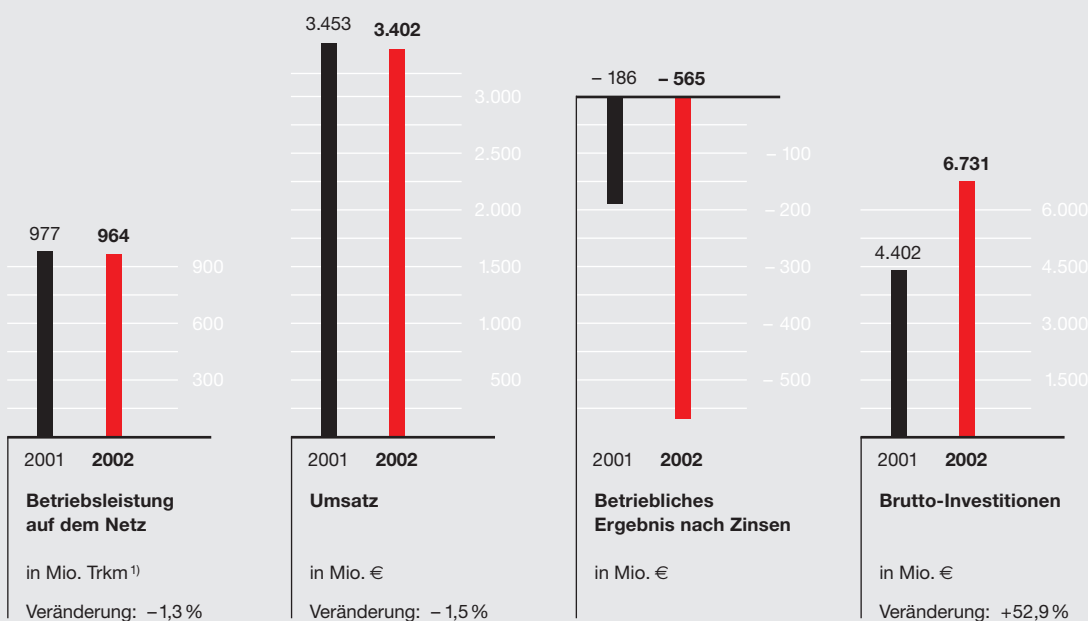




DB Netz AG

# Geschäftsbericht 2002

## Entwicklung im Geschäftsjahr 2002



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2002	2001	Veränd. in %
Umsatz	3.402	3.453	- 1,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 548	- 181	-
EBITDA vor Altlastenerstattung	269	265	+ 1,5
EBITDA <sup>2)</sup>	511	714	- 28,4
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen <sup>3)</sup>	- 565	- 186	-
Return on Capital Employed in %	- 3,1	- 0,5	-
Anlagevermögen	19.302	17.039	+ 13,3
Eigenkapital	5.115	4.423	+ 15,6
Bilanzsumme	20.195	18.069	+ 11,8
Cashflow vor Steuern	327	590	- 44,4
Brutto-Investitionen	6.731	4.402	+ 52,9
Netto-Investitionen <sup>4)</sup>	2.741	999	+ 174,4
Mitarbeiter per 31.12.	51.918	53.893	- 3,7

Leistungskennzahlen		2002	2001	Veränd. in %
Betriebsleistung auf dem Netz	Mio. Trkm <sup>1)</sup>	964	977	- 1,3
Betriebslänge	km	35.755	35.938	- 0,5

<sup>1)</sup> Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

<sup>2)</sup> Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern, Zinsen sowie Abschreibungen (bereinigt um Sonderfaktoren)

<sup>3)</sup> Betrieblich ermittelte Ergebnisgröße (bereinigt um Sonderfaktoren)

<sup>4)</sup> Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

## Inhalt

---

2	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
6	Lagebericht
28	Jahresabschluss
47	Bestätigungsvermerk
50	Organe
53	Bericht des Aufsichtsrats

---



Sehr geehrte Damen und Herren,

auf unserer Infrastruktur verkehrenden Eisenbahnverkehrsunternehmen eine hohe Fahrwegqualität und Verfügbarkeit zu gewährleisten, damit wir die Züge zuverlässig und sicher führen können, in das Netz zu investieren, es zu sanieren, ein angemessenes Wirtschaftsergebnis als Sanierungsbeitrag für die DB AG zu erreichen – dieses sind schlaglichtartig die vordringlichen Aufgaben und Ziele der DB Netz AG. Dies ist bei einem Streckennetz von über 35.000 Kilometern Länge, über 65.000 Kilometern Gleislänge, rund 86.000 Weichen und Kreuzungen und über 6.000 Stellwerken eine Aufgabe, die nicht von heute auf morgen zu leisten ist. Zumal Tag für Tag über 29.000 Personenzüge und etwa 7.000 Güterzüge auf dem Netz verkehren und für die Mobilität in den Ballungsräumen ebenso sorgen wie für die Mobilität in der Fläche.

Den im Jahr 2001 eingeschlagenen Weg zur Sanierung des Netzes haben wir im Berichtsjahr fortgesetzt. Es gilt weiterhin, das Netz qualitativ und auch quantitativ – wo es der Markt erfordert – zu stärken. Es geht auch darum, die nötigen Planungs- und Bauaktivitäten heute vorzubereiten und zügig umzusetzen, um die Verkehre von morgen auf die Schiene zu lenken bzw. dort qualitativ abfahren zu können.

Auch vor dem Hintergrund einer absehbaren strategischen Neuausrichtung der Arcor wurden im Jahr 2002 die bahnspezifischen Telekommunikationsanlagen der Arcor GmbH & Co. KG wieder in die Bahn integriert. Damit haben wir ein Schlüsselement der modernen Bahntechnik und das entsprechende Know-how zukunftsorientiert im Deutsche Bahn Konzern wieder implementiert. Der Rückkauf der bahnspezifischen Telekommunikationsanlagen ist eine richtige Weichenstellung in die Zukunft.

Unsere Brutto-Investitionen stiegen im Berichtsjahr durch die Neuordnung der Telematik und die erhöhten Investitionen in die Infrastruktur um 2,3 Mrd. Euro auf 6,7 Mrd. Euro. Einschließlich des Telematik-Sondereffekts flossen rund zwei Drittel aller Investitionsmittel in das Bestandsnetz – mehr als doppelt soviel wie im Vorjahr – und trugen damit dem strategischen Ansatz zur qualitativen Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur Rechnung. Dieser Ansatz muss mittelfristig nachhaltig verfolgt werden.

Rund ein Drittel der genannten Investitionssumme floss in Neu- und Ausbauprojekte nach dem Bedarfsplan Schiene des Bundes. Größte Einzelprojekte waren die Strecke Nürnberg–Ingolstadt–München mit rund 449 Mio. Euro sowie die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main mit 404 Mio. Euro.

Die Investitionszahlen sprechen, so meine ich, für unseren Modernisierungskurs. Insbesondere im Bestandsnetz sind mit täglich bis zu 800 Baustellen „unter dem rollenden Rad“ enorme Leistungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter erbracht worden. Gleichwohl dürfen wir nicht verkennen, dass die Erneuerung und Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird.

Integraler Bestandteil der Modernisierung ist auch die Einführung einer modernen Leit- und Sicherungstechnik. Im Jahr 2002 konnten weitere 22 elektronische Stellwerke in Betrieb genommen werden. Teilweise werden diese Stellwerke, deren Arbeitsplätze an die im Tower eines Airports erinnern, aus einer unserer sieben Betriebszentralen gesteuert. Schritt für Schritt, besser: Stellwerk für Stellwerk, können wir die Betriebsführung automatisieren und wirtschaftlicher gestalten. Es geht also voran in der Modernisierungsoffensive, es geht voran bei der Gestaltung der besten Bahn.

Stolz sind wir auf die reibungslose Inbetriebnahme der Neubaustrecke von Köln in den Großraum Rhein/Main, die im Sommer 2002 erfolgte. Die 177 Kilometer lange Neubaustrecke reduziert die Reisezeit beispielsweise zwischen Köln und Frankfurt um über eine Stunde. Moderne Bahninfrastruktur als Einheit von Fahrweg, der überwiegend als Feste Fahrbahn erstellt wurde, modernen Tunnelanlagen, elektronischen Stellwerken, Funk auf GSM-R-Basis und 300 km/h schnellen Fahrzeugen präsentiert die Bahn von ihrer modernsten Seite. Diese neue Infrastruktur ist national, aber auch international zum Rückgrat des Fernverkehrs geworden. Hier zeigt sich die Bedeutung der DB Netz AG für die Bahn – unsere Infrastruktur ist Basis für den Schienenverkehr, Basis für das Ziel der besten Bahn.

„Netz 21“ ist die Unternehmensstrategie für die Sanierung, für die Leistungsausweitung und für die Weiterentwicklung des Netzes. Bestandteil sind drei mittel- und langfristig angelegte Investitionspakete. Schwerpunkt der Investitionen ist das Bestandsnetz. Hierfür werden wir im Mittelfristzeitraum bis 2007 rund 19 Mrd. Euro aufwenden. In moderne Leit- und Sicherungstechnik werden wir über 6 Mrd. Euro investieren. Neu- und Ausbaustrecken, die unsere Infrastruktur dort ergänzen sollen, wo wir damit die größte Netzwirkung und somit den größten Nutzen erzielen können, vervollständigen die Strategie.

Im Jahr 2002 haben wir die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren der Strecke Rhein/Main–Rhein/Neckar vorbereitet und den zuständigen Regierungspräsidien zur Vollständigkeitsprüfung übergeben. Für das unternehmerisch ebenfalls sehr wichtige Projekt Main/Kinzig zum zügigen Anschluss des Rhein-Main-Gebietes an die Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg haben wir die ökologische Raumempfindlichkeitsuntersuchung abgeschlossen und mögliche Trassenvarianten der Öffentlichkeit vorgestellt. Entscheidend für die Beseitigung der Engpässe im Netz wird letztlich die Bestätigung der Projekte im vordringlichen Bedarf des neuen Bundesverkehrswegeplans (BVWP) und eine entsprechende Dotierung im Bedarfsplan Schiene sein.

Eine gewaltige Herausforderung für die Kunden und unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter waren die Auswirkungen einiger extremer Witterungseinflüsse. Starke Regenfälle und anschließender Frost zu Beginn des Jahres verursachten auf

der linken Rheinstrecke zwischen Koblenz und Mainz Fels- und Geröllabgänge. Als Folge musste diese Strecke für die nötigen Sicherungsmaßnahmen der steilen Felshänge bis in den Sommer hinein immer wieder gesperrt werden. Fernzüge wurden über die rechte Rheinstrecke umgeleitet, der Regionalverkehr musste teilweise durch Busse ersetzt werden. Die Auswirkungen der Sperrungen dieser hoch belasteten Strecke waren bundesweit im Netz spürbar.

Im August verursachte die Hochwasserkatastrophe in Ostdeutschland auch bei der Bahn extreme Schäden. Besonders hart getroffen hatte es die Infrastruktur in Sachsen und Sachsen-Anhalt. Extreme Schäden verzeichnete die Bahn 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 zwanzig Bahnstrecken des Fern- und Regionalverkehrs wurden gesperrt, der Fahrplan musste neu gestaltet werden. Durch die Bündelung von Planungs- und Bauressourcen ist es uns gelungen, die wichtigsten Fern- und Regionalstrecken – zunächst behelfsmäßig – wieder in Betrieb zu nehmen.

Die Aufgaben im laufenden Jahr sind klar: Es geht darum, die Sanierung mit Kraft und Ausdauer fortzusetzen. Wir wollen durch Leistung überzeugen und zugleich Wachstum generieren. Klar ist auch, dass die Erfolge hart erarbeitet werden müssen. Eine nachhaltige Sanierung des Netzes erfordert einen langen Atem. Die erreichten Erfolge, zum Beispiel in der Produktivitätssteigerung ausgedrückt, geben uns noch keinen Anlass, in unseren Anstrengungen nachzulassen. Die Bilanz zeigt aber auch, dass wir sehr wohl schon gute Erfolge verzeichnen können.

Ihnen, meine Damen und Herren, als unseren Kunden, Geschäftspartnern, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern oder einfach nur Bahninteressierten danke ich für Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung im abgelaufenen Geschäftsjahr. Für das laufende Jahr 2003 wünsche ich mir wieder ein ebenso erfolgreiches Zusammenwirken bei den vor uns liegenden Aufgaben.



Roland Heinisch  
Vorsitzender des Vorstands der DB Netz AG



## Lagebericht



- Erfolgreiche Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main
- Erhebliche Steigerung des Investitionsvolumens auf über 6,7 Mrd. €
- Neuordnung Bahntelematik mit Reintegration der Bahntelekommunikationsanlagen abgeschlossen
- Herausforderungen aus der Hochwasserkatastrophe in Ostdeutschland bewältigt
- Betriebliches Ergebnis ohne Berücksichtigung des Erwerbs der Telekommunikationsanlagen plangemäß – aber noch negativ



## Einleitung

Die DB Netz AG ist als Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG (DB AG) für die Schieneninfrastruktur des Deutsche Bahn Konzerns (DB Konzern) verantwortlich. Wichtigste Aufgabe des Unternehmens ist es, die Basis für einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb zu gewährleisten.

Die Infrastruktur der DB Netz AG steht allen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zur Verfügung. Das belegt auch der stetig steigende Verkehrsleistungs- und Umsatzanteil konzernfremder Kunden. Im Jahr 2002 waren dies allein rund 250.

Über die Organisation des Bahnbetriebs hinaus zählen die Instandhaltung sowie der Neu- und Ausbau der Infrastruktur zu den vorrangigen Aufgaben der DB Netz AG.

## Gesamtwirtschaftliche Lage

Wie bereits im Vorjahr blieb im Berichtsjahr 2002 die **weltwirtschaftliche Entwicklung** hinter den Prognosen zurück. Dabei geriet die konjunkturelle Erholung zur Jahresmitte ins Stocken, nachdem sie zu Jahresbeginn infolge der kräftigen Belegung 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 weiteren 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** unterschritt das BIP-Wachstum im Jahr 2002 mit real 0,2 % nochmals den schwachen Vorjahreswert (+0,6 %) – dies war zugleich das zweit-schwächste wirtschaftliche Wachstum in Deutschland seit der Wiedervereinigung (1993: –1,1 %). Der Zuwachs resultierte im Wesentlichen aus einem deutlichen 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 %).

## Entwicklung der Verkehrsmärkte

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. Hinzu kamen die Auswirkungen der gezielten Programme zur Angebotsstraffung unserer Großkunden DB Reise&Touristik AG und DB Cargo AG. Darüber hinaus waren unsere Betriebsabläufe vom Jahrhunderthochwasser stark betroffen.

### 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 Kraftstoffpreissteigerungen aus.

In der **Verkehrsleistungsentwicklung** auf der Schiene spiegelten sich neben der erstmals ganzjährigen Wirksamkeit der Mitte 2001 umgesetzten Angebotsoptimierungen unserer Großkunden DB Reise&Touristik AG und DB Regio AG vor allem negative externe Faktoren wider. Maßgeblich waren die Auswirkungen der schwächeren Konjunktur, zudem ergaben sich erhebliche Verkehrsausfälle infolge des Elbhochwassers und eines Hangrutsches an der Rheinstrecke. Die überwiegend im Schienenpersonennahverkehr tätigen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE) verzeichneten einen Verkehrsleistungszuwachs, allerdings ausgehend von einer niedrigen Basis.

Insgesamt hat die **Wettbewerbsintensität** im Schienenpersonenverkehr 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 im Schienengüterverkehr** spiegelte mit einem Rückgang um 2,7 % (im Vorjahr: –3,1 %) auf 72,4 Mrd. Tonnenkilometer (Tkm) die verschlechterten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Ausfälle aufgrund des Jahrhunderthochwassers der Elbe und das sich weiter verschärfende inter- und intramodale Wettbewerbsumfeld wider. Zudem wirkten erstmals die marktorientierten Anpassungen unseres Großkunden DB Cargo AG leistungsmindernd. Rückgänge bei Importkohletransporten waren ebenso deutlich bemerkbar wie die schlechte Situation in der Bauindustrie. Auch bei Transporten von Mineralölzeugnissen, 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, Metall)-Waren sowie den chemischen Produkten reichten diese aber nicht aus, um die Verkehrsleistung auf Vorjahresniveau zu halten. Wie im Vorjahr wurde ein Großteil der Verkehrsleistung unserer Kunden in grenzüberschreitenden bzw. internationalen Verkehren erbracht.

Die **anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen** (EVU) konnten – bei einem allerdings niedrigen Ausgangsniveau – einen Verkehrsleistungsanstieg verzeichnen.

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

### Umsatzentwicklung weitgehend stabil

Die DB Netz AG erzielte im Geschäftsjahr 2002 Umsatzerlöse in Höhe von 3.402 Mio. € und weist damit einen leichten Rückgang um 1,5 % gegenüber dem Vorjahr aus. 93,1 % unseres Umsatzes entfielen auf Trassenerlöse, 5,7 % auf Entgelte für die Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen und 1,2 % auf Umschlag- und sonstige Leistungen. Die Leistungsnachfrage – gemessen in Trassenkilometern (Trkm) – lag im Berichtsjahr mit 964,0 Mio. Trkm um 1,4 % ebenfalls leicht unter dem Vorjahreswert von 977,3 Mio. Trkm. Dabei entfielen auf den Personenverkehr 78 % und auf den Güterverkehr 22 % der Leistungsnachfrage. Beim Umsatz mit konzernfremden Kunden wurde die positive Entwicklung aus dem Vorjahr fortgeführt. Hier konnte mit 157 Mio. € eine Steigerung von 13,8 % gegenüber dem Vorjahr erreicht werden. Die intensivere Nutzung der Trassen durch konzernfremde Eisenbahnverkehrsunternehmen wird auch in der Leistungsnachfrage ersichtlich. Die Trassenkilometer mit konzernexternen Kunden lagen im Berichtsjahr mit 50,1 Mio. Trkm um 11 Mio. Trkm (+ 28,1 %) über dem Vorjahreswert. Entsprechend erhöhte sich der Anteil mit diesen Gesellschaften am Gesamtumsatz im Jahr 2002 auf 5 % (im Vorjahr: 4 %). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB Konzerns verzeichnete im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Rückgang um 2,1 % auf 3.245 Mio. €.

### Komponenten der Ergebnisrechnung

Die **Gesamtleistung** hat sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 104 Mio. € auf 4.104 Mio. € erhöht. Dies resultiert im Wesentlichen aus höheren aktivierten Eigenleistungen, die um 198 Mio. € auf 737 Mio. € zunahmen. Im Vergleich zum Vorjahr erhöhten sich die **sonstigen betrieblichen Erträge** um 103 Mio. € auf 957 Mio. €. Zu dieser Erhöhung trugen insbesondere gestiegene Erlöse aus Dienstleistungen gegenüber Konzernunternehmen sowie höhere Aufwandserstattungen bei.

Zur Abarbeitung des technischen und organisatorischen Rückstands der ehemaligen Deutschen Reichsbahn erhielt die DB Netz AG gemäß der Vereinbarung der Deutsche Bahn AG mit der Bundesrepublik Deutschland vom 23. Dezember 1994 Ausgleichszahlungen des Bundes, die im Material- und Personalaufwand verrechnet wurden. Diese wurden letztmalig im Jahr 2002 gewährt und verringerten sich im Vergleich zum Vorjahr um 207 Mio. € (46,1 %) auf 242 Mio. €.

Die **betrieblichen Aufwendungen** (ohne Zinsen) stiegen um 10,4 % auf 5.414 Mio. €. Der **Materialaufwand** stieg um 19,5 % auf 1.573 Mio. €. Ein wesentlicher Faktor für die Erhöhung des Materialaufwands war der oben erläuterte planmäßige Rückgang bei den Erstattungen des Bundes für wiedervereinigungsbedingte Altlasten (-125 Mio. €). Zusätzlich haben wir im Rahmen unserer Sanierungsoffensive und aufgrund der Hochwasserschäden mehr Mittel für die Instandhaltung des Bestandsnetzes verwendet. Insgesamt betrug der Instandhaltungsaufwand im abgelaufenen Geschäftsjahr 1.206 Mio. € (im Vorjahr: 1.118 Mio. €). Damit hat der Materialaufwand einen Anteil am Gesamtaufwand von 27,9 %. Insbesondere aufgrund des Rückgangs der Altlastenerstattungen für Personalaufwendungen durch den Bund (-81 Mio. €) nahm der **Personalaufwand** im Berichtsjahr um 5,4 % auf 1.874 Mio. € zu. Die Personalkosten bilden nach wie vor den größten Aufwandsblock.

Die **Abschreibungen** betragen 864 Mio. € und liegen damit um 102 Mio. € über dem Vorjahreswert. Der Anstieg resultiert überwiegend aus dem Erwerb der bahnspezifischen Telekommunikationsanlagen und Nutzungsrechte von der Arcor DB Telematik GmbH sowie der Inbetriebnahme der Strecke Köln-Rhein/Main. Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** erfuhren im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine Erhöhung um 57 Mio. € auf 1.103 Mio. €. Ursächlich war hierfür in erster Linie ein gestiegener Bezug von DV-Leistungen und sonstigen Dienstleistungen von anderen Konzerngesellschaften.

Aufgrund der gestiegenen Investitionstätigkeit hat sich das Zinsergebnis um 74 Mio. € auf -212 Mio. € verschlechtert. Das **Beteiligungsergebnis** beläuft sich auf 17 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €). Das **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** beträgt vorschaugemäß -548 Mio. € und liegt damit um 367 Mio. € unter dem Vorjahreswert von -181 Mio. €. Aufgrund des Ergebnisabführungsvertrags mit der DB AG weist die DB Netz AG – wie im Vorjahr – einen Jahresüberschuss beziehungsweise einen Bilanzgewinn von 0 € aus.

### **Betriebliches Ergebnis nach Zinsen durch Investitionsoffensive und Übernahme der Telekommunikationsanlagen belastet**

Wesentliche Größen für die Beurteilung unseres operativen Geschäfts sind die betriebswirtschaftlich ermittelten Kenngrößen EBITDA sowie das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen. Im Berichtsjahr fiel im Wesentlichen aufgrund des Mehraufwands durch die forcierte Sanierung und des Rückgangs der Altlastenerstattungen des Bundes das aus dem operativen Geschäft erwirtschaftete **EBITDA** (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern sowie Abschreibungen) planmäßig auf 511 Mio. € (im Vorjahr: 714 Mio. €). Entsprechend ist die Entwicklung beim **Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen**. Hier kam es nach –186 Mio. € im Vorjahr zu einer Verringerung auf –565 Mio. €. Im Vergleich zur EBITDA-Entwicklung wirkten zusätzlich die höheren Abschreibungen und Zinsaufwendungen aus dem Erwerb der bahnspezifischen Telekommunikationsanlagen und Nutzungsrechte ergebnisbelastend. Wir haben diese Belastungen des Jahres 2002 bewusst in Kauf genommen und erwarten aus der Investition nachhaltig positive Ergebniseffekte.

Unter Berücksichtigung der im EBITDA verrechneten Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Material- und Personalaufwand – die im Berichtsjahr 242 Mio. € betragen und damit um 207 Mio. € unter dem Vorjahr lagen – ergibt sich für das **EBITDA vor Altlastenerstattungen** im Berichtsjahr eine leichte operative Verbesserung in Höhe von 4 Mio. € auf 269 Mio. €.

## Wertschöpfung und Wertbeitrag

### Rückläufige Wertschöpfung

Im abgelaufenen Geschäftsjahr erwirtschaftete die DB Netz AG im Rahmen ihrer Leistungserstellung eine Wertschöpfung von rund 1,5 Mrd. €. Trotz einer gestiegenen Unternehmensleistung verringerte sich die Wertschöpfung im Wesentlichen aufgrund des Rückgangs der Altlastenerstattungen für Materialaufwendungen und der Ergebnisbelastungen aus der Übernahme der Telekommunikationsanlagen um 12,1 %.

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2002	2001	Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2002	2001
Gesamtleistung	4.104	4.000			
+ Sonstige betriebliche Erträge	957	854			
<b>Unternehmensleistung</b>	<b>5.061</b>	<b>4.854</b>	Mitarbeiter <sup>1)</sup>	1.874	1.778
– Materialaufwand <sup>1)</sup>	– 1.573	– 1.316	Öffentliche Hand (Steuern)	0	0
– Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 1.103	– 1.046	Fremdkapitalgeber (Zinsen)	212	138
– Abschreibungen (auf SAV und IVG)	– 864	– 762	Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter und nichtbetriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis))	– 565	– 186
<b>Betriebliche Wertschöpfung</b>	<b>1.521</b>	<b>1.730</b>	<b>Betriebliche Wertschöpfung</b>	<b>1.521</b>	<b>1.730</b>

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

Die betriebliche Wertschöpfung konnte den Personalaufwand im Berichtsjahr entsprechend dem negativen Jahresergebnis erneut nicht decken; hier betrug die Differenz 353 Mio. € (im Vorjahr: 48 Mio. €).

### Wertbeitrag: Kapitalrendite erwartungsgemäß rückläufig

Angesichts der hohen Kapitalintensität des Geschäfts der Deutschen Bahn wurde 1999 konzernweit ein Kapitalrenditekonzept für die notwendige Steuerung und Ressourcenlenkung implementiert. Maßstab ist die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on Capital Employed, ROCE). Diese wird ermittelt aus dem Verhältnis von Betrieblichem Ergebnis vor Zinsen (EBIT) zu dem betrieblich eingesetzten Vermögen (Capital Employed). Gleichzeitig wurden für den Konzern und die Unternehmensbereiche mittelfristig zu erreichende Zielwerte festgelegt. Um den ROCE zu steigern, muss angesichts unserer auch zukünftig umfangreichen Investitionsmaßnahmen das Betriebliche Ergebnis vor Zinsen erhöht werden. Der **ROCE** verschlechterte sich im Berichtsjahr insbesondere aufgrund unserer umfangreichen Investitionstätigkeiten auf –3,1 % (im Vorjahr: –0,5 %).

## Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** hat sich im Geschäftsjahr 2002 um 11,8 % auf 20,2 Mrd. € erhöht (im Vorjahr: +2,6 %). Das kontinuierliche Wachstum der Bilanzsumme resultiert aus den hohen Investitionen (6,7 Mrd. €, +51,8 %) in das Anlagevermögen sowie aus dem Anstieg des Umlaufvermögens um 6,5 % auf 0,6 Mrd. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen stieg auf 95,6 % (im Vorjahr: 94,3 %). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegeln sich die Geschäftscharakteristika der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Die Höhe unseres Eigenkapitals veränderte sich aufgrund der im Konzern durchgeführten Wertallokation des Grundvermögens um 0,7 Mrd. € auf 5,1 Mrd. €. Die **Eigenkapitalquote** erhöhte sich aus diesem Grund von 24,4 % auf 25,3 %. Die **langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten** haben am Gesamtkapital einen Anteil von 31,2 % (im Vorjahr: 37,2 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 39,7 % (im Vorjahr: 33,8 %). Damit decken Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 59,1 % (im Vorjahr: 65,5 %).

Der Bestand an Rückstellungen liegt mit 2.677 Mio. € unter dem Vorjahresniveau. Der Rückgang der Rückstellungen resultiert im Wesentlichen aus dem Verbrauch der Rückstellung für das Projekt Köln–Rhein/Main. Größere Rückstellungen bestehen unter anderem für Pensionen, Restrukturierungsmaßnahmen, Vorruhestandsregelungen, nicht abgerechnete Lieferungen und Leistungen und unterlassene Instandhaltungsmaßnahmen. Die Rückstellungen zur Abdeckung von Risiken aus Kostenerhöhungen für das Projekt Nürnberg–Ingolstadt–München betragen insgesamt 0,7 Mrd. €.

Bei der **Kapitalstruktur** ist zu berücksichtigen, dass mit 7,4 Mrd. € (im Vorjahr: 7,0 Mrd. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 1,5 auf 3,3 Mrd. €. Davon resultieren 2,9 Mrd. € aus Verbindlichkeiten gegenüber der Muttergesellschaft DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung und 0,4 Mrd. € aus der Aufnahme eines Darlehens bei der Europäischen Investitionsbank im Jahr 2002. Der Anteil am Gesamtkapital ist mit 16,2 % per 31. Dezember 2002 weiterhin gering.

Bilanzstruktur in %	2002	2001		2002	2001
Anlagevermögen	95,6	94,3	Eigenkapital	25,3	24,4
Umlaufvermögen	2,8	2,9	Rückstellungen	13,3	18,5
Aktiver RAP	1,6	2,8	Verbindlichkeiten	57,6	52,6
<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	Passiver RAP	3,8	4,5
			<b>Bilanzsumme</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>



## Investitionen

Der im Jahr 2001 durch die Unterzeichnung der trilateralen Vereinbarung zwischen der Deutschen Bahn und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswirtschaft sowie dem Bundesministerium der Finanzen eingeschlagene Weg zur Sanierung des Netzes wurde im Berichtsjahr fortgesetzt. Die Brutto-Investitionen im Berichtsjahr stiegen – einschließlich des Rückkaufs der Telekommunikationsanlagen – um 53 % auf 6,7 Mrd. €.

Insgesamt haben wir unsere Investitionen im Bestandsnetz (inkl. Erwerb Telekommunikationsanlagen von rund 0,9 Mrd. €) gegenüber dem Vorjahr auf rund 4,4 Mrd. € mehr als verdoppelt. Dies entspricht einem Anteil von rund 66,1 % der gesamten Investitionssumme. Neben umfangreichen Oberbaumaßnahmen flossen erhebliche Mittel auch in moderne Leit- und Sicherungstechnik. Im Jahr 2002 nahmen weitere 22 elektronische Stellwerke (ESTW) ihre Arbeit auf. Sie werden weitgehend aus unseren sieben Betriebszentralen gesteuert. Schon heute wird der Zugbetrieb aus den Betriebszentralen heraus auf allen wichtigen Strecken der Bahn zentral koordiniert. Standorte der Betriebszentralen sind Hannover, Berlin, Duisburg, Leipzig, Frankfurt am Main, Karlsruhe und München.

In die Projekte des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) flossen rund 2,3 Mrd. € oder etwa 33,9 % der Investitionssumme. Ein großes Investitionsprojekt war – wie bereits im Vorjahr – die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main mit 0,4 Mrd. €. Sie wurde im August 2002 in Betrieb genommen und zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 vollständig integriert. In die Strecke Nürnberg–Ingolstadt–München haben wir im Jahr 2002 ebenso rund 0,4 Mrd. € investiert.

Mit unseren Investitionen und weiteren Beschaffungen bleiben wir einer der größten Investoren im Bundesgebiet; bei der Bauwirtschaft und der Zulieferindustrie wurden Lieferungen und Leistungen im Umfang von insgesamt mehr als 6 Mrd. € eingekauft. Insbesondere im konjunkturell schwierigen Umfeld der Bauwirtschaft konnte damit eine beschäftigungssichernde Wirkung erzielt werden.

## Finanzen

### Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die DB Netz AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzerntreasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB Konzern wie die DB Netz AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der Deutsche Bahn AG erneut bestätigt: Moody's „Aa1“, Standard & Poor's „AA“. Mit Blick auf die Übernahme der Stinnes AG durch die Bahn hat Moody's im Juli 2002 den Ausblick von „stabil“ auf „negativ“ verändert. Der Ausblick von Standard & Poor's wurde mit „stabil“ bestätigt. Die mit diesem Rating von der Muttergesellschaft erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen der DB Netz AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

### Finanzierung des Investitionsprogramms in 2002

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf von 2,4 Mrd. € – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen, Zinslosen Darlehen und Anlagenabgängen.

Entsprechend der planmäßig deutlichen Ergebnisverschlechterung lag der **Cashflow vor Steuern** mit 327 Mio. € deutlich unter dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 590 Mio. €). Das Verhältnis von Cashflow zum Umsatz lag mit 9,6 % ebenfalls unterhalb des Vorjahreswerts (17,1 %).

Die Finanzverbindlichkeiten gegenüber unserer Muttergesellschaft DB AG haben sich im Berichtsjahr um 1.596 Mio. € auf 2.877 Mio. € erhöht.

## Mitarbeiter

Die Zahl der Beschäftigten (ohne Auszubildende) der DB Netz AG hat sich im Laufe des Jahres 2002 von 53.893 auf 51.918 verringert. Die durchschnittliche Zahl unserer Mitarbeiter betrug im Berichtsjahr 52.896 Personen (Vorjahr: 55.201). Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 53 % aller Mitarbeiter tätig sind. Im Bereich der Instandhaltung sind derzeit 30 % unserer Mitarbeiter aktiv.

Die Verringerung der beschäftigten Mitarbeiter ist im Wesentlichen das Ergebnis unserer technischen Rationalisierungsmaßnahmen im Betriebs- und Instandhaltungsbereich. Darüber hinaus gliederten wir weitere 574 Mitarbeiter in die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH bzw. in verschiedene Tochtergesellschaften der DB Services GmbH aus. Der Abbau der Beschäftigten konnte erneut allein durch natürliche Fluktuation und sozialverträgliche Maßnahmen realisiert werden.

Um eine erfolgreiche Entwicklung des Unternehmens auch für die Zukunft zu sichern, räumen wir der Aus- und Weiterbildung sowie der Gewinnung von qualifiziertem Fach- und Führungspersonal einen großen Stellenwert ein. So haben wir für den Führungskräftenachwuchs Programme erarbeitet, die strukturiert auf Managementaufgaben vorbereiten. Auch im schwierigen Marktumfeld bildet die DB Netz AG über 1.000 junge Menschen in verschiedenen Berufen aus. Die Ausbildungsquote lag im Berichtsjahr bei rund 2,0 % (im Vorjahr: 2,5 %).

Mitarbeiter per 31. 12.	2002	2001	Veränd. in %
<b>Mitarbeiter – effektiv</b>	<b>51.918</b>	53.893	– 3,7
Ausgliederungen	574	–	–
<b>Mitarbeiter – vergleichbar</b>	52.492	53.893	– 2,5
<b>Auszubildende</b>	1.036	1.313	– 21,1
<b>Ausbildungsquote</b>	2,0 %	2,5 %	

## Weitere Informationen

### Telekommunikationsanlagen von Arcor DB Telematik übernommen

Ende Januar 2002 haben die Deutsche Bahn AG und Arcor AG & Co. Verträge zur Neustrukturierung des bahnspezifischen Telekommunikationsgeschäfts unterzeichnet. Damit 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 Bahn zunächst mit 49,9 % beteiligt. Am 1. Juli wurden die restlichen Anteile übernommen. Die Gesellschaft firmiert seitdem unter DB Telematik GmbH.

### **Neubaustrecke Köln–Rhein/Main ab Sommer 2002 in Betrieb**

Nach knapp sechsjähriger Bauzeit, umfangreichen Messfahrten und intensivem Probetrieb haben wir die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main am 25. Juli 2002 feierlich in Betrieb genommen. Ab 1. August 2002 fuhren die ICE 3-Shuttlezüge 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 planmäßig 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 die vierte Neubaustrecke der Bahn, die seit 1991 in Betrieb genommen werden konnte. Sie ist das Rückgrat des Personenfernverkehrs in Deutschland und zugleich Herzstück einer europäischen Hochgeschwindigkeitsachse von London, Amsterdam oder Brüssel nach Frankfurt am Main, in den süddeutschen Raum und darüber hinaus.

### **Berliner Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof an das Netz angeschlossen**

Der neue Berliner Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof wurde im Juni 2002 an die Berliner Stadt- und Fernbahn angeschlossen. Diese technisch und logistisch große Leistung wurde minutiös geplant und präzise ausgeführt. Ein wichtiger Meilenstein für die Umgestaltung der Bahninfrastruktur in Berlin wurde erreicht. Zur Fußballweltmeisterschaft im Jahr 2006 wird auch der Verkehr über die wichtige Nord-Süd-Verbindung durch den neuen Berliner Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof rollen.

### **1.000ste GSM-R-Basisstation fertiggestellt**

Mit dem Aufbau des Global System for Mobile Communication-Rail (GSM-R) entsteht bei der Deutschen Bahn zur Zeit 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 für 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 heute ausschließlich mit dieser neuen Technik.

### **Hochwasserkatastrophe in Ostdeutschland**

Im August 2002 verursachte die Hochwasserkatastrophe in Ostdeutschland auch bei der Bahn extreme Schäden. Besonders hart betroffen war die Infrastruktur in Sachsen und Sachsen-Anhalt. Extreme Schäden verzeichnete die Bahn 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 gestaltet werden. Durch die Bündelung von Planungs- und Bauressourcen ist es uns gelungen, die wichtigsten Fern- und Regionalstrecken – zunächst behelfsmäßig – wieder in Betrieb zu nehmen. Der Aufwand zur Wiederherstellung einschließlich sinnvoller Zusammenhangaßnahmen beträgt rund 850 Mio. €.

### **Internationalisierung im Vertrieb**

Im September 2002 wurde ein UIC-Projekt (UIC = Union Internationale des Chemin de Fer) Wirklichkeit: Die Schienennetzbetreiber fast aller EU-Länder sowie aus Norwegen, Ungarn und der Schweiz unterzeichneten in Berlin einen weitreichenden Kooperationsvertrag „RailNetEurope“. 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.

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

### Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für die DB Netz AG zählen:

- **Marktrisiken** ergeben sich im Wesentlichen indirekt, d. h. über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.
- **Betriebsrisiken:** Als Infrastrukturbetreiber verfügen wir über ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir durch systematische Wartung, Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Zur weiteren Verbesserung der Verfügbarkeit des Schienennetzes haben wir im Berichtsjahr das Niveau der Instandhaltungsaufwendungen gegenüber den Vorjahren nochmals angehoben. Für wesentliche Einzelrisiken, wie den möglichen Austausch schadhafter Betonschwellen, trafen wir bilanzielle Vorsorge.
- **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina und eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten führen zu Projektrisiken, die entweder als eigene Projekte direkt oder durch die vernetzten Produktionsstrukturen mittelbar Auswirkungen auf uns haben. Unser Hauptaugenmerk legen wir weiterhin auf die Großprojekte Knoten Berlin, Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München und die Einführung des digitalen Mobilfunknetzes GSM-R. Erfahrungen, die wir aus der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main gewonnen haben, transferieren wir gezielt auf ähnliche Projekte. Für den Knoten Berlin, die Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München ebenso wie für die Einführung GSM-R haben wir im Berichtsjahr umfangreiche Analysen zur Konkretisierung möglicher Risiken durchgeführt. Insgesamt gilt für neue Projekte – wie beispielsweise das Projekt Stuttgart 21 – grundsätzlich, dass eine Umsetzung

erst nach abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren erfolgt. Wir haben zudem die Planungs- und Prozessqualität durch eine gezielte Ausweitung unserer eigenen Planungsingenieurkapazitäten erhöht. Als Konsequenzen identifizierter Risiken leiten wir operative Gegenmaßnahmen ein. Für die sich aus den Kostenerhöhungen bei dem Projekt Nürnberg–Ingolstadt–München ergebenden Risiken haben wir bilanzielle Vorsorge getroffen. Auch beim Knoten Berlin sind Kostenerhöhungen zu verzeichnen. Inwieweit sich aus diesen Mehrkosten Risiken für das Unternehmen ergeben, können wir derzeit noch nicht abschließend beurteilen. Aus den Kostenerhöhungen resultierende Mehraufwendungen der DB Netz AG beziehen wir mit in unsere Planungsrechnungen ein.

- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden zentral über die Muttergesellschaft DB AG durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Bereich Finanzen und Treasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.
- **Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Zur erfolgreichen Durchführung des Sanierungsprogramms sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es bereits abschließende Vereinbarungen hierfür geben konnte. Hieraus können jedoch keine Ergebnisrisiken erwachsen, da eine gegenüber der Planung veränderte Finanzierung des Bundes zur neuen Priorisierung des Investitionsprogramms führen würde. Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen.

Übergreifend haben wir im Jahr 2002 das Risikomanagement noch stärker in unseren Regelprozessen verankert. Daneben hat das zur Unterstützung des Sanierungskurses im Jahr 2000 gestartete übergreifende Programm „Fokus“ im Berichtsjahr erneut zu deutlichen Erfolgen geführt. Zur Absicherung von nicht vermeidbaren Risiken schließen wir zudem Versicherungen ab, um die finanziellen Folgen möglicherweise eintretender Schadensfälle und Haftungsrisiken für unser Unternehmen zu begrenzen.

### **Umfassendes Risikomanagementsystem**

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und bei uns und unseren Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und Aufsichtsrat der DB Netz AG quartalsweise berichtet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert; analysiert werden neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen. Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht.

### **Bewertung der derzeitigen Risikoposition**

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

## **Nachtragsbericht**

### **Bündelung der Planungs- und Bauaktivitäten im DB Konzern – neue Führungsstruktur der DB Netz AG zum 1. Januar 2003**

Im Jahr 2001 war die DB ProjektBau GmbH mit dem Ziel gegründet worden, alle Planungs- und Projektmanagementkapazitäten im DB Konzern zu bündeln. Die DB ProjektBau GmbH hat voll umfänglich zum 1. Januar 2003 ihre Arbeit aufgenommen. Dieser Prozess hat die Anpassung der Führungs- und Organisationsstruktur der DB Netz AG erforderlich gemacht, die ebenfalls zum 1. Januar 2003 umgesetzt wurde. Die Bauherrenfunktion wird weiterhin von der DB Netz AG wahrgenommen. Im Sommer 2002 wurden rückwirkend zum 1. Januar 2002 die drei Projektgesellschaften DB Projekte Süd GmbH, DB Projekt Verkehrsbau GmbH und DBBauProjekt GmbH Köln–Rhein/Main im Wege der Abspaltung zur Aufnahme auf die DB ProjektBau GmbH übertragen. Der Übergang der betroffenen Mitarbeiter soll im Jahr 2003 erfolgen.



## Strategie

Mit der „Offensive Bahn“ verfolgt die DB Netz AG im Konzernverbund ein anspruchsvolles Programm zur Sanierung, Leistungssteigerung und zum Wachstum. Im Vordergrund steht aktuell die Sanierung der Infrastruktur. Mit hohen Investitionen in das bestehende Netz wird es Schritt für Schritt modernisiert.

Darüber hinaus wird beispielsweise durch Investitionen in moderne Leit- und Sicherungstechnik die Leistung des Netzes gesteigert. Sanierung und Leistung bilden die Grundlage für weiteres Wachstum.

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

### **Netz 21 – die Unternehmensstrategie des Unternehmensbereichs Fahrweg**

Die im Jahr 1999 beschlossene Strategie Netz 21 zielt darauf, bis zum Jahr 2010 die Kapazitäten und die Leistungsfähigkeit des Netzes signifikant zu erhöhen, um damit den wachsenden Verkehrsströmen und Transportmengen Rechnung zu tragen. Netz 21 führt mittelfristig zur Entmischung von schnellen und langsameren Verkehren und verbessert so den Verkehrsfluss. Umgesetzt wird Netz 21 in drei mittel- und langfristig angelegten Investitionspaketen. Das größte Investitionspaket betrifft das Bestandsnetz: Es soll die vorhandenen Potenziale des heutigen Netzes besser als bisher erschließen. In einem zweiten Paket investieren wir in intelligente und fortschrittliche Leit- und Sicherheitstechnik, mit der wir die Flexibilität und Verfügbarkeit des Netzes erhöhen. Mit dem dritten Investitionspaket schließlich ergänzen wir die Infrastruktur dort, wo wir die größte Netzwirkung erzielen. Damit beseitigen wir Engpässe und verkürzen weiter die Fahrzeiten. In vier Richtungen zielen unsere Maßnahmen, mit denen wir unsere Wettbewerbsfähigkeit langfristig sichern werden: Wir erhöhen die Verfügbarkeit unserer Anlagen, reduzieren die Kosten, steigern die Leistung und verkürzen die Gesamtreise- und Transportzeiten.

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

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

### **Weiterentwicklung des bestehenden Netzes**

Den dringendsten Handlungsbedarf sehen wir in den kommenden Jahren bei der Modernisierung des bestehenden Netzes. Seit der Bahnreform im Jahr 1994 haben wir viele notwendige Neubaumaßnahmen – vor allem in den neuen Bundesländern – durchgeführt. Gleichzeitig verstärken wir unsere Anstrengungen im Bereich des Bestandsnetzes. Eine große Chance für die Modernisierung haben wir jetzt: Es stehen uns für die Sanierung und den Ausbau der Infrastruktur die vom Bund zugesagten Mittel von jährlich über 4 Mrd. € zur Verfügung. Durch den zielgerichteten Einsatz dieser Mittel im Sinne der Strategie Netz 21 werden wir die Qualität des Netzes steigern und die Reise- und Transportzeiten weiter verbessern. Wir werden die Verfügbarkeit unserer Trassen erhöhen, damit der Bahnverkehr auch an großen Knoten in den Ballungszentren besser läuft. Wir schaffen die entscheidenden Voraussetzungen, um einen hohen Standard in Bezug auf Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und Wettbewerbsfähigkeit zu erreichen.

### **Neubaustrecken: Kriterium ist die Wirtschaftlichkeit**

Neue Strecken werden wir zukünftig nur noch dort bauen, wo es wirtschaftlich sinnvoll ist. Auch volkswirtschaftlich als notwendig befundene Maßnahmen müssen ihre Kapitalkosten erwirtschaften, natürlich unter Berücksichtigung öffentlicher Förderungen und Mittel. Dringend erforderlich ist aus verkehrstechnischer und betrieblicher Sicht eine Neubaustrecke zwischen den Ballungsräumen Rhein/Main und Rhein/Neckar – dafür wurden die Unterlagen für das Raumordnungsverfahren zwischenzeitlich den zuständigen Regierungspräsidien übergeben – und eine neue Infrastruktur im Raum Main/Kinzig zum zügigen Anschluss des Rhein/Main-Gebiets an die Schnellfahrstrecke Hannover–Würzburg. Dazu wurde eine ökologische Raumpfänglichkeitsstudie abgeschlossen und drei Variantenkorridore der Öffentlichkeit vorgestellt. Entscheidend für eine Beseitigung der Engpässe im Netz wird letztlich eine entsprechende Dotierung im Bundesverkehrswegeplan sein. Auch treiben wir die Planungen für eine Netzergänzung zwischen Hannover, Hamburg und Bremen voran.

### **Internationale Ausrichtung**

Auch als Infrastrukturbetreiber stellen wir uns auf die wachsende Internationalisierung der Verkehrsmärkte ein. Es gilt einerseits die Vertriebssysteme zu verbessern und andererseits die Infrastruktur auf internationale Bedürfnisse auszurichten. Wir tun dieses beispielsweise mit dem „One Stop Shop“ für unsere Freight Freeways, die wir nunmehr auch im erweiterten Rahmen von „RailNetEurope“ mit unseren derzeit 17 Partnern in ganz Europa entscheidend vorantreiben. Auch die Entwicklung und Implementierung eines E-Commerce-Systems sowie die Neu- und Ausbauprojekte entlang des Rheins sind Belege für unsere internationale Ausrichtung. In diesem Korridor machen wir den Schienenverkehr durch international abgestimmte Bauprojekte zukunftsfähig.

## 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.

Unsere Investitions- und Modernisierungsoffensive werden wir auch im laufenden Geschäftsjahr fortsetzen. Dies wird die Zukunftsfähigkeit der DB Netz AG 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 rund 0,2 Mrd. € betragen.

**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 der DB Netz AG beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, so können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.



Bahnhof Köln Eifeltor

DB

HILGERS

ANSORGE LOGISTIK

LKW WALTER

weyand WERMELSKIRCHEN

weyand

# Jahresabschluss DB Netz AG



---

29 Bilanz

---

30 Gewinn- und Verlustrechnung

---

31 Kapitalflussrechnung

---

32 Anhang

32 Entwicklung des Anlagevermögens

34 Bilanzierungs- und  
Bewertungsmethoden

36 Erläuterungen zur Bilanz

41 Erläuterungen zur  
Gewinn- und Verlustrechnung

44 Erläuterungen zur  
Kapitalflussrechnung

45 Sonstige Angaben

---

47 Bestätigungsvermerk

**Bilanz**

zum 31. Dezember 2002

**Aktiva**

in Mio. €	Anhang	31.12.2002	31.12.2001
<b>A. Anlagevermögen</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	411	5
Sachanlagen	(2)	18.877	17.022
Finanzanlagen	(2)	14	12
		<b>19.302</b>	<b>17.039</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	(3)	117	137
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	439	385
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		1	1
		<b>557</b>	<b>523</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(5)	336	507
		<b>20.195</b>	<b>18.069</b>

**Passiva**

in Mio. €	Anhang	31.12.2002	31.12.2001
<b>A. Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklage	(7)	4.348	3.656
		<b>5.115</b>	<b>4.423</b>
<b>B. Rückstellungen</b>	(8)	<b>2.677</b>	<b>3.344</b>
<b>C. Verbindlichkeiten</b>	(9)	<b>11.636</b>	<b>9.493</b>
<b>D. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(10)	<b>767</b>	<b>809</b>
		<b>20.195</b>	<b>18.069</b>

## Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang	2002	2001
Umsatzerlöse	(13)	3.402	3.453
Bestandsveränderungen		- 35	7
Andere aktivierte Eigenleistungen		737	540
<b>Gesamtleistung</b>		<b>4.104</b>	<b>4.000</b>
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	957	854
Materialaufwand	(15)	- 1.573	- 1.316
Personalaufwand	(16)	- 1.874	- 1.778
Abschreibungen	(17)	- 864	- 762
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	- 1.103	- 1.046
		<b>- 353</b>	<b>- 48</b>
Beteiligungsergebnis	(19)	17	5
Zinsergebnis	(20)	- 212	- 138
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>- 548</b>	<b>- 181</b>
Erträge aus Verlustübernahme	(21)	548	181
<b>Jahresüberschuss</b>		<b>0</b>	<b>0</b>



## Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang	2002	2001
<b>Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung/ Verlustausgleich</b>		- 548	- 181
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen <sup>1)</sup>		864	762
Veränderung der Pensionsrückstellungen		11	9
<b>Cashflow vor Steuern</b>	(23)	<b>327</b>	<b>590</b>
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Finanzanlagen		0	0
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 66	- 47
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge		- 116	- 181
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		- 20	- 5
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 39	- 189
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		68	- 364
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>154</b>	<b>- 196</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		67	263
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen <sup>1)</sup>		- 6.545	- 4.402
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		3.987	3.403
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes		677	907
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		- 277	- 276
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		210	0
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 213	0
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>- 2.094</b>	<b>- 105</b>
Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen (und Zuschüssen der Gesellschafter)		0	0
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter/ Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		181	790
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 237	- 1
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		1.596	- 488
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten		400	0
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten			
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>1.940</b>	<b>301</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		1	1
<b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>	(22)	<b>1</b>	<b>1</b>

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

## Entwicklung des Anlagevermögens DB Netz AG

Anschaffungs- und Herstellungskosten						
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2002	Übertragung von/an Konzerngesell- schaften <sup>1)</sup>	Zugänge <sup>3)</sup>	Um- buchungen	Abgänge	
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>						
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	13	0	430	0	0	
2. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0	0	
	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>430</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Sachanlagen</b>						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken						
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	1.311	694	30	– 14	– 10	
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	237	– 5	15	17	– 3	
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	6.612	0	192	2.090	– 9	
	<b>8.160</b>	<b>689</b>	<b>237</b>	<b>2.093</b>	<b>– 22</b>	
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	9.449	– 18	895	– 15	– 51	
3. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 gehören	139	0	9	9	– 4	
4. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	325	– 11	73	196	– 21	
5. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.667	0	1.097	– 2.283	368	
	<b>21.740</b>	<b>660</b>	<b>2.311</b>	<b>0</b>	<b>270</b>	
<b>Finanzanlagen</b>						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	25	0	212	0	– 211	
2. Beteiligungen	1	0	0	0	0	
	<b>26</b>	<b>0</b>	<b>212</b>	<b>0</b>	<b>– 211</b>	
<b>Anlagevermögen gesamt</b>	<b>21.779</b>	<b>660</b>	<b>2.953</b>	<b>0</b>	<b>59</b>	

<sup>1)</sup> Übertragungen von der DB Netz AG an die DB Energie GmbH und bei Grundstücken Übertragungen von der DB AG an die DB Netz AG (berichtigte Verteilung der Anschaffungskosten von Grundstücken).

<sup>2)</sup> Die ausgewiesenen außerplanmäßigen Abschreibungen sind in der Gewinn- und Verlustrechnung erfolgsneutral, da die in Vorjahren gebildeten Rückstellungen in gleicher Höhe mit den Abschreibungen verrechnet wurden.

<sup>3)</sup> In den Zugängen sind bei Geschäfts-, Betriebs- und anderen Bauten 3 Mio. €, bei Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen 16 Mio. € und bei anderen Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung 19 Mio. € Umbuchungen aus den Vorräten sowie bei den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau 139 Mio. € Umbuchungen aus den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten aufgrund der Neuordnung des Bahn-Telekommunikationsgeschäfts enthalten.

Abschreibungen								Buchwert		
Stand am 31.12.2002	Vortrag zum 01.01.2002	Übertragung von/an Konzerngesell- schaften <sup>1)</sup>	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Außerplan- mäßige Ab- schreibungen Geschäftsjahr <sup>2)</sup>	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2002	Stand am 31.12.2002	Stand am 31.12.2001	
443	- 8	0	- 23	0	0	0	- 31	412	5	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>443</b>	<b>- 8</b>	<b>0</b>	<b>- 23</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>- 31</b>	<b>412</b>	<b>5</b>	
2.011	0	0	0	0	0	0	0	2.011	1.311	
261	- 81	0	- 12	- 4	0	1	- 96	165	156	
8.885	- 885	0	- 130	- 554	0	2	- 1.567	7.318	5.727	
<b>11.157</b>	<b>- 966</b>	<b>0</b>	<b>- 142</b>	<b>- 558</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>- 1.663</b>	<b>9.494</b>	<b>7.194</b>	
10.260	- 3.556	0	- 615	- 26	0	38	- 4.159	6.101	5.893	
153	- 69	0	- 15	0	0	3	- 81	72	70	
562	- 127	0	- 69	- 25	0	20	- 201	361	198	
2.849	0	0	0	0	0	0	0	2.849	3.667	
<b>24.981</b>	<b>- 4.718</b>	<b>0</b>	<b>- 841</b>	<b>- 609</b>	<b>0</b>	<b>64</b>	<b>- 6.104</b>	<b>18.877</b>	<b>17.022</b>	
26	- 14	0	0	0	0	0	- 14	12	11	
1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	
<b>27</b>	<b>- 14</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>- 14</b>	<b>13</b>	<b>12</b>	
<b>25.451</b>	<b>- 4.740</b>	<b>0</b>	<b>- 864</b>	<b>- 609</b>	<b>0</b>	<b>64</b>	<b>- 6.149</b>	<b>19.302</b>	<b>17.039</b>	

## Anhang

für das Geschäftsjahr 2002

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

### 1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind mit einer Ausnahme im Anlagevermögen (siehe dort) gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

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

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

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

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

**Geringwertige Anlagegegenstände** im Einzelwert bis 2.000 € (Vorjahr 2.045 €) werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgang ausgewiesen.

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

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

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

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

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

**Verbindlichkeiten** sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

**Fremdwährungsposten** sind den handelsrechtlichen Erfordernissen entsprechend mit den amtlichen Mittelkursen bewertet.

## Erläuterungen zur Bilanz

### 2 Anlagevermögen

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

Erhaltene Baukostenzuschüsse sind von den Anlagen abgesetzt.

Unter den Abschreibungen des Geschäftsjahrs werden 5 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €) **außerplanmäßige Abschreibungen** auf Sachanlagen gezeigt. Die außerplanmäßige Abschreibung auf die NBS Köln–Rhein/Main (609 Mio. €) wurde in der Entwicklung des Anlagevermögens separat dargestellt. Aufgrund der Verrechnung der in Vorjahren gebildeten Rückstellung für Risiken dieses Projekts in gleicher Höhe ergeben sich für die Ergebnisrechnung keine Auswirkungen.

Bei den bilanzierten Gleisen und Brücken werden deren wesentliche Bestandteile seit dem 1. Januar 2002 über unterschiedliche Nutzungsdauern abgeschrieben. Hierdurch wird den technischen und wirtschaftlichen Gegebenheiten besser Rechnung getragen. Die durchschnittliche Nutzungsdauer wird bei den Gleisen dadurch auf rd. 22 Jahre verkürzt, bei den Brücken bleibt sie unverändert bei 75 Jahren. Aufgrund der Bewertungsänderung kam es im Jahr 2002 gegenüber der bisherigen Verfahrensweise zu einer Aufwandserhöhung von 17 Mio. €.

### 3 Vorräte

in Mio. €	2002	2001
Hilfs- und Betriebsstoffe	97	81
Unfertige Erzeugnisse, nicht abgerechnete Leistungen	20	56
<b>Insgesamt</b>	<b>117</b>	<b>137</b>

**Wertberichtigungen** zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips sind in Höhe von 73 Mio. € (Vorjahr: 84 Mio. €) gebildet.

### 4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2002	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	2001
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	71	1	51
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	301	0	289
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	15
Sonstige Vermögensgegenstände	67	0	30
<b>Insgesamt</b>	<b>439</b>	<b>1</b>	<b>385</b>

Die **Wertberichtigungen** auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 56 Mio. € (Vorjahr: 61 Mio. €).

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

In den sonstigen Vermögensgegenständen sind geleistete Anzahlungen an das Konzernunternehmen DB Telematik GmbH enthalten (27 Mio. €).

## 5 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten werden im Wesentlichen Vorauszahlungen zukünftiger Nutzungsentgelte im Zusammenhang mit dem Projekt GSM-R an die DB Telematik GmbH ausgewiesen.

## 6 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital beträgt 767 Mio. €. Es ist eingeteilt in 153.400.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der Deutsche Bahn AG gehalten.

## 7 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beträgt zum Jahresende 4.348 Mio. € (Vorjahr: 3.656 Mio. €). Die Erhöhung resultiert überwiegend aus der berichtigten Verteilung der Anschaffungskosten von Grundstücken innerhalb des DB Konzerns. Hierdurch erhöhte sich der Wert der im Wege der Ausgliederung zum 1. Januar 1999 aus der DB AG in die DB Netz AG eingebrachten Grundstücke um 694 Mio. €. Durch die Abspaltung der bislang von der DB Netz AG geführten Projektgesellschaften an die DB Projekt-Bau GmbH verringerte sich die Kapitalrücklage um 1 Mio. €.

## 8 Rückstellungen

in Mio. €	2002	2001
Rückstellungen für Pensionen	146	135
Steuerrückstellungen	9	8
Sonstige Rückstellungen	2.522	3.201
<b>Insgesamt</b>	<b>2.677</b>	<b>3.344</b>

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

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

in Mio. €	2002	2001
Verpflichtungen im Personalbereich	268	258
Restrukturierungsmaßnahmen	442	594
Ausstehende Abrechnungen für erhaltene Lieferungen und Leistungen	41	55
Unterlassene Instandhaltungen	169	207
Rückzahlungsverpflichtungen	343	348
Risikovorsorge für Projekte	972	1.503
Übrige Risiken	287	236
<b>Insgesamt</b>	<b>2.522</b>	<b>3.201</b>

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

Aus den Rückstellungen für Risikovorsorge für Projekte wurden für die in 2002 in Betrieb gegangene Strecke Köln–Rhein/Main insgesamt 609 Mio. € in Anspruch genommen.

## 9 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	7.444	771	1.730	4.943	7.043
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	913	513	0	400	345
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	13	13	0	0	25
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	467	465	2	0	287
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.439	1.275	359	805	1.448
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	0	0	1
Sonstige Verbindlichkeiten	359	359	0	0	344
davon aus Steuern	(13)	(13)	0	0	(13)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(23)	(23)	0	0	(23)
<b>Insgesamt</b>	<b>11.636</b>	<b>3.397</b>	<b>2.091</b>	<b>6.148</b>	<b>9.493</b>



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

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

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind langfristige Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Bahn AG von 1.183 Mio. € (31. Dezember 2001: 1.420 Mio. €) enthalten.

Weitere kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Bahn AG bestehen in Höhe von 1.737 Mio. € (31. Dezember 2001: 218 Mio. €). Hierin ist eine Verbindlichkeit aus dem Cash Pooling von 1.695 Mio. € (31. Dezember 2001: 164 Mio. €) enthalten. Diesen kurzfristigen Verbindlichkeiten stehen kurzfristige Forderungen gegenüber der Deutsche Bahn AG von 710 Mio. € (31. Dezember 2001: 306 Mio. €) gegenüber, davon 548 Mio. € aus dem Verlustausgleich, 162 Mio. € aus Lieferungen und Leistungen.

Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen ausschließlich Lieferungen und Leistungen. Im Übrigen bestehen Kreditlinien zum 31. Dezember 2002 in Höhe von 2.750 Mio. € (31. Dezember 2001: 1.636 Mio. €).

## 10 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** bezieht sich im Wesentlichen (595 Mio. €) auf die im Jahr 1999 erworbenen Rückzahlungsforderungen des Bundes aus zinslosen Darlehen. Der Posten wird ratierlich aufgelöst.

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

## 11 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2002	2001
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	3	1
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	53	579
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(42)	(553)
<b>Insgesamt</b>	<b>56</b>	<b>580</b>

Die Haftung für fremde Verbindlichkeiten ist im Zuge der Ausgründung der DB Netz AG aus der Deutsche Bahn AG entstanden. Gemäß § 158 i. V. m. § 133 Umwandlungsgesetz haften die Deutsche Bahn AG und die Führungsgesellschaften der mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Geschäftsbereiche als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Deutsche Bahn AG zum 31. Dezember 1998.

Die Haftung ist begrenzt auf die Verpflichtungen, die vor Ablauf von fünf Jahren nach Bekanntmachung der Handelsregistereintragung der Ausgliederung – also bis zum 30. Juni 2004 – fällig sind. Der Vermerkposten der DB Netz AG umfasst die bis zum 31. Dezember 2002 noch nicht getilgten Verbindlichkeiten der Deutsche Bahn AG vom 31. Dezember 1998, die am 1. Januar 1999 auf die anderen ausgegliederten Aktiengesellschaften übergegangen oder bei der Deutsche Bahn AG verblieben sind.

## 12 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2002	2001
Bestellobligo für Investitionen	3.347	2.572
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.041	1.512
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(215)	(130)
<b>Insgesamt</b>	<b>4.388</b>	<b>4.084</b>

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

Die zukünftigen Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen (Stand: 31. Dezember 2002) werden wie folgt fällig:

in Mio. €	2002	2001
<b>Fälligkeiten</b>		
fällig bis 1 Jahr	146	217
fällig 1 bis 5 Jahre	449	583
fällig über 5 Jahre	446	712
<b>Insgesamt</b>	<b>1.041</b>	<b>1.512</b>

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### 13 Umsatzerlöse

in Mio. €	2002	2001
Erlöse aus Trassenentgelten	3.166	3.193
Erlöse aus örtlicher Infrastruktur	194	225
Sonstige	42	35
<b>Insgesamt</b>	<b>3.402</b>	<b>3.453</b>

### 14 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2002	2001
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	68	65
Leistungen für Dritte	166	162
Mieten und Pachten	40	44
Übrige betriebliche Erträge	334	200
Erstattung von Aufwendungen an Anlagen Dritter	149	118
Erträge im Zusammenhang mit dem Anlagevermögen	55	51
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	23	20
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	19	40
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	14	67
Ausgleichszahlungen nach EWG-VO Nr. 1192/69	89	87
<b>Insgesamt</b>	<b>957</b>	<b>854</b>

### 15 Materialaufwand

in Mio. €	2002	2001
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	128	157
Aufwendungen für bezogene Leistungen	396	323
Aufwendungen für Instandhaltungen	1.206	1.118
<b>Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)</b>	<b>1.730</b>	<b>1.598</b>
Zuwendungen des Bundes	– 157	– 282
<b>Insgesamt</b>	<b>1.573</b>	<b>1.316</b>

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

Die **Zuwendungen des Bundes** 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 wurden im Jahr 2002 letztmalig gewährt.

## 16 Personalaufwand

in Mio. €	2002	2001
<b>Löhne und Gehälter</b>		
für Arbeitnehmer	1.076	1.063
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	504	511
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	20	18
	<b>1.600</b>	<b>1.592</b>
<b>Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung</b>		
für Arbeitnehmer	242	234
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	117	119
	<b>359</b>	<b>353</b>
davon für Altersversorgung	(23)	(20)
<b>Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)</b>	<b>1.959</b>	<b>1.945</b>
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	- 85	- 167
<b>Insgesamt</b>	<b>1.874</b>	<b>1.778</b>

In dem Betrag für **Altersversorgung** sind auch Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung und Versorgungszuschläge für beurlaubte Beamte enthalten.

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 sind. Entsprechend der erwarteten Rückführung des Personalaufwands reduzierten sich die Zuwendungen jährlich und wurden im Jahr 2002 letztmalig gewährt.

## 17 Abschreibungen

in Mio. €	2002	2001
Planmäßige Abschreibungen	859	747
Außerplanmäßige Abschreibungen	5	15
<b>Insgesamt</b>	<b>864</b>	<b>762</b>

## 18 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2002	2001
Mieten und Pachten	169	165
Übrige betriebliche Aufwendungen	215	218
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	3	15
Aufwendungen aus der Zuführung zu Rückstellungen für Projektrisiken	77	95
Zuschüsse zu Anlagen Dritter	158	132
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	11	32
Beratung, sonstige Leistungen Dritter	470	389
<b>Insgesamt</b>	<b>1.103</b>	<b>1.046</b>

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

## 19 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2002	2001
Erträge aus Beteiligungen	1	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	16	6
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0	- 1
Abschreibungen auf Beteiligungen	0	0
<b>Insgesamt</b>	<b>17</b>	<b>5</b>

## 20 Zinsergebnis

in Mio. €	2002	2001
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	10	4
davon aus verbundenen Unternehmen	(9)	(2)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 222	- 142
davon an verbundene Unternehmen	(- 147)	(- 111)
<b>Insgesamt</b>	<b>- 212</b>	<b>- 138</b>

## 21 Erträge aus Verlustübernahme

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

## Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

### 22 Finanzmittelbestand

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

In den Finanzmittelbestand wurden definitionsgemäß die Verbindlichkeit gegenüber der Deutsche Bahn AG aus dem Cash Pooling in Höhe von 1.695 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 913 Mio. € nicht einbezogen.

### 23 Cashflow vor Steuern

Der Cashflow vor Steuern im Geschäftsjahr 2002 enthält zahlungsunwirksame Aufwendungen aus der Zuführung zu den Rückstellungen für Projektrisiken (77 Mio. €) sowie unterlassene Instandhaltung (6 Mio. €).

## Sonstige Angaben

### 24 Mitteilung nach § 20 Aktiengesetz (AktG)

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

### 25 Konzernverhältnisse

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

### 26 Anteilsbesitz

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

### 27 Beschäftigte

	2002 im Jahres- durchschnitt	2002 am Jahresende	2001 im Jahres- durchschnitt	2001 am Jahresende
Arbeitnehmer	35.832	35.295	37.312	36.481
Zugewiesene Beamte	17.063	16.623	17.889	17.412
<b>Zwischensumme</b>	<b>52.895</b>	<b>51.918</b>	<b>55.201</b>	<b>53.893</b>
Auszubildende	943	1.036	1.442	1.313
<b>Insgesamt</b>	<b>53.838</b>	<b>52.954</b>	<b>56.643</b>	<b>55.206</b>

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

## 28 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2002	2001
Gesamtbezüge des Vorstands	1.095	1.626
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	158	0
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	87	66

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 50–52 zu entnehmen.

## 29 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

Frankfurt am Main, den 20. März 2003

DB Netz AG  
Der Vorstand



## Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

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

„Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 26. März 2003

PwC Deutsche Revision  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Jäcker)  
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Neutz)  
Wirtschaftsprüfer

## Wesentliche Beteiligungen

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
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt a. M. <sup>1)</sup>	100,0	0,0	23,0	– <sup>3)</sup>	– <sup>2)</sup>	321
DB Verkehrsbaulogistik GmbH, Mainz	100,0	3,1	539,3	29,1	– <sup>2)</sup>	232

<sup>1)</sup> Ausgliederung aus der DB Netz AG

<sup>2)</sup> Ergebnisabführungsvertrag

<sup>3)</sup> Kein operatives Geschäft in 2001

## Aufsichtsrat der DB Netz AG

---

### Hartmut Mehdorn

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

- a) DB Reise&Touristik AG (Vorsitz)
- DB Regio AG (Vorsitz)
- DB Cargo AG (Vorsitz)
- DB Station&Service AG (Vorsitz)
- 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)
- Raillog GmbH (Beirat)
- Allianz Versicherungs-AG (Beirat)
- Bayerische Hypo- und  
Vereinsbank AG (Beirat)
- Commerzbank AG  
(Landesbeirat Berlin)
- Deutsche Bank AG (Beirat Ost)
- Dresdner Bank AG  
(Verwaltungsbeirat)

---

### Norbert Hansen\*

Stellvertretender Vorsitzender des  
Aufsichtsrats,  
Vorsitzender der TRANSNET  
Gewerkschaft GdED,  
Hamburg

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

---

### Dr. Norbert Bensel

Mitglied des Vorstands der  
Deutsche Bahn AG,  
Berlin

– seit 10. Juni 2002 –

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

---

### Dr. Nikolaus Breuel

Leiter Konzernentwicklung der  
Deutsche Bahn AG,  
Berlin

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Telematik GmbH
- b) DB Systems GmbH (Beirat)

---

### Siegfried Danninger\*

Betriebsratsvorsitzender Wahlbetrieb  
N.II.8 der DB Netz AG,  
Pöcking

- a) Sparda-Bank München eG (Vorsitz)

---

### Klaus Daubertshäuser

Mitglied des Vorstands der  
Deutsche Bahn AG,  
Wettenberg

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DE-Consult Deutsche Eisenbahn  
Consulting GmbH
- S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung Lebensversicherungs-  
verein a. G. (Beirat)
- Sparda-Bank Baden-Württemberg eG  
(Beirat)

---

### Gerd Ehlers

Abteilungsleiter im Bundesministerium  
der Finanzen,  
Berlin

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

---

### Matthias Freitag\*

Bereichsvorstand Güterverkehr der  
TRANSNET Gewerkschaft GdED,  
Frankfurt am Main  
– bis 22. September 2002 –

- a) DB Cargo AG

---

### Wolfgang Gemeinhardt

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

---

### Karl-Heinz Gülzow\*

Mitglied des Betriebsrats Wahlbetrieb  
N.IV.14 der DB Netz AG,  
Treuenbrietzen

---

### Marlies Helling\*

Leiterin Personalangelegenheiten der  
DB Netz Zentrale, Werke,  
Frankfurt am Main

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

**Dr. Herbert Junk**

Referatsleiter im Bundesministerium  
für Wirtschaft und Arbeit,  
Köln

- b) Magnetbahn  
Planungsgesellschaft mbH

**Günter Kirchheim \***

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

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

**Thomas Kohl**

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

- a) DB Regio AG  
DB Cargo AG

**Petra Orschekowski \***

Betriebsratsvorsitzende der Zentrale  
Wahlbetrieb N.I.1 der DB Netz AG,  
Mainz

**Regina Rusch-Ziemba \***

Bereichsvorstand Fahrweg/Bau der  
TRANSNET Gewerkschaft GdED,  
Hamburg

- a) DB Projekt Verkehrsbau GmbH  
DB Telematik GmbH  
DB Vermittlung GmbH  
DGB Rechtsschutz GmbH

**Diethelm Sack**

Mitglied des Vorstands der  
Deutsche Bahn AG,  
Frankfurt am Main

- a) DB Reise&Touristik AG  
DB Regio AG  
DB Cargo AG  
DB Station&Service 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)  
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-  
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)  
Dresdner Bank Luxembourg S.A.  
EUROFIMA Europäische Gesellschaft  
für die Finanzierung von  
Eisenbahnmaterial (Verwaltungsrat)

**Johann Steinlein \***

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

- b) DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung a. G. (Beirat)

**Margret Suckale**

Leiterin Recht der Deutsche Bahn AG,  
Berlin

**Gerhard Wegner \***

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

- b) Gemeinnützige Wohnungsba-  
gesellschaft Nord GmbH

**Wolfgang Zell \***

Bereichsvorstand Güterverkehr der  
TRANSNET Gewerkschaft GdED,  
Berlin

– seit 15. November 2002 –

- a) DB Cargo AG  
S-Bahn Berlin GmbH  
Sparda-Bank Berlin eG

\* 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

## Vorstand der DB Netz AG

---

### Roland Heinisch

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

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Systems GmbH

---

### Stefan Garber

Ressort Personal,  
Bad Homburg  
– bis 31. Juli 2002 –

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Services Technische Dienste GmbH
- DB Telematik GmbH (Vorsitz)
- Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft
- b) DBBauProjekt GmbH (Vorsitz)
- DB Systems GmbH (Beirat)
- Arcor AG & Co.  
(Gesellschafterausschuss)
- DEVK Deutsche Eisenbahn  
Versicherung a. G. (Beirat)

---

### Dagmar Haase

Ressort Marketing und Vertrieb,  
Bad Homburg

- b) Deutsche Umschlaggesellschaft  
Schiene-Straße mbH (DUSS)

---

### Klaus Junker

Ressort Betrieb,  
Zirndorf

- a) DB Verkehrsbau Logistik GmbH  
(Vorsitz)
- Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH

---

### Wolfgang Scherz

Ressort Projektbeauftragter  
Instandsetzung/Bahnbau,  
Oberursel

– seit 1. Januar 2003 –

---

### Karl-Heinz Stroh

Ressort Personal,  
Gmund

– seit 1. Oktober 2002 –

- a) DB Vermittlung GmbH

---

### Dr. Matthias Zieschang

Ressort Finanzen und Controlling,  
Berlin

- a) DB Projekte Süd GmbH (Vorsitz)
- DB Projekt Verkehrsbau GmbH
- DB Telematik GmbH
- DB Verkehrsbau Logistik GmbH
- Scandlines AG
- Scandlines Deutschland GmbH
- b) DBBauProjekt GmbH
- DBFuhrparkService GmbH
- Scandlines Denmark A/S  
(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

## Bericht des Aufsichtsrats der DB Netz AG zum Geschäftsjahr 2002



### Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der DB Netz AG trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Netz AG und ihrer Tochtergesellschaften, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

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

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

### Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 7. Mai 2002 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2001 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 28. November 2002 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2003 befasst und die Budgetplanung 2003, die Mittelfristplanung 2003–2007 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Netz AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2002 auch intensiv mit der Weiterentwicklung der Organisation der DB Netz AG. Schwerpunkte waren dabei die Herausbildung einer Geschäftsfeldstruktur mit den Geschäftsfeldern Fern- und Ballungsnetz, Regionalnetze und Zugbildungs- und Zugbehandlungsanlagen zur Ordnung der Produkt- und Ergebnisverantwortung und Stärkung der Bauherrenfunktion in der DB Netz AG sowie die Einrichtung eines Vorstandsressorts „Projektbeauftragter Instandsetzung/Bahnbau“ zum 1. Januar 2003.

### **Jahresabschluss**

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG per 31. Dezember 2002 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 6. Mai 2003 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten; die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2002 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wurde aufgrund des mit der Deutsche Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch diese ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2002 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

### **Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand**

Für den mit Ablauf des Jahres 2001 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Dr. Horst Föhr wurde mit Wirkung zum 10. Juni 2002 Herr Dr. Norbert Bensele, Vorstand Personal der Deutsche Bahn AG, im Rahmen einer außerordentlichen Hauptversammlung zum Aufsichtsratsmitglied der DB Netz AG gewählt.

Für das im September 2002 bei einem Verkehrsunfall tödlich verunglückte Aufsichtsratsmitglied der DB Netz AG, Herr Matthias Freitag, wurde Herr Wolfgang Zell gerichtlich in den Aufsichtsrat bestellt.

Mit Wirkung zum 31. Juli 2002 legte Herr Stefan Garber sein Vorstandsmandat nieder, um die Funktion des Leiters Einkauf der DB AG zu übernehmen. Der Aufsichtsrat dankte Herrn Garber für die von ihm geleistete Arbeit und bestellte Herrn Karl-Heinz Stroh mit Wirkung zum 1. Oktober 2002 zum Vorstandsmitglied für das Ressort „Personal“.

Der Aufsichtsrat bestellte Herrn Wolfgang Scherz mit Wirkung zum 1. Januar 2003 zum Vorstandsmitglied für das neu eingerichtete Vorstandsressort „Projektbeauftragter Instandsetzung/Bahnbau“.



Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Netz AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2002 geleisteten Einsatz.

Frankfurt, im Mai 2003  
Für den Aufsichtsrat

A handwritten signature in blue ink that reads "Hartmut Mehdorn". The signature is written in a cursive style with a large, prominent 'H' and 'M'.

Hartmut Mehdorn  
Vorsitzender



6

N  
015

N  
016

DB Netz AG

Theodor-Heuss-Allee 7  
60486 Frankfurt am Main

[www.db-netz.de](http://www.db-netz.de)

Der Geschäftsbericht sowie  
aktuelle Informationen sind  
auch im Internet abrufbar:

[www.bahn.de/ir](http://www.bahn.de/ir)

Copyright © 2003  
Deutsche Bahn AG,  
Investor Relations  
Alle Rechte sowie technische  
Änderungen vorbehalten.

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

Produktionskoordination  
Mentor Werbeberatung  
H.-J. Dietz, Kelkheim

Redaktion/Text  
DB Netz AG,  
Ressort Finanzen und  
Controlling

Kommunikation  
UB Fahrweg

Deutsche Bahn AG,  
Investor Relations

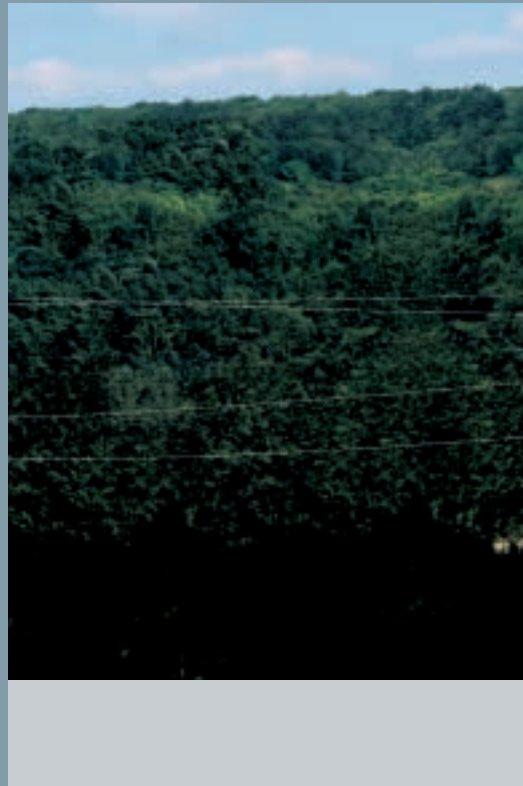
Redaktionsschluss:  
10. April 2003

Fotografie  
Max Lautenschläger,  
Berlin  
Deutsche Bahn  
DB AG/Wagner  
(Titel, S. 6)  
DB AG/Jazbec (S. 5)  
DB AG/Jouhoff (S. 28)  
DB AG/Klee (S. 60)

DTP  
medienhaus:frankfurt,  
Frankfurt am Main

Lithografie  
Koch Lichtsatz & Scan,  
Wiesbaden

Druck  
Color-Druck, Leimen



---

**DB Netz AG**  
Theodor-Heuss-Allee 7  
60486 Frankfurt am Main  
[www.db-netz.de](http://www.db-netz.de)