



Jahresabschluss und Lagebericht
Deutsche Bahn AG 2003

Inhalt

2 Lagebericht

36 Jahresabschluss

58 Bestätigungsvermerk

60 Organe

64 Bericht des Aufsichtsrats

68 Impressum

Erfolgreiches Geschäftsjahr 2003 als wichtiger Meilenstein

Das Geschäftsjahr 2003 war angesichts des herausfordernden Markt- und Wettbewerbsumfelds ein wichtiger Meilenstein auf dem Weg zur Herstellung der Kapitalmarktfähigkeit. Mit den in den Vorjahren gelegten Grundlagen in Form der strategischen Ausrichtung „Offensive Bahn“ einschließlich des Sanierungsprogramms „Fokus“, der Investitions- und Modernisierungsoffensive sowie der wichtigen Portfolioergänzung durch die Akquisition der Stinnes AG war die Grundausrichtung des von uns geführten Deutschen Bahn Konzerns (DB Konzern) für das Geschäftsjahr 2003 in vielen Bereichen vorgezeichnet. Vorgegeben war eine konsequente Fortführung der Sanierungsanstrengungen, die Integration der Stinnes-Aktivitäten und des früheren Unternehmensbereichs Güterverkehr zum Unternehmensbereich Transport und Logistik sowie zugleich eine konsequente Ausrichtung auf die Wahrnehmung von Wachstumschancen.

Wesentliche Herausforderungen ergaben sich im Berichtsjahr aus der Entwicklung des Markt- und Wettbewerbsumfelds unserer Tochtergesellschaften. Hatten erste Prognosen noch eine deutliche konjunkturelle Aufhellung und damit verbesserte Wachstumschancen avisiert, wurde zu Beginn des Berichtsjahres sichtbar, dass diese marktseitigen Impulse ausbleiben oder nur verzögert stattfinden würden. Deutliche Wettbewerbsintensivierungen zeigten sich im Personenverkehrsmarkt, in dem eigene Wachstumshoffnungen durch eine maßgebliche Veränderung des Umfelds konterkariert wurden. Der massive Markteintritt der Billigflieger sowie die preislichen und kapazitiven Reaktionen der etablierten Anbieter führten zu einem Verdrängungswettbewerb seitens der Fluggesellschaften in einem insgesamt im Berichtsjahr rückläufigen Markt. In Verbindung mit der trotz einer Preissenkung im Fernverkehr unzureichenden Marktakzeptanz des im Dezember 2002 eingeführten Preissystems wurden frühzeitig Beeinträchtigungen auf der Umsatzseite der Tochtergesellschaften im Geschäftsfeld Fernverkehr und damit die Notwendigkeit eines konsequenten konzernweiten Gegensteuerns erkennbar.

Entsprechend haben wir im Berichtsjahr zur Erreichung unserer wirtschaftlichen Ziele sowohl auf Ebene Deutsche Bahn AG (DB AG) wie auch unserer Tochtergesellschaften maßgeblich auf interne Maßnahmen – d. h. eine Forcierung der Sanierungsanstrengungen sowie eine verstärkte Investitionspriorisierung – gesetzt. Wir konnten dabei auf unser Sanierungsprogramm „Fokus“ und die im DB Konzern entwickelte Sanierungserfahrung setzen.

Gleichwohl wurden auch die strategischen Stoßrichtungen „Leistungsverbesserung“ und „Wachstum“ weiter vorangetrieben. Identifizierte Schwachstellen wie beispielsweise speziell die zu Jahresbeginn 2003 aufgetretenen Pünktlichkeitsdefizite im Personenverkehr, wiederholte Probleme mit neu in Betrieb gegangenen Fahrzeugen oder die Notwendigkeit einer verbesserten Kundeninformation sind in Angriff genommen worden. Erste Verbesserungen wurden bereits realisiert. Wesentliche Themen werden uns aber auch noch im laufenden sowie den folgenden Geschäftsjahren

begleiten. Zur Verbesserung der Leistungsqualität zählte auch die konsequente Ausrichtung unserer Strukturen auf die zukünftigen Kundenanforderungen und Wettbewerbsbedingungen. Strukturell spiegelt sich dies in der Weiterentwicklung der Organisationsstruktur mit der Etablierung des neuen Unternehmensbereichs Transport und Logistik sowie der Weiterentwicklung des Unternehmensbereichs Personenverkehr und des aus dem Bereich Service hervorgegangenen Unternehmensbereichs Dienstleistungen wider.

Über die im Kernbereich Schiene in den 10 Jahren seit Beginn der Bahnreform erreichten Erfolge hinaus konnten wir für das von uns geführte Portfolio die aus den Markterfordernissen ableitbare notwendige strategische Weiterentwicklung in Richtung einer weiteren Internationalisierung, die Vorbereitung auf absehbare Marktchancen und Konsolidierungen im Bereich der Stadtverkehre sowie erweiterte Anforderungsprofile der Kunden im Bereich Transport und Logistik mit zahlreichen Einzelmaßnahmen vorantreiben. Für die strategische Ausrichtung war die im Berichtsjahr erfolgreich umgesetzte Integration der Stinnes-Aktivitäten ein wichtiger Schritt auf dem Weg zur Positionierung des DB Konzerns als führender internationaler Anbieter im Mobilitäts-, Transport- und Logistikbereich. Neben der Ausrichtung auf Reisende und Logistik- und Transportkunden sehen wir zudem eine zunehmende Nutzung der Infrastruktur durch konzernexterne Unternehmen. Auch für die Infrastrukturbereiche gilt dabei eine konsequente Ausrichtung an den Kundenanforderungen.

Übergreifend gilt unverändert: Alle Unternehmensbereiche und Geschäftsfelder orientieren ihre Maßnahmen an den heutigen und zukünftigen Erwartungen der Kunden. Wir streben in allen Geschäftsfeldern unseres Kerngeschäfts eine führende Wettbewerbsposition an.

Erfolgreicher Start des Unternehmensbereichs Transport und Logistik

Basierend auf dem erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen mit der bisherigen Mehrheitseigentümerin E.ON AG (65,4 %) hatten wir im Jahr 2002 die Stinnes AG im Rahmen eines öffentlichen Übernahmeverfahrens durch unsere Tochtergesellschaft DB Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH übernommen. Nach Abschluss der Angebotsphase im Oktober 2002 verfügte die Deutsche Bahn über insgesamt 99,71 % der Aktien. Dies entsprach einem Kaufpreis von 2,5 Mrd. €. Auf Basis dieser Anteilsposition wurde im Dezember 2002 ein Squeeze-out-Verfahren nach §§ 327a ff. Aktiengesetz (AktG) initiiert. Die außerordentliche Hauptversammlung der Stinnes AG hat dem Vorschlag der Einziehung der noch von Minderheitsaktionären gehaltenen Aktien gegen Barabfindung am 17. Februar 2003 zugestimmt. Die von der Hauptversammlung beschlossene Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre an den Hauptaktionär, unsere Tochtergesellschaft DB Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH, wurde im Mai 2004 in das Handelsregister eingetragen. Die Börsennotierung der Stinnes AG wurde eingestellt. Der erfolgreiche Abschluss des Squeeze-out-Prozesses war ein wichtiger Teilschritt für die Integration

der Stinnes-Aktivitäten in den DB Konzern. Die Stinnes AG ist mittlerweile entsprechend unserem Vertragskonzern-Konzept über einen Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag eingebunden.

In der ursprünglich übernommenen Struktur wurden wesentliche Teile des Inlandsgeschäfts der Stinnes AG durch Betriebsführungsgesellschaften in der Rechtsform einer AG bzw. GmbH geführt. Die Betriebsführungsgesellschaften traten im eigenen Namen und für Rechnung der Stinnes AG auf und verfügten über kein eigenes Betriebsvermögen. Vermögensgegenstände und Schulden sowie Umsätze, Aufwendungen und Erträge der Betriebsführungsgesellschaften wurden unmittelbar in den Jahresabschluss der Stinnes AG einbezogen. Mit Wirkung zum 1. Januar 2003 wurde das Betriebsführungsmodell für die Schenker-Gruppe und Brenntag-Gruppe (Chemie) beendet und diese Aktivitäten rechtlich verselbstständigt. Die rechtliche Verselbstständigung der Interfer-Gruppe (Werkstoffe) erfolgte zum 1. April 2003. Einige Restaktivitäten sind als Betriebsführungsgesellschaften verblieben. Zwischen der Stinnes AG und der Schenker AG besteht ein Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag. Für die nicht zum Kerngeschäft des DB Konzerns gehörenden Stinnes-Aktivitäten wurden überwiegend Verkaufsvorbereitungen eingeleitet.

Im Rahmen der Neuausrichtung der Stinnes AG hat diese zum 1. September 2003 92 % der Anteile an der Railion GmbH, die als Obergesellschaft der Railion-Gruppe fungiert, von der DB AG übernommen. Zum Jahresende 2003 wurden weitere 6 % der Anteile von der niederländischen Staatsbahn NS Groep N.V. übernommen, die ihre Put-Option zur Veräußerung der Anteile wahrgenommen hat. Der nunmehr einzige Fremdgeschafter an der Railion GmbH, die dänische Staatsbahn DSB, besitzt ebenfalls eine Put-Option für ihren Anteil von 2 %.

Mit Wirkung zum 1. September 2003 haben die Stinnes AG und die Railion Deutschland AG einen Agenturvertrag geschlossen. Danach tätigt die Stinnes AG die Geschäfte im Namen und für Rechnung der Railion Deutschland AG. Die Umsätze der Geschäftsfelder Freight Logistics und Intermodal, die direkt der Stinnes AG zugeordnet sind, werden weiterhin bei der Railion Deutschland AG ausgewiesen. Die Gewinn- und Verlustrechnung der Stinnes AG weist lediglich die für die Vermittlung der Verkehre in Rechnung gestellte Agenturprovision aus.

Auf Basis der vorgenannten Neuausrichtung der Stinnes-Aktivitäten konnten wir das zum Verbleib im DB Konzern vorgesehene Stinnes-Geschäft im Bereich Verkehr mit den bisherigen Aktivitäten im Unternehmensbereich Güterverkehr zum neuen Unternehmensbereich Transport und Logistik zusammenführen. Der Unternehmensbereich ist am 1. September 2003 erfolgreich mit der Stinnes AG als Führungsgesellschaft gestartet – der Marktauftritt erfolgt mit den Geschäftsfeldern Schenker, Freight Logistics, Intermodal und Railion. Wir haben die Beteiligungsstruktur den neuen Geschäftsfeldern entsprechend angepasst. Im Geschäftsfeld Schenker, das geschäftsspezifisch auch durch M&A-Transaktionen die bestehenden Netze weiterentwickelt, hat Schenker durch die zum Jahresende 2002 akquirierte französische Logistik-Gruppe Joyau seine Kapazitäten und Kundenbindung in Frankreich

vervielfacht und gehört jetzt auch dort zur Spitzengruppe der Logistikanbieter. Im Geschäftsfeld Railion wurden die hier zugeordneten Gesellschaften umbenannt – Railion Deutschland AG (zuvor DB Cargo AG), Railion Nederland N.V. (zuvor Railion Benelux N.V.) sowie Railion Danmark A/S (zuvor Railion Denmark A/S) – und auf die Carrierfunktion neu ausgerichtet. Mit dieser Aufstellung sichern wir den marktgerechten Zugang konzernfremder Spediteure zu hochwertiger Schienentransportleistung.

Weiterentwicklung der Strukturen:

Unternehmensbereiche Personenverkehr und Dienstleistungen

Im Juli 2003 wurden eine Weiterentwicklung der Organisationsstruktur für den Unternehmensbereich Personenverkehr, die neben einer weiteren Verbesserung der internen Prozesse vor allem zu einem verstärkten, klaren Marktauftritt im Wachstumssegment Stadtverkehre führen soll, sowie die Einrichtung eines Unternehmensbereichs Dienstleistungen beschlossen. In diesem Zusammenhang hat die DB AG als bisherige Alleineigentümerin ihre Anteile an der DB Fernverkehr AG sowie der DB Regio AG auf die DB Personenverkehr GmbH übergeleitet. Entsprechend unserer Aufstellung als Vertragskonzern wurden zugleich die entsprechenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge angepasst oder neu abgeschlossen. Ihrem Kerngeschäft entsprechend wurde die DB Reise & Touristik AG zum 27. November 2003 in DB Fernverkehr AG umfirmiert. Sie bildet mit ihren Tochtergesellschaften das Geschäftsfeld Fernverkehr. Die Strukturen im Nahverkehr werden an Kunden- bzw. Auftraggeberstrukturen ausgerichtet und auf die neuen Geschäftsfelder Stadtverkehr und Regionalverkehr aufgeteilt.

Der Unternehmensbereich Dienstleistungen entspricht einer Weiterentwicklung des bisherigen Bereichs Service; zusätzlich wird im Geschäftsjahr 2004 die bisher bei der DB AG angesiedelte schwere Instandhaltung als DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH rechtlich verselbstständigt und in diesen Unternehmensbereich integriert. Die DB ProjektBau GmbH bleibt dagegen ein direkt geführtes Geschäftsfeld. Im Rahmen einer Strukturoptimierung sind verschiedene in diesem Bereich tätige Gesellschaften in die DB ProjektBau GmbH integriert worden. Die organisatorischen Veränderungen für die Unternehmensbereiche Personenverkehr bzw. Dienstleistungen wurden in der zweiten Jahreshälfte 2003 bzw. werden in 2004 umgesetzt. In der nachfolgenden Darstellung wird im Vorgriff bereits die neue Bezeichnung „Unternehmensbereich Dienstleistungen“ verwendet.

Neuausrichtung des Immobiliengeschäfts vollzogen

Mit Wirkung zum 1. April 2003 konnte der Verkauf eines umfangreichen Immobilienportfolios der Deutschen Bahn an die Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG vertraglich fixiert werden. Das von Aurelis erworbene Portfolio an nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften umfasst 1.849 bebaute und unbebaute Grundstücke mit einer Gesamtfläche von etwa 30 Millionen Quadratmetern. An Aurelis waren die WestLB AG mit 39 %, die Westdeutsche ImmobilienBank mit 10 % und zunächst

die Westdeutsche Immobilienbeteiligungsgesellschaft mit 2 % beteiligt. Letztere hat ihren Anteil im Laufe des Berichtsjahres an die Westfälische Provinzial Lebensversicherung Aktiengesellschaft weiterveräußert. Die DB AG ist mit 49 % weiterhin an der Gesellschaft beteiligt und hat der Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG zudem ein Gesellschafterdarlehen gewährt. Wir haben damit einen entscheidenden Schritt im Rahmen der strategischen Neuausrichtung unseres Immobiliengeschäfts und der notwendigen Fokussierung auf unser Kerngeschäft gemacht. Aufgrund der Vertragsstruktur, aus der für die DB AG Optionen wie Verpflichtungen resultieren, ist mit der Transaktion bisher noch kein Abgang dieser Immobilien aus dem Anlagevermögen der DB AG und daher auch noch keine Ergebnisrealisierung verbunden. Der abschließende Abgang und die Realisierung des Abgangsergebnisses werden erst mit Verkauf der Grundstücke durch Aurelis sukzessive stattfinden.

Weitere Veränderungen im Konzernportfolio

Durch weitere kleinere Veränderungen der Portfoliostruktur des DB Konzerns haben wir die Wettbewerbsposition verbessert bzw. strukturelle Bereinigungen vorgenommen. Die wesentlichen Veränderungen betreffen neben den vorgenannten Veränderungen im Unternehmensbereich Transport und Logistik insbesondere den Unternehmensbereich Personenverkehr. Im Geschäftsfeld Fernverkehr wurde mit dem Übergang des Geschäftsfelds „Internationale Nachtzüge“ von der DB Fernverkehr AG auf die DB AutoZug GmbH mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2003 die im Vorjahr erfolgte Ausgliederung der Auto- und Nachtzugaktivitäten komplettiert. Im Rahmen der Fokussierung des Beteiligungsportfolios auf das Kerngeschäft wurde die Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH, eine 100%ige Tochtergesellschaft der DB Fernverkehr AG, an die Stadtwerke Konstanz veräußert.

Die DB Regio AG hat im 4. Quartal 2003 eine Put-Option in Anspruch genommen und die von der Connex Regionalbahn GmbH im Jahr 2002 erworbenen Gesellschaftsanteile in Höhe von 50 % des Stammkapitals an der Bayerischen Oberlandbahn GmbH (BOB) zurückveräußert. Fortgeführt wurde die Strategie des Wachstums im Bus-Bereich auch durch die Beteiligung an mittleren und kleineren Busunternehmen. So wurden unter anderem Mehrheitsbeteiligungen an der Strausberger Verkehrsgesellschaft mbH, der Seelower Verkehrsgesellschaft mbH und der Regionalverkehr Dresden GmbH eingegangen.

Modernisierungskurs in den Infrastrukturbereichen fortgesetzt

Nachdem wir auf Basis der 2001 geschlossenen so genannten Trilateralen Vereinbarung (mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie dem Bundesministerium der Finanzen) Planungssicherheit bis 2003 über die zur Verfügung stehenden Finanzmittel für Infrastrukturvorhaben erreicht und unsere Planungs-kapazitäten in den Jahren 2001 und 2002 für das erhöhte Niveau ausgeweitet hatten, konnten unsere Tochtergesellschaften im Berichtsjahr den Modernisierungskurs konsequent fortsetzen. Sowohl die Investitionen wie die direkt aufwandswirksamen Projektausgaben unserer Tochtergesellschaften lagen erneut auf hohem Niveau. Den

Kunden kommt dies mittelfristig in Form einer höheren Systemgeschwindigkeit bzw. verkürzten Reisezeiten und einer verbesserten Attraktivität unserer Bahnhöfe zugute.

Allerdings konnte durch die Vielzahl der Baustellen eine temporäre Beeinträchtigung der Pünktlichkeit nicht vermieden werden, da ein hoher Anteil der Baumaßnahmen bei weiter laufendem Betrieb durchgeführt werden muss. Die im Berichtsjahr eingeleiteten Maßnahmen zur Steigerung der Pünktlichkeit haben in der zweiten Jahreshälfte bereits zu Verbesserungen geführt. Insbesondere nach Umstellung auf den Fahrplan 2004 (am 14. Dezember 2003) hat sich die Pünktlichkeit im Personenverkehr sowie speziell im Personenfernverkehr deutlich gebessert.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Mit der begrenzten internationalen Diversifizierung der Geschäftsaktivitäten des von uns geführten Geschäftsportfolios waren wir auch im Berichtsjahr in hohem Maße von der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland abhängig. Diese blieb im Jahr 2003 deutlich hinter den ursprünglichen Prognosen zurück, während sich im internationalen Umfeld bereits wieder positive Trends zeigten:

- **Weltkonjunktur:** Die Weltkonjunktur hat sich im Laufe des Jahres 2003 wieder belebt. Neben der expansiven Wirtschaftspolitik in den USA und in Asien und verbesserter Finanzierungsbedingungen der Unternehmen hat auch das Nachlassen der weltpolitischen Unsicherheiten nach der Beendigung des Irak-Kriegs hierzu beigetragen. Insgesamt wies das weltweite Wachstum mit knapp 2,5 % eine höhere Dynamik auf als im Vorjahr (+1,9 %). Die Zugmaschine der Weltwirtschaft blieben die USA mit einem Bruttoinlandsprodukt (BIP)-Wachstum von rund 3 %. Die asiatischen Volkswirtschaften zeigten eine relativ hohe gesamtwirtschaftliche Dynamik, die vor allem von einer starken Expansion der Exporttätigkeit getragen wurde. In Japan verlief die Entwicklung mit einem BIP-Zuwachs von 2,7 % überraschend günstig und in Südostasien wurde die vorübergehende, nicht zuletzt durch die Lungenkrankheit SARS bedingte Schwächephase schnell überwunden.
- **Europa:** Im Euro-Raum lag der Anstieg des BIP mit 0,4 % unter der bereits schwachen Vorjahresentwicklung (+0,9 %). Positive Impulse gingen lediglich von der Binnennachfrage aus. Der Export wurde durch die Aufwertung des Euro spürbar gebremst. Aufgrund des überdurchschnittlichen Zuwachses in Großbritannien fiel das BIP-Wachstum der EU mit knapp 1 % leicht höher aus als im Euroraum. Positiv entwickelten sich die Länder in Mittel- und Osteuropa, die höhere BIP-Zuwachsraten erzielen konnten.
- **Deutschland:** In Deutschland nahm das reale Bruttoinlandsprodukt 2003 um 0,1 % im Vergleich zum Vorjahr ab (im Vorjahr: +0,2 %). Dabei wurde die geringfügige Zunahme der inländischen Verwendung (Effekt +0,1 %-Punkte) überkompensiert durch einen Rückgang des realen Exportüberschusses (Effekt -0,2 %-Punkte). Die Exportentwicklung in Deutschland wurde durch den hohen Euro-Kurs und die teilweise damit zusammenhängende Schwäche der Euroland-Konjunktur

gedämpft. Die Unsicherheit bei Investoren und Konsumenten belastete sowohl die Investitionstätigkeit als auch die privaten Konsumausgaben. Die Investitionen blieben erneut unter dem Vorjahresniveau (Ausrüstungen: – 3 %; Bauinvestitionen: – 3,4 %). Die schwache Arbeitsmarkt- und Einkommensentwicklung führte zu einer – wenn auch abgeschwächten – Fortsetzung des Rückgangs der privaten Konsumausgaben im Vergleich zum Vorjahr. Ebenso schrumpfte der reale Einzelhandelsumsatz in 2003 erneut (rund – 1 %) und entwickelte sich damit wieder schwächer als der private Konsum insgesamt.

Relevante Märkte und Entwicklung unserer Verkehrsleistung

Während das anhaltend schwache gesamtwirtschaftliche Umfeld im Inland zu einem verstärkten Rückgang des deutschen Personenverkehrsmarkts führte, waren auf den für die Tochtergesellschaften im Unternehmensbereich Transport und Logistik relevanten Märkten – und hier insbesondere im Bereich der höherwertigen Logistikdienstleistungen – Zuwächse zu verzeichnen. Angesichts der konjunkturellen Rahmenbedingungen und des sich weiterhin verschärfenden Wettbewerbs können wir sowohl im Personenverkehr als auch im Unternehmensbereich Transport und Logistik mit den Markterfolgen unserer Tochtergesellschaften zufrieden sein. Entgegen dem deutlich nach unten gerichteten Markttrend verfehlten diese mit der Verkehrsleistung im Personenverkehr nur knapp das Vorjahresniveau und gewannen Marktanteile. Die positive Entwicklung im Unternehmensbereich Transport und Logistik bestätigt ebenfalls die strategische Aufstellung. In der Entwicklung der Infrastrukturbereiche spiegelt sich der zunehmende Wettbewerb auf der Schiene, aber auch das ungünstige Einzelhandelsklima in schwachen Vermietungsmöglichkeiten wider.

Marktanteilsgewinn im rückläufigen Personenverkehrsmarkt

Die Verkehrsleistung des deutschen Personenverkehrsmarkts (in der Abgrenzung Individualverkehr, Schiene, Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV), innerdeutscher Luftverkehr) ging nach bisher vorliegenden Zahlen im Geschäftsjahr 2003 um 2,4 % und damit noch stärker zurück als im Vorjahr (– 1,2 %). Hiermit schrumpfte der Personenverkehrsmarkt bereits im vierten Jahr in Folge. Maßgeblich war der deutliche Rückgang im Individualverkehr (nach vorläufigen Berechnungen rund – 3 %; im Vorjahr: – 0,5 %). Dabei wirkten sich neben der schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung vor allem die weiter gestiegenen Kraftstoffpreise aus.

Die Entwicklung der Verkehrsleistung unserer Tochtergesellschaften im Personenverkehr (Schiene und ÖSPV) wurde von den schlechten konjunkturellen Umfeldbedingungen gedämpft. So sank die Verkehrsleistung insgesamt leicht um 0,4 %. Im Vergleich zum Individualverkehr konnten diese damit Marktanteile gewinnen. Die Verkehrsleistung unserer Tochtergesellschaften im Schienenpersonenverkehr lag annähernd auf Vorjahresniveau (– 0,4 % auf 69,5 Mrd. Personenkilometer [Pkm]). Zwar sank die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) im Vergleich

zum Vorjahr um 4,7 % auf 31,6 Mrd. Pkm; im Vorjahr hatte – maßgeblich durch eine marktorientierte Neuausrichtung des Angebots induziert – der Rückgang jedoch noch 6,1 % betragen. Zusätzlich zu konjunkturellen Faktoren wirkten innerdeutsche und -europäische Billigflugangebote, Akzeptanzschwierigkeiten mit dem im Dezember 2002 eingeführten, aber zum 1. August 2003 erfolgreich modifizierten Preissystem sowie die mit Angebotsoptimierungen verbundene Nachfrageverlagerung zum Schienenpersonennahverkehr (SPNV) verkehrsleistungsmindernd. Ausgesprochen erfreulich hingegen entwickelte sich unsere Verkehrsleistung im Bereich des SPNV. Der Anstieg betrug hier 3,4 % auf 37,9 Mrd. Pkm (im Vorjahr: –6,2 %). Positiv wirkten hier Qualitätsverbesserungen und Ausweitungen des Angebots.

Die konzernfremden, nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE) sind überwiegend im SPNV tätig und haben aufgrund gewonnener Ausschreibungen ihre Verkehrsleistung ausgeweitet. Auf Basis unserer Schätzungen lag ihre Wachstumsrate bei rund 10 %.

Die Nachfrage im ÖSPV stieg um gut 0,5 % gegenüber einem Rückgang um 1,9 % im Vorjahr. Die Busgesellschaften des DB Konzerns konnten von diesem Wachstum profitieren und legten um 0,2 % zu. Der Zuwachs wird vollständig durch den Anstieg der Verkehrsleistung im Linienverkehr getragen, der durch neue Angebote, etwa im Schülerverkehr, Kunden hinzugewonnen hat. Die Gelegenheitsverkehre waren demgegenüber rückläufig.

Im innerdeutschen Luftverkehr ist die Verkehrsleistung im Berichtsjahr um gut 5 % gestiegen (im Vorjahr: –3,5 %). Der hohe Zuwachs geht in erster Linie auf die sehr starke Nachfrageentwicklung in der ersten Jahreshälfte bei vergleichsweise niedrigen Werten im entsprechenden Vorjahreszeitraum zurück. Die Nachfrage wurde stimuliert durch den Markteintritt von Billigfliegern und Preissenkungen bei den etablierten Fluggesellschaften. Das Leistungsniveau von vor dem 11. September 2001 wurde aber noch nicht wieder erreicht.

Insgesamt hat sich im Berichtsjahr der Wettbewerb im Personenverkehrsmarkt weiter intensiviert. Dies gilt nicht nur verkehrsträgerübergreifend, sondern gleichermaßen innerhalb des Bahnsektors. Als Wettbewerber, insbesondere im Schienenpersonennahverkehr, treten neben kommunalen und landeseigenen Bahnen auch mittelständische Unternehmen sowie internationale Konzerne auf. Der Marktanteil konzernfremder Eisenbahnunternehmen am Schienenpersonenverkehr liegt mittlerweile bei 2,4 % (verkehrsleistungsbezogen) bzw. bei gut 9 % (betriebsleistungsbezogen).

Relevante Märkte im Bereich Transport und Logistik mit befriedigender Entwicklung

Die für den Unternehmensbereich Transport und Logistik relevanten Märkte wiesen im Berichtsjahr eine zufrieden stellende Entwicklung auf. Im Quervergleich zum deutschen Personenverkehrsmarkt war die Entwicklung leicht günstiger. Angesichts der unterschiedlichen konjunkturellen Entwicklungen war das Marktwachstum im internationalen Umfeld vielfach günstiger als die Entwicklung des deutschen bzw. innereuropäischen Güterverkehrsmarkts.

Die Volumenentwicklung in den europäischen Landverkehren war weiterhin von der verhaltenen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung geprägt. Dies galt sowohl für die nordeuropäischen Länder als auch für Kontinentaleuropa und führte europaweit sowie insbesondere in den Schenker-Kernmärkten zu einem anhaltenden Preisdruck.

Die Mengenentwicklung im Luftfrachtmarkt wurde im abgelaufenen Geschäftsjahr einerseits durch die starke wirtschaftliche Entwicklung in Asien begünstigt, andererseits durch den Irak-Krieg belastet. Die Exportvolumina aus Asien lagen deutlich über Vorjahresniveau, insbesondere auf der Relation Asien–Europa. Auf den Exportrelationen aus Nordamerika waren die Volumina sowohl auf den Transatlantik-Relationen als auch auf den Transpazifik-Relationen leicht rückläufig. Die Exportvolumina aus Europa nach Asien konnten deutliche Volumenzuwächse verzeichnen. Aufgrund der politischen Situation und des schwachen US-Dollars konnten auf den Relationen nach Nordamerika jedoch nur geringe Zuwächse erzielt werden. Das Basisraten-Niveau in der Luftfracht war im Jahresverlauf 2003 insgesamt relativ stabil. Preiserhöhungen seitens der Carrier wurden in den letzten Monaten vor allem auf den von Asien ausgehenden Relationen durchgesetzt. Die als Folge der kritischen Situation im Nahen Osten eingeführten Ratenaufschläge (so genannte Fuel Surcharge, Security Surcharge) wurden an die Kunden weitergegeben. Die von einigen Carriern zeitweise erhobenen Risikozuschläge aufgrund des Irak-Kriegs (so genannte War Risk Surcharges) wurden in den letzten Monaten des abgelaufenen Geschäftsjahres wieder zurückgenommen.

Der Seefrachtmarkt ist insgesamt im abgelaufenen Geschäftsjahr stärker gewachsen als erwartet. Getragen wurde dieses Wachstum im Wesentlichen durch die Exporte aus Asien sowohl nach Europa als auch nach Nordamerika und die stark angestiegenen innerasiatischen Verkehre. Dieses Wachstum ist vor allem zurückzuführen auf die zunehmenden Produktionsverlagerungen in der Konsumgüterindustrie nach Asien. Auf den Exportrelationen aus Europa nach Asien lag das Mengenwachstum im Jahresverlauf unter den Erwartungen. Die Exportrelationen aus Nordamerika sowohl nach Europa als auch nach Asien waren trotz des rückläufigen US-\$ schwach, zum Jahresende kam es zu steigenden Volumina im Transpazifik-Geschäft.

Geprägt durch die im Jahresverlauf zunehmende Erholung des dominierenden Straßengüterverkehrs hat die Verkehrsleistung im deutschen Güterverkehrsmarkt (Schiene, d. h. Railion Deutschland AG und nicht bundeseigene Eisenbahnen, Binnenschifffahrt und Straße, d. h. deutsche LKW [ohne Nahbereich] sowie ausländische LKW) im Berichtsjahr trotz des schwachen wirtschaftlichen Umfelds – auf Basis vorläufiger Daten – um rund 1 % zulegen können (im Vorjahr: –0,2 %).

Nach einem schwachen Jahresbeginn zog die Verkehrsleistung im Straßengüterverkehr (deutsche LKW ohne Nahbereich + ausländische LKW) in der zweiten Jahreshälfte spürbar an. Eine Belebung der Nachfrage zeigte sich insbesondere bei den grenzüberschreitenden Verkehren; hiervon profitierten vor allem die ausländischen LKW. Negative Impulse gingen hauptsächlich von der schwachen Konjunktur,

insbesondere im Baugewerbe und im Handel, aus. Diesen Bremseffekten stand jedoch ein – wenn auch geringer – Anstieg der Produktion im verarbeitenden Gewerbe gegenüber. Zusätzlich wirkten Basiseffekte aus dem Vorjahr im Bereich Fahrzeuge/Maschinen/Halb- und Fertigwaren sowie der besonderen Transportgüter (Container, Stück-/Sammelgut). Auch Verkehrsverlagerungen von der Binnenschifffahrt haben das Ergebnis positiv beeinflusst. Im Gesamtjahr stieg die Verkehrsleistung um rund 2 % (im Vorjahr: +0,5 %).

Neben den schwachen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen war die Verkehrsleistungsentwicklung unserer Tochtergesellschaft Railion Deutschland AG (vormals DB Cargo AG) belastet durch den sich weiter verschärfenden intramodalen Wettbewerb. Trotzdem konnte Railion Deutschland mit einem Verkehrsleistungszuwachs um 2,1 % auf 74,0 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) dem Negativtrend der letzten beiden Jahre (im Vorjahr: –2,7 %) entgegenwirken und den Marktanteil stabilisieren. Positiv wirkte im Berichtsjahr der Sondereffekt aus der eingeschränkten Leistungsfähigkeit der Binnenschifffahrt infolge des Niedrigwassers. Hierbei profitierte Railion Deutschland stark von den Verkehrsverlagerungen im Bereich der Importkohle. Auch bei den Transporten von Halb- und Fertigwaren, Nahrungs-, Genuss- und Futtermitteln sowie Düngemitteln konnten teils deutliche Zuwächse verzeichnet werden. Eine tragende Bedeutung im Gesamtergebnis kommt vor allem dem kombinierten Verkehr zu, der mit außerordentlichen Wachstumsraten einen starken Beitrag lieferte. Rückgänge zeigten sich hingegen unter anderem bei den Mineralölprodukten, den forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, den chemischen Produkten sowie im dominierenden Bereich Eisen und Stahl. Während von der Zunahme der Rohstahlproduktion in der ersten Jahreshälfte noch positive Impulse ausgingen, dämpften die Produktionsrückgänge im zweiten Halbjahr die Transportnachfrage kräftig.

Fortgesetzt hat sich wie im Vorjahr der Trend eines zunehmenden Anteils der grenzüberschreitenden Verkehre. Ihr Anteil an der Gesamtverkehrsleistung der Railion Deutschland AG beträgt mittlerweile mehr als 55 %.

Einschließlich der internationalen Tochtergesellschaften Railion Nederland N.V. und Railion Danmark A/S konnten unsere Tochtergesellschaften im Geschäftsfeld Railion insgesamt eine Verkehrsleistung von 79,9 Mrd. tkm erzielen und verzeichneten damit einen Anstieg um 2,4 % gegenüber dem Vorjahr.

Die konzernfremden, nicht bundeseigenen Eisenbahnen konnten sowohl als Partner von Railion Deutschland als auch verstärkt im Wettbewerb einen deutlichen Verkehrsleistungsanstieg von rund 60 % verzeichnen. Der Schienengüterverkehr in Deutschland insgesamt legte um gut 4,5 % zu, erreichte somit im intermodalen Vergleich die größte Wachstumsrate und partizipierte überproportional am Gesamtmarktwachstum. Der Marktanteil konzernfremder Eisenbahnunternehmen am Schienengüterverkehr liegt damit mittlerweile – verkehrsleistungsbezogen – bei knapp 7 %.

Nach einer äußerst positiven Entwicklung im ersten Halbjahr brach die Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt in der zweiten Jahreshälfte infolge des Niedrigwassers

ein. Wegen der extremen Situation auf Rhein, Donau und Elbe konnten die Schiffe nur deutlich weniger Ladung befördern. Zeitweise wurde die Schifffahrt ganz eingestellt. Erst zum Jahresende hatte sich die Lage wieder leicht stabilisiert. Mit einem Rückgang um rund 9 % (im Vorjahr: –1 %) wurde zugleich ein Rekord-Tief der letzten Jahre erreicht.

Infrastrukturbereiche spüren vermehrte Nachfrage konzernfremder Eisenbahnen

Angesichts des seit 1994 offenen Marktzugangs zur Infrastruktur in Deutschland nutzen vermehrt konzernfremde Eisenbahnen die Chancen zum Markteintritt oder wachsen erkennbar in diesem Markt. Dies spiegelt sich in der Entwicklung der Stationshalte bzw. Trassennutzung wider. So stieg die Anzahl der von konzernfremden Unternehmen realisierten Stationshalte um 13,6 % auf 9,3 Mio. Halte (Anstieg inkl. der konzerninternen Kunden insgesamt 0,4 % auf 136,5 Mio. Halte); die Trassenachfrage erhöhte sich sogar um 40,2 % auf 70,4 Mio. Trassenkilometer (Trkm). Insgesamt nutzten im Berichtsjahr 2003 rund 280 konzernfremde Eisenbahnverkehrsunternehmen die Infrastruktur unserer Tochtergesellschaften.

Geschäftsverlauf

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Die DB AG erzielte im Geschäftsjahr 2003 wie im Vorjahr keine Umsatzerlöse. Die Bestandsveränderungen waren ebenfalls für die wirtschaftliche Entwicklung von untergeordneter Bedeutung. Die aktivierten Eigenleistungen stiegen im Berichtsjahr leicht auf 532 Mio. € (im Vorjahr: 466 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 3.082 Mio. € leicht oberhalb des Vorjahresniveaus (im Vorjahr: 2.903 Mio. €). Sie enthalten Erträge aufgrund von Leistungen für Konzerngesellschaften und konzernfremde Dritte, Mieten und Pachten sowie Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens im Rahmen der planmäßigen wirtschaftlichen Nutzung des Immobilienvermögens.

Der Materialaufwand lag mit 1.328 Mio. € auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1.304 Mio. €).

Der Personalaufwand von 720 Mio. € (im Vorjahr: 682 Mio. €) umfasste die Löhne und Gehälter sowie die notwendigen Sozialaufwendungen für die bei der DB AG beschäftigten Mitarbeiter.

Der Rückgang der Abschreibungen auf im Berichtsjahr 102 Mio. € (im Vorjahr: 155 Mio. €) resultierte bei planmäßigen Abschreibungen von 46 Mio. € (im Vorjahr: 54 Mio. €) für die Geschäftsausstattung aus geringeren außerplanmäßigen Abschreibungen von 56 Mio. € (im Vorjahr: 101 Mio. €) insbesondere auf Grundstücke. Diese sind hauptsächlich auf Wertauswirkungen auf nach der Aurelis-Transaktion bei der DB AG verbliebene Grundstücke zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen von 1.614 Mio. € (im Vorjahr: 1.054 Mio. €) enthielten u. a. Mieten und Pachten und übrige betriebliche Aufwendungen wie beispielsweise Gebühren, Abgaben, Versicherungsbeiträge, Leistungen Dritter und Entschädigungen. Der Anstieg resultiert maßgeblich aus Rückstellungszuführungen für Risiken bei Tochtergesellschaften aus Planungskosten für gestoppte oder verschobene Investitionsprojekte sowie aus der Zuführung zu Restrukturierungsrückstellungen.

Die Verschlechterung im Beteiligungsergebnis von – 535 Mio. € (im Vorjahr: – 376 Mio. €) wurde maßgeblich durch die ungünstige Ergebnisentwicklung der Tochtergesellschaften im Unternehmensbereich Personenverkehr geprägt, die zu geringeren Erträgen aus Ergebnisabführungen führte.

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB Konzern entsprechend den Finanzierungsbedürfnissen der Konzerngesellschaften und reicht diesen die aufgenommenen Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen weiter. Der Zinssaldo betrug im Berichtsjahr – 236 Mio. € (im Vorjahr: – 113 Mio. €). Die Verschlechterung resultiert maßgeblich aus einem Anstieg der verzinslichen Fremdmittel.

Insgesamt ergab sich für die DB AG ein negatives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von – 929 Mio. € (im Vorjahr: – 329 Mio. €). Der Jahresfehlbetrag entspricht dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Unter Verrechnung mit dem Verlustvortrag aus dem Vorjahr in Höhe von – 464 Mio. € ergibt sich ein Bilanzverlust von – 1.393 Mio. € (im Vorjahr: – 464 Mio. €).

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme per 31. Dezember 2003 betrug 28,2 Mrd. € (im Vorjahr: 26,1 Mrd. €). Der Anstieg ist maßgeblich auf die Bereitstellung weiterer Mittel zur Finanzierung der Konzerngesellschaften zurückzuführen.

Auf der Aktivseite bildet entsprechend den Beteiligungen an den Führungsgesellschaften das Finanzanlagevermögen den Schwerpunkt. Das Sachanlagevermögen in Höhe von 3,1 Mrd. € (im Vorjahr: 3,2 Mrd. €) setzt sich wie im Vorjahr in erster Linie aus Grundstücken und grundstücksähnlichen Rechten zusammen (2,9 Mrd. €). Von den Finanzanlagen in Höhe von 20,1 Mrd. € (im Vorjahr: 19,6 Mrd. €) entfielen 70,1% bzw. 14,1 Mrd. € auf Anteile an verbundenen Unternehmen und 25,4% bzw. 5,1 Mrd. € auf Ausleihungen an verbundene Unternehmen. Das Umlaufvermögen in Höhe von 5,0 Mrd. € (im Vorjahr: 3,4 Mrd. €) bestand aus Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen (4,3 Mrd. €), Liquiden Mitteln und Wertpapieren (zusammen 0,5 Mrd. €) und Vorräten (258 Mio. €).

Das Eigenkapital sank durch den Bilanzverlust von 8,5 Mrd. € auf 7,5 Mrd. € (– 11,0%). Die Eigenkapitalquote ist auch aufgrund eines Anstiegs der Bilanzsumme von 32,3% auf 26,8% zurückgegangen. Die infolge Rückstellungszuführungen

höheren Rückstellungen beliefen sich auf 6,8 Mrd. € (im Vorjahr: 5,6 Mrd. €). Die Verbindlichkeiten in Höhe von 13,8 Mrd. € (im Vorjahr: 12,1 Mrd. €) bestehen in erster Linie aus Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (9,7 Mrd. €). Der Anstieg resultiert maßgeblich aus höheren Verbindlichkeiten gegenüber der Tochtergesellschaft DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, und basiert auf der Weiterreichung der von der DB Finance B.V. im Geschäftsjahr 2003 begebenen Anleihen über 1,7 Mrd. € in Form von Darlehen. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme betrug 48,9 % (im Vorjahr: 46,4 %).

Investitionen

Die Brutto-Investitionen der DB AG in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände betrugen 123 Mio. € (im Vorjahr: 71 Mio. €). Schwerpunkte bildeten der Erwerb von Grundstücken und die Anschaffung von Geschäftsausstattung sowie Informationstechnologie.

Finanzen

Bündelung der Ressourcen durch zentrales Treasury

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

Hervorragende Bonität von Rating-Agenturen erneut bestätigt

Im Mai 2003 fanden die jährlichen Rating-Reviews durch die Rating-Agenturen Moody's und Standard & Poor's statt. Auf Basis ihrer Analysen haben beide Agenturen ihre bereits bisher positiven Urteile über die Bonität des DB Konzerns bestätigt. Das Rating von S & P lautet damit seit der ersten Erteilung in 2000 unverändert „AA/stabiler Ausblick“. Moody's behielt die ebenfalls seit 2000 erteilte Einstufung

„Aa1“ bei und setzte zugleich den Ausblick, der im Herbst 2002 nach den ersten Informationen über die Akquisition der Stinnes AG vorübergehend auf „negativ“ abgeschwächt worden war, wieder zurück auf „stabil“.

Deckung des Finanzbedarfs der Konzerngesellschaften

Die DB AG finanziert die Aktivitäten ihrer Tochtergesellschaften im Rahmen langfristiger Darlehensfinanzierungen und im kurzfristigen Bereich mittels Cash Pooling. Die Forderungen aus Darlehen und der Netto-Position im Cash Pooling erhöhten sich von 5,4 Mrd. € im Vorjahr auf 7,2 Mrd. €.

Mit Blick auf die Position gegenüber den Tochtergesellschaften der einzelnen Unternehmensbereiche war die Entwicklung wie folgt:

- Personenverkehr: Die Gesamtposition erhöhte sich von 1,8 Mrd. € auf 2,6 Mrd. €;
- Transport und Logistik: Die Gesamtposition stieg von 0,1 Mrd. € auf 0,7 Mrd. €;
- Personenbahnhöfe: Die Gesamtposition reduzierte sich von 0,8 Mrd. € auf 0,7 Mrd. €;
- Fahrweg: Die Gesamtposition erhöhte sich von 2,9 Mrd. € auf 3,4 Mrd. €.

Die vorgenannten Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr resultierten im Wesentlichen aus einer Veränderung der jeweiligen Position im Cash Pooling. Unter Sonstige Beteiligungen ergab sich eine negative Position der DB AG im Cash Pooling von rund 0,2 Mrd. € (im Vorjahr vergleichbar: -0,2 Mrd. €).

Finanzierung

Zur Refinanzierung des Finanzmittelbedarfs der Konzerngesellschaften nahmen wir im Rahmen der allgemeinen Konzernfinanzierung neue Darlehen in Höhe von rund 1,7 Mrd. € über unsere Tochtergesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V. auf. Im Berichtsjahr kam uns das Investoreninteresse für Anleihen mit einer Laufzeit von über 10 Jahren entgegen. Daher konzentrierten wir unsere Emissionstätigkeit auf diesen Sektor, indem wir über unsere internationale Finanzierungstochter Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, zwei Anleihen über je 500 Mio. € mit Laufzeiten von 15 Jahren (bis 2018) und 12 Jahren (bis 2015) begaben. Die ursprünglichen Volumina wurden nachfolgend aufgrund der hohen Nachfrage im Falle der 15-jährigen Anleihe um 500 Mio. € und der 12-jährigen Anleihe um 200 Mio. € bei nochmals engeren Spreads erhöht. Das Gesamtvolumen der Emissionen belief sich im Jahr 2003 damit auf 1,7 Mrd. €. Im April 2003 haben wir eine Wandelanleihe in Lufthansa-Aktien aus dem Jahr 1998 in voller Höhe von umgerechnet rund 42 Mio. € zurückgeführt.

Durch unser auf 10 Mrd. € erhöhtes Debt Issuance Programm und unsere hervorragende Bonität war für uns an den globalen Wertpapiermärkten jederzeit eine flexible und zeitpunktorientierte Emissionstätigkeit zu exzellenten Bedingungen möglich. Bei den Begebungen unter diesem Programm konnten wir gezielt auf die Bedürfnisse der für uns relevanten Investoren abstellen. Dies führte im Gegenzug

aufgrund der spezifischen Nachfrage zu für uns attraktiven Finanzierungskosten. Dabei wirkte sich auch im Berichtsjahr unsere breite Investorenbasis positiv aus. Nachdem wir im Vorjahr mit zusätzlichen Finanzpräsentationen in Asien unsere Investorenbasis ausweiten konnten, machte sich dies im Berichtsjahr in Form einer deutlichen Nachfrage seitens asiatischer Investoren bemerkbar.

Im kurzfristigen Bereich standen uns zum Jahresende ähnlich wie im Vorjahr garantierte Kreditfazilitäten über 2,2 Mrd. € und das Multi-Currency Multi-Issuer Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung.

Im Geschäftsjahr 2003 wurden keine größeren Leasing-Transaktionen abgeschlossen.

Unsere Tochtergesellschaft DB Netz AG erhielt direkt zwei projektgebundene Darlehen der Europäischen Investitionsbank (EIB), Luxemburg, über je 200 Mio. € mit Laufzeiten bis 2016 bzw. 2022.

Mitarbeiter

Zum Ende des Geschäftsjahres 2003 lag die Zahl unserer Beschäftigten bei 13.989 (im Vorjahr: 15.248). Dieser Rückgang ist maßgeblich auf die Ausgliederung des Instandhaltungswerks Neustrelitz, den Verkauf des Spezialwerks Blankenburg, konzerninterne Transfers sowie sozialverträgliche Maßnahmen und natürliche Fluktuation zurückzuführen. Von den 13.989 Beschäftigten per Jahresende entfielen 2.874 (im Vorjahr: 2.746) auf Konzernleitungsfunktionen. Per 31. Dezember 2003 waren darüber hinaus 937 Auszubildende bei der DB AG beschäftigt (im Vorjahr: 1.440).

Technik

Unsere Kunden erwarten von unseren operativen Tochtergesellschaften eine hohe Qualität bei Dienstleistungen und Produkten. Das kann nur erreicht werden, wenn Qualität und Zuverlässigkeit auch für die internen Prozesse und für den Zustand der technischen Produktionsmittel die entscheidenden Kriterien sind. Mit der Ausrichtung auf umfassende Mobilitäts- und Logistikangebote gilt der Qualitätsanspruch umfassend für uns, unsere Lieferanten sowie in die Erstellung der Gesamtleistung eingebundene Partner beispielsweise bei grenzüberschreitenden Verkehren. Mit Blick auf technische Gesichtspunkte sind die Schwerpunkte im Vergleich zum Vorjahr weitgehend stabil geblieben. Mit der Integration der Stinnes-Aktivitäten ist als wesentliche Herausforderung die Weiterentwicklung der Logistik-IT-Systeme hinzugekommen.

Mit Blick auf den wachsenden Wettbewerb sehen wir als vordringliches Ziel eine hohe Zuverlässigkeit der Produktionsmittel an, da dies eine Grundvoraussetzung

für einen wirtschaftlichen Betrieb ist. Weiterhin gilt es, den etablierten hohen Sicherheitsstandard fortzuschreiben, das System Bahn kontinuierlich zu verbessern und umfassender in Mobilitäts- und Logistikangebote einzubinden.

Qualitätsmanagement und hohe Sicherheit als Basis nachhaltiger Wettbewerbsvorteile

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

Im Berichtsjahr haben wir unser internes Qualitätsreporting deutlich erweitert. Im Bereich Qualitätssicherung haben wir Fortschritte bei der weiteren Verbesserung der Verbundprozesse in den operativen Bereichen realisiert. Wir haben die konzernweiten Standards zur Sicherstellung eines einheitlichen Qualitätsverständnisses weiterentwickelt und die aufeinander abgestimmte Qualitätssicherung an den Schnittstellen der Prozesse optimiert. Darüber hinaus wurde der Qualitätsmanagementprozess weiter vorangetrieben. Die sukzessive Zertifizierung der operativen Einheiten belegt den konsequenten Weg.

Die Prozesse der Systemrealisierung neuer Produktionsmittel wurden grundlegend neu gefasst. Eine konsequente Qualitätsüberwachung begleitet jetzt systematisch den gesamten Beschaffungsprozess. Mit der Herstellerindustrie abgestimmte „Quality Gates“ garantieren im Rahmen der Realisierungsprojekte die Einhaltung der vereinbarten Qualitätsziele zu vorab genau definierten Zeitpunkten. Sie gewährleisten für alle Beteiligten Transparenz über die einzelnen Entwicklungsschritte sowie das Erkennen von eventuellen Schwachstellen.

Zur Umsetzung von qualitätsverbessernden Maßnahmen werden unter anderem die Six-Sigma-Methode, Kontinuierliche Verbesserungsprozesse (KVP) sowie – übergreifend als Steuerungsinstrument – die BahnStrategieCard (BalancedScoreCard) eingesetzt. Ein Beispiel für eine qualitätsverbessernde Maßnahme ist das Projekt „Qualität Fahrbetrieb“, mit dem die Pünktlichkeitsprobleme zu Beginn des Jahres 2003 gezielt und erfolgreich angegangen wurden. Anknüpfend hieran haben wir unsere Bemühungen mit der Etablierung eines umfassenden Arbeitsprogramms „Service und Qualität“ weiter vertieft und treiben die Maßnahmen im laufenden Geschäftsjahr mit hoher Priorität voran.

Technikstrategie wird sukzessive umgesetzt

Unsere Technikstrategie haben wir systematisch weiterentwickelt und setzen sie sukzessive um. Wesentliche Stellhebel sind Modularisierung und Standardisierung, die zunehmend die Investitionsstrategien für die technischen Produktionsmittel prägen. Unser Ziel ist es, die Wirtschaftlichkeit über die gesamte Nutzungszeit deutlich zu

steigern sowie die Effizienz der betrieblichen Abläufe und der Instandhaltung zu erhöhen. So sieht die Fahrzeug-Strategie mittelfristig eine deutliche Reduktion der Fahrzeugvielfalt vor. Wir haben hierfür die Projekte MOFAST (Modularisierung Fahrzeuge und Standardisierung) und BestVal (Wertanalyse für ausgewählte Triebfahrzeugbaureihen) gestartet. Aus den Erkenntnissen erwarten wir erhebliche Einsparpotenziale bei der Beschaffung und der laufenden Unterhaltung. Auch im Bereich der Fahrbahn-Strategie liegen zusätzliche Rationalisierungspotenziale in weitergehenden Standardisierungen und Qualitätsverbesserungen. Im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik haben wir differenzierte Strategien entwickelt, die sinnvolle Streckenstandards abhängig von den unterschiedlichen betrieblichen Anforderungen festlegen.

In der Leit- und Sicherungstechnik wird das „European Rail Traffic Management System“ (ERTMS) künftig Züge durch elektronische Übertragungspunkte im Gleis und via Mobilfunk drahtlos steuern und auf diese Weise zunächst den grenzüberschreitenden Bahnverkehr schneller Hochgeschwindigkeitszüge ermöglichen. Basisbestandteile des ERTMS-Konzepts sind das „European Train Control System“ (ETCS) als einheitliche europäische Leit- und Sicherungstechnik sowie der digitale europäische Mobilfunk für Eisenbahnen, GSM-R.

Große Fortschritte auf dem Weg zur interoperablen Zugsicherung wurden im Berichtsjahr im Pilotprojekt ETCS erzielt: Mit der Eröffnungsfahrt auf der Teststrecke Jüterbog–Halle/Leipzig am 7. Juli 2003 fiel der Startschuss für die Serienerprobung dieses hochmodernen Zugsicherungssystems. Die europaweit erste Hochgeschwindigkeitsfahrt unter ETCS wurde durchgeführt. Ziel ist es, mit der erfolgreichen Serienerprobung die Machbarkeit und die Zulassungsfähigkeit von ETCS unter den realen technischen und betrieblichen Bedingungen nachzuweisen. Im Dezember 2003 wurde mit der ersten Stufe der Betriebserprobung auf der Teststrecke begonnen. Bis Mitte 2004 soll der Erprobungsbetrieb unter alleiniger Sicherheitsverantwortung von ETCS anlaufen.

Mit der neuen digitalen Mobilfunktechnik GSM-R konnten bis zum Ende des Berichtsjahres bereits 44 % aller Triebfahrzeuge ausgerüstet werden. Bis zum 1. Januar 2005 soll die GSM-R-Fahrzeugumrüstung flächendeckend abgeschlossen sein. GSM-R ist nicht nur der Schlüssel zu ETCS, sondern löst in allen Bereichen den in die Jahre gekommenen Analogfunk für den Eisenbahnbetrieb ab.

Durch die Optimierung der Stellwerkstechnik – im Rahmen einer neuen Stellwerksgeneration – sehen wir mittel- bis langfristig deutliche Einsparpotenziale. Es wurde ein Projekt gestartet, in dem die eisenbahnspezifischen Anforderungen an die Stellwerke überarbeitet werden. Mit offenen, standardisierten Schnittstellen und einem modularen Aufbau soll dabei unter anderem der Weg für neue Anbieter geöffnet und dadurch der Lieferantenwettbewerb gefördert werden.

Unsere strategischen Überlegungen basieren auf den derzeitigen und für die nahe Zukunft absehbaren rechtlichen Rahmenbedingungen. Maßgeblich sind für uns insbesondere die Forderungen der EU nach verstärkter Interoperabilität der nationalen

Bahnsysteme. Im Interesse eines optimierten grenzüberschreitenden Schienenverkehrs streben wir eine wachsende technische Interoperabilität mit unseren Nachbarbahnen an. Hierbei geht es unter anderem um optimierte Einsatzplanungen mehrsystemfähiger Loks und um Rationalisierungsvorteile aus der gemeinsamen Entwicklung neuer Zugenerationen.

Zukunftsweisende Zusammenarbeit von Bahnunternehmen und Herstellerindustrie

Um weitere Effizienzsteigerungen im Interesse einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene zu erzielen, ist ein kontinuierlicher, intensiver Austausch zwischen Bahnen und Herstellern von der Systementwicklung über den Betrieb bis zur Instandhaltung erforderlich. Zusätzliche Verbesserungen des Systems Bahn mit einer ausgereiften, zuverlässigen und kostengünstigen Technik sind die Grundlage dafür, europaweit mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Das in den nächsten Jahren anhaltende Verkehrswachstum macht es zudem erforderlich, alle Verkehrsträger mit ihren jeweiligen Systemstärken optimal einzubringen. Dabei steigen die Anforderungen an Schnelligkeit, Effizienz und Preiswürdigkeit der Transportmittel. Hierfür gibt es erheblichen Forschungsbedarf bei der Industrie, den Hochschulen und den Fach-Instituten.

Wir sehen es dabei als unsere Aufgabe an, unter Berücksichtigung der Kundenwünsche europaweit wettbewerbsfähige Produktentwicklungen im Personen- und Güterverkehr zu forcieren. Von der Industrie erwarten wir, dass sie zuverlässig funktionierende Bahntechnik liefert und technische Innovationen zur Optimierung des Systems Bahn vorantreibt.

Weitere Informationen

Wettbewerbsbericht bestätigt diskriminierungsfreien Netzzugang

Der Wettbewerbsbeauftragte der Bahn hat im März 2004 seinen dritten Wettbewerbsbericht veröffentlicht. Daraus wird deutlich, dass der diskriminierungsfreie Zugang zur Infrastruktur verstärkt genutzt wird, wie der kontinuierlich zunehmende Wettbewerb auf der Schiene zeigt. So sind die Leistungen konzernexterner Bahnunternehmen auf dem Netz der DB Netz AG auch im Berichtsjahr 2003 weiter angestiegen. Übergreifend wurden im Jahr 2003 etwa 8,5 % der Zugleistungen in Deutschland von konzernexternen Bahnunternehmen gefahren. Die Markteintritte zeigen die zunehmende Attraktivität des Verkehrsträgers Schiene. Übergreifend ist dabei positiv festzustellen, dass unter Einbeziehung der Verkehrsleistung von Wettbewerbsbahnen im Schienengüterverkehr im Berichtsjahr trotz schwieriger Konjunktur ein Rekordjahr erreicht wurde. Dabei konnte der Verkehrsträger Schiene insgesamt sogar leicht Marktanteile gegenüber Straße und Binnenschiff gewinnen.

Bahnstrom- und Durchleitungspreissystem: Diskriminierungsfreier Zugang für alle Nutzer

Zum 1. Januar 2003 hat unsere Tochtergesellschaft DB Energie GmbH ein neues, transparent gestaltetes Bahnstrompreissystem (BPS) eingeführt. Das BPS spiegelt die gesetzlichen Rahmenanforderungen wider und garantiert allen Bahnunternehmen eine einfache Kalkulation ihrer Energiekosten. Es ist ein einstufiges Preissystem für die Vollstromversorgung mit zeitzonenspezifischen Mischpreisen in Cent pro Kilowattstunde.

Zum 1. Januar 2004 hat DB Energie zudem ein Durchleitungspreissystem (DPS) eingeführt und damit als erster 16,7-Hertz-Bahnstromversorger in Europa den Kunden die Möglichkeit eröffnet, ihren Strom bei beliebigen Anbietern zu kaufen und ihn durch Anlagen der DB Energie zu den Lokomotiven zu transportieren. Bereits Anfang des Jahres 2002 hatte die DB Energie mit der Einführung fernauslesbarer Messeinrichtungen auf Lokomotiven die Voraussetzungen für die Durchleitung geschaffen.

Auch das DPS ist einstufig mit verbrauchsabhängigen Preisen in Cent pro Kilowattstunde angelegt. Damit steht Kunden jeder Größe die Durchleitung zu gleichen Bedingungen zur Verfügung. Zugleich hat DB Energie die Vollstromversorgung weiterentwickelt. Im BPS, das zwischen drei tageszeitabhängigen Preisen unterscheidet, wurde die Preisdifferenzierung zwischen Hochtarif (HT) und Niedertarif (NT) reduziert, da in jeder Zeitzone das gleiche Netznutzungsentgelt eingerechnet werden muss. Der NT-Preis wurde erhöht und der HT-Preis abgesenkt.

Umsetzung des EG-Infrastrukturpakets in deutsches Recht

Das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) und die Eisenbahninfrastruktur-Benutzungsverordnung (EIBV) befinden sich im Zuge der Umsetzung des so genannten „EG-Infrastrukturpakets“ in deutsches Recht in einem Novellierungsprozess. Zugleich werden die Ergebnisse der Task Force „Zukunft Schiene“ vom September 2001 gesetzlich umgesetzt.

Hierzu liegen derzeit die ersten Entwürfe vor. Wie auch andere im Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) organisierte Unternehmen bringen wir uns mit Vorschlägen in die Diskussionen ein, um ein insgesamt für den Verkehrsträger Schiene zielführendes Ergebnis zu erreichen.

Erfolgreiche Entgeltrunde 2003 und tarifpolitischer Meilenstein bei DB Systems

Ein wichtiges unternehmerisches Ziel ist die Schaffung wettbewerbsfähiger und attraktiver Beschäftigungsbedingungen. Bei den Verhandlungen zur Entgeltrunde 2003 mit den Gewerkschaften Transnet, GDBA und GDL wurde die Bahn erstmals vom Arbeitgeberverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e.V. (Agv MoVe) vertreten. Die intensiven Verhandlungen mündeten in einen erfolgreichen Tarifabschluss im März 2003. Der verhandelte Tarifvertrag hat eine Laufzeit von 24 Monaten bis Ende Februar 2005. Wesentlicher Erfolg ist die 3-stufige Ost-West-Anpassung bis

zum 1. September 2006 und eine lineare Erhöhung der Tariflöhne um 3,2 % mit Wirkung zum 1. Mai 2004 mit zwei vorausgehenden Einmalzahlungen in Höhe von je 200 € für den Zeitraum vom 1. März 2003 bis 30. April 2004. Die Ausbildungsvergütung wird entsprechend angepasst. Nach Abschluss der Entgelttrunde wurde mit den Gewerkschaften vereinbart, bis Ende 2004 im Rahmen eines gemeinsamen Arbeitsplans die strukturell notwendigen Veränderungen des Tarifwerks zu verhandeln: wettbewerbs- und leistungsorientiertes Vergütungssystem und weitere Flexibilisierung der Arbeitszeitregelungen.

Im September des Berichtsjahres wurde der lang verhandelte Haustarifvertrag der DB Systems GmbH unterzeichnet, der zum 1. Januar 2004 in Kraft trat. Mit diesem Tarifvertrag ist ein zukunftsweisender Meilenstein in der Tarifpolitik unseres Konzerns gelungen. Der Vertrag orientiert sich an den in der IT-Branche üblichen Arbeitsbedingungen und sieht leistungsorientierte, ergebnisabhängige Vergütungselemente und eine Arbeitszeitsouveränität im Rahmen des Jahresarbeitszeitkontos vor.

Fahrplan 2004 erfolgreich gestartet

Wie erstmalig im Vorjahr stellten auch im Berichtsjahr die europäischen Bahnen ihre Fahrpläne zeitgleich und abgestimmt um. Der Fahrplanwechsel zum Fahrplan 2004 am 14. Dezember 2003 erfolgte erneut reibungslos. Mit diesem Fahrplanwechsel wurden weitere Angebotsverbesserungen wirksam.

Risikobericht

Mit den Geschäftsaktivitäten der DB AG sowie unserer Tochtergesellschaften sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Deshalb zielt unser Risikomanagement auf eine aktive Steuerung möglicher Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt in unserem Risikomanagementsystem. Entsprechend den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) sowie zur frühzeitigen Einleitung von Gegenmaßnahmen verfügt der DB Konzern über ein integriertes Risikomanagementsystem. Dieses wird kontinuierlich weiterentwickelt. Die Stinnes AG verfügte bereits im Vorjahr über ein eigenes Risikomanagementsystem für den Stinnes Konzern, das in den Grundzügen dem im DB Konzern etablierten System entsprach und in das die zugehörigen Tochtergesellschaften einbezogen waren. Im Berichtsjahr wurde Stinnes in das Risikomanagementsystem des DB Konzerns integriert.

Aktives Risikomanagement im DB Konzern

Zu den Risiken für den von uns geführten DB Konzern zählen:

- **Marktrisiken** wie die konjunkturelle Entwicklung und die teilweise zyklische Nachfrage. Wesentliche Einflussfaktoren für den Personenverkehr – private Konsumausgaben, Zahl der Erwerbstätigen – wiesen im Berichtsjahr einen ungünstigen Verlauf auf, für das laufende Geschäftsjahr ist eine Stabilisierung prognostiziert.

Zudem hat die Marktdynamik durch die preisaggressiven Wettbewerbsstrategien der Airlines in einem im Berichtsjahr rückläufigen und im laufenden Geschäftsjahr voraussichtlich nur moderat wachsenden Markt deutlich zugenommen.

Im Schienengüterverkehr sind die wichtigsten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemierzeugnissen und Baumaterialien. Diese unterliegen konjunkturellen und strukturellen Schwankungen. Die Marktrisiken der Stinnes AG bzw. des Unternehmensbereichs Transport und Logistik sind mit zunehmender Globalisierung und verkehrsträgerübergreifender Wettbewerbsintensität größer geworden. Auch der dynamische Konsolidierungsprozess innerhalb der Logistik-Branche, die fortschreitende Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte sowie die Erhebung von Mautgebühren in Österreich und Deutschland bringen neue Herausforderungen mit sich. Hierauf reagieren unsere Tochtergesellschaften mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung; zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote.

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

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

Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten unserer Kunden einschließlich der Bestellerorganisationen oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen begegnen wir mit intensiver Marktbeobachtung und einer Veränderung unseres Leistungsportfolios. Im Falle von Marktrisiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen auf europäischer, aber auch nationaler Ebene bringen wir unsere Position in die vorlaufenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.

- **Betriebsrisiken:** Der DB Konzern betreibt mit seinem Schienenverkehr ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen unsere Tochtergesellschaften durch die systematische Wartung, den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse.

Die Qualität der Angebote unserer Tochtergesellschaften hängt zudem von der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel ab. Übergreifend sind aus dem Modernisierungsprozess nachhaltige Qualitätsverbesserungen erkennbar. Basierend auf den mehrfach nicht zufrieden stellenden Ergebnissen mit neu eingeführten Fahrzeugen wurde ein intensiver und konstruktiver Qualitätsdialog mit den Herstellerunternehmen aufgenommen, um zukünftig nachhaltige Verbesserungen zu erzielen.

- **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten führen zu Projektrisiken, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen oft in mehreren Bereichen Auswirkungen haben.

Ein Hauptaugenmerk liegt weiterhin auf den Großprojekten Knoten Berlin (u. a. Berliner Hauptbahnhof), Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München und der Einführung von GSM-R. Für den Knoten Berlin/Hauptbahnhof wird ein gestuftes Inbetriebnahmekonzept verfolgt. Für die Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München ebenso wie für die Einführung von GSM-R haben wir Analysen zur Konkretisierung möglicher Risiken abgeschlossen. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse wurden Gegensteuerungsmaßnahmen für potenzielle Ergebnisrisiken eingeleitet.

Insgesamt gilt für neue Projekte grundsätzlich, dass eine Umsetzung erst nach abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren erfolgt. Wir haben zudem im DB Konzern die Planungs- und Prozessqualität durch eine gezielte Ausweitung der Planungsingenieurkapazitäten sowie die Trennung zwischen Bauherren- und Umsetzungsfunktion verbessert. Umfassend galt: Die Konsequenz identifizierter Risiken war in der Regel die Einleitung von operativen Gegenmaßnahmen, aber auch bilanzielle Vorsorgen.

- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs-, Energie(preis)- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese Instrumente werden im Anhang erläutert.
- **Anteilige Bundesfinanzierung für Infrastrukturinvestitionen:** Für die Infrastrukturinvestitionen werden in erheblichem Maße Bundesmittel eingesetzt. Hier obliegt dem Bund abgeleitet aus Art. 87 e Grundgesetz (GG) eine Finanzierungsverpflichtung. In den Geschäftsjahren 2001–2003 war das Finanzierungsvolumen durch eine so genannte Trilaterale Vereinbarung mit dem Bundesministerium der Finanzen und dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen geregelt. Im März 2004 hat der Bund für das Jahr 2004 und die Folgejahre eine reduzierte Mittelbereitstellung angekündigt. Bezüglich der Auswirkungen auf die im Bau befindlichen oder geplanten Projekte befinden wir uns derzeit in einem intensiven Dialog mit Bund und Ländern. Ausgerichtet auf die konkretisierte

Finanzierungslinie führen wir unseren Ansatz einer konsequent an Verfügbarkeiten orientierten Investitionspriorisierung fort. Für Ergebnisbelastungen aus dem Abbruch laufender Projekte wurden zudem bilanzielle Vorsorgen gebildet.

- **Regionalisierungsmittel 2004:** Aufgrund der Gesetzesbeschlüsse vom 19. Dezember 2003 zum Subventionsabbau kommt es einmalig für das Jahr 2004 zu einer Kürzung der Regionalisierungsmittel um 2 %. Den Ländern steht damit für das Jahr 2004 eine um rund 140 Mio. € geringere Mittelzuweisung des Bundes zur Verfügung. Der überwiegende Teil der Länder beabsichtigt jedoch nicht, Kürzungen beim Bestellerentgelt zu Lasten unserer Konzerngesellschaften vorzunehmen. Mit den übrigen Ländern laufen derzeit Verhandlungen hinsichtlich Anpassungen bzw. Abbestellungen von Verkehrsleistungen.
- **Allgemeine Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen.

Das Risikomanagement ist umfassend in den Regelprozessen verankert. Zur Absicherung von nicht vermeidbaren Risiken schließen wir zudem Versicherungen ab, um die finanziellen Folgen möglicherweise eintretender Schadensfälle und Haftungsrisiken für den DB Konzern zu begrenzen.

Wirksames Risikomanagementsystem

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

Risikoportfolio ohne bestandsgefährdende Risiken

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

Bericht des Vorstands über die Beziehung zu verbundenen Unternehmen

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

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

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

Nachtragsbericht

Kundencharta im Personenverkehr vorgestellt

Mit der im Februar 2004 vorgestellten Kundencharta für den Fernverkehr wurde die Verpflichtung übernommen, ab 1. Oktober 2004 zusätzlich zu den bereits heute geltenden Kulanzregelungen weitere Entschädigungsleistungen verbindlich einzuführen. Diese können sich zum Beispiel auf Fahrscheine oder Übernachtungs- bzw. Taxikosten beziehen.

Aktueller Stand der Ausschreibungen und Verkehrsverträge

Im Januar 2004 konnte im Geschäftsfeld Regionalverkehr die Ausschreibung der Schwarzwaldbahn (Karlsruhe–Konstanz) mit einem Leistungsvolumen von 3,1 Mio. Trkm gewonnen werden. Der Seehas-Verkehr (Engen–Konstanz) mit 1,1 Mio. Trkm ging in der gleichen Ausschreibung an einen Wettbewerber. Betriebsstart ist der Dezember 2006.

Fahrzeuginstandhaltung neu aufgestellt

Im Jahr 2004 wird die bisher als Servicefunktion bei der DB AG geführte schwere Fahrzeuginstandhaltung als DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH in eigener Rechtsform geführt. Die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH mit insgesamt 6 Produktbereichen in 13 Werken und Werkstätten ist auf die schwere Fahrzeuginstandhaltung, die Modernisierung und Reparatur von Schienenfahrzeugen und Komponenten spezialisiert. Mit dieser Umstrukturierung wurden die Voraussetzungen für die beabsichtigte stärkere Positionierung am konzernexternen Markt geschaffen. Die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH wird ihre Dienstleistungen neben Gesellschaften des DB Konzerns zukünftig zunehmend auch der Bahnindustrie sowie konzernfremden Eisenbahnunternehmen anbieten.

Erfolgreicher Verkauf von nicht zum Kerngeschäft zählenden Aktivitäten

Bereits zum Zeitpunkt der Stinnes-Übernahme hatten wir angekündigt, uns von Aktivitäten, die aus Sicht des DB Konzerns keine Kern-Geschäftsfelder darstellen, zu trennen. Im Bereich Stinnes-Interfer wurden bereits im Berichtsjahr einige Randaktivitäten erfolgreich veräußert. In einer umfassenden Transaktion wurde zudem im ersten Quartal 2004 der im Dezember 2003 vom Aufsichtsrat der DB AG genehmigte Verkauf der Aktivitäten Brenntag und Interfer Stahl an einen Finanzinvestor (Bain Capital) vollzogen. Der Erlös aus dem Verkauf betrug rund 1,4 Mrd. €.

Reduziertes Niveau der Bundesmittel für Infrastrukturinvestitionen

Im März 2004 hat die Bundesregierung die Haushaltslinie für Investitionen in die Schieneninfrastruktur festgelegt und die voraussichtlichen Bundeszuschüsse für das laufende Jahr und den Zeitraum 2005 bis 2008 übermittelt. Danach sinken im laufenden Geschäftsjahr die Bundesmittel für Investitionen in die Schieneninfrastruktur gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 0,6 Mrd. € auf rund 3,5 Mrd. €. Auch für die Folgejahre werden Mittel nur in geringerer als bisher antizipierter Höhe zur Verfügung stehen. Vor diesem Hintergrund werden die Investitionsüberlegungen überarbeitet und weiter priorisiert.

Das Ziel des Bundes, trotz finanzieller Engpässe im Haushaltsjahr 2004 ein möglichst hohes Niveau an Investitionen in die Schieneninfrastruktur zu ermöglichen, unterstützt der DB Konzern. Es ist geplant, dass der DB Konzern durch vorzeitige Tilgung von Zinslosen Darlehen des Bundes (Ablösung zum heutigen Zeitwert) rund 1 Mrd. € Liquidität für den Bund in 2004 bereitstellt. Diese Mittel werden dann wiederum vom Bund für Investitionen in die Schieneninfrastruktur verwendet. Details der hierzu notwendigen Vereinbarung werden zum Zeitpunkt der Berichterstellung noch verhandelt.

Die konkreten Projektplanungen der Bahn werden derzeit mit dem Bund abgestimmt. Erst nach Abschluss dieser Beratungen – und nach dem Redaktionsschluss dieses Lageberichts – wird endgültige Klarheit über die realisierbaren Schienenprojekte bestehen.

Strategie

Weiterentwicklung des DB Konzerns auf Basis der Erfolge der „Offensive Bahn“

Seit Beginn der Bahnreform in 1994 haben wir tiefgreifende Veränderungen vollzogen und den DB Konzern neu ausgerichtet. Zielsetzung war und ist es, mit hochwertigen, wettbewerbsfähigen Leistungen aktuelle und potenzielle Kunden zu überzeugen und den Konzern zur Kapitalmarktfähigkeit zu führen. Die wertorientierte Steuerung erfolgt seit 1999 durch ein Kapitalrenditekonzept – den ROCE (Return on Capital Employed). Um den Veränderungsprozess auch in der Schlussphase der Bahnreform voranzutreiben, haben wir zu Jahresbeginn 2001 das strategische Arbeitsprogramm „Offensive Bahn“ gestartet. Es beinhaltet – gebündelt im Programm „Fokus“ – zahlreiche Maßnahmen zur konsequenten Fortführung der Sanierung, außerdem eine Vielzahl von Vorhaben zur Leistungsverbesserung, z. B. das Programm zu Service und Qualität, sowie Maßnahmen zur Erschließung von Wachstumsoptionen. Nachdem wir in den Geschäftsjahren 2001 bis 2003 für die beschleunigte Sanierung und Modernisierung insbesondere der Infrastruktur gezielt eine temporäre Ergebnisschwäche in Kauf genommen haben, sollen das laufende sowie die nächsten Geschäftsjahre zu einer weiteren Annäherung des DB Konzerns an die Zielrendite von 10 % führen.

Die strategische Ausrichtung für die Zukunft setzt auf den seit der Bahnreform erzielten Modernisierungs- und Sanierungserfolgen auf. Neben den Erfolgen im Kernbereich Schiene ist es uns mit der Akquisition und erfolgreichen Integration von Stinnes zudem gelungen, weitere Wachstumspotenziale zu erschließen und gleichzeitig am Wachstum des Güterverkehrs auf der Straße, im Luft- und Seetransport sowie in der Logistik zu partizipieren. Der Schienengüterverkehr profitiert dabei vom leistungsfähigen Vertriebsnetzwerk von Schenker in Europa. Mit unseren Unternehmensbereichen Personenverkehr sowie Transport und Logistik nehmen wir bereits heute eine führende Stellung im europäischen Verkehrsmarkt ein und haben eine sehr gute Ausgangsposition für eine erfolgreiche Weiterentwicklung.

Unsere Strategieentwicklung erfolgt strikt markt- und wettbewerbsorientiert. Sie berücksichtigt die starken Veränderungen der Verkehrsmärkte seit Beginn der Bahnreform. Diese anhaltenden Entwicklungen beinhalten erhebliche Herausforderungen, bieten aber auch große Chancen für eine unternehmerische Weiterentwicklung des DB Konzerns.

Auf dem Weg zu einem führenden internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleister

Die zunehmende Internationalisierung von Wirtschaft und Gesellschaft und die grenzüberschreitende Neuausrichtung von Produktionsstrukturen und Materialflüssen führen zu einer anhaltenden Steigerung der Nachfrage nach internationalen Angeboten für Mobilität und Logistik. Diese Entwicklung wird auch durch das

weitere Zusammenwachsen Europas und die anstehende EU-Erweiterung weiter forciert. Nicht zuletzt deshalb werden für die relevanten Mobilitäts-, Transport- und Logistikmärkte in den nächsten Jahren positive Wachstumsraten prognostiziert.

Zugleich prägen Deregulierung und steigender Wettbewerbsdruck sowie umfassendere Kundenwünsche das Marktumfeld. Besonders deutlich ist dies im Bereich Transport und Logistik. Hier erwarten Kunden zunehmend umfassende, länder- und verkehrsträgerübergreifende Leistungen aus einer Hand. Im Personenverkehr verbindet sich mit der Herausforderung „Mobilität“ die Anforderung, verschiedene Verkehrsträger intelligent zu vernetzen und so integrierte Angebote zu ermöglichen.

Vor diesem Hintergrund verfolgen wir das Ziel, den DB Konzern zu einem führenden internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleister weiterzuentwickeln. Dazu ist es notwendig, unsere Kernleistungen weiter zu verbessern, mit integrierten Angeboten die Systemstärken verschiedener Verkehrsträger zu kombinieren und kundengerechte Schnittstellen zu den vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsstufen zu etablieren. Wir richten uns auch im Schienenverkehr langfristig auf einen europäischen Verkehrsraum ein und wollen uns basierend auf der Stärke in unserem Heimatmarkt positionieren.

Wir führen einen integrierten Konzern und betrachten die Fokussierung unseres Konzernportfolios auf eng miteinander verbundene Geschäftsfelder als zentralen Erfolgsfaktor. Strukturell kennzeichnend für unser Portfolio ist die vertikale Integration im Schienenbereich als industrietypische Voraussetzung für hohe Leistungsfähigkeit, Qualität und Produktivität. Dies stellt sicher, dass der Marktdruck, dem die Transportbereiche ständig ausgesetzt sind, auch an die Infrastruktur- und Dienstleistungsbereiche weitergegeben wird und diese sich entsprechend modernisieren. Aufgrund des offenen, diskriminierungsfreien Zugangs zur deutschen Infrastruktur kommen dabei unsere Effizienzsteigerungen allen Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem deutschen Netz gleichermaßen zugute.

Wir haben für unsere Unternehmensbereiche und Geschäftsfelder spezifische Strategien festgelegt, die den Besonderheiten des jeweiligen Markt- und Wettbewerbumfelds Rechnung tragen.

**Unternehmensbereich Transport und Logistik:
Weltweit führender Transport- und Logistikdienstleister
durch globale Netzwerke und Logistikkompetenz**

Die internationalen Gütertransport- und Logistikmärkte sind ausgesprochene Wachstumsmärkte. Die Gütertransportmärkte Straße, See und Luft sind weitgehend liberalisiert und international ausgerichtet. Im Schienengüterverkehr in Europa ist die Deregulierung demgegenüber – bis auf wenige Ausnahmen, wie beispielsweise Deutschland – noch im Rückstand. Historisch bedingt behindern zudem unterschiedliche Spurbreiten, Strom-, Leit- und Sicherheitssysteme sowie Rechtsvorschriften den internationalen Transport auf der Schiene. Die Kunden wünschen hingegen auch auf der Schiene Verlässlichkeit und eine durchgehende Qualität über Ländergrenzen

hinweg. Weiterhin erwarten sie von Transportunternehmen neben einem breiten, verkehrsträgerübergreifenden Leistungsspektrum zunehmend auch logistische Dienstleistungen.

In der neuen Struktur bietet der Unternehmensbereich Transport und Logistik ein umfassendes Leistungsangebot mit One-Stop-Shopping für Logistik-, Speditions- und Transportdienstleistungen – auf Straße, Schiene, zur See und in der Luft. Dabei wird der Verkehrsträger Schiene bei Stinnes zunehmend in komplette Wertschöpfungsketten eingebunden. Wir streben den weiteren Ausbau unserer weltweit verknüpften Transportnetze im Land- (Straße und Schiene), See- und Luftverkehr sowie eine gezielte Weiterentwicklung der Logistikkompetenzen an, um unsere führende Position im Markt zu behaupten und weiter zu festigen.

Das Geschäftsfeld Schenker verfügt bereits heute über hochwertige internationale Netze mit beträchtlichem Wachstums- und Ergebnispotenzial. Der gezielte Ausbau dieser Netze sowie die fokussierte Weiterentwicklung der Logistikkompetenzen in attraktiven Märkten und deren Einbindung in die globalen Netzwerke wird die Position von Schenker weiter stärken. Auch der im Geschäftsfeld Intermodal geführte Kombinierte Verkehr wird allen Prognosen zufolge kontinuierliches Wachstum aufweisen. Die effiziente Gestaltung der Netze im Kombinierten Verkehr, verbesserte Produktionskosten und weitere Qualitätssteigerung werden die starke Position in diesem Markt noch attraktiver machen. Das Geschäftsfeld Railion wurde gezielt auf die Carrierfunktion ausgerichtet. Strategisch vordringliche Aufgabe ist die weitere Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Dies erfordert neben der Erhöhung der Effizienz auch den Ausbau der europäischen Präsenz unter Nutzung des Railion-Verbunds oder durch Partnerschaften. Um im europäischen Massengutgeschäft eine entscheidende Rolle spielen zu können, wurden die Massengutvertriebe von Railion und Schenker im neuen Geschäftsfeld Freight Logistics gebündelt. Dies ermöglicht eine gezielte Weiterentwicklung der Logistikkompetenzen in einzelnen Branchen und einen Ausbau zum europäischen Massengutlogistiker.

**Unternehmensbereich Personenverkehr:
Integrierte Mobilität in Deutschland bis ins europäische
Ausland und Positionierung in Europa**

Im Personenverkehrsmarkt in Europa ist mit einem stabilen Wachstum zu rechnen. Die Deregulierung dieser Märkte hat begonnen, ist aber europaweit unterschiedlich weit fortgeschritten. Im Schienenpersonenfernverkehr übernimmt Deutschland hinsichtlich des offenen Marktzugangs eine ausgesprochene Vorreiterrolle im europäischen Umfeld. Im Nahverkehr werden dagegen in ganz Europa zunehmend Verkehre ausgeschrieben. Die ehemals geschlossenen Nahverkehrsmärkte entwickeln sich in diesem Zusammenhang zunehmend zu einem Markt mit europäischem Wettbewerb.

Vor diesem Hintergrund bleibt es zunächst erste Priorität, die Position als führender Mobilitätsanbieter in Deutschland zu festigen und auszubauen. Die Weiterentwicklung von übergreifenden, vernetzten Angeboten soll dabei helfen, die Mobilitätsbedürfnisse unserer Kunden noch besser zu befriedigen. Die elektronische Reiseinformationsplattform der Bahn mit europaweiten Zugverbindungen sowie nahezu den kompletten Verbindungen im deutschen öffentlichen Nah- und Stadtverkehr – heute bereits erreichbar unter „www.bahn.de“ – wird zu einer Mobilitätsauskunft weiterentwickelt. Die Schnittstellen zwischen den Verkehrsangeboten im Fern-, Regional- und Stadtverkehr sowie mit anderen Verkehrsträgern im Vor- und Nachlauf werden zukünftig noch besser aufeinander abgestimmt. Auch die Einführung von City-Tickets und die Weiterentwicklung der BahnCard zur Mobilitätskarte sowie die Aktivitäten von DB Carsharing und Call a Bike zielen auf das Angebot attraktiver – auch über Bahn und Bus hinausgehender – Mobilitätsdienstleistungen. Zusätzlich werden wir den grenzüberschreitenden Verkehr weiter ausbauen und Markteintrittschancen im Ausland beobachten.

Im Geschäftsfeld Fernverkehr ist es das Ziel, ein wettbewerbsstarkes Angebot von schnellen Verbindungen zwischen deutschen Ballungsräumen und ins europäische Ausland zu gewährleisten. Unsere Tochtergesellschaften setzen dabei auf die klassischen Systemvorteile der Bahn: zügiges und entspanntes Reisen, komfortabel von Innenstadt zu Innenstadt bei einem hohen Anteil nutzbarer Zeit. Trotz des verschärften Wettbewerbs sehen sie gute Chancen, das Stammgeschäft zu verteidigen und sogar zu wachsen. Mit Priorität werden die Verbesserung der Informations- und Leistungsqualität sowie insbesondere die Steigerung der Pünktlichkeit verfolgt. Zudem werden die Service- und Preiskonzepte ebenso wie die Kundenbindungsinstrumente weiterentwickelt und ausgebaut. Im grenzüberschreitenden Verkehr werden schließlich die Kooperationen mit den Bahnen der Nachbarländer weiter vorangetrieben.

In den Geschäftsfeldern Regional- und Stadtverkehr gilt es, ein kostengünstiges Angebot für reibungslose Mobilität in Stadt und Fläche bereitzustellen. Gerade unsere Tochtergesellschaften sind in besonderem Maße in der Lage, eine optimale Integration der unterschiedlichen Verkehrssysteme zu ermöglichen. Wichtig wird es aber auch sein, Maßnahmen zur fortlaufenden Verbesserung der Kostenposition sowie für Qualitäts- und Leistungssteigerungen umzusetzen. Mittelfristig denkbar ist auch die Wahrnehmung von Wachstumschancen in den europäischen Nahverkehrsmärkten.

Der deutsche Stadtverkehrsmarkt ist derzeit noch stark fragmentiert und durch kommunale Anbieter geprägt. Dieser Markt beginnt sich zu öffnen. Eine stärkere Betonung der Wirtschaftlichkeit im Stadtverkehr durch Effizienzsteigerungen und die Nutzung von Synergien bietet bei geeigneten Markteintrittsmöglichkeiten beträchtliche Chancen für den DB Konzern.

**Unternehmensbereiche Fahrweg, Personenbahnhöfe,
Dienstleistungen: Zuverlässige, bezahlbare Infrastruktur
und kostengünstige Dienstleistungen als Basis**

Obgleich insbesondere unsere Tochtergesellschaften in den Unternehmensbereichen Personenverkehr sowie Transport und Logistik Umsatzerlöse mit konzernfremden Kunden erzielen, bestimmen natürlich auch die (auf konzerninterne wie -externe Kunden ausgerichteten) Infrastrukturbereiche und Dienstleister maßgeblich die langfristige Wettbewerbsfähigkeit. Weitere Kostensenkungen und Leistungsverbesserungen sind die wichtigsten Hebel zur Steigerung der Wirtschaftlichkeit und der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers insgesamt. Verkehrsträgerrelevante Leistungen und Preissysteme – hierzu zählen insbesondere das Trassenpreissystem, das Anlagenpreissystem, das Stationspreissystem und das Bahnstrompreissystem in Verbindung mit den Durchleitungsgebühren – sind diskriminierungsfrei ausgestaltet.

Unsere Tochtergesellschaft DB Station & Service AG im Unternehmensbereich Personenbahnhöfe betreibt über 5.400 Bahnhöfe, die über die Funktion als Verkehrstation und Visitenkarte der Bahn hinaus auch Aushängeschild der jeweiligen Städte sind. Hier gilt es, gemeinsam mit dem Bund und den Gebietskörperschaften den Kurs einer nutzungs- und bedarfsgerechten Modernisierung sowie außerdem unsere Programme für Sicherheit, Sauberkeit und Service fortzusetzen. Wir haben auf Basis umfangreicher Analysen differenzierte Entwicklungskonzepte für verschiedene Bahnhofstypen entwickelt, die in Zukunft nach einheitlichem und sukzessive verbessertem Muster umgesetzt werden. Wertsteigernde Potenziale liegen zudem in einer Erhöhung der Vermietungserlöse an gut frequentierten Standorten. Hingegen wird die DB Station & Service AG sich von kundenseitig nicht mehr angenommenen und nicht wirtschaftlich zu betreibenden Empfangsgebäuden trennen, ohne die Station selbst aufzugeben.

Qualität und Kosten der Infrastruktur bestimmen die Wettbewerbsfähigkeit der Schienenverkehre. Entsprechend bleibt die zentrale Herausforderung für unsere Tochtergesellschaften im Unternehmensbereich Fahrweg – d. h. insbesondere die DB Netz AG –, eine weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit bei kostenoptimierter Modernisierung und Engpassbeseitigung im Bestandsnetz sicherzustellen. Geschwindigkeit und Umfang des Netzausbaus bleiben dabei auch zukünftig abhängig von den verkehrspolitischen Vorgaben und der Höhe der für die Infrastruktur zur Verfügung gestellten Mittel des Bundes.

Der Unternehmensbereich Dienstleistungen liefert einen erheblichen Wertschöpfungsbeitrag für die Bahnkunden und das System Bahn. Hier werden vor allem bahnspezifische Services mit einer Kompetenz und zu Preisen angeboten, die externe Wettbewerber in dieser Form nicht leisten können. Die bisher gute Akzeptanz auch konzernfremder Kunden zeigt hier weitere Entwicklungschancen.

Umfangreiche Investitionen unterstützen die strategische Weiterentwicklung

Die Umsetzung der vorgenannten strategischen Ausrichtung spiegelt sich in unserer Unternehmensplanung und einer Vielzahl konkreter Maßnahmenpakete wider. Aus der starken Ausgangsposition heraus wollen wir in den nächsten Jahren den Weg des DB Konzerns zum führenden internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleister konsequent fortsetzen, den Markterfolg ausbauen und die Rentabilität weiter verbessern. Damit werden auch in den nächsten Jahren – maßgeblich auf Ebene unserer Tochtergesellschaften – Investitionen auf einem hohen Niveau verbunden sein. Schwerpunkte liegen absehbar weiterhin in den Unternehmensbereichen Personenverkehr, Transport und Logistik sowie Fahrweg. Damit wird unter anderem die Modernisierung der Fahrzeugflotte fortgesetzt, die Marktposition im Personenverkehr verteidigt, die Leistungsfähigkeit im Bereich Transport und Logistik gezielt weiterentwickelt sowie die Verfügbarkeit des Netzes gesteigert.

Ausblick und Erwartungen an das Geschäftsjahr 2004

Konjunkturelle Aussichten: Nur leichte Erholung im Jahresverlauf

Nach den zurzeit vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2004 verbessern. Dabei sind die Prognosen für das internationale Umfeld unverändert günstiger als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt hat sich die Prognoseunsicherheit durch die wieder stabilisierte weltpolitische Situation verringert. Die nachfolgenden Einschätzungen basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen Entwicklung.

- **Weltwirtschaft:** Die Weltwirtschaft dürfte sich im laufenden Geschäftsjahr – im Vergleich zu den infolge der Belastungen durch Terror, Kriegsängste und SARS vergangenen schwachen Jahren – weiter beleben. In den USA wird sich die konjunkturelle Erholung fortsetzen. Infolge der weiterhin expansiven Wirtschaftspolitik werden der private Verbrauch, die verfügbaren Einkommen und Investitionen kräftig zulegen. Allerdings könnten ein wachsender Fehlbetrag der Leistungsbilanz sowie das steigende staatliche Finanzierungsdefizit die Konjunktur in den USA belasten. Die wirtschaftliche Dynamik in Japan wird sich durch die zu erwartende Aufwertung des Yen sowie weiterhin ungelöste Strukturprobleme in 2004 etwas verringern. Das Wirtschaftswachstum der Länder Südostasiens dürfte in diesem Jahr überdurchschnittlich zulegen, wobei China zunehmend die Rolle eines Wachstumsmotors übernimmt.
- **Europa:** Im Euroraum ist noch keine durchgreifende konjunkturelle Belebung zu erwarten. Dabei werden sich das niedrige Zinsniveau und eine Belebung der Auslandsnachfrage positiv, die aufgrund der Konsolidierungsmaßnahmen der öffentlichen Haushalte restriktive Finanzpolitik eher abschwächend auswirken. Positive

Effekte einer stärkeren Auslandsnachfrage werden durch einen weiterhin hohen Euro-Kurs gedämpft werden. Für das Gesamtjahr 2004 gehen wir deshalb von einem leichten Anstieg des BIP aus. Hingegen sollte die gesamtwirtschaftliche Produktion in den EU-Beitrittsländern weiterhin stärker wachsen als im EU-Durchschnitt.

- **Deutschland:** Für das Jahr 2004 lassen die vorliegenden Prognosen im Wesentlichen nur geringe Wachstumsraten erwarten. Der Export wird infolge der – wenn auch nur moderaten – weltwirtschaftlichen Erholung dynamischer wachsen als im Vorjahr, bleibt aber durch den hohen Euro-Kurs weiterhin belastet. Infolge der fortgesetzt schwachen Arbeitsmarkt- und Einkommensentwicklung wird der private Konsum bestenfalls stagnieren. Der reale Einzelhandelsumsatz dürfte das Vorjahresniveau knapp verfehlen.

Für unsere unternehmerischen Entscheidungen halten wir bei teilweise differierenden Prognosen eine Ausrichtung an mittleren oder konservativen Einschätzungen für angeraten.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Auch aus den in Diskussion oder Veränderung befindlichen Rahmenbedingungen sind im Geschäftsjahr 2004 keine wesentlichen Impulse zu erwarten. In der verkehrspolitischen Diskussion erwarten wir insbesondere auf europäischer Ebene eine Fortsetzung der Liberalisierungsdiskussion mit Blick auf die unterschiedliche Öffnungsgeschwindigkeit der nationalen Schienenverkehrsmärkte. Deutschland nimmt bezüglich der Liberalisierung hier bereits eine führende Position ein. Alle Fortschritte in Richtung einer übergreifenden Angleichung in Richtung des national bereits etablierten offenen Zugangs wären zu begrüßen. Kurzfristige Erfolge werden diesbezüglich jedoch nicht erwartet. Eine weitere verkehrspolitische Aufgabe ist die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger. Allerdings erwarten wir hier bei der Frage vergleichbarer Steuergesetzgebungen bzw. Anlastung von Kosten der Infrastrukturnutzung in 2004 keine deutlich positiven Impulse. Wir werden uns auch zukünftig bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

Herausfordernde Marktperspektiven für die Unternehmensbereiche

Wesentliche, die Entwicklung der einzelnen Unternehmensbereiche betreffende Prognosen sind:

- **Unternehmensbereich Personenverkehr:** Für das Geschäftsjahr 2004 ist im maßgeblichen deutschen Personenverkehrsmarkt angesichts der konjunkturellen Perspektiven insgesamt ein leichtes Wachstum zu erwarten, das in erster Linie mit der leicht positiven Entwicklung im Individualverkehr einhergeht. Stagnierende Kraftstoffpreise und leicht steigende PKW-Neuzulassungen werden dazu beitragen. Der innerdeutsche Luftverkehr wird weiter zunehmen. Allerdings wird

sich der Verkehrsleistungszuwachs voraussichtlich im Vergleich zum Vorjahr deutlich abschwächen, da Nachholeffekte nur noch bedingt wirksam werden. Auch weiterhin sind Nachfrageimpulse durch Billigfluggesellschaften zu erwarten. Die Verkehrsleistung im ÖSPV wird ebenfalls leicht wachsen, positive Impulse kommen hier vornehmlich aus dem Bereich der Linienverkehre.

Für den Schienenverkehr werden sich die Belastungen durch negative Umfeldentwicklungen leicht abschwächen infolge eines verlangsamten Rückgangs bei den Erwerbstätigen und nicht mehr sinkender Realeinkommen. Andererseits entfällt der positive Impuls des Berichtsjahres in Form anziehender Kraftstoffpreise, da diese 2004 in etwa stagnieren werden. Intramodal wird die Wettbewerbsintensität sowohl im Fernverkehr wie im Regional- und Stadtverkehr voraussichtlich weiter zunehmen. Ob sich bereits im Jahr 2004 die stark fragmentierten Strukturen im Bereich der Stadtverkehre (Bus und Schiene) weiteren Allianzen, Ausschreibungen oder Konsolidierungsoptionen öffnen, erscheint fraglich.

■ **Unternehmensbereich Transport und Logistik:** Mit einer leichten Erholung der Weltkonjunktur werden sich im Geschäftsjahr 2004 die internationalen Transport- und Logistikmärkte weiter positiv entwickeln. Wachstumsregionen bleiben unverändert insbesondere der asiatische und der amerikanische Raum. Die Logistikbranche wird erneut überproportional von der anziehenden Weltkonjunktur profitieren. Insbesondere die Anbieter höherwertiger Dienstleistungen werden wieder stark zulegen. Darüber hinaus sind angesichts der fragmentierten Struktur weitere Marktkonsolidierungen zu erwarten. Auch im deutschen Güterverkehrsmarkt wird sich der Verkehrsleistungszuwachs bei einer anhaltend hohen Wettbewerbsintensität leicht verstärken. Eine anziehende Produktion im verarbeitenden Gewerbe, ein stabiler privater Verbrauch und ein dynamischer Außenhandel werden das Ergebnis stützen.

Im Straßengüterverkehr (ohne Nahbereich) wird sich der Verkehrsleistungsanstieg in 2004 nochmals leicht beschleunigen. Die ausländischen LKW werden auch in 2004 wieder am stärksten profitieren, zumal die von ihnen dominierten grenzüberschreitenden Verkehre das größte Wachstumspotenzial aufweisen und sie nach wie vor eine günstigere Kostensituation haben. Auch die EU-Osterweiterung im Frühjahr wird sich leistungssteigernd auswirken. Ein erwarteter Bremseffekt über die LKW-Maut wird im laufenden Jahr ausbleiben.

Für die Binnenschifffahrt ist in 2004 von einem kräftigen Anstieg der Verkehrsleistung auszugehen. Auch wenn die positiven Impulse aus dem Umfeld nur leicht zunehmen, so wird allein der Basiseffekt aus dem Einbruch in 2003 infolge des Niedrigwassers das Wachstum stützen. Die Binnenschifffahrt wird im laufenden Jahr zwar am stärksten zulegen, aber dennoch deutlich hinter ihrem Leistungsniveau von 2002 zurückbleiben.

Der Schienengüterverkehr wird im laufenden Jahr leichte Wachstumsimpulse durch die Zunahme des Außenhandels und der Produktion im verarbeitenden Gewerbe erfahren. Zudem werden sich die Bremseffekte aus der anhaltend negativen

Baukonjunktur abschwächen. Der Sondereffekt aus dem Einbruch der Binnenschifffahrt im Vorjahr wird im zweiten Halbjahr zu einem deutlich negativen Basiseffekt führen. Auch ein sich weiter verschärfender inter- und intramodaler Wettbewerb wirkt sich belastend aus. Insgesamt wird der Zuwachs des Schienengüterverkehrs in 2004 gegenüber 2003 schwächer ausfallen. Die Wettbewerbsstrategien der einzelnen Anbieter dürften neben internem Wachstum und Spezialisierung zunehmend durch Allianzen und Akquisitionen gekennzeichnet sein.

- **Unternehmensbereich Personenbahnhöfe:** Die Perspektiven für den Bereich Vermietung bleiben durch die unverändert schwachen Prognosen für den Einzelhandel getrübt. Bezüglich der Stationshalte wird mit einem leichten Anstieg durch eine vermehrte Nachfrage seitens konzernexterner Eisenbahnverkehrsunternehmen gerechnet.
- **Unternehmensbereich Fahrweg:** Auch im Geschäftsjahr 2004 wird eine zunehmende Leistung konzernfremder Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Netz erwartet.

Voraussichtliche Geschäftsentwicklung im laufenden Geschäftsjahr

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr den bereits 2001 mit der strategischen Ausrichtung „Offensive Bahn – Sanierung, Leistung, Wachstum“ eingeschlagenen Weg konsequent fortsetzen. Auf Ebene unserer Tochtergesellschaften liegt – neben der Fortführung der Sanierungsanstrengungen – der unternehmerische Fokus verstärkt auf der Verbesserung der Leistungsqualität und der konsequenten Wahrnehmung von Wachstumschancen. Vorrangiges wirtschaftliches Ziel auf dem Weg zur Herstellung der Kapitalmarktfähigkeit der DB AG bzw. des DB Konzerns ist die weitere Ergebnisverbesserung im Geschäftsjahr 2004. Angesichts der vorgenannten Prognosen und Erwartungen bezüglich der Markt-, Wettbewerbs- und Rahmenbedingungen setzen wir und unsere Tochtergesellschaften hierfür auch im laufenden Geschäftsjahr 2004 in hohem Maße auf die Wirkung interner Maßnahmen.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten:

Zukunftsbezogene Aussagen

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

Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.

- 37 Bilanz
- 38 Gewinn- und Verlustrechnung
- 39 Kapitalflussrechnung
- 40 Anhang
- 58 Bestätigungsvermerk

Bilanz

zum 31. Dezember 2003

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2003	31.12.2002
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0	1
Sachanlagen	(2)	3.071	3.158
Finanzanlagen	(2)	20.059	19.609
		23.130	22.768
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	258	248
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	4.263	2.703
Wertpapiere	(5)	0	0
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		493	418
		5.014	3.369
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		17	1
		28.161	26.138

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2003	31.12.2002
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
Kapitalrücklage	(7)	5.310	5.310
Gewinnrücklagen	(8)	1.471	1.471
Bilanzverlust		- 1.393	- 464
		7.538	8.467
B. Rückstellungen			
	(9)	6.824	5.550
C. Verbindlichkeiten			
	(10)	13.761	12.090
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
	(11)	38	31
		28.161	26.138

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003

in Mio. €	Anhang	2003	2002
Bestandsveränderungen		- 8	- 14
Andere aktivierte Eigenleistungen		532	466
Gesamtleistung		524	452
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	3.082	2.903
Materialaufwand	(16)	- 1.328	- 1.304
Personalaufwand	(17)	- 720	- 682
Abschreibungen		- 102	- 155
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	- 1.614	- 1.054
		- 158	160
Beteiligungsergebnis	(19)	- 535	- 376
Zinsergebnis	(20)	- 236	- 113
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		- 929	- 329
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Jahresfehlbetrag		- 929	- 329
Verlustvortrag aus dem Vorjahr		- 464	- 135
Bilanzverlust		- 1.393	- 464

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003

in Mio. €	Anhang	2003	2002
Ergebnis vor Steuern		- 929	- 329
Abschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		102	155
Veränderung der Pensionsrückstellungen		26	4
Cashflow vor Steuern		- 801	- 170
Veränderung der übrigen Rückstellungen		67	- 325
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Finanzanlagen		285	0
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		- 104	- 297
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		- 3	- 2
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 1.413	812
Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)		1.079	1.841
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		- 890	1.859
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		206	406
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 117	- 69
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		8	7
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 20	- 2.725
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		77	- 2.381
Einzahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		3.025	2.139
Einzahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 1.642	- 2.429
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten und MCCP		5	521
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten und MCCP		- 500	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		888	231
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		75	- 291
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(21)	418	709
Finanzmittelbestand am Jahresende	(21)	493	418

¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens Deutsche Bahn AG

Anschaffungs- und Herstellungskosten			
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2003	Zugänge	Um- buchungen
Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	26	0	0
	26	0	0
Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	2.738	43	0
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	427	7	6
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0
	3.170	50	6
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	15	0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	207	7	6
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	102	16	7
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	37	44	- 19
	3.532	117	0
Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	14.055	17	1
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	5.006	265	0
3. Beteiligungen	551	125	- 1
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	495	0
5. Wertpapiere des Anlagevermögens	0	0	0
6. Sonstige Ausleihungen	0	3	0
	19.612	905	0
Anlagevermögen gesamt	23.170	1.022	0

Abschreibungen						Buchwert		
Abgänge	Stand am 31.12.2003	Vortrag zum 01.01.2003	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2003	Stand am 31.12.2003	Stand am 31.12.2002
- 23	3	- 25	- 1	0	23	- 3	0	1
- 23	3	- 25	- 1	0	23	- 3	0	1
- 120	2.661	- 108	- 34	0	27	- 115	2.546	2.630
- 10	430	- 90	- 13	0	2	- 101	329	337
0	5	- 1	0	0	0	- 1	4	4
- 130	3.096	- 199	- 47	0	29	- 217	2.879	2.971
- 1	14	- 9	0	0	0	- 9	5	6
0	1	- 1	0	0	0	- 1	0	0
- 2	218	- 112	- 25	0	2	- 135	83	95
- 10	115	- 53	- 29	0	9	- 73	42	49
0	62	0	0	0	0	0	62	37
- 143	3.506	- 257	- 101	0	40	- 435	3.071	3.158
- 2	14.071	- 2	0	0	0	- 2	14.069	14.053
- 166	5.105	0	0	0	0	0	5.105	5.006
- 2	673	- 1	- 285	0	0	- 286	387	550
0	495	0	0	0	0	0	495	0
0	0	0	0	0	0	0	0	0
0	3	0	0	0	0	0	3	0
- 170	20.347	- 3	- 285	0	0	- 288	20.059	19.609
- 336	23.856	- 283	- 387	0	63	- 726	23.130	22.768

Anhang

für das Geschäftsjahr 2003

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

1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr weitgehend unverändert geblieben.

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 Vereinfachungsregel nach Abschnitt 44 Absatz 2 EstR wurde bis 31. Dezember 2002 angewandt. Ab dem Geschäftsjahr 2003 wird die Abschreibung pro rata temporis vorgenommen. Die Abschreibungen werden entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

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

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 2.000 € 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 Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird die Durchschnittsmethode angewandt. Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

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

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens sind zu Anschaffungskosten bewertet.

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.

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

Erläuterungen zur Bilanz

2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 40–41 dargestellt.

Im Geschäftsjahr wurden 56 Mio. € (Vorjahr: 101 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

Im Anlagenbestand zum 31. Dezember 2003 werden Vermögensgegenstände in Höhe von 1.056 Mio. € ausgewiesen, die zum Aurelis-Portfolio gehören. Da das wirtschaftliche Eigentum an diesen Vermögensgegenständen aufgrund des bis 2013 befristeten Rücktrittrechts noch nicht übergeht, sind diese – soweit noch nicht durch Aurelis veräußert – bis zum Jahr 2013 bei der DB AG zu bilanzieren. Die Entwicklung dieser Liegenschaften des Aurelis-Portfolios korrespondiert mit der unter den sonstigen Verbindlichkeiten bilanzierten Herausgabeverpflichtung (siehe Abschnitt 10).

3 Vorräte

in Mio. €	2003	2002
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	252	234
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	6	14
Geleistete Anzahlungen	0	0
Insgesamt	258	248

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 108 Mio. € (Vorjahr: 121 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2003	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	2002
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	209	10	262
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	3.210	0	1.580
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	177	173	10
Sonstige Vermögensgegenstände	667	270	851
Insgesamt	4.263	453	2.703

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 212 Mio. € (Vorjahr: 170 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen nahezu vollständig Cash-Pooling-Forderungen.

Die wesentlichen Bestandteile der sonstigen Vermögensgegenstände umfassen im Wesentlichen Forderungen an die Finanzverwaltung und den Anspruch an das Bundes-eisenbahnvermögen (BEV) aus der „Trilateralen Vereinbarung“ auf Übertragung von Grundstücken.

5 Wertpapiere

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens betragen 29.582,59 €.

6 Gezeichnetes Kapital

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

7 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beläuft sich auf unverändert 5.310 Mio. €.

8 Gewinnrücklagen/Andere Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen belaufen sich auf unverändert 1.471 Mio. €.

9 Rückstellungen

in Mio. €	2003	2002
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	116	90
Steuerrückstellungen	381	331
Sonstige Rückstellungen	6.327	5.129
Insgesamt	6.824	5.550

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 26 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) zugeführt. Darunter werden arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 3 Mio. € ausgewiesen.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2003	2002
Verpflichtungen im Personalbereich	187	122
Restrukturierungsmaßnahmen	272	241
Ökologische Altlasten	2.515	2.573
Rückgabeverpflichtungen	282	305
Rückstellungen aus dem Aurellis-Vertrag	1.118	–
Übrige Risiken	1.953	1.888
Insgesamt	6.327	5.129

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

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

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

- Rekultivierungs- und Rückbaumaßnahmen (Stilllegung von Anlagen),
- unterlassene Instandhaltung (beinhaltet auch zukünftige Maßnahmen zur Vorbereitung der Veräußerung von Grundstücken),
- Projektrisiken,
- Risiken aus schwebenden Geschäften sowie für ungewisse Verbindlichkeiten aus noch nicht abgerechneten Lieferungen und Leistungen,
- die gesetzlich vorgeschriebene Aufbewahrung von Geschäftsunterlagen für die wesentlichen Konzernunternehmen.

10 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2003	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2002
Anleihen	67	0	0	67	67
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	56	5	51	0	51
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	4	2	0	2	9
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	129	125	4	0	148
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	9.797	1.137	3.234	5.426	8.442
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.998	126	263	1.609	1.895
Sonstige Verbindlichkeiten	1.711	562	651	498	1.478
davon aus Steuern	(15)	(15)	(0)	(0)	(14)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(11)	(11)	(0)	(0)	(11)
Insgesamt	13.762	1.957	4.203	7.602	12.090

Die Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, enthalten u. a. langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, in Höhe von 1.872 Mio. € (im Vorjahr: 1.872 Mio. €). Diese Darlehen müssen aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden. Dies erfolgte durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen der Tochtergesellschaften DB Fernverkehr AG, DB Regio AG und Railion Deutschland AG.

Weitere Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

Die im Vorjahr ausgewiesenen sonstigen Verbindlichkeiten aus der Inanspruchnahme des Multi-Currency Commercial-Paper-Programms in Höhe von 500 Mio. € wurden vollständig zurückgeführt.

In den sonstigen Verbindlichkeiten ist die Herausgabeverpflichtung aus der Aurelis-Transaktion in Höhe von 1.056 Mio. € bilanziert.

Eine zusammenfassende Auflistung der Finanzschulden und weitere Erläuterungen hierzu finden sich unter Punkt 14.

11 Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen.

12 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2003	2002
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	1.525	183
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	126	380
Insgesamt	1.651	563

Die Deutsche Bahn AG hat zugunsten der Deutschen Bahn Finance B.V., Amsterdam, für deren mit 2 Mrd. € aufgelegtes Multi-Currency Commercial-Paper-Programm eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie abgegeben, die zum 31. Dezember 2003 mit 0 Mio. € valutierte.

Die Haftung für fremde Verbindlichkeiten ist im Zuge der Ausgründung der Tochtergesellschaften aus der Deutschen 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 Deutschen 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 umfasst die Verbindlichkeiten der Deutschen Bahn AG vom 31. Dezember 1998, die am 1. Januar 1999 auf die ausgegliederten Aktiengesellschaften übergegangen, bis zum 30. Juni 2004 fällig und am 31. Dezember 2003 noch nicht getilgt sind.

13 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2003	2002
Bestellobligo für Investitionen	14	25
Ausstehende Einlagen	325	353
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.190	1.153
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(31)	(14)
Insgesamt	1.529	1.531

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

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die beiden nachfolgenden Tabellen zeigen zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von Nominal- und Barwerten (Stand 31. Dezember 2003), untergliedert nach Fristigkeiten:

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 6,0 %
Leasingraten		
fällig bis 1 Jahr	78	75
fällig 1 bis 5 Jahre	302	252
fällig über 5 Jahre	340	209
Insgesamt	720	536

Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2003 Leasingraten in Höhe von 82 Mio. € (im Vorjahr: 89 Mio. €) gezahlt.

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 6,0 %
Miet- und andere Drittschuldverhältnisse		
fällig bis 1 Jahr	86	84
fällig 1 bis 5 Jahre	232	197
fällig über 5 Jahre	152	89
Insgesamt	470	370

14 Finanzinstrumente

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

A. Originäre Finanzinstrumente

Die wesentlichen originären Finanzinstrumente im Einzelnen und die Finanzschulden insgesamt zum 31. Dezember 2003 sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt. Die Buchwerte entsprechen den Nominalbeträgen:

	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominal- zinssatz in %	2003 Buchwert in Mio. €
Nicht börsennotierte Anleihen:				
Gesamt DB AG	JPY, USD	7,7–8,5		67
Gesamt DB Finance B.V.	HKD, JPY, CHF	8,5–8,8		126
Insgesamt				193
Anleihen der DB Finance B.V.:¹⁾				
Anleihe 1997 – 2007	DEM	3,8	5,750	511
Anleihe 1998 – 2008	DEM	4,4	5,000	767
Anleihe 1999 – 2009	EUR	5,5	4,785	1.350
Anleihe 2000 – 2010	EUR	6,5	6,000	1.000
Anleihe 2001 – 2006	DEM	3,0	4,500	31
Anleihe 2001 – 2006	CHF	2,7	3,375	265
Anleihe 2001 – 2008	DKK	4,8	5,250	54
Anleihe 2001 – 2008	SEK	4,8	5,500	42
Anleihe 2001 – 2008	NOK	4,8	7,000	50
Anleihe 2001 – 2013	EUR	9,9	5,125	750
Anleihe 2002 – 2007	CHF	3,4	3,250	512
Anleihe 2002 – 2007	USD	3,6	4,500	604
Anleihe 2002 – 2008	CHF	5,0	3,000	170
Anleihe 2002 – 2012	EUR	8,6	5,375	500
Anleihe 2002 – 2008	USD	4,0	FRN	76
Anleihe 2002 – 2006	USD	2,8	FRN	51
Anleihe 2002 – 2006	EUR	2,8	FRN	100
Anleihe 2003 – 2018	EUR	14,2	4,750	1.000
Anleihe 2003 – 2015	EUR	11,5	4,250	700
Insgesamt				8.533
Verbindlichkeiten ggü. EUROFIMA:				
Darlehen 1995 – 2005 ²⁾	DEM	1,7	4,750	7
Darlehen 1996 – 2006	DEM	2,9	6,000	256
Darlehen 1997 – 2009	DEM	6,0	5,625	256
Darlehen 1999 – 2009	EUR	5,8	5,750	400
Darlehen 2000 – 2014	EUR	10,8	5,970	219
Darlehen 2001 – 2014	EUR	10,7	5,410	300
Darlehen 2002 – 2012	EUR	8,6	FRN	34
Darlehen 2002 – 2012	EUR	8,6	FRN	400
Insgesamt				1.872
Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten:				
Schuldscheindarlehen 1998 – 2008	DEM	4,3	5,310	51
Insgesamt				51
Commercial Paper:				
				0
Finanzschulden insgesamt				10.649

¹⁾ Die Anleihen der DB Finance B.V. wurden als Darlehen an die Deutsche Bahn AG weitergereicht.

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

Über die bilanzierten Verbindlichkeiten hinaus haben – Stichtag: 31. Dezember 2003 – Banken der Deutschen Bahn AG garantierte Kreditfazilitäten in einem Gesamtvolumen von 2,15 Mrd. € zur Absicherung des kurzfristigen Liquiditätsbedarfs eingeräumt. Keine dieser Linien war am 31. Dezember 2003 in Anspruch genommen.

B. Derivative Finanzinstrumente

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

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken wurden Zinsswaps und Zins-Währungsswaps abgeschlossen. Die daraus resultierende Zinsdifferenz wurde periodengerecht abgegrenzt. Zukünftige Zinsdifferenzen wurden als schwebendes Geschäft nicht bilanziert. Da die Refinanzierung der Bahn auch in Währungen außerhalb des Euroraums erfolgte, wurden diese Positionen mit Hilfe von Zins-Währungsswaps unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu vermeiden. Die in diesem Zusammenhang getätigten Transaktionen wurden aufgrund ihres Zinnsicherungscharakters der Rubrik Zinsänderungsrisiken zugeordnet.

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

Rohstoffrisiken entstehen bei der Bahn hauptsächlich beim Einkauf von Treibstoffen und Energie. Im Rahmen der Preisabsicherung für den Dieselbezug schloss die Deutsche Bahn AG externe Sicherungsgeschäfte ab. Dabei kamen Swaps und Optionen zum Einsatz. Die Geschäfte wurden 1:1 an die Tochtergesellschaft DB Energie GmbH übergeleitet.

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

Der Marktwert eines Finanzderivats entspricht dem Preis für die Auflösung bzw. Wiederbeschaffung des Geschäfts. Die aufgeführten Marktwerte wurden zum Bilanzstichtag nach finanzmathematischen Verfahren bzw. marktüblichen Modellen ermittelt; dabei wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus den entsprechenden Grundgeschäften nicht berücksichtigt. Umgekehrt wurden bei der Bilanzierung der

Grundgeschäfte die zugehörigen Derivate nicht zum Ansatz gebracht (kein Hedge-Accounting). Da Bewertungseinheiten (Derivat/Grundgeschäft) gebildet wurden, ist in den nachfolgenden Tabellen neben dem Marktwert der Derivate auch die Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte ausgewiesen.

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

Nominal- und Marktwert der Zinsderivate

in Mio. €	2003	2002
Nominalvolumen	6.696	6.722
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	- 262	- 23
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	26	- 222
Insgesamt	- 236	- 245

Am 31. Dezember 2003 bestand das Portfolio aus Zinsderivaten ganz überwiegend aus Swaps (Zinsswaps bzw. Zins-Währungsswaps) mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Wertänderung der Derivate und ihrer zugehörigen Grundgeschäfte resultiert im Wesentlichen aus der Aufwertung des Euro gegenüber anderen Währungen.

Nominal- und Marktwert der Währungsderivate

in Mio. €	2003	2002
Nominalvolumen	129	394
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	- 1	- 14
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	1	14
Insgesamt	0	0

Die per 31. Dezember 2003 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr.

Nominal- und Marktwert der Rohstoffderivate

in Mio. €	2003	2002
Nominalvolumen (Dieselkraftstoff in t)	540.000	648.000
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	- 3	- 2
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	3	2
Insgesamt	0	0

Das Portfolio der Rohstoffderivate bestand am 31. Dezember 2003 überwiegend aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr.

Kreditrisiko der Zins-, Währungs- und Rohstoffderivate

in Mio. €	2003	2002
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Rohstoffderivate	106	188

Die Reduzierung der Kreditrisiken im Vergleich zum Vorjahr ist durch die Wertentwicklung des Derivateportfolios begründet.

Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 29 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von Aa3.

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

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

15 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2003	2002
Konzernumlagen und übrige Konzernverrechnungen	898	686
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	1.195	1.171
Mieten und Pachten	341	363
Übrige betriebliche Erträge	166	116
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	136	307
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	320	199
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	26	61
Insgesamt	3.082	2.903

16 Materialaufwand

in Mio. €	2003	2002
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	313	287
Aufwendungen für bezogene Leistungen	120	149
Aufwendungen für Instandhaltungen	895	880
Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)	1.328	1.316
Zuwendungen des Bundes	0	- 12
Insgesamt	1.328	1.304

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 Ausbaurzustands, der technischen Ausstattung und des Produktivitätsniveaus im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn an das Niveau im Bereich der ehemaligen Deutschen Bundesbahn bei. Die Zuwendungen nahmen jährlich entsprechend dem erwarteten Abbau des erhöhten Materialaufwands ab und wurden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

17 Personalaufwand

in Mio. €	2003	2002
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	504	521
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	69	55
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	2	1
	575	578
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	127	115
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	18	18
	145	133
davon für Altersversorgung	(79)	(65)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	720	711
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	0	- 29
Insgesamt	720	682

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

18 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2003	2002
Konzernverrechnungen	248	298
Mieten und Pachten	244	178
Gebühren und Beiträge	34	32
Übrige betriebliche Aufwendungen	956	423
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	28	8
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	104	115
Insgesamt	1.614	1.054

Von den übrigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 41 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €) „sonstige Steuern“. Des Weiteren sind darin die Rückstellungszuführung für Projektrisiken in Höhe von 260 Mio. € und die Zuführung zur Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 160 Mio. € enthalten.

19 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2003	2002
Erträge aus Beteiligungen	3	2
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(2)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	8	4
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	258	490
Aufwendungen aus Verlustübernahme	– 519	– 872
Außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen	– 285	0
Insgesamt	– 535	– 376

Die außerplanmäßige Abschreibung betrifft den Beteiligungsbuchwert an der ARCOR AG & Co. KG.

20 Zinsergebnis

in Mio. €	2003	2002
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	278	286
davon aus verbundenen Unternehmen	(278)	(286)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	171	206
davon aus verbundenen Unternehmen	(83)	(82)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 685	– 605
davon an verbundene Unternehmen	(– 460)	(– 408)
Insgesamt	– 236	– 113

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

21 Finanzmittelbestand

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

Sonstige Angaben

22 Anteilsbesitz

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

23 Beschäftigte

	2003 im Jahres- durchschnitt	2003 am Jahresende	2002 im Jahres- durchschnitt	2002 am Jahresende
Arbeitnehmer	13.414	12.648	14.763	13.733
Zugewiesene Beamte	1.409	1.341	1.603	1.515
Zwischensumme	14.823	13.989	16.366	15.248
Auszubildende	946	937	1.542	1.440
Insgesamt	15.769	14.926	17.908	16.688

Die bei der Deutschen Bahn AG beschäftigten Beamten sind in der Regel mit Eintragung der Gesellschaft dieser kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden („zugewiesene Beamte“). Sie arbeiten für die Deutsche Bahn AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

24 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2003	2002
Gesamtbezüge des Vorstands	5.964	5.085
davon fixer Anteil	(3.176)	(2.957)
davon erfolgsabhängiger Anteil	(2.788)	(2.128)
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	2.319	1.374
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	13.130	12.717
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	279	232
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	0	0
Kredite an Mitglieder des Vorstands	0	0
Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats	0	0

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 60–63 zu entnehmen.

25 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

26 Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Bahn AG weist nach dem Jahresfehlbetrag und unter Einbeziehung des Verlustvortrags in Höhe von 464.022.256,09 € einen Bilanzverlust zum 31. Dezember 2003 in Höhe von 1.393.180.980,05 € aus, der auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Berlin, den 5. April 2004

Deutsche Bahn AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

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 Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003 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 5. April 2004

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Kämpfer)
Wirtschaftsprüfer

(Jäcker)
Wirtschaftsprüfer

Vorstand der Deutschen Bahn AG

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

- a) DB Fernverkehr AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Regio AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Station&Service AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Netz AG (Vorsitz)¹⁾
 - Stinnes AG (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
 - DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a.G.
 - Dresdner Bank AG
 - SAP AG
 - Vattenfall Europe AG
- b) Bayerische Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft mbH (Vorsitz)¹⁾
- DB Akademie GmbH (Beirat)¹⁾
- Projektgesellschaft METRORAPID mbH¹⁾
- Railog GmbH (Beirat)¹⁾
- Allianz Versicherungs-AG (Beirat)
- Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG (Beirat)
- COMMERZBANK AG (Landesbeirat Berlin)
- Deutsche Bank AG (Beirat Ost)

Dr. Norbert Bensel

Ressort Personal,
Berlin

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
 - DB Regio AG¹⁾
 - DB Station&Service AG¹⁾
 - DB Netz AG¹⁾
 - Stinnes AG¹⁾
 - Railion Deutschland AG¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
 - DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB Vermittlung GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
 - DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a.G.
 - Partner für Berlin – Gesellschaft für
Hauptstadt-Marketing GmbH
- b) DB Akademie GmbH (Beirat)¹⁾
- DB Dienstleistungen GmbH (Beirat, Vorsitz)¹⁾
- DBFuhrparkService GmbH (Vorsitz)¹⁾
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a.G. (Beirat)

Klaus Daubertshäuser

Ressort Marketing
und politische Beziehungen,
Wettenberg

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
 - DB Regio AG¹⁾
 - DB Station&Service AG¹⁾
 - DB Netz AG¹⁾
 - Stinnes AG¹⁾
 - DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DE-Consult Deutsche Eisenbahn
Consulting GmbH¹⁾
 - S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. (Beirat)

Dr. Christoph Franz

Ressort Personenverkehr,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Reise&Touristik AG,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Regio AG,
Darmstadt

– bis 31. Mai 2003 –

- a) DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a.G.
- DF Deutsche Forfait AG
- Lufthansa CityLine GmbH

Roland Heinisch

Ressort Fahrweg,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Netz AG,
Idstein

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
 - DB Regio AG¹⁾
 - DB ProjektBau GmbH¹⁾
 - DB Systems GmbH¹⁾
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a.G. (Beirat)

Dr. Bernd Malmström

Ressort Transport und Logistik,
Vorsitzender des Vorstands der Stinnes AG,
Berlin

- a) Raillion Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾
 - Schenker AG (Vorsitz)¹⁾
 - BRENTAG AG (Vorsitz)¹⁾
 - Stinnes Interfer AG (Vorsitz)¹⁾
 - K+S Aktiengesellschaft
 - ThyssenKrupp Serv AG
- b) Hansa Rail GmbH¹⁾
 - POLZUG GmbH¹⁾
 - Stinnes Corporation, Tarrytown/USA (Vorsitz)¹⁾
 - BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG (Beirat)
 - DAL Deutsche Afrika-Linien GmbH & Co. KG (Beirat)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung a. G. (Beirat)

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Ressort Personenverkehr,
Vorsitzender der Geschäftsführung der
DB Personenverkehr GmbH,
Weiterstadt

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
 - DB Regio AG¹⁾
 - DB Systems GmbH¹⁾
- b) Bayerische Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft mbH¹⁾
 - MVP Versuchs- und Planungsgesellschaft für Magnetbahnsysteme mbH¹⁾
 - Projektgesellschaft METRORAPID mbH¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und
 - HUK-Versicherungsverein a.G. (Beirat)

Diethelm Sack

Ressort Finanzen und Controlling,
Frankfurt am Main

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
 - DB Regio AG¹⁾
 - DB Station & Service AG¹⁾
 - DB Netz AG¹⁾
 - Stinnes AG¹⁾
 - DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G.
- b) DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)
 - Dresdner Bank Luxembourg S.A., Luxemburg

¹⁾ konzerninternes Mandat

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 2003 bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG

Dr. Günther Saßmannshausen

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats,
Hannover

- a) Einhorn Verwaltungsgesellschaft mbH
(Vorsitz)
Heraeus Holding GmbH
- b) Deilmann Montan GmbH (Beirat)

Dr. Michael Frenzel

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender des Vorstands der TUI AG,
Burgdorf

- a) Hapag Lloyd Fluggesellschaft mbH
(Vorsitz)¹⁾
Hapag-Lloyd AG (Vorsitz)¹⁾
TUI Deutschland GmbH (Vorsitz)¹⁾
AXA Konzern AG
Continental AG
E.ON Energie AG
ING BHF Holding AG
ING BHF-BANK AG
VOLKSWAGEN AG
- b) Preussag North America, Inc.,
Greenwich/USA (Vorsitz)¹⁾
Norddeutsche Landesbank

Norbert Hansen*

Stellvertretender Vorsitzender
des Aufsichtsrats,

Vorsitzender der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Hamburg

- a) DB Netz AG
Stinnes AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
(Vorsitz)
DEVK Vermögensvorsorge-
und Beteiligungs-AG

Präsidialausschuss

Dr. Michael Frenzel (Vorsitz)
Ralf Nagel
Norbert Hansen
Günter Kirchheim

Niels Lund Chrestensen

Geschäftsführer der N.L. Chrestensen,
Erfurter Samen- und Pflanzenzucht GmbH,
Erfurt

- a) Funkwerk AG
- b) Dresdner Bank AG (Beirat Ost)
Thüringer Aufbaubank (Verwaltungsrat)

Peter Debuschewitz*

Konzernbevollmächtigter der
Deutschen Bahn AG für das Land Berlin,
Taufkirchen

- b) DB Akademie GmbH (Beirat)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. (Beirat)

Horst Fischer*

Mitglied des Betriebsrats der DB Regio AG,
Region Bayern,
Regionalverkehr Franken,
Fürth

Volker Halsch

Staatssekretär im Bundesministerium
der Finanzen,
Berlin

– seit 5. Februar 2003 –

Horst Hartkorn*

Vorsitzender des Betriebsrats der S-Bahn
Hamburg GmbH,
Hamburg

- a) S-Bahn Hamburg GmbH
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.

Prüfungsausschuss

Dr. Heinrich Weiss (Vorsitz)
Ralf Nagel
Jörg Hensel
Lothar Krauß

Jörg Hensel*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der Railion Deutschland AG,
Hamm

- a) Stinnes AG
Railion Deutschland AG

Klaus Dieter Hommel*

Bundesvorsitzender der
Verkehrsgewerkschaft GDBA,
Königstein/Ts.

– seit 16. September 2003 –

- a) Railion Deutschland AG
DB Systems GmbH
DEVK Pensionsfonds-AG
DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG

Günter Kirchheim*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der Deutschen Bahn AG,

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Netz AG,
Essen

- a) DB Netz AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
DEVK Pensionsfonds-AG
DEVK Vermögensvorsorge- und
Beteiligungs-AG
- b) DB Akademie GmbH (Beirat)

Lothar Krauß*

Stellv. Vorsitzender der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Rodenbach

- a) DB Station&Service AG
DB Services Technische Dienste GmbH
DB Vermittlung GmbH
DBV-Winterthur Holding AG

Vermittlungsausschuss gem. § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz

Dr. Michael Frenzel (Vorsitz)
Ralf Nagel
Norbert Hansen
Günter Kirchheim

Heike Moll*

Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats
der DB Station&Service AG,
München

- a) DB Station&Service AG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
(Beirat)

Ralf Nagel

Staatssekretär im Bundesministerium
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,
Berlin

- a) Fraport AG

Dr. rer. nat. h.c. Friedel Neuber

Ehem. Vorstandsvorsitzender
der Westdeutschen Landesbank,
Duisburg-Rheinhausen

- a) Hapag-Lloyd AG
RAG AG
RWE AG (Vorsitz)
ThyssenKrupp AG
TUI AG (Vorsitz)
- b) Landwirtschaftliche Rentenbank
(Verwaltungsrat)

Günter Ostermann*

Ehem. stellv. Vorsitzender der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Wunstorf
– bis 31. Juli 2003 –

- a) DEVK Pensionsfonds-AG
DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
Sparda-Bank Hannover eG (Vorsitz)

Dr. Manfred Overhaus

Staatssekretär im Bundesministerium
der Finanzen,
St. Augustin

– bis 10. Januar 2003 –

- a) Deutsche Post AG
Deutsche Telekom AG
- b) g.e.b.b. Gesellschaft für Entwicklung,
Beschaffung und Betrieb mbH

Prof. Dr. Ekkehard D. Schulz

Vorsitzender des Vorstands
der ThyssenKrupp AG,
Krefeld

- a) ThyssenKrupp Automotive AG (Vorsitz)¹⁾
ThyssenKrupp Services AG (Vorsitz)¹⁾
ThyssenKrupp Steel AG (Vorsitz)¹⁾
AXA Konzern AG
COMMERZBANK AG
MAN AG
RAG AG
TUI AG
- b) ThyssenKrupp Budd Company, Troy,
Michigan/USA¹⁾

Dr. Ulrich Schumacher

Ehem. Vorsitzender des Vorstands
der Infineon Technologies AG,
Starnberg

- b) Infineon Technologies Asia Pacific Pte.
Ltd., Singapur (Vorsitz)¹⁾
Infineon Technologies Austria AG,
Villach/Österreich (Vorsitz)¹⁾
Infineon Technologies China Co., Ltd.,
Shanghai/China (Vorsitz)¹⁾
Infineon Technologies Japan K.K.,
Tokio/Japan (Vorsitz)¹⁾
Infineon Technologies North America
Corp., Wilmington, Delaware/USA
(Vorsitz)¹⁾

Dr. Alfred Tacke

Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Arbeit,
Celle

- a) Deutsche Postbank AG

**Dr.-Ing. E. h. Dipl.-Ing.
Heinrich Weiss**

Vorsitzender der Geschäftsführung
der SMS GmbH,
Hilchenbach-Dahlbruch

- a) SMS Demag AG (Vorsitz)¹⁾
COMMERZBANK AG
Ferrostaal AG
HOCHTIEF AG
Voith AG
- b) Concast AG, Zürich/Schweiz (Vorsitz)¹⁾
Concast Holding AG, Zürich/Schweiz
(Vorsitz)¹⁾
Thyssen-Bornemisza Group, Monaco

Margareta Wolf

Parlamentarische Staatssekretärin beim
Bundesminister für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit,
Rüsselsheim-Bauschheim
– seit 1. Januar 2003 –

Horst Zimmermann*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Nürnberg

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

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ konzerninternes Mandat

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 2003
bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Bericht des Aufsichtsrats



Dr. Michael Frenzel
Vorsitzender des Aufsichtsrats
Deutsche Bahn AG

Der Aufsichtsrat hat die Arbeit des Vorstands im Geschäftsjahr 2003 überwacht und beratend begleitet. Grundlage hierfür waren die ausführlichen in schriftlicher sowie in mündlicher Form erstatteten Berichte des Vorstands an den Aufsichtsrat und dessen Ausschüsse. Außerdem stand der Aufsichtsratsvorsitzende in einem regelmäßigen Informations- und Gedankenaustausch mit dem Vorsitzenden des Vorstands.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr 2003 zu vier turnusmäßigen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der Deutschen Bahn AG (DB AG) und ihrer Konzerngesellschaften, über die wesentlichen Geschäftsvorfälle und die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

In seiner Sitzung am 12. März 2003 erteilte der Aufsichtsrat seine Zustimmung zum Verkauf einer Mehrheitsbeteiligung an der Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG und zur Veräußerung eines Immobilienportfolios an die Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG mit Wirkung zum 1. April 2003.

In seiner Sitzung am 20. Mai 2003 befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahresabschluss 2002 der DB AG und anstehenden Personalfragen.

In seiner Sitzung am 2. Juli 2003 stimmte der Aufsichtsrat umfangreichen Maßnahmen zur organisatorischen Weiterentwicklung der Unternehmensbereiche Personenverkehr, Transport und Logistik sowie Dienstleistungen zu.

In der außerordentlichen Sitzung am 23. Oktober 2003 befasste sich der Aufsichtsrat schwerpunktmäßig mit der Entwicklung der Infrastrukturinvestitionen im Rahmen des Mittelfristzeitraums.

In seiner Sitzung am 10. Dezember 2003 stimmte der Aufsichtsrat der Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2004 zu und nahm die Mittelfristplanung 2004–2008 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB AG zur Kenntnis und erörterte diese eingehend mit dem Vorstand. Des Weiteren stimmte er dem Verkauf der Unternehmensgruppen Brenntag (Geschäftsbereich Chemiedistribution der Stinnes AG) und Interfer Stahl (Geschäftsbereich Stahlhandel der Stinnes AG) zu.

Sitzungen der Ausschüsse des Aufsichtsrats

Das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand standen zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu vier turnusmäßigen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der

Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet. Weiter wurde das Präsidium jeweils aktuell über die Beurteilung der Risikolage des Unternehmens unterrichtet. Im Übrigen traf das Präsidium die ihm zugewiesenen Entscheidungen über personelle Angelegenheiten des Vorstands.

Infolge der vom Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedeten Corporate Governance Grundsätze beschloss der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 2. Juli 2003 die Errichtung eines Prüfungsausschusses, der am 29. September 2003 seine Arbeit aufnahm und im Berichtszeitraum zweimal zusammentrat. Der Prüfungsausschuss befasst sich nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats insbesondere mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements. Er bereitet die Beschlüsse des Aufsichtsrats über den Jahresabschluss vor. Der Ausschuss befasst sich ferner mit Fragen der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und der Erteilung des Prüfauftrags.

Corporate Governance

Am 12. März 2003 verabschiedete der Aufsichtsrat in seiner Sitzung die Corporate Governance Grundsätze der DB AG, die mit Wirkung zum 3. Juli 2003 in Kraft traten. In der Sitzung des Aufsichtsrats am 10. Dezember 2003 wurden die Corporate Governance Grundsätze unter Berücksichtigung der durch die Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex zwischenzeitlich beschlossenen Änderungen des Kodex neueren Entwicklungen angepasst. Gleichzeitig überprüfte der Aufsichtsrat die Effizienz seiner Tätigkeit.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2003 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 11. Mai 2004 Gegenstand der Sitzung des Prüfungsausschusses und wurde in der Bilanzsitzung am 12. Mai 2004 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten. Die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss, den Lagebericht der DB AG, den Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2003 und

den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2003 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde vom Abschlussprüfer geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht ebenfalls geprüft und gegen die im Bericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die PwC keine Einwendungen erhoben.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Frau Margareta Wolf, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, übernahm mit Wirkung zum 1. Januar 2003 als Nachfolgerin von Herrn Albert Schmidt, Mitglied des Bundestags, ihr Mandat im Aufsichtsrat.

Herr Staatssekretär Dr. Manfred Overhaus legte sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 10. Januar 2003 nieder. Als Nachfolger wurde mit Wirkung vom 5. Februar 2003 Herr Volker Halsch, Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen, nach § 9 Abs. 2 der Satzung der DB AG von der Bundesrepublik Deutschland in den Aufsichtsrat entsandt.

Herr Günter Ostermann legte sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 31. Juli 2003 nieder. Als Nachfolger wurde mit Wirkung zum 16. September 2003 Herr Klaus-Dieter Hommel, Bundesvorsitzender der Verkehrsgewerkschaft GDBA, gerichtlich bestellt.

In seiner Sitzung am 2. Juli 2003 wählte der Aufsichtsrat die Mitglieder des Prüfungsausschusses. Zu ihrem Vorsitzenden bestimmten sie Herrn Dr. Heinrich Weiss. Weitere Mitglieder sind Herr Staatssekretär Ralf Nagel, Herr Jörg Hensel und Herr Lothar Krauß.

Herr Dr. Karl-Friedrich Rausch, zuvor im Vorstand der DB AG verantwortlich für das Ressort Technik, übernahm nach dem Ausscheiden von Herrn Dr. Christoph Franz am 20. Mai 2003 die Verantwortung für den Unternehmensbereich Personenverkehr. Zugleich wurde die Vorstandsstruktur gestrafft, das bisherige Ressort Technik wird seither zusammen mit dem Zentralen Einkauf durch Herrn Garber als Generalbevollmächtigten geführt.

Der Aufsichtsrat spricht Herrn Staatssekretär Dr. Overhaus, Herrn Ostermann sowie Herrn Dr. Franz auch an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit in den jeweiligen Gremien aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DBAG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2003 geleisteten Einsatz.

Berlin, im Mai 2004
Für den Aufsichtsrat

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Dr. Frenzel', with a long, sweeping horizontal stroke extending to the right.

Dr. Michael Frenzel
Vorsitzender

Impressum

Finanzwirtschaftliche Informationen

bietet Ihnen Investor Relations:

Telefon: 030.297-61678

Telefax: 030.297-61961

E-Mail: investor.relations@bahn.de

Internet: <http://www.db.de/ir>

Deutsche Bahn AG

Investor Relations

Potsdamer Platz 2

10785 Berlin

Dieser Jahresabschluss, der Geschäftsbericht des Deutschen Bahn Konzerns, die Geschäftsberichte der DB Fernverkehr AG, der DB Regio AG, der Railion Deutschland AG, der DB Station & Service AG und der DB Netz AG sowie aktuelle Informationen über die Bahn sind auch im Internet abrufbar.

Dieser Jahresabschluss sowie der Geschäftsbericht des Deutschen Bahn Konzerns erscheinen auch in englischer Sprache.

Allgemeine Unternehmenspublikationen, den Wettbewerbsbericht, den Umweltbericht sowie den Personal- und Sozialbericht können Sie bei der Konzernkommunikation bestellen:

Telefax: 030.297-62086

E-Mail: medienbetreuung@bahn.de

Internet: <http://www.db.de/presse>

Redaktion

Deutsche Bahn Investor Relations

Produktionskoordination/Beratung

Mentor Werbeberatung

H.-J. Dietz, Kelkheim

Gestaltung

Studio Delhi

Konzept und Design

Mainz

DTP

medienhaus:frankfurt

Frankfurt am Main

Lithografie

Koch Lichtsatz & Scan

Wiesbaden

Druck

Color-Druck, Leimen

Fotografie und Beratung

Max Lautenschläger, Berlin

DB Museum, Nürnberg

Historische Sammlung, Berlin

Bildnachweis

Deutsche Bahn

DB AG/Lautenschläger



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.db.de