Bahner aus ganz Deutschland helfen spontan bei der Beseitigung der Schäden.

September

Nach drei Monaten wird die **Vollsperrung der Strecke Hildesheim-Groß Gleidningen beendet**. Die ICEs zwischen München und Berlin wurden während der Bauarbeiten zur Sanierung und Modernisierung der Strecke umgeleitet, Busse übernahmen den Regionalverkehr auf der Strecke.

Die Inbetriebnahme der 1.000sten Basisstation für das **digitale GSM-R-Mobilfunknetz** ist ein wichtiger Meilenstein beim Aufbau des neuen Kommunikationsnetzes. Zukünftig wird GSM-R die Grundlage für ein einheitliches europäisches Zugsteuerungssystem sein.

Oktober

DB Cargo stärkt ihre Logistikkompetenz durch die Übernahme eines führenden Speditionsunternehmens im europäischen kombinierten Verkehr, der Schweizer **Hangartner AG**. Mit 18 Niederlassungen in zehn Ländern ist die Hangartner Gruppe vor allem im Nord-Süd-Verkehr Skandinavien, Deutschland, Schweiz und Italien tätig.

Der Regierende Bürgermeister von Berlin, Klaus Wowereit, und Bahnchef Hartmut Mehdorn taufen in Berlin den ersten ICE auf den Namen einer Stadt. In Zukunft werden weitere Städte **Patenschaften für ICE-Züge** übernehmen.

November

DB Cargo stärkt mit dem Erwerb der Transfracht International B.V. und der Gründung von Conliner ihre Position im wichtigen **europäischen Seehafenhinterlandverkehr**.



In enger Zusammenarbeit mit der niederländischen Railion Benelux und der belgischen SNCB optimiert die DB Cargo den internationalen Zwischenwerksverkehr der Adam Opel AG. Mit dem **Opel Benelux-Express** zeigen die Bahnen die internationale Wettbewerbsfähigkeit der Schiene.

Im Rahmen ihrer **Produktoffensive** bietet DB Cargo ihren Kunden zukünftig drei Basisprodukte: Plantrain, Vario-train und Flextrain haben einen fest umrissenen Leistungsumfang und sorgen für mehr Transparenz und Qualität im Ganzzugverkehr.

Dezember

Im Fernverkehr erreichen wir einen Meilenstein: Begleitet von einer großen bundesweiten Marketingkampagne wird das **neue Preissystem** der Bahn eingeführt und damit der frühere „Preisdschungel“ gelichtet. Zukünftig soll eine gleichmäßigere Auslastung der Züge erreicht werden.

Der umfangreichste **Fahrplanwechsel** seit mehr als zehn Jahren wird erfolgreich gemeistert: Erstmals stellen alle europäischen Eisenbahnen ihren Fahrplan abgestimmt und am selben Tag um.

Zusammen mit den Österreichischen Bundesbahnen und der Trenitalia gründet die Bahn die **Brenner Rail Cargo Allianz** zur Optimierung der alpenquerenden Güterverkehre München-Verona über die Brenner-Route. Damit soll der Marktanteil des Eisenbahngüterverkehrs auf dieser stark frequentierten Relation erhöht werden.

Finanzwirtschaftliche Informationen**bietet Ihnen Investor Relations:**

Telefon: 030.297-61678

Telefax: 030.297-61961

E-Mail: investor.relations@bahn.de

Internet: www.bahn.de/ir

Unternehmenspublikationen können Sie bei der Konzernkommunikation bestellen:

Telefax: 030.297-62086

E-Mail: medienbetreuung@bahn.de

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

www.bahn.de/presse

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Dieser Geschäftsbericht erscheint auch in englischer Sprache**Design-Konzept**

Hilger & Boie, Büro für Gestaltung,
Wiesbaden

Produktionskoordination

Mentor Werbeberatung

H.-J. Dietz, Kelkheim

Redaktion/Text

Deutsche Bahn Investor Relations

Redaktionsleitung: Karsten Nagel

Deutsche Bahn Konzernkommunikation

Redaktionsschluss: 16. April 2003

Fotografie

Max Lautenschläger, Berlin

Deutsche Bahn

DB AG/Schmid (S. 9), Jazbec (S. 10, 80, 97)

Herter (S. 19), Weber (S. 34, 80)

Schedler (S. 40), Bedeschinski (S. 53)

Klee (S. 66, 80), Krause (S. 70), Kirsche (S. 80)

BLG Logistics Group (S. 81)

DB AG/Mann (S. 96), Wagner (S. 98, 227)

Warter (S. 120–121), Munoz (S. 126)

Hiepe (S. 162)

DTP

medienhaus:frankfurt,

Frankfurt am Main

Lithografie

Koch Lichtsatz & Scan,

Wiesbaden

Druck

Color-Druck, Leimen

Mehrjahresübersicht Deutsche Bahn Konzern

in Mio. €	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
Kapitalstruktur									
Sachanlagen ¹⁾	38.869	35.055	34.071	32.815	31.155	29.866	24.034	21.815	17.982
Finanzanlagen	906	735	600	680	584	665	710	367	305
Anlagevermögen	39.775	35.790	34.671	33.495	31.739	30.531	24.744	22.182	18.287
Vorräte	1.515	992	973	866	654	604	490	597	709
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände ²⁾	4.347	4.238	3.023	2.346	2.141	2.277	3.755	3.139	1.804
Liquide Mittel	271	363	394	280	351	447	603	654	640
Umlaufvermögen	6.133	5.593	4.390	3.492	3.146	3.328	4.848	4.390	3.153
Rechnungsabgrenzungsposten	115	579	406	211	76	33	30	48	53
Bilanzsumme	46.023	41.962	39.467	37.198	34.961	33.892	29.622	26.620	21.493
Eigenkapital	5.708	8.436	8.788	8.701	8.528	8.422	6.711	6.278	6.218
Sonderposten	12	16	19	23	38	47	205	177	154
Pensions- und sonstige langfristige Rückstellungen	9.217	9.515	8.420	9.241	9.881	9.627	9.902	9.128	7.585
Steuer- und sonstige kurzfristige Rückstellungen	5.617	4.787	5.747	3.714	2.612	2.181	2.237	1.979	1.401
Rückstellungen	14.834	14.302	14.167	12.955	12.493	11.808	12.139	11.107	8.986
Zinslose Darlehen Bund	7.726	7.324	6.714	6.344	8.284	7.363	6.308	4.781	2.340
Zinspflichtige Darlehen	11.051	6.993	5.463	4.192	2.532	1.713	858	606	513
Übrige Verbindlichkeiten	5.771	3.968	3.337	3.609	2.971	4.413	3.284	3.570	3.203
Verbindlichkeiten	24.548	18.285	15.514	14.145	13.787	13.489	10.450	8.957	6.056
Rechnungsabgrenzungsposten	921	923	979	1.374	115	126	117	101	79
Bilanzsumme	46.023	41.962	39.467	37.198	34.961	33.892	29.622	26.620	21.493
Gewinn- und Verlustrechnung									
Umsatzerlöse	18.685	15.722	15.465	15.630	15.348	15.577	15.452	15.249	14.793
Gesamtleistung	20.900	17.535	17.267	17.521	17.104	17.422	17.227	17.244	16.191
Sonstige betriebliche Erträge	2.830	2.406	3.653	2.511	2.596	2.141	2.169	1.702	1.799
Materialaufwand	- 9.546	- 7.108	- 6.625	- 6.688	- 6.595	- 6.716	- 6.475	- 5.757	- 5.195
Personalaufwand	- 8.387	- 7.487	- 8.475	- 8.285	- 8.389	- 8.663	- 8.881	- 9.523	- 9.898
Abschreibungen	- 2.434	- 2.162	- 2.052	- 1.965	- 1.737	- 1.620	- 1.387	- 1.148	- 984
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 3.358	- 3.282	- 3.436	- 2.790	- 2.546	- 2.204	- 2.169	- 2.236	- 1.649
Beteiligungsergebnis	46	2	- 44	- 55	- 143	- 151	- 127	5	19
Zinsergebnis	- 489	- 313	- 251	- 158	- 89	- 26	12	- 4	- 32
Ergebnis vor Steuern	- 438	- 409	37	91	201	183	369	283	251
Jahresüberschuss	- 468	- 406	85	87	170	200	577	135	93
Weitere Finanzdaten									
EBITDA ³⁾ vor Altlastenerstattung	2.021	1.433	1.264	427	35	- 445	- 910	- 1.520	- 2.014
EBITDA ³⁾	2.464	2.271	2.492	2.036	1.997	1.920	1.658	1.401	1.248
EBIT ⁴⁾	37	109	450	71	260	300	319	253	264
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 454	- 204	199	- 87	171	273	327	247	232
Cashflow vor Steuern	2.052	1.786	2.113	2.107	1.985	1.833	1.777	1.445	1.477
Kurzfristiges Fremdkapital	12.524	9.090	9.329	7.325	5.803	7.145	5.992	6.018	5.232
Langfristiges Fremdkapital	27.779	24.421	21.331	21.149	20.592	18.278	16.714	14.147	9.889
Capital Employed ⁵⁾	30.428	28.649	27.443	24.911	22.656	20.878	18.600	17.147	14.926
Brutto-Investitionen	9.994	7.110	6.892	8.372	7.660	7.136	7.771	7.329	7.128
Netto-Investitionen ⁶⁾	5.355	3.307	3.250	3.229	3.040	6.223	5.056	5.107	5.533

	2002	2001	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
Finanzwirtschaftliche Kennzahlen									
Anlagevermögen in % der Bilanzsumme	86,5	85,3	87,8	90,0	90,8	90,1	83,5	83,3	85,1
Eigenkapital inkl. Sonderposten in % der Bilanzsumme	12,4	20,1	22,3	23,5	24,5	25,0	23,3	24,2	29,6
Anlagendeckung (in %) ⁷⁾	84,2	91,8	86,9	89,2	91,9	87,6	95,5	92,9	88,9
Netto-Investitionsdeckung (in %)	38,3	54,0	65,0	65,3	65,3	29,5	35,1	28,3	26,7
Return on Capital Employed (ROCE) (in %) ⁸⁾	0,1	0,4	1,6	0,3	1,1	1,4	1,7	1,5	1,8
Zinsdeckung ⁹⁾	0,3	0,0	1,1	1,4	2,3	2,4	5,2	4,3	4,6
Cashflow									
Umsatzrendite (in %) ¹⁰⁾	11,0	11,4	13,7	13,5	12,9	11,8	11,5	9,5	10,0
Umsatzrendite vor Steuern und Fremdkapitalzinsen (in %)	1,0	0,0	2,5	2,1	2,3	2,0	2,9	2,4	2,2
Leistungsdaten im Schienenverkehr									
Verkehrsaufkommen im Personenverkehr (in Mio. Pers.)	1.657,2	1.701,7	1.712,5	1.680,1	1.668,4	1.641,0	1.596,4	1.539,4	1.430,6
davon im Fernverkehr	128,4	136,3	144,8	146,5	148,9	152,2	151,2	149,3	139,3
davon im Regionalverkehr	1.528,8	1.565,4	1.567,7	1.533,6	1.519,5	1.488,8	1.445,2	1.390,1	1.291,3
Verkehrsleistung im Personenverkehr (in Mio. Pkm)	69.848	74.459	74.388	72.846	71.853	71.630	71.028	70.334	64.539
davon im Fernverkehr	33.173	35.342	36.226	34.897	34.562	35.155	35.620	36.277	34.845
davon im Regionalverkehr	36.675	39.117	38.162	37.949	37.291	36.475	35.408	34.057	29.694
Verkehrsaufkommen im Güterverkehr (in Mio. t) ¹¹⁾	278	291,3	301,3	279,3	288,7	294,9	287,9	300,4	306,9
Verkehrsleistung im Güterverkehr (in Mio. tkm) ¹¹⁾	77.981	80.348	80.634	71.494	73.273	72.614	67.880	69.492	70.554
Verkehrsleistung insgesamt (in Mio. Ptkm)	147.829	154.807	155.022	144.340	145.126	144.244	138.908	139.826	135.093
Betriebsleistung auf dem Netz (in Mio. Trassen-km)	967,4	977,3	984,2	976,7	946,5	-	-	-	-
Mitarbeiter									
im Jahresdurchschnitt	224.758	219.146	230.615	244.851	259.072	277.471	295.610	331.774	355.694
zum Jahresende	250.690	214.371	222.656	241.638	252.468	268.273	288.768	312.579	331.101

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

²⁾ Einschließlich Wertpapiere

³⁾ Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern, Zinsen sowie Abschreibungen (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁴⁾ Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern und Zinsen (bereinigt um Sonderfaktoren)

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

⁶⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüsse von Dritten

⁷⁾ Langfristiges Kapital/Anlagevermögen

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

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

¹⁰⁾ Cashflow/Umsatzerlöse

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

Wesentliche Finanztermine

21. August 2003	Veröffentlichung Zwischenbericht zum 1. Halbjahr 2003
13. Mai 2004	Bilanzpressekonferenz zum Geschäftsjahr 2003



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
www.bahn.de