



Jahresabschluss und Lagebericht
Deutsche Bahn AG 2004

2	Lagebericht
36	Jahresabschluss
58	Bestätigungsvermerk
60	Organe der DB AG
64	Bericht des Aufsichtsrats
68	Impressum

Erfolgreiches Geschäftsjahr 2004

Die Entwicklung der Deutschen Bahn AG (DB AG) als konzernleitende Management-Holding des Deutschen Bahn Konzerns (DB Konzerns) wird maßgeblich durch die Entwicklung des Gesamtkonzerns geprägt. Die Markterfolge des von uns geführten DB Konzerns mit Zuwächsen im Schienenpersonen- und -güterverkehr sowie im Logistikbereich, eine deutliche Verbesserung unserer Leistungsqualität und Wettbewerbsstärke sowie insbesondere die – auf Konzernebene – planmäßig erreichte Rückkehr zu positiven Betrieblichen Ergebnissen nach Zinsen sind wichtige Schritte auf unserem Weg zu einem modernen Mobilitäts-, Transport- und Logistikdienstleister. Als solcher haben wir eine starke Position in unserem Heimatmarkt Deutschland und in Europa und sind im Bereich Transport und Logistik bereits heute weltweit vertreten. Aus dieser Aufstellung heraus wollen wir national wie international Kunden überzeugen und unsere wirtschaftliche Basis weiter verbessern.

Die Entwicklung im Berichtsjahr bestätigt gleichzeitig den langjährigen Trend seit Beginn der Bahnreform sowie unsere bereits im Jahr 2001 vorgestellte Strategie „Offensive Bahn – Sanierung, Leistung, Wachstum“. Diese hatten wir mit einer umfassenden Investitions- und Modernisierungsoffensive verbunden. Im Rahmen der „Offensive Bahn“ hatten wir frühzeitig das Jahr 2004 als wichtigen Gradmesser auf dem Weg zur Kapitalmarktfähigkeit definiert: Nachdem wir für die unternehmerische Weiterentwicklung temporär in den Geschäftsjahren 2001 bis 2003 negative Ergebnisse und zur Finanzierung unseres beschleunigten Investitionsprogramms eine deutliche Ausweitung unserer zinspflichtigen Verbindlichkeiten geplant hatten, stand das Jahr 2004 in unseren Planungen für die Rückkehr des DB Konzerns zu positiven Ergebnissen und den Übergang zu einer normalen unternehmerischen Entwicklung. Obwohl sich die Markt- und Wettbewerbssituation deutlich ungünstiger entwickelt hat als noch 2001 erwartet, sind wir hier auf Kurs geblieben.

Dabei hat sich im Berichtsjahr das Markt- und Wettbewerbsumfeld erneut als herausfordernd erwiesen: Die konjunkturellen Impulse in Deutschland – und diese sind maßgeblich für die Mehrzahl unserer strategischen Geschäftsfelder – blieben schwach. Die Wettbewerbsintensität auf praktisch allen relevanten Märkten nimmt kontinuierlich weiter zu und entsprechend standen die Margen unter erheblichem Druck. In unserem Wettbewerbsumfeld steigt die Bedeutung großer, international agierender Unternehmen. Zudem sind weitere Marktkonsolidierungen bzw. weitere Konzentrationstendenzen im Wettbewerb – beispielsweise im Stadtverkehrsmarkt sowie in der Logistik – absehbar. Aus den Beschaffungsmärkten resultierten Belastungen aus den im Berichtsjahr deutlich höheren Energiepreisen.

Bezüglich der strategischen Ausrichtung, der Struktur unseres Konzernportfolios und der operativen Maßnahmenpakete gab es keine Trendbrüche; wir haben hier im Berichtsjahr an den in den Vorjahren etablierten Grundlagen angeknüpft und die unter der „Offensive Bahn“ beschlossenen Programme und Maßnahmen weiter vorangetrieben. Mit der erfolgreichen Stinnes-Integration und dem Verkauf der im

Rahmen der ursprünglichen Akquisition erworbenen Aktivitäten Brenntag (Chemie-distribution) und Interfer (Werkstoffe) haben wir unser Kerngeschäft in der erweiterten Struktur konsolidiert.

Zusätzlich zu den strukturell wirkenden und in Umsetzung befindlichen Programmen haben wir im Berichtsjahr zur Erreichung unserer wirtschaftlichen Ziele das Kostenmanagement in der zweiten Jahreshälfte deutlich forciert. Hierbei kam uns die seit 2001 im Rahmen unseres Sanierungsprojekts „Fokus“ gewonnene Erfahrung zugute; das Projekt „Fokus“ konnte im Herbst des Berichtsjahres erfolgreich abgeschlossen werden. Angesichts unserer unverändert anspruchsvollen Markt- und Ergebnisziele haben wir zum Jahresende 2004 das Folgeprojekt „Qualify“ gestartet. Wir erwarten uns hieraus geschäftsfeldübergreifend weitere Verbesserungen von Produktqualität, Marktauftritt und Wettbewerbsfähigkeit sowie natürlich der Ertragskraft.

Reduziertes Niveau der Bundesmittel für Infrastrukturinvestitionen

Das Geschäftsjahr 2004 war für den DB Konzern – zurückgehend auf eine deutliche Absenkung der Bundesmittel für die Infrastrukturfinanzierung – durch ein umfassendes Programm zur Investitionspriorisierung gekennzeichnet. Aus Artikel 87e des Grundgesetzes leitet sich unter anderem die Infrastrukturverpflichtung des Bundes ab, der dieser mit entsprechenden Finanzierungsbeiträgen nachkommt. Für die Jahre 2001 bis 2003 bestand durch die Anfang 2001 geschlossene so genannte Trilaterale Vereinbarung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen sowie dem Bundesministerium der Finanzen eine mehrjährige Planungssicherheit über die zur Verfügung stehenden Finanzmittel für Infrastrukturvorhaben (rund 13 Mrd. € für den genannten Zeitraum). Basierend hierauf hatten wir in den vergangenen Jahren unsere Planungskapazitäten gezielt ausgeweitet.

Im März des Berichtsjahres hat der Bund mit Blick auf seine Haushaltssituation eine Absenkung der Mittelhöhe für das Geschäftsjahr 2004 sowie den Zeitraum bis 2008 übermittelt, woraus sich ein Straffungsbedarf bezüglich des realisierbaren Investitionsprogramms für Infrastrukturprojekte ableitete. Bei der Abstimmung unter Berücksichtigung der verkehrspolitischen Zielsetzungen des Bundes sowie der verkehrlichen und betriebswirtschaftlichen Bewertungen seitens des DB Konzerns haben wir uns gemeinsam von der grundsätzlichen Priorität der Investitionen in das Bestandsnetz sowie – nachfolgend – in die im Bau befindlichen Neu- und Ausbauprojekte mit abgeschlossenen Finanzierungsvereinbarungen leiten lassen.

Mit den nunmehr mittelfristig absehbaren Beiträgen des Bundes zur Infrastrukturfinanzierung wird das zum Erhalt der Bestands-Infrastruktur notwendige Niveau von rund 2,5 Mrd. € pro Jahr nicht unterschritten, zumal die Erhaltung einer leistungsfähigen Infrastruktur Grundvoraussetzung für eine hohe Qualität und Verfügbarkeit ist. Allerdings hat sich der Spielraum im Bereich von Neu- und Ausbaustrecken deutlich verringert. Aufgrund der neuen Haushaltslinie war eine Repriorisierung der Bedarfsplanprojekte notwendig. Eine mit dem Bund abgestimmte Projektliste (die so

genannte „66er-Liste“) wurde bis zum Juli 2004 entwickelt und ist seitdem Grundlage unserer aktuellen Investitions- und Projektplanung. Wir haben auf dieser Basis im Berichtsjahr die Modernisierung der Infrastruktur mit direkt aufwandswirksamen Projektausgaben sowie einem verringerten Investitionsniveau fortgesetzt. Unsere eigenen Beiträge zur Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen blieben auf einem hohen Niveau.

Insgesamt streben wir mit dem Bund eine langfristig tragfähige, moderne Infrastruktur-Partnerschaft an, die unser unternehmerisches Interesse als Eigentümer und Betreiber der – für Dritte diskriminierungsfrei zur Verfügung stehenden – Infrastruktur mit dem grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag des Bundes für die Schieneninfrastruktur in Übereinstimmung bringt und die Abwicklung deutlich vereinfacht. Hierfür wollen wir uns bezüglich des Bestandsnetzes zur Sicherung einer hohen Infrastrukturqualität verpflichten.

Marktorientierte Strukturen: Rolle der Geschäftsfelder weiter gestärkt

Bereits 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 sollte, 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. Gemäß unserer Aufstellung als Vertragskonzern wurden zugleich die entsprechenden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge angepasst oder neu abgeschlossen. Die DB Fernverkehr AG bildet mit ihren Tochtergesellschaften das Geschäftsfeld Fernverkehr. Die Strukturen im Nahverkehr wurden an Kunden- bzw. Auftraggeberstrukturen ausgerichtet und auf die Geschäftsfelder Regio bzw. Stadtverkehr aufgeteilt. Hierbei übernahm die neue DB Stadtverkehr GmbH eine Managementfunktion für die ihr zugeordneten S-Bahn Berlin GmbH und S-Bahn Hamburg GmbH sowie die Tochtergesellschaften im Busbereich. Die entsprechenden Strukturen wurden mit Wirkung zum 1. Januar 2004 umgesetzt.

Der Unternehmensbereich Dienstleistungen entstand als eine Weiterentwicklung des früheren Bereichs Services. Dabei wurde die zuvor bei der DB AG angesiedelte schwere Instandhaltung als DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH rechtlich verselbstständigt und mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2004 in diesen Unternehmensbereich integriert. Weitere Geschäftsfelder waren im Berichtsjahr die DB Energie, DB Fuhrpark, DB Services, DB Systems sowie die DB Telematik. Die DB ProjektBau GmbH hingegen wurde als direkt geführtes Geschäftsfeld im Berichtsjahr nicht im Unternehmensbereich Dienstleistungen geführt.

Mit Zustimmung des Aufsichtsrats im März 2005 haben wir eine übergreifende Weiterentwicklung der Konzern- und Führungsstruktur beschlossen, die im Laufe des Geschäftsjahres 2005 umgesetzt wird. Hiermit verbunden sind die Straffung

der Führungsstrukturen und Managementebenen sowie eine direktere Anbindung der Geschäftsfelder. In den Unternehmensbereichen Personenverkehr sowie Transport und Logistik bleibt die Geschäftsfeldstruktur im Wesentlichen unverändert. Entfallen wird zukünftig aber die Führungsebene zwischen Holding-Vorstand und den Geschäftsfeldern. Neu gefasst werden die Führungsstrukturen im Bereich der bisherigen Unternehmensbereiche Personenbahnhöfe, Fahrweg und Dienstleistungen. Diese werden als „Infrastruktur und Dienstleistungen“ gebündelt. Zudem wird die DB ProjektBau zukünftig hier zugeordnet. Ziel ist insbesondere eine weitere Verbesserung der operativen Prozessschnittstellen zwischen den Infrastrukturunternehmen. Zudem versprechen wir uns eine Verbesserung der Abstimmungswege mit dem Bund als Träger der Gemeinwohlverantwortung für die Infrastruktur sowie den mit Infrastrukturfragen befassten Behörden.

Die vorgesehene Weiterentwicklung entspricht sowohl den organisatorischen Vorschriften des Deutsche Bahn Gründungsgesetzes (DBGrG) als auch den anderen eisenbahn- und europarechtlichen Vorschriften und berücksichtigt die im Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) und in der EU-Richtlinie 2001/14 vorgeschriebene Unabhängigkeit des Infrastrukturbetreibers DB Netz AG hinsichtlich der Funktionen Trassenvergabe und Trassenbepreisung.

Als neues Vorstandsressort wurde zudem das Ressort „Verbundsystem Bahn“ eingerichtet, das mit Blick auf die notwendige bereichsübergreifende Koordination und Weiterentwicklung des Verbundsystems Bahn eine Prozessstreiberfunktion wahrnimmt.

Erfolgreicher Verkauf der nicht zum Kerngeschäft zählenden Aktivitäten Brenntag / Interfer

Bereits zum Zeitpunkt der Stinnes-Übernahme hatten wir angekündigt, uns von den Aktivitäten wieder zu trennen, die aus Sicht des DB Konzerns keine Kern-Geschäftsfelder darstellen. Im Bereich Interfer hatten wir bereits im Jahr 2003 einige Randaktivitäten erfolgreich veräußert. Mit Wirkung zum 1. Januar 2004 haben wir dann in einer umfassenden Transaktion den Verkauf der Aktivitäten Brenntag (Chemiedistribution) und Interfer Stahl an den Finanzinvestor Bain Capital vollzogen.

Weitere Veränderungen im Konzernportfolio

Die Gesellschaft Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB) ist mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2004 aus dem Konsolidierungskreis ausgeschieden. Im Zuge des Joint Ventures intalliance ist eine Einbringung dieser Geschäftsaktivitäten in die neue Gruppe vorgesehen. Durch weitere Veränderungen haben wir unsere Wettbewerbsposition verbessert bzw. strukturelle Bereinigungen vorgenommen. Hierzu zählen zahlreiche die Geschäftsfelder Regio und Stadtverkehr betreffende Veränderungen. Die ZugBus Schleswig-Holstein GmbH wurde mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2004 auf die DB Regio AG verschmolzen. Die DB Regionalbahn Rheinland GmbH, die DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH sowie die DB Regionalbahn Westfalen GmbH wurden ebenfalls mit wirtschaftlicher Wirkung ab dem 1. Januar 2004

auf die DB Regio NRW GmbH verschmolzen. Die DB Regio AG hat mit rechtlicher Wirkung zum 1. Januar 2004 weitere 30 % am Stammkapital der Burgenlandbahn GmbH von der sich in Insolvenz befindlichen Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH übernommen und somit ihren Anteil auf 100 % aufgestockt. Die Regionalverkehr Dresden GmbH wurde mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2004 zu 51 % durch die DB Regio AG übernommen. Mit Wirkung zum gleichen Zeitpunkt wurde die Firma Georg Schulmeyer GmbH zu 100 % durch die Verkehrsgesellschaft mbH Untermain –VU– erworben. Die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH hat am 30. März 2004 die Kreisverkehrsbetrieb Sigmaringen GmbH gegründet. Diese Gesellschaft hat sodann mit Kauf- und Übertragungsvertrag vom 1. April 2004 vom Landkreis Sigmaringen den unselbstständigen Kreisverkehrsbetrieb des Landkreises Sigmaringen in Form eines Asset-Deals erworben. Die Gesellschaft Sumava Bus s.r.o. wurde im September als Tochtergesellschaft der RBO Regionalbus Ostbayern GmbH gegründet und soll im grenzüberschreitenden Verkehr nach Tschechien tätig werden. Mit Wirkung zum 1. April 2004 wurden die von der DB Fernverkehr AG gehaltenen Geschäftsanteile der MITROPA AG an die britische Compass Group verkauft.

Innerhalb des Geschäftsfelds Schenker sind zahlreiche Verschmelzungen zur Bereinigung der Gesellschaftsstrukturen im Bereich der Anterist+Schneider GmbH umgesetzt worden. Zudem werden die im Vorjahresbericht dem Geschäftsfeld Freight Logistics zugeordneten Aktivitäten ATG Autotransportlogistic Gesellschaft mbH und Railog GmbH seit dem Berichtsjahr dem Geschäftsfeld Schenker zugeordnet.

Die Position des Geschäftsfelds Railion wurde durch eine Akquisition gestärkt: Im Juni 2004 hat die Railion Deutschland AG 95 % der Anteile an der Strade Ferrate del Mediterraneo s.r.l. (SFM), Messina/Italien, übernommen. Hingegen hat sich die Railion Deutschland AG von ihrem 10 %igen Anteil an der ABX Logistics GmbH, Duisburg, getrennt.

Im Juni 2004 hat die Stinnes AG zur Stärkung der Position im Geschäftsfeld Freight Logistics die Nieten Fracht Logistik GmbH & Co. KG erworben. Zudem wurden mehrere bisher von der Railion Deutschland AG gehaltene Beteiligungen – hierbei handelte es sich unter anderem um Beteiligungen an Umschlagterminals – auf Gesellschaften des Geschäftsfelds Intermodal übertragen.

Im Zuge der Neuordnung der Instandhaltungs- und Erneuerungsfunktionen im Unternehmensbereich Fahrweg hat zum 1. Januar 2004 eine Neuorganisation bezüglich der Geschäftsaktivitäten der DB Netz AG sowie der DB Bahnbau GmbH stattgefunden. Gleichartige Aktivitäten werden nunmehr zusammengefasst in einer Dienstleistungsorganisation innerhalb der DB Netz AG geführt. Seit dem 1. Januar 2004 verfügt die DB Bahnbau GmbH im Gegenzug über eigene Bau- und Montagekapazitäten; aus dem ehemaligen Geschäftsbereich DB Bahnbau als Bestandteil der DB Netz AG wurden Kapazitäten der Geschäftsfelder Ingenieurplanung, Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikation, Elektroenergieanlagen, Oberleitungsanlagen sowie der Wiederverwendung von Oberbaumaterial ausgegliedert. Die Aktivitäten

der DB Bahnbau GmbH werden auch weiterhin im Segment Sonstige ausgewiesen. Nachdem das operative Geschäft der DB Verkehrsbau Logistik GmbH bereits im Jahr 2003 durch die DB Netz AG übernommen worden war, erfolgte im Jahr 2004 die gesellschaftsrechtliche Verschmelzung der Gesellschaft auf die DB Netz AG mit wirtschaftlicher Rückwirkung auf den 1. Januar 2004.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Ungeachtet der starken internationalen Position unseres Geschäftsfelds Schenker ist der DB Konzern in hohem Maße von der wirtschaftlichen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland abhängig. Diese war auch im Berichtsjahr nur verhalten, allerdings hat sich die Erholung der deutschen Wirtschaft im Jahr 2004 gefestigt.

■ **Weltkonjunktur:** Der sehr kräftige Aufschwung der Weltwirtschaft hat im Verlauf des Jahres 2004 infolge des starken Ölpreisanstiegs und einer Abschwächung wirtschaftspolitischer Impulse an Fahrt verloren. Insgesamt wies das weltweite Wachstum mit knapp 4 % aber eine höhere Dynamik auf als im Vorjahr (+2,5 %). Die Zugmaschine der Weltwirtschaft blieben die USA mit einem Bruttoinlandsprodukt (BIP)-Wachstum von 4,4 %. Die asiatischen Volkswirtschaften zeigten unverändert eine relativ hohe gesamtwirtschaftliche Dynamik. So nahm in China, dem zweiten Zentrum des weltwirtschaftlichen Aufschwungs, das BIP um fast 9,5 % zu. In Japan fiel das Wachstumstempo mit einem BIP-Zuwachs von knapp 3 % mehr als doppelt so hoch aus wie im Vorjahr.

■ **Europa:** Die Konjunktur im Euro-Raum erholte sich im Berichtsjahr spürbar, verlief aber mit einem BIP-Anstieg von knapp 2 % deutlich schwächer als in anderen Regionen der Welt und in den übrigen europäischen Ländern. Begünstigt wurde die konjunkturelle Erholung durch eine robuste weltwirtschaftliche Nachfrage, die die Effekte des Ölpreisanstiegs kompensierte. Demgegenüber nahm die Inlandsnachfrage bei annähernd neutraler Finanz- und weiterhin expansiv ausgerichteter Geldpolitik nur verhalten zu. Aufgrund des überdurchschnittlichen Zuwachses in Großbritannien fiel das BIP-Wachstum der EU-15 mit knapp 2,5 % leicht höher aus als im Euro-Raum. Deutlich positiv entwickelten sich auch die Länder in Mittel- und Osteuropa.

■ **Deutschland:** Nach ersten Angaben des Statistischen Bundesamts nahm in Deutschland das reale BIP in 2004 um 1,7 % zu (im Vorjahr: -0,1 %). Gestützt wurde die Wirtschaftsentwicklung insbesondere von einem Anstieg des Exportüberschusses, während die binnenwirtschaftliche Schwäche weiter anhielt. Trotz des hohen Euro-Kurses stieg der Export mit 8,2 % kräftig. Ausschlaggebend hierfür waren der weltwirtschaftliche Aufschwung und die damit verbundene höhere Nachfrage nach Investitionsgütern. Die Unsicherheit bei Investoren und Konsumenten belastete hingegen im Inland sowohl die Investitionstätigkeit als auch die privaten Konsumausgaben. Ausgelöst durch Export und Produktion zogen zwar die

Ausrüstungsinvestitionen im Jahresverlauf an (+1,2 %), die Bauinvestitionen aber lagen erneut unter dem Vorjahresniveau (–2,5 %). Insgesamt verzeichneten die Anlageinvestitionen somit einen geringen Rückgang. Die schwache Arbeitsmarkt- und Einkommensentwicklung führte zu einem leichten Rückgang der privaten Konsumausgaben im Vergleich zum Vorjahr (–0,3 %). Ebenso schrumpfte der reale Einzelhandelsumsatz im Berichtsjahr (–1,7 %).

Relevante Märkte und Entwicklung der Verkehrsleistung des DB Konzerns

Während die nur leichte Aufhellung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds im Inland lediglich den Rückgang des deutschen Personenverkehrsmarkts abmilderte, waren auf den für den Unternehmensbereich Transport und Logistik relevanten Märkten – und hier insbesondere im Bereich der höherwertigen Logistikdienstleistungen – Zuwächse zu verzeichnen. Angesichts der konjunkturellen Rahmendaten und des sich weiterhin verschärfenden Wettbewerbs haben wir uns sowohl im Unternehmensbereich Personenverkehr als auch im Unternehmensbereich Transport und Logistik gut weiterentwickelt. Im Unternehmensbereich Personenverkehr konnten wir im Gegensatz zu dem nach unten gerichteten Markttrend die Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr steigern und Marktanteile gewinnen. Erneut positiv war auch die Entwicklung im Unternehmensbereich Transport und Logistik. Die zunehmende Nutzung unserer Infrastrukturbereiche durch konzernfremde Eisenbahnverkehrsunternehmen zeigt die hohe Wettbewerbsintensität auf der Schiene.

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 2004 um rund 1 % zurück (im Vorjahr: –2,1 %). Hiermit schrumpfte der Personenverkehrsmarkt bereits im fünften Jahr in Folge. Maßgeblich war, wie schon in den Vorjahren, der Rückgang im Individualverkehr, der nach vorläufigen Berechnungen rund 1,5 % an Verkehrsleistung einbüßte (im Vorjahr: –2,6 %). Neben der schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wirkten sich erneut die weiter gestiegenen Kraftstoffpreise aus.

Trotz der ungünstigen konjunkturellen Umfeldbedingungen konnten wir bei unserer Verkehrsleistung im Personenverkehr die Vorjahreszahlen um 0,5 % übertreffen (Schiene und Bus; bereinigt um den Effekt des Ausscheidens der Regionalbus Braunschweig GmbH aus dem Konsolidierungskreis: +1 %). Im Vergleich zum Individualverkehr konnten wir damit Marktanteile gewinnen. Unsere Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr stieg um 1,0 % auf 70,3 Mrd. Personenkilometer (Pkm). Dabei legte der Schienenpersonenfernverkehr im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 % auf 32,3 Mrd. Pkm zu (im Vorjahr: –4,7 %). Im Berichtsjahr konnten die

bremsenden Effekte schwacher Arbeitsmarkterholung und sinkender Einkommen überkompensiert werden durch die Auswirkungen einer verbesserten Pünktlichkeit, die Zusatznachfrage aufgrund der preislich besonders attraktiven Angebote („Sommer-Spezial-Preise“, „November-Sommer“) und den Mehrverkehr auf der Neubaustrecke Köln–Rhein/ Main. Positiv entwickelte sich zugleich die Nachfrage im Bereich unserer Regionalzüge und S-Bahnen. Mit 37,9 Mrd. Pkm wurde das Vorjahresniveau erreicht, obwohl die Betriebsleistung aufgrund des Übergangs mehrerer teils aufkommensstarker Linien an andere Bahnen sank. Dämpfend wirkte sich erneut die konjunkturell unverändert schwierige Situation am Arbeitsmarkt aus. Als Markterfolg erwiesen sich die Pauschaltickets, z.B. die Ländertickets.

Die überwiegend im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) tätigen konzernfremden Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland konnten ihre Verkehrsleistung nach unserer Schätzung um 20–25 % steigern (im Vorjahr: 15,8 %). Dabei erklärt sich der Anstieg überwiegend aus der Übernahme nachfragestarker bisheriger DB-Verkehre zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003.

Die Nachfrage im ÖSPV stieg mit rund 0,6 % etwas stärker als im Vorjahr mit 0,2 %. Um den gleichen Wert stieg auch – auf vergleichbarer Basis – die Verkehrsleistung der Busgesellschaften des DB Konzerns. Der Zuwachs im ÖSPV wird wie schon im Vorjahr vollständig durch den Anstieg der Verkehrsleistung im Linienverkehr getragen, während sie bei den Gelegenheitsverkehren zurückging.

Die Entwicklung im innerdeutschen Luftverkehr hat im Berichtsjahr deutlich an Dynamik eingebüßt und erreichte nur noch einen Zuwachs von 1,3 % (im Vorjahr: 4,9 %). Der internationale Luftverkehr hat sich deutlich besser entwickelt als jener im Inland, wo kaum noch Angebotsausweitungen stattfanden. Vor allem die Billigfluggesellschaften konnten ihre starken Zuwächse aus dem Vorjahr nicht wiederholen, stattdessen dämpften Preiserhöhungen im zweiten Halbjahr die Nachfrage.

Im Berichtsjahr hat der Wettbewerb im Personenverkehrsmarkt weiter zugenommen. Dies gilt sowohl verkehrsträgerübergreifend als auch zwischen verschiedenen Bahnen. Als Wettbewerber, insbesondere im Schienenpersonennahverkehr, treten neben kommunalen oder landeseigenen Bahnen und mittelständischen Unternehmen verstärkt internationale Konzerne auf. Der Marktanteil konzernfremder Eisenbahnunternehmen am Schienenpersonenverkehr liegt mittlerweile bei gut 3 % (verkehrsleistungsbezogen) bzw. bei knapp 11 % (bezogen auf die Zugleistung im Regionalverkehr).

Internationale Transport- und Logistikmärkte legen weiter zu

Die für den Unternehmensbereich Transport und Logistik relevanten Märkte waren im Berichtsjahr von weiterem Wachstum geprägt. Angesichts der unterschiedlichen konjunkturellen Entwicklungen war das Marktwachstum im internationalen Umfeld vielfach positiver als die Entwicklung des deutschen bzw. innereuropäischen Güterverkehrsmarkts.

Die Volumenentwicklung im europäischen Landverkehr war insbesondere in Mitteleuropa von der verhaltenen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung geprägt. Dies

galt sowohl für die nordeuropäischen Länder als auch für Zentraleuropa. Aufgrund der zunehmenden Marktkonsolidierung und eines verschärften Wettbewerbs war in Nord- und Zentraleuropa zudem ein zunehmender Margendruck zu beobachten. Positive Wachstumsraten eröffneten sich hingegen in Südwesteuropa und in Osteuropa. Vor allem in Osteuropa waren hohe Wachstumsraten zu beobachten, die insbesondere aus der zunehmenden Produktionsverlagerung international agierender Unternehmen in Länder mit günstigeren Lohnstrukturen resultierten. Aufgrund des hohen Marktwachstums gab es hier nur wenig Druck auf die Margen.

Das Marktwachstum im weltweiten Luftfrachtmarkt hat sich im Berichtsjahr auf hohem Niveau fortgesetzt. Die Entwicklung war erneut durch die starke wirtschaftliche Entwicklung in Asien begünstigt, wobei die Ungleichgewichte in den Warenströmen fortbestehen. Weiterhin liegen die Frachtvolumina aus Asien heraus deutlich über denen in umgekehrter Richtung. In den Luftfrachtraten machten sich die höheren Energiepreise in Form von Ratenaufschlägen bemerkbar.

Auch der Seefrachtmarkt hat sich im Berichtsjahr positiv entwickelt – ebenfalls mit dem asiatischen Raum als wesentlichem Treiber der gesamten Marktentwicklung. Fortgesetzte Produktionsverlagerungen und Beschaffungsentscheidungen zugunsten asiatischer – und insbesondere chinesischer – Hersteller waren ausschlaggebend für eine Fortsetzung des stabilen Wachstums auf den ostgehenden Transpazifikrouten, den Relationen von Asien nach Europa und umgekehrt sowie den innerasiatischen Relationen. Containerisierte Exporte mit Ursprung in Asien machen inzwischen rund 51 % des weltweiten Seefrachtmarkts aus. Die Verschiffungen mit Ursprung in Nordamerika entsprachen den niedrigen Wachstumsprognosen. Die höheren Kapazitätsauslastungen insbesondere auf den starken Relationen mit Ursprung in Asien haben sich in steigenden Frachtraten niedergeschlagen. Eine Fortsetzung des Wachstums wird von allen Marktteilnehmern erwartet. Dies zeigt sich beispielsweise in der Inbetriebnahme neuer Schiffskapazitäten auf den Hauptrelationen.

Auch Schienengüterverkehr mit deutlichem Verkehrsleistungszuwachs

Deutlich positive Impulse aus dem wirtschaftlichen Umfeld führten im Berichtsjahr – auf Basis vorläufiger Daten – zu einer kräftigen Zunahme der Verkehrsleistung im deutschen Gesamtmarkt (Schiene – Railion Deutschland AG und andere Bahnen –, Straße – deutsche LKW ohne Nahbereich sowie ausländische LKW – und Binnenschifffahrt). Mit einem Anstieg um gut 6 % hat sich das Wachstum gegenüber dem Vorjahr (1,7 %) mehr als verdreifacht.

Trotz der Belastungen durch den negativen Basiseffekt aus den Verkehrsverlagerungen von der Binnenschifffahrt infolge des Niedrigwassers im Jahr 2003 und einen anhaltend starken inter- und intramodalen Wettbewerb konnte Railion Deutschland die Verkehrsleistung deutlich steigern. Der Verkehrsleistungszuwachs um 5 % (im Vorjahr: +2,1 %) auf 77,6 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) ist vor allem auf die kräftigen Impulse aus der starken Rohstahlproduktion zurückzuführen. Neben den positiven Entwicklungen in den Bereichen „Eisen/Stahl“ und „Eisenerze“ war aber

auch bei den forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, den Mineralölprodukten sowie bei den Chemieverkehren ein deutliches Plus zu verzeichnen. Im Kombinierten Verkehr konnte der starke Zuwachs aus dem Vorjahr nicht wiederholt werden, die Entwicklung blieb jedoch positiv. Einen kräftigeren Rückgang gab es lediglich bei den landwirtschaftlichen Produkten, was auf die gegenüber dem Vorjahr ausgebliebenen Getreide-Exporte zurückzuführen ist.

Fortgesetzt hat sich wie in den Vorjahren der Trend eines zunehmenden Anteils der grenzüberschreitenden Verkehre. Ihr Anteil an der Gesamtverkehrsleistung der Railion Deutschland AG beträgt mittlerweile annähernd 60 %.

Auch im Geschäftsfeld Railion insgesamt (einschließlich der internationalen Tochtergesellschaften Railion Nederland N.V. und Railion Danmark A/S) konnten wir die Wachstumsrate des Vorjahres (2,4 %) mit einem Anstieg um 5,2 % auf 84,0 Mrd. tkm nochmals übertreffen.

Die anderen Eisenbahnen in Deutschland verzeichneten sowohl als Partner von Railion Deutschland als auch verstärkt im Wettbewerb erneut einen deutlichen Verkehrsleistungsanstieg und erreichten mit einem Zuwachs von rund 50 % annähernd die Wachstumsrate des Vorjahres (52,6 %). Ihr Marktanteil am Schienengüterverkehr hat sich damit weiter erhöht und liegt mittlerweile – verkehrsleistungsbezogen – bei über 10 %.

Der Schienengüterverkehr in Deutschland insgesamt konnte damit seine Verkehrsleistung nach der guten Entwicklung im Vorjahr (4,7 %) nochmals deutlich steigern und zeigte sich mit einem Anstieg um 8,2 % erneut als Wachstumsträger des Verkehrsmarkts. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs am Gesamtmarkt hat damit auf rund 16,8 % weiter zugenommen.

Im Straßengüterverkehr (deutsche LKW – ohne Nahbereich – und ausländische LKW) zog die Verkehrsleistung um gut 5 % an (im Vorjahr: +3,1 %). Mit hohen monatlichen Wachstumsraten im grenzüberschreitenden Verkehr wurde der Anstieg vor allem durch den kräftigen Außenhandel und die EU-Osterweiterung gestützt. Von dieser Entwicklung profitierten insbesondere die ausländischen LKW. Negative Impulse gingen von einer anhaltend schwachen Situation im Baugewerbe aus, wenngleich sich der Rückgang bereits verlangsamt hat. Gutartbezogen zeigte sich der kräftigste Anstieg im Bereich der Fahrzeuge/Maschinen/Halb- und Fertigwaren sowie der so genannten besonderen Transportgüter (vor allem Containerverkehre).

Nach einer schwachen Entwicklung im ersten Halbjahr stieg die Verkehrsleistung in der Binnenschifffahrt in der zweiten Jahreshälfte kräftig an. Die Ursache für dieses Wachstum ist vor allem in einem positiven Basiseffekt infolge des Niedrigwassers und der daraus resultierenden Transportausfälle im Vorjahr zu sehen. Die deutlichsten Zuwächse gab es in den Bereichen Kohle, Steine und Erden, Chemie sowie bei den anderen Halb- und Fertigerzeugnissen. Rückgänge waren lediglich bei den landwirtschaftlichen Produkten und den Mineralölerzeugnissen zu verzeichnen. Mit einem Anstieg der Verkehrsleistung im Gesamtjahr um 9,5 % wurden die Vorjahresverluste jedoch nicht vollständig kompensiert.

Infrastrukturbereiche verzeichnen weiteren Nachfrageanstieg konzernfremder Kunden

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 und der Trassennutzung wider. So stieg die Anzahl der von konzernfremden Unternehmen realisierten Stationshalte um 20,4 % auf 11,2 Mio. Halte; die Trassennachfrage erhöhte sich sogar um 25,0 % auf 88,0 Mio. Trassenkilometer. Dabei nutzten im Jahr 2004 rund 290 konzernfremde Eisenbahnverkehrsunternehmen die Infrastruktur des DB Konzerns.

Geschäftsverlauf

Eingeschränkte Vergleichbarkeit der Geschäftsjahre 2004 und 2003

Die DB AG hat zu Beginn des Berichtsjahres die Instandhaltungswerke für Fahrzeuge an die Tochtergesellschaft DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH verkauft. Wesentliche Veränderungen gegenüber dem Vorjahr ergeben sich hieraus in den Bilanzpositionen Sachanlagen (außer Grundstücken), Vorräte und Rückstellungen sowie in den Ergebnispositionen Aktivierte Eigenleistungen, Gesamtleistung, Sonstige betriebliche Erträge, Materialaufwand, Personalaufwand und Abschreibungen. Insofern ist der Jahresabschluss 2004 in verschiedenen Positionen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung nicht oder nur bedingt mit dem Vorjahr vergleichbar.

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Die DB AG erzielte im Geschäftsjahr 2004 wie im Vorjahr keine Umsatzerlöse. Die Bestandsveränderungen waren ebenfalls für die wirtschaftliche Entwicklung von untergeordneter Bedeutung. Die aktivierten Eigenleistungen reduzierten sich auf 0 Mio. € (im Vorjahr: 532 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 1.711 Mio. € deutlich unterhalb des Vorjahresniveaus (im Vorjahr: 3.082 Mio. €). Sie enthalten hauptsächlich 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 147 Mio. € ebenfalls deutlich unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 1.328 Mio. €). Der Personalaufwand von 450 Mio. € (im Vorjahr: 720 Mio. €) umfasste die Löhne und Gehälter sowie die notwendigen Sozialaufwendungen für die bei der DB AG beschäftigten Mitarbeiter. Die Abschreibungen reduzierten sich im Berichtsjahr auf 28 Mio. € (im Vorjahr: 102 Mio. €). Der Rückgang in Material- und Personalaufwand sowie Abschreibungen ist maßgeblich auf den Verkauf der Instandhaltungswerke zurückzuführen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen von 1.456 Mio. € (im Vorjahr: 1.614 Mio. €) enthielten u. a. Mieten und Pachten und übrige betriebliche Aufwendungen wie beispielsweise Gebühren, Abgaben, Versicherungsbeiträge, Zahlungen für Leistungen Dritter und Entschädigungen.

Die deutliche Verbesserung im Beteiligungsergebnis auf 195 Mio. € (im Vorjahr: – 535 Mio. €) wurde maßgeblich durch die positive Ergebnisentwicklung der Tochtergesellschaften geprägt, die zu höheren 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 – 205 Mio. € (im Vorjahr: – 236 Mio. €).

Insgesamt ergab sich für die DB AG ein negatives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von – 385 Mio. € (im Vorjahr: – 929 Mio. €). Der Jahresfehlbetrag entspricht dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Unter Verrechnung mit dem Verlustvortrag aus dem Vorjahr in Höhe von – 1.393 Mio. € ergibt sich ein Bilanzverlust von – 1.778 Mio. € (im Vorjahr: – 1.393 Mio. €).

Entwicklung der Bilanz

Die Bilanzsumme per 31. Dezember 2004 betrug 30,8 Mrd. € (im Vorjahr: 28,2 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 2,9 Mrd. € (im Vorjahr: 3,1 Mrd. €) setzte sich wie im Vorjahr in erster Linie aus Grundstücken und grundstücksähnlichen Rechten zusammen. Von den Finanzanlagen in Höhe von 24,7 Mrd. € (im Vorjahr: 20,1 Mrd. €) entfielen 57,4 % bzw. 14,2 Mrd. € auf Anteile an verbundenen Unternehmen und 39,3 % bzw. 9,7 Mrd. € auf Ausleihungen an verbundene Unternehmen. Das Umlaufvermögen in Höhe von 3,2 Mrd. € (im Vorjahr: 5,0 Mrd. €) bestand im Wesentlichen aus Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen (2,4 Mrd. €) sowie liquiden Mitteln und Wertpapieren (zusammen 0,8 Mrd. €).

Das Eigenkapital sank durch den Jahresfehlbetrag bzw. den höheren Bilanzverlust von 7,5 Mrd. € auf 7,2 Mrd. €. Die Eigenkapitalquote ist auch aufgrund eines Anstiegs der Bilanzsumme von 26,8 % auf 23,2 % zurückgegangen. Die infolge von Rückstellungszuführungen – auch im Zusammenhang mit der Reallokation von Restrukturierungsrückstellungen im DB Konzern – höheren Rückstellungen beliefen sich auf 7,0 Mrd. € (im Vorjahr: 6,8 Mrd. €). Die Verbindlichkeiten in Höhe von 16,6 Mrd. € (im Vorjahr: 13,8 Mrd. €) bestehen in erster Linie aus Verbindlichkeiten

gegenüber verbundenen Unternehmen (12,5 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 2004 begebenen Anleihen in Form von Darlehen.

Investitionen

Die Brutto-Investitionen der DB AG in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände betrugen 64 Mio. € (im Vorjahr: 123 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 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.

Hervorragende Bonität von Rating-Agenturen erneut bestätigt

Im Mai 2004 haben die jährlichen Rating-Reviews mit den Rating-Agenturen Moody's und Standard & Poor's stattgefunden. Beide Rating-Agenturen haben anschließend ihre positiven Urteile über die Bonität der Deutschen Bahn erneut bestätigt. Das Rating von S & P lautet damit seit der ersten Erteilung in 2000 unverändert „AA“, dasjenige von Moody's „Aa1“. Beide Ratings haben einen „stabilen“ Ausblick.

Wie bereits in den Vorjahren nahmen wir die internationalen Finanzmärkte in Anspruch. Durch unser Debt Issuance Programme über 10 Mrd. € und unsere hervorragende Bonität war für uns an den globalen Wertpapiermärkten auch im Jahr 2004 jederzeit eine flexible und zeitpunktorientierte Emissionstätigkeit zu exzellenten Bedingungen möglich. Bei den Begebungen unter diesem Programm konnten wir erneut gezielt auf die Bedürfnisse der für uns relevanten Investoren abstellen.

Dies führte im Gegenzug aufgrund der spezifischen Nachfrage zu attraktiven Finanzierungskosten. Dabei wirkte sich auch im Berichtsjahr unsere breite Investorenbasis mit Schwerpunkten in Europa und Asien positiv aus.

Im Berichtsjahr profitierten wir von einem großen Interesse der Investoren an Unternehmensanleihen mit hoher Bonität. Über unsere Finanzierungstochter Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, emittierten wir insgesamt 8 Anleihen in folgenden Währungen: EUR, USD, JPY, HKD und CHF. Darüber hinaus stockten wir eine im Vorjahr begebene Anleihe nochmals auf. Das Gesamtvolumen der Emissionen erreichte einen Gegenwert von über 1,6 Mrd. €. Erstmalig nahmen wir mit 50 Mrd. JPY den öffentlichen Euroyen-Markt in Anspruch, der uns nicht zuletzt aufgrund unserer jährlichen Finanzpräsentationen in Japan eine breite Investorenbasis offerierte. Mit jeweils einer USD- und CHF-Anleihe sprachen wir gezielt die private Anlegerschaft an. Der überwiegende Teil der Emissionen richtete sich aber unverändert an institutionelle Investoren. Die gewichtete Durchschnittslaufzeit der im Berichtsjahr getätigten Anleihen lag bei 10,5 Jahren.

Im kurzfristigen Bereich standen dem DB Konzern zum Jahresende ähnlich wie im Vorjahr garantierte Kreditfazilitäten von rund 2,2 Mrd. € und ein Multi-Currency Multi-Issuer Commercial-Paper-Programm über 2 Mrd. € zur Verfügung.

Im Geschäftsjahr 2004 wurden keine größeren Leasing-Transaktionen abgeschlossen.

Mitarbeiter

Zum Ende des Geschäftsjahres 2004 lag die Zahl unserer Beschäftigten bei 6.062 (im Vorjahr: 13.989). Dieser Rückgang ist maßgeblich auf den Verkauf der Instandhaltungswerke zurückzuführen.

Technik

Unsere Kunden erwarten von den Gesellschaften des DB Konzerns 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 hochwertige Mobilitäts- und Logistikangebote gilt der Qualitätsanspruch umfassend für uns, unsere Lieferanten sowie für die in die Erstellung der Gesamtleistung eingebundenen Partner, beispielsweise bei grenzüberschreitenden Verkehren. Mit Blick auf den scharfen Wettbewerb sehen wir als vordringliches Ziel eine hohe Zuverlässigkeit der Produktionsmittel an, da dies eine Grundvoraussetzung für einen kundengerechten und wirtschaftlichen Betrieb ist. Hier gilt es, den etablierten hohen Sicherheitsstandard fortzuschreiben, das System Bahn kontinuierlich zu verbessern und umfassender

in Mobilitäts- und Logistikangebote einzubinden. Eine zentrale Herausforderung ist zudem die weitere Verbesserung der Kostenposition.

Unter diesem Leitgedanken haben wir im Berichtsjahr die Technik- und Einkaufseinheiten in Produktbereichen zusammengeführt und das technische Know-how im Ingenieurpool DB Systemtechnik gebündelt. Aus einer umfassenderen Verantwortung für die technischen Produktionsmittel erwarten wir bei Sicherung der hohen Qualität weitere Effizienz- und Kostenvorteile. Im Interesse einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene ist ein kontinuierlicher, intensiver Austausch zwischen Bahnen und Herstellern von der Systementwicklung über den Betrieb bis zur Instandhaltung erforderlich. Weitere Verbesserungen des Systems Bahn mit einer ausgereiften, zuverlässigen und kostengünstigen Technik sind die Grundlage dafür, europaweit mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen. Das für die nächsten Jahre prognostizierte Verkehrswachstum macht es zudem erforderlich, alle Verkehrsträger mit ihren jeweiligen Systemstärken optimal einzubringen. Zugleich steigen die Anforderungen an Verfügbarkeit, Effizienz und Preiswürdigkeit der Transportmittel. Wir sehen es dabei als unsere Aufgabe an, unter Berücksichtigung der Kundenwünsche europaweit wettbewerbsfähige Produktentwicklungen im Personen- und Güterverkehr durch Modularisierung und Standardisierung von Komponenten zu forcieren. Von der Industrie erwarten wir, dass sie zuverlässig funktionierende Bahntechnik liefert und technische Innovationen vorantreibt.

Qualitätsmanagement und hohe Sicherheit als Basis nachhaltiger Wettbewerbsvorteile

Der Verkehrsträger Schiene hat dank des Rad-Schiene-Systems mit dem spurgeführten Rad und der Leit- und Sicherungstechnik 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 Qualitätsmanagement weiterentwickelt: Klar definierte Prozessverantwortungen, eine schlanke Gremienstruktur und das weiter verbesserte Qualitätskennzahlensystem bilden die Grundlage für eine übergreifende Steuerung der Qualität und sichern damit das unseren Kunden gegebene Leistungsversprechen ab. So begleitet beispielsweise im Prozess „Fahren und Bauen“ ein Qualitätsmonitoring die wichtigsten Qualitätstreiber. Quality Gates sichern in wichtigen Prozessen, wie beispielsweise bei der Beschaffung von Fahrzeugen, die Umsetzungsqualität ab und ermöglichen bei Bedarf ein Nachsteuern. Im Berichtsjahr konnten wir qualitative Verbesserungen im Betrieb in Form einer deutlich höheren Pünktlichkeit erzielen. Zudem konnte die technische Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte erhöht werden. Wir haben dies durch konsequentes Monitoring im

Betrieb und die daraus abgeleiteten Maßnahmen zur Beseitigung der technischen Mängel sowie verbesserte interdisziplinäre Arbeitsprozesse erreicht. Im laufenden Jahr gilt es, dieses Qualitätsniveau abzusichern und auszubauen.

Technikstrategie wird sukzessive weiter 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.

Im Fahrzeugbereich haben wir im Berichtsjahr die Umrüstung der Fahrzeuge auf den neuen digitalen GSM-R-Zugfunk zeitgerecht abgeschlossen. Dieses bisher größte Umrüstungsprojekt, das rund 100 unterschiedliche Baureihen und mehr als 8.500 Triebfahrzeuge und Lokomotiven umfasste, wurde in unseren Werken in eigener Regie durchgeführt.

Die ersten sechs Triebzüge der zweiten Generation der ICE T-Neigetechnik-Fahrzeuge (ICE T2) sind im Berichtsjahr in Betrieb gegangen. Erstmals können die neuen Züge problemlos mit den Fahrzeugen der ersten Bauserie gekuppelt werden, ebenso sind einzelne Wagen innerhalb der Bauserien austauschbar. Damit bieten sie hohe Flexibilität für den Betrieb. Der ICE T2 ist darüber hinaus der erste interoperable Hochgeschwindigkeitszug nach der europäischen Richtlinie 96/48/EG.

Mit der Erwirkung von Auslandszulassungen für den ICE 3 haben wir die Voraussetzungen für einen internationalen Betrieb geschaffen. In Belgien ist der ICE 3 seit dem Fahrplanwechsel vom 12. Dezember 2004 auf der Schnellfahrstrecke der Magistrale Brüssel–Köln unterwegs. Damit ist ein mehrjähriges Verfahren erfolgreich abgeschlossen. Auch für die Zulassung des ICE 3 in Frankreich hoffen wir auf einen zeitnahen Abschluss des laufenden Zulassungsverfahrens.

Die Modernisierung der seit 1991 im Betrieb befindlichen ICE 1-Flotte wurde im Berichtsjahr vorbereitet. Der ICE 1 soll für weitere 15 Jahre durch den Einbau innovativer und Kosten sparender Komponenten technisch fit gemacht und im Innendesign dem ICE 3 angepasst werden. Das Re-Design wird in unserem Werk Nürnberg durchgeführt. Interdisziplinäre Projektteams haben systematisch Kosteneinsparpotenziale in der Ersatzteile- und Komponentenbeschaffung identifiziert und realisiert.

Auch im Bereich der Fahrbahn-Strategie liegen zusätzliche Rationalisierungspotenziale in weitergehenden Standardisierungen und Qualitätsverbesserungen. Im Bereich der Leit- und Sicherungstechnik haben wir differenzierte Strategien entwickelt, die sinnvolle Streckenstandards abhängig von den unterschiedlichen betrieblichen Anforderungen festlegen. Im Berichtsjahr haben wir eine neue Stellwerksgeneration in Betrieb genommen. Die schrittweise Einführung dieser Stellwerksgeneration auch für Strecken mit vereinfachten betrieblichen Anforderungen lässt mittelfristig ein erhebliches Einsparpotenzial erwarten. Dabei haben wir nicht nur technische Alternativen etabliert, sondern zugleich auch den Anbietermarkt erweitert.

Europäische Standardisierung der Leit- und Sicherungstechnik

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.

Mit dem Inkrafttreten der Eisenbahn-Interoperabilitätsverordnung (EIV) vom 20. Mai 1999 sind Infrastrukturbetreiber des Trans European Network (TEN) sowie die Betreiber von Fahrzeugen auf diesem Netz in Deutschland zur Umsetzung der TSI (Technischen Spezifikationen Interoperabilität) auch auf dem Hochgeschwindigkeitsnetz des DB Konzerns verpflichtet. Weitere Auflagen ergeben sich aus den am 23. November 2004 verabschiedeten TSI für das konventionelle Netz. Die TSI schreiben eine europarechtskonforme Ausrüstung von Neufahrzeugen mit dem Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System), dem international standardisierten Leit- und Sicherungssystem, vor. Für Bestandsfahrzeuge aus dem In- und Ausland ergibt sich zur Gewährleistung der Interoperabilität die Notwendigkeit zur Schaffung und Bereitstellung von nationalen STM (Specific Transmission Modules) für den freien Netzzugang Dritter.

Eine wesentliche Rolle im gesamten Zulassungsprozess bzw. bei der Einführung von ETCS spielt unser Pilot-Projekt auf der Strecke Berlin–Leipzig. Nach umfangreichen Vorarbeiten im Berichtsjahr – neben der Vorbereitung der Strecke beispielsweise mit der Umrüstung von 5 Lokomotiven der Baureihe 101 – wird im Frühjahr 2005 auf dem 100 km langen südlichen Abschnitt zwischen Leipzig und Jüterbog die Zuverlässigkeitserprobung beginnen.

Gutachterliche Tätigkeiten und Geschäfte am Drittmarkt

Unsere fachliche Technik-Kompetenz, zertifiziert und attestiert durch die Aufsichtsbehörde, wird zunehmend von der Industrie, aber auch von ausländischen Bahnen nachgefragt. Wir sind mit dieser deshalb auf dem nationalen wie internationalen Markt aktiv. Zu den im Berichtsjahr durchgeführten Aktivitäten zählten unter anderem ein Projekt im Bereich Oberbau und Feste Fahrbahn für Mitsubishi Heavy Industries – Shinkansen Trackwork Construction Office, Japan, sowie ein Projekt im Bereich Oberbaukonstruktion für die Hochgeschwindigkeitsstrecke Taipeh–Kaoshung, Taiwan.

Systemkompetenz auch für die Magnetschwebbahn-Technik

Nachdem die erste kommerzielle Strecke in China im Frühjahr 2004 eingeweiht wurde und den offiziellen Fahrgastbetrieb aufgenommen hat, kommt nun auch das in Deutschland geplante Projekt zur Anbindung des Flughafens München an den Hauptbahnhof voran. Für das Magnetschnellbahnprojekt in Bayern hat die Bayerische Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft mbH die Planfeststellungsunterlagen erstellt. Die Planfeststellung wurde mittlerweile beantragt.

Parallel zu den Planungen in Bayern bereiten wir uns auf die Durchführung eines anwendungsnahen Betriebs der Transrapid-Versuchsanlage im Emsland vor. Die Anlage in Lathen wird seit dem Jahr 2003 unter der Verantwortung der Herstellerindustrie für den automatischen Betrieb nach Fahrplan ertüchtigt.

Einkauf

Vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unseren Lieferanten

Mit einem Einkaufsvolumen – ohne die national wie international im Geschäftsfeld Schenker getätigten Kontrakte – von mehr als 9,2 Mrd. € waren wir auch im Berichtsjahr erneut einer der größten Investoren in Deutschland und haben damit nach unseren Schätzungen direkt und indirekt mehr als 600.000 Arbeitsplätze in der Industrie gesichert. Die Schwerpunkte lagen erneut in den Bereichen industrielle Produkte sowie Bau- und Ingenieurleistungen, wobei die Beauftragungen in letzterem Bereich deutlich zurückgenommen wurden. Auch der Bezug von Dienstleistungen Dritter war leicht rückläufig. Im Gegenzug hat sich – aufgrund der höheren Energiepreise – ein Anstieg im Bereich der leitungsgebundenen Energien und Kraftstoffe ergeben. Große Vergaben haben insbesondere im Bereich zahlreicher Infrastruktur- und Bahnhofsanlagen, wie beispielsweise für die Bogenbauwerke am Berliner Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof, oder in Verbindung mit dem Aufbau des GSM-R-Netzes stattgefunden. Eine große Vergabe im Fahrzeugbereich betraf das anstehende umfassende Re-Design der ICE 1-Fahrzeuggarnituren.

Mit einer systematischen Pflege und Standardisierung unserer Geschäftsbeziehungen zu über 40.000 Lieferanten erhöhen wir die Qualität der Zusammenarbeit. Im Berichtsjahr haben wir unsere Einkaufsstrategie weiterentwickelt. So haben wir mit dem Pilotprojekt „Einheitliche Auftrags- und Nachtragskalkulation“ im Bereich des Einkaufs baulicher Anlagen die Nachtragsbearbeitung und -prüfung erleichtert. Dies wirkt sich positiv auf das Geschäft zwischen uns und den Auftragnehmern aus und erhöht die Transparenz.

Um die Qualität bei der Erstellung der baulichen Anlagen nachhaltig zu verstetigen, wurde die Präqualifikation von Lieferanten weiter vorangetrieben. Wie zum Beispiel im Bereich elektrotechnischer Ausrüstungen bereits geübte Praxis, können jetzt auch Interessenten für Bauaufträge den Nachweis ihrer Qualifikation erbringen und sich für Aufträge grundsätzlich qualifizieren. Das beschleunigt die Auftragsvergabe und sichert eine hohe Qualität in der Ausführung.

Wir führen mit den Verbänden der Bauwirtschaft einen intensiven Dialog mit dem Ziel, die Zusammenarbeit zu verbessern, Transparenz zu schaffen und Abläufe zu verkürzen. Im Mittelpunkt standen im Berichtsjahr dabei die Informationen über unseren elektronischen Marktplatz, den standardisierten „Neuen Bauvertrag“ sowie über die Einführung der „Lieferantenbewertung“.

Im September 2004 sind wir dem eCl@ss-Verein beigetreten, der mit dem Institut für Normung zusammenarbeitet. eCl@ss erfüllt die Anforderungen an einen internationalen Klassifikationsstandard. Ziele sind die Standardisierung aller Produkt- und Leistungsbeschreibungen ohne Sprachbarrieren für alle Verkaufs- und Einkaufsaktivitäten im Lieferantenmanagement, eine Öffnung der Märkte zur Stimulierung des Wettbewerbs, Bündelungseffekte sowie eine Sortiments- und Prozesskostenreduzierung. Mit dem Bereich Schienenfahrzeugersatzteile wurde die Zusammenarbeit eröffnet.

Weitere Informationen

Kundencharta im Fernverkehr eingeführt

Mit dem Inkrafttreten der Kundencharta zum 1. Oktober 2004 wurde der Verbraucherschutz für die Kunden des Fernverkehrs deutlich verstärkt. Erstmals erhalten diese eine einheitliche und rechtsverbindliche Zusage auf Entschädigung, wenn die Fernverkehrsreise über eine Stunde verspätet endet und die Bahn für die Ursachen der Verspätung verantwortlich ist. Die Kundencharta ersetzt die bisherigen Kulanzregeln und ist in den Beförderungsbedingungen festgeschrieben. Im Gegensatz zu früheren Regelungen umfasst der Entschädigungsanspruch jetzt die gesamte Reisekette im Fernverkehr. Dies gilt bei Verspätungen, die zu einem Anschlussversäumnis auf dem Umsteigebahnhof führen. Zusätzlich zu den Leistungen bei Verspätungen umfasst die Kundencharta weitere Serviceversprechen hinsichtlich Kundenorientierung und Kundenfreundlichkeit. Das Programm wurde gemeinsam mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Wohnungswesen sowie dem Bundesministerium für Verbraucherschutz, Ernährung und Landwirtschaft erarbeitet.

Fahrplan 2005 erfolgreich gestartet

Zum Ende des Berichtsjahres stand turnusmäßig der europaweit abgestimmte Fahrplanwechsel an. Der Übergang zum „Fahrplan 2005“ am 12. Dezember 2004 erfolgte reibungslos. Mit diesem Fahrplanwechsel wurden weitere Angebotsverbesserungen wirksam.

Risikobericht

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

Aktives Risikomanagement im DB Konzern

Zu den Risiken für den DB Konzern 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 Schienenpersonennahverkehr gibt es einen intensiven Wettbewerb um die langfristigen Bestellerverträge.

Im Schienengüterverkehr sind die wichtigsten Faktoren die Transportnachfrage bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemieerzeugnissen und Baumaterialien. Diese unterliegen konjunkturellen und strukturellen Schwankungen. Die Marktrisiken im Bereich Transport und Logistik sind national wie international 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 wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung; zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote.

Aufgrund der besonderen Natur des Geschäfts ergeben sich für das 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 wurden in den vergangenen Jahren kontinuierlich überarbeitet und verbessert. Im Zusammenhang mit den Luftverkehrsrisiken wurden entsprechende Versicherungen abgeschlossen. Schenker achtet darüber hinaus auf die strikte Einhaltung der landesspezifischen Vorschriften über die Sicherheitsvorkehrungen für die Beförderung von Luft- und Seefracht.

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 wir durch die systematische Wartung, den Einsatz

qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse.

Die Qualität unserer eigenen Angebote hängt zudem von der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel ab. Übergreifend sind aus unserem Modernisierungsprozess nachhaltige Qualitätsverbesserungen erkennbar. Basierend auf den mehrfach nicht zufrieden stellenden Ergebnissen mit neu eingeführten Fahrzeugen haben wir einen intensiven 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 Auswirkungen oft in mehreren Bereichen haben.

Ein Hauptaugenmerk liegt weiterhin auf den Großprojekten Knoten Berlin (u. a. Berlin Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof), Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München und der umfassenden Einführung von GSM-R. Für den Knoten Berlin/Hauptbahnhof wird ein gestuftes Inbetriebnahmekonzept verfolgt. Für die Fortschritte bei der Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München ebenso wie für die Einführung von GSM-R haben wir jeweils ein umfassendes Monitoring implementiert.

Insgesamt gilt für neue Projekte grundsätzlich, dass eine Umsetzung erst nach abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren erfolgt. Die Fortschritte großer Projekte unterliegen einem umfassenden Projektcontrolling. Die Konsequenz identifizierter Risiken war in der Regel die Einleitung von operativen Gegenmaßnahmen, aber auch bilanzielle Vorsorgen.

■ **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Energiepreiskrisen aus dem operativen Geschäft sichern wir unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese Instrumente werden im Anhang erläutert.

■ **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.

Risikoschwerpunkte und damit unser Hauptaugenmerk liegen aufgrund der hohen Projektvolumina im Infrastrukturbereich sowie der hohen Wettbewerbsintensität – neben den kontinuierlichen Anstrengungen zur Sicherung und Verbesserung der Betriebsqualität – bei den projekt- und marktbezogenen Risiken. Hierzu finden regelmäßig umfassende Analysen statt. Insbesondere die Marktrisiken haben wir im Berichtsjahr ausführlich neu bewertet. In einem mehrjährigen Trend mussten wir

kontinuierliche Verschärfungen der Wettbewerbsbedingungen feststellen, die in Verbindung mit den schwachen konjunkturellen Perspektiven in unserem Heimatmarkt positive Impulse für die Umsatzentwicklung auch zukünftig nur sehr eingeschränkt erwarten lassen. Neben der Intensivierung unserer Effizienz- und Rationalisierungsprogramme und der Initiierung des Programms „Qualify“ haben wir entsprechend auch die Umsatzperspektiven einzelner Geschäftsfelder in der aktuellen Mittelfristplanung neu bewertet und teilweise zurückgenommen.

Das Risikomanagement ist umfassend in unseren 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 ist die Risikomanagement-Koordinationsstelle für den DB Konzern. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegen die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzerntreasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken zentral 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

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.

Das bereits beschlossene novellierte AEG sieht folgende wesentliche Neuerungen vor: Die Regulierungskompetenzen werden gebündelt und der Regulierungsbehörde für Telekommunikation und Post (RegTP) zugeordnet. Gleichzeitig werden die Regulierungsbefugnisse auch auf den Zugang zu den Serviceeinrichtungen, die dort erbrachten Leistungen, die Benutzungsbedingungen, die Entgeltgrundsätze und die Entgelthöhe erweitert. Schließlich wird die Monopolkommission regelmäßig ein Gutachten zur Marktbeobachtung erstellen. Eine entsprechende Anpassung der EIBV ist in Kürze zu erwarten. Insgesamt zeichnet sich auf dieser Basis ein breiter Konsens zur Regulierung des integrierten DB Konzerns ab.

Stationspreissystem weiterentwickelt

Zum 1. Januar 2005 hat die DB Station & Service AG ein neues Stationspreissystem eingeführt. Es beinhaltet einen Preiskatalog mit sechs länderspezifischen Kategorie-preisen, die sich sowohl an der verkehrlichen Bedeutung der Bahnhöfe orientieren als auch die länderspezifischen Infrastrukturvoraussetzungen und Fördermodalitäten integrieren. Die spezifischen Vorstellungen der Länder zur Regionalisierung werden so umfassend berücksichtigt. Jeder Bahnhof wird nach bundesweit einheitlichen Merkmalen einer Kategorie zugeordnet. Entscheidend dabei ist die jeweilige verkehrliche Bedeutung eines Bahnhofs, wie zum Beispiel die Anzahl der Zughalte,

die Reisendenzahl und die Verknüpfungsfunktion. Mit dem neuen Stationspreissystem reduziert sich die Anzahl der Stationspreise auf nur 96 länderspezifische Preise (16 Bundesländer mal sechs Kategorien) mit jeweils zwei Zuglängenfaktoren. Hieraus ergeben sich gegenüber dem früheren Stationspreissystem ein vereinfachter Abrechnungsmodus und eine adäquatere Berücksichtigung der höheren Ansprüche längerer Züge an die Bahnhofsinfrastruktur.

Erfolgreicher Abschluss des Zukunftsprogramms für Wirtschaftlichkeit und Beschäftigung

Angesichts des herausfordernden Marktumfelds sind wettbewerbsfähige Beschäftigungsbedingungen für uns eine notwendige Voraussetzung, um die Wettbewerbsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des DB Konzerns zu sichern und zu stärken. Wir arbeiten deshalb an zielführenden Weiterentwicklungen unseres Tarifwerks, mit denen zugleich attraktive Beschäftigungsbedingungen und Beschäftigungsperspektiven für unsere Mitarbeiter geschaffen werden.

Im ersten Quartal des laufenden Jahres konnten hierfür zentrale Tarifabschlüsse erreicht werden. Hierdurch können die Arbeitskosten um rund 5,5 % gesenkt werden. In diesem Rahmen wird in einem Großteil der Konzernunternehmen der Referenzwert der Jahresarbeitszeit von 1.984 (38) auf 2.088 (40) Stunden (pro Woche) erhöht und der Urlaubsanspruch der Mitarbeiter um einen Tag reduziert. Zugleich wurde mit dem Beschäftigungssicherungs-Tarifvertrag das Ende 2004 ausgelaufene Beschäftigungsbündnis bis zum 31. Dezember 2010 verlängert und erweitert. Zur Sicherung von Beschäftigung im Konzern ist eine befristete kollektive Arbeitszeitabsenkung zum 1. Juli 2005 vereinbart worden. Darüber hinaus können die Betriebspartner vor Ort eine beschäftigungssichernde Jahresarbeitszeit einführen. Außerdem wurde – rückwirkend bezogen auf die wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr – eine erfolgsorientierte Mitarbeiterbeteiligung eingeführt. Zusätzlich ist für den Zeitraum vom 1. Juli 2005 bis zum 30. Juni 2007 eine monatliche Zahlung in Höhe von 50 € sowie zum 30. Juni 2007 eine 1,9 %ige Erhöhung des Tabellenentgelts vereinbart worden.

In einem weiteren Schritt wurden mit einem neuen Arbeitszeittarifvertrag die Arbeitszeitregelungen weiter flexibilisiert, insbesondere für die Dienstplangestaltung des Transportpersonals. Es werden über die gesamte Beschäftigungsdauer der Mitarbeiter Arbeitszeit- und Langzeitkonten eingeführt. Die Mitarbeiter können mit diesen zwei Arbeitszeitkonten systematisch Mehrarbeit ansparen und die Guthaben kurzfristig über Freizeit (Arbeitszeitkonto) abbauen und langfristig zur Qualifizierung, für den vorzeitigen Ruhestand oder die Altersvorsorge nutzen (Langzeitkonto). Darüber hinaus haben die Mitarbeiter die Möglichkeit, Entgelt in Zeitguthaben des Langzeitkontos umzuwandeln.

Stärkung des Geschäftsfelds Railion durch den Erwerb der Schienenlogistik-Aktivitäten der RAG AG

Mit der RAG AG haben wir einen Vertrag über den Erwerb ihrer Tochtergesellschaft „RAG Bahn und Hafen GmbH“ (RBH), Gladbeck, unterzeichnet. Der Vertrag tritt vorbehaltlich der Zustimmung der Kartellbehörden rückwirkend zum 1. Januar 2005 in Kraft.

Die RBH beschäftigt rund 950 Mitarbeiter und verfügt über 110 eigene Loks und 2.300 eigene Waggons. Jährlich wird ein Volumen von rund 48 Millionen Tonnen Massengütern umgeschlagen, transportiert und zwischengelagert.

Mit dem Erwerb der RBH sind wir in der Lage, unsere Position in der europaweiten Massengutlogistik auszubauen und das Verhältnis zu einem wichtigen Kunden zu vertiefen.

Verkauf des Anteils der DB Fernverkehr AG an der Deutschen Touring GmbH

Die DB Fernverkehr AG hat ihre Geschäftsanteile (82,8 %) an der Deutschen Touring GmbH (DTG) veräußert. Der Verkauf gilt rückwirkend zum 1. Januar 2005. Käuferin ist die Ibero Eurosur S.L., ein spanisch-portugiesisches Konsortium von Fernbuslinienverkehrsunternehmen. Mit dem Verkauf hat sich die DB Fernverkehr AG weiter auf ihr Kerngeschäft fokussiert.

Strategie

Fokussiertes Konzernportfolio

Seit Beginn der Bahnreform in 1994 haben wir das System Bahn weiterentwickelt und den DB Konzern umfassend neu ausgerichtet. Zielsetzung war und ist es, unseren Kunden hochwertige und marktgerechte Leistungen anbieten zu können. Seit dem Start der Bahnreform haben wir die Produktivität signifikant gesteigert, den massiven Investitionsrückstau weitgehend abgearbeitet und am Marktwachstum im Personen- und Güterverkehr nachhaltig partizipiert.

Mit der Bahnreform haben wir zudem den unternehmerischen Auftrag übernommen, die Bahn in eine kapitalmarktfähige Verfassung zu bringen. Aufbauend auf kontinuierlichen Verbesserungen von Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit erfordert dies insbesondere eine weitere Stärkung der Ertragskraft sowie eine zielführende, wertorientierte Allokation der finanziellen Ressourcen. Zur Steuerung haben wir ein umfassendes Wertmanagement-System etabliert und zudem eine kapitalmarktgerechte – mittelfristig zu erreichende – Zielrendite festgelegt.

Hinsichtlich unseres Geschäftsportfolios sind wir als integrierter Konzern aufgestellt und betrachten die Fokussierung auf eng miteinander verbundene Geschäftsfelder als wesentlichen Erfolgsfaktor. Das Kerngeschäft wird dabei heute sowie zukünftig maßgeblich durch die Eisenbahnaktivitäten in unserem Heimatmarkt Deutschland bestimmt. Hier liegt die Kernaufgabe in der Aufrechterhaltung

unserer starken Marktstellung im Personen- und Güterverkehr sowie der Verbesserung der intermodalen Wettbewerbsfähigkeit des Gesamtsystems Bahn. Unsere die Infrastruktur beinhaltende vertikale Integration ist die notwendige Voraussetzung für eine umfassende Verantwortungsübernahme für die Weiterentwicklung des Gesamtsystems. Hierdurch wird sichergestellt, dass der Marktdruck, dem die Transportbereiche ausgesetzt sind, auch an die Infrastruktur- und Dienstleistungsbereiche weitergegeben wird. Hiervon sowie von unseren Modernisierungsprogrammen profitieren zugleich diskriminierungsfrei alle Nutzer der Infrastruktur. Für die nachhaltige Sicherung der hohen Infrastrukturqualität und die zielgerichtete Weiterentwicklung des Netzes streben wir mit dem Bund eine langfristig tragfähige, moderne Infrastruktur-Partnerschaft an, die unser unternehmerisches Interesse mit dem grundgesetzlichen Gewährleistungsauftrag des Bundes für die Schieneninfrastruktur in Übereinstimmung bringt.

Wir haben uns in den letzten Jahren aber auch mit zielgerichteten Erweiterungen des Kerngeschäfts – insbesondere im Bereich Transport und Logistik – auf veränderte, anspruchsvollere Kunden- und Marktanforderungen ausgerichtet. Mit der um Schenker verstärkten Aufstellung im Bereich Transport und Logistik haben wir uns zusätzliche Wachstumspotenziale in der Sparte Europäischer Landverkehr, im internationalen Luft- und Seetransport sowie in der Logistik erschlossen. Im Gegenzug profitiert der Schienengüterverkehr vom leistungsfähigen Vertriebsnetzwerk von Schenker in Europa; der verbesserte Kundenzugang und das breitere Leistungsportfolio sind somit ein wesentlicher Baustein der Zukunftssicherung des Schienengüterverkehrs.

Mit unseren Unternehmensbereichen Personenverkehr sowie Transport und Logistik nehmen wir eine führende Stellung im europäischen Verkehrsmarkt ein und haben eine sehr gute Ausgangsposition für eine erfolgreiche Weiterentwicklung.

Verbesserungen der Leistungsqualität, Wettbewerbsfähigkeit und Ertragskraft

Um den Veränderungsprozess in der Schlussphase der Bahnreform beschleunigt voranzutreiben, hatten wir im Jahr 2001 das strategische Arbeitsprogramm „Offensive Bahn“ gestartet. Es beinhaltete – neben einer Vielzahl von Vorhaben zur Leistungsverbesserung und Maßnahmen zur Erschließung von Wachstumsoptionen – insbesondere zahlreiche Projekte zur konsequenten Fortführung der Sanierung. Das Sanierungsprogramm „Fokus“ konnte im September 2004 erfolgreich abgeschlossen werden. Das Folgeprogramm „Qualify“ legt – neben der Unterstützung substanzieller Ergebnisverbesserungen – besonderen Wert auf die Verbesserung der operativen Leistung und Qualität.

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, stehen wir nach der Rückkehr zu positiven Ergebnissen im Berichtsjahr nun vor der Herausforderung, die Ertrags-

kraft des DB Konzerns in den nächsten Geschäftsjahren in Richtung einer den Kapitalmarkterfordernissen entsprechenden Rendite zu verbessern und die Innenfinanzierungskraft weiter zu stärken.

Auf dem Weg zu einem führenden internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleister

Unsere Strategieentwicklung erfolgt strikt markt- und wettbewerbsorientiert – wobei unser Markt- und Wettbewerbsumfeld von einer hohen Dynamik und Wettbewerbsintensität geprägt ist. Hieraus ergeben sich erhebliche Herausforderungen, zugleich bieten sich aber auch große Chancen für eine unternehmerische Weiterentwicklung des DB Konzerns. 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 Perspektive hat sich mit der im Berichtsjahr erfolgten EU-Osterweiterung weiter verstärkt. Damit ist die Bedeutung unseres Heimatmarkts als Transitland in der Mitte des heutigen Europas weiter gewachsen. Dies stellt erhebliche Ansprüche an alle Verkehrsträger – gerade unser Stammgeschäft Schienenverkehr ist für die wirtschaftliche und umweltgerechte Bewältigung der wachsenden Verkehrsströme unverzichtbar.

Für den Verkehrsträger Schiene insgesamt und damit für uns als leistungsstarken Anbieter ergeben sich große Chancen aus der im europäischen Umfeld anstehenden Deregulierung: Die Eisenbahnmärkte in Europa öffnen sich im Schienengüterverkehr bis 2007, im Schienenpersonenverkehr bis 2010. So ergeben sich für uns auf der Schiene zukünftig im Ausland die gleichen Möglichkeiten, die internationale Verkehrsunternehmen aufgrund des offenen Marktzugangs in Deutschland hierzulande bereits heute wahrnehmen.

Veränderungen sehen wir auch bei den Kundenanforderungen: Weiterhin wächst der Bedarf an internationalen und verkehrsträgerübergreifenden logistischen Gesamtlösungen aus einer Hand überproportional schnell. Im Personenverkehr verbindet sich mit der Herausforderung „Mobilität“ die Notwendigkeit, 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 werden wir unsere Kernleistungen weiter verbessern, mit integrierten Angeboten die Systemstärken verschiedener Verkehrsträger kombinieren und die Schnittstellen zu den vor- und nachgelagerten kundengerechten Wertschöpfungsstufen etablieren. Der weitere Ausbau unserer Geschäfte wird auch in Zukunft ausschließlich dort erfolgen, wo dies aus Sicht unserer Kunden sinnvoll ist oder wo unsere Kompetenzen und Ressourcen dies nahe legen. Mit einer kerngeschäftsorientierten Weiterentwicklung unseres Leistungsspektrums gewährleisten wir zugleich, dass das Eisenbahnsystem in Deutschland auch zukünftig angemessen am Wachstum im Mobilitätsmarkt partizipieren kann.

Wesentliche Ertragspotenziale ergeben sich aus weiteren internen Prozessoptimierungen und Kostensenkungen. Dies ist unabdingbar zur Verbesserung unserer Wettbewerbsfähigkeit und sichert unsere Position in den bestehenden Märkten. Zusätzlich sehen wir durch eine weitere Internationalisierung und den Eintritt in verwandte Märkte Wachstums- und Entwicklungsoptionen in allen unseren Marktsegmenten. Im Personenverkehr stehen zur Vorbereitung auf die Markttöffnung im europäischen Schienenpersonenverkehr bis zum Jahr 2010 der Aufbau des internationalen Geschäfts, der Ausbau unserer Position im Bereich der Stadtverkehre sowie das Angebot attraktiver Mobilitätsketten im Vordergrund. Eine weitere Stärkung der internationalen Position des Geschäftsfelds Railion im Schienengüterverkehr verbessert die intermodale Wettbewerbsfähigkeit. Im Geschäftsfeld Schenker stellen der weitere Ausbau der Kompetenzen entlang der Logistikkette sowie die Erweiterung des Netzwerks in einem sich konsolidierenden Speditionsmarkt wichtige Entwicklungsrichtungen dar. Bei der Infrastruktur und den Dienstleistern erwarten wir Zuwächse im Geschäft mit konzernfremden Kunden.

Transport und Logistik: Leistungsfähige, globale Netzwerke und Logistikkompetenz

Die internationalen Gütertransport- und Logistikmärkte bleiben mittelfristig ausgesprochene Wachstumsmärkte. Die Gütertransportmärkte Straße, See und Luft sind weitgehend liberalisiert und international ausgerichtet. Perspektivisch zeichnet sich ein Fortschritt auch im europäischen Schienengüterverkehr ab. Unabhängig von Fragen des rechtlichen Marktzugangs sind die Behinderungen durch historisch bedingt unterschiedliche Spurbreiten, Strom-, Leit- und Sicherheitssysteme sowie individuelle Rechtsvorschriften für den internationalen Transport auf der Schiene zu überwinden.

Für das Geschäftsfeld Railion liegt die vordringliche Aufgabe in der weiteren Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs im harten intermodalen Wettbewerb. Unsere Kunden fordern weitere Produktivitätsfortschritte und bezüglich des Angebots eine hohe Verlässlichkeit in der Produktion und eine durchgehende Qualität über Ländergrenzen hinweg. Sich ergänzende strategische Optionen sehen wir hier in der Erweiterung des Railion-Verbunds durch den Beitritt weiterer Bahnen sowie in Beteiligungen, Partnerschaften oder dem direkten eigenen Markteintritt. Auf der technischen Seite tragen wir den Herausforderungen – wie auch im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr – mit entsprechenden Investitionen in mehrsystemfähige, international zugelassene Fahrzeuge Rechnung.

Zudem erwarten unsere Kunden umfassendere logistische Angebote. Dies können wir mit unserem Leistungsangebot mit One-Stop-Shopping für Logistik-, Speditions- und Transportdienstleistungen vorweisen. Gezielt bieten wir hier hochwertige, an den besonderen Anforderungen einzelner Branchen ausgerichtete Lösungen an. Wir sehen dabei über unser historisches Stammgeschäft hinaus große Chancen: Mit Schenker verfügen wir über einen weltweit agierenden Speditions- und Logistik-

dienstleister, der auf Basis hochwertiger weltweiter Netze im Land-, See- und Luftverkehr und starker Logistikkompetenzen in wichtigen Branchen (z. B. Automotive, High-Tech) aktiv am globalen Marktwachstum teilnimmt. Wir streben den weiteren Ausbau unserer weltweit verknüpften Transportnetze sowie eine gezielte Weiterentwicklung der Logistikkompetenzen an, um unsere führende Position im Markt zu behaupten und weiter zu verstärken.

Auch der im Geschäftsfeld Intermodal geführte Kombinierte Verkehr wird allen Prognosen zufolge auf dem Wachstumspfad bleiben. Die effiziente Gestaltung der Netze im Kombinierten Verkehr, verbesserte Produktionskosten und weitere Qualitätssteigerungen werden unsere starke Position in diesem Markt noch attraktiver machen. Im europäischen Massengutgeschäft sind wir im Geschäftsfeld Freight Logistics gut aufgestellt und arbeiten an der Weiterentwicklung unserer branchenspezifischen Logistikangebote sowie einer Verstärkung unserer Position in grenzüberschreitenden europäischen Transporten.

Unser Ziel im Personenverkehr: Integrierte Mobilität in Deutschland und Positionierung in Europa

Im Personenverkehrsmarkt in Europa ist mit weiterem 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.

Vor diesem Hintergrund bleibt es zunächst erste Priorität, unsere Position im Heimatmarkt Deutschland zu verteidigen. Dies bedeutet eine Weiterentwicklung der einzelnen Geschäftsfelder Fernverkehr, Regio und Stadtverkehr ebenso wie deren engere Vernetzung und die Schaffung verkehrsträgerübergreifender Mobilitätsangebote. „www.bahn.de“ mit europaweiten Zugverbindungen sowie nahezu den kompletten Verbindungen im deutschen öffentlichen Nah- und Stadtverkehr bietet eine umfassende Mobilitätsauskunft.

Die Weiterentwicklung der BahnCard beispielsweise mit der Funktionalität City-Ticket 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 unser Ziel, ein wettbewerbsstarkes Angebot von schnellen Verbindungen zwischen deutschen Ballungsräumen und ins europäische Ausland zu gewährleisten. Wir setzen dabei auf die klassischen Systemvorteile der Bahn: zügiges und entspanntes Reisen, komfortabel von Innenstadt zu Innenstadt bei einem hohen Anteil nutzbarer Zeit. Mit Priorität werden weitere Verbesserungen der Informations- und Leistungsqualität sowie eine Stabilisierung bzw. Steigerung der Pünktlichkeit verfolgt. Zudem werden unsere Service- und Preiskonzepte ebenso

wie unsere Kundenbindungsinstrumente zielgruppenorientiert weiterentwickelt. Im grenzüberschreitenden Verkehr treiben wir die Kooperationen mit den Bahnen der Nachbarländer weiter voran.

In den Geschäftsfeldern Regio und Stadtverkehr gilt es, ein kostengünstiges Angebot für reibungslose Mobilität in Stadt und Fläche bereitzustellen. Gerade wir sind in besonderem Maße in der Lage, eine optimale Integration der unterschiedlichen Verkehrssysteme zu ermöglichen. Dies erfordert weitere Produktivitäts-, Qualitäts- und Leistungssteigerungen. 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 beträchtliches Wachstumspotenzial. Perspektivisch denkbar ist auch die Wahrnehmung von Wachstumschancen in den benachbarten europäischen Nahverkehrsmärkten.

Zuverlässige, bezahlbare Infrastruktur und kostengünstige Dienstleistungen als Basis

Unsere Infrastrukturbereiche und Dienstleister bestimmen maßgeblich die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Systems Bahn. Kostensenkungen und Leistungsverbesserungen sind die wichtigsten Hebel zur weiteren Steigerung unserer Wirtschaftlichkeit und der Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers insgesamt. Die Leistungsangebote und die dazugehörigen Preissysteme zur Nutzung der Infrastruktur sind diskriminierungsfrei ausgestaltet.

Im Geschäftsfeld Personenbahnhöfe setzen wir in enger Zusammenarbeit mit dem Bund und den jeweiligen Gebietskörperschaften den Kurs einer nutzungs- und bedarfsgerechten Modernisierung sowie unsere Programme für Sicherheit, Sauberkeit und Service fort. Wir realisieren hierfür differenzierte Entwicklungskonzepte für verschiedene Bahnhofstypen. Potenziale sehen wir in einer Erhöhung der Vermietungserlöse an gut frequentierten Standorten. Von kundenseitig nicht mehr angenommenen und unrentablen Empfangsgebäuden an Bahnhöfen werden wir uns trennen und die Infrastruktur an den Verkehrsstationen bedarfsgerecht anpassen.

Zentrale Herausforderung im Geschäftsfeld Fahrweg bleibt eine weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit bei kostenoptimierter Modernisierung und Engpassbeseitigung im Bestandsnetz. Unsere Strategie „Netz 21“ zielt unter anderem auf die Entmischung von schnellen und langsameren Verkehren sowie die Harmonisierung der Geschwindigkeiten. Umgesetzt wird „Netz 21“ in drei mittel- und langfristig angelegten Investitionspaketen. Das größte dieser Pakete bezieht sich auf das bestehende Schienennetz, in dem die vorhandenen Potenziale besser als bislang erschlossen werden sollen. In einem zweiten Paket investieren wir in moderne Leit- und Sicherheitstechnik, um Flexibilität und Verfügbarkeit des Netzes weiter zu erhöhen. Mit dem dritten Investitionspaket schließlich wird die Infrastruktur durch Neu- und Ausbauprojekte gezielt dort ergänzt, wo eine große Netzwirkung erreicht wird.

Damit sollen Engpässe – insbesondere in Eisenbahnknoten – beseitigt und Fahrzeiten weiter verkürzt werden. Geschwindigkeit und Umfang des Netzausbaus sind dabei in hohem Maße abhängig von den verkehrspolitischen Vorgaben und der Höhe der für die Infrastruktur zur Verfügung gestellten Mittel des Bundes.

Auch unsere Dienstleistungsaktivitäten liefern einen erheblichen Wertschöpfungsbeitrag für die Bahnkunden und das System Bahn. Die gute Akzeptanz seitens konzernfremder Kunden zeigt hier weitere Entwicklungschancen.

Ausblick und Erwartungen an das Geschäftsjahr 2005

Konjunkturelle Aussichten: Nachlassende Wachstumsdynamik

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2005 im Vergleich zum Vorjahr leicht eintrüben. Die Prognosen für das internationale Umfeld sind dabei unverändert günstiger als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Die nachfolgenden Einschätzungen basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen weltpolitischen Entwicklung.

■ **Weltwirtschaft:** Die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft dürfte im laufenden Geschäftsjahr leicht nachlassen. In den USA werden anziehende Zinsen und eine leicht restriktiv wirkende Finanzpolitik dazu beitragen, dass sowohl der private Verbrauch als auch die Investitionen schwächer zulegen als noch im Jahr 2004. Deutlich verlangsamt wird das reale Bruttoinlandsprodukt Japans expandieren. Zum einen sind angesichts von Konsolidierungszwängen sinkende staatliche Anlageinvestitionen zu erwarten, zum anderen führen der starke Yen und die schwächere Auslandsnachfrage zu einem langsameren Anstieg der Exporte. Hierzu trägt auch die allmähliche konjunkturelle Abschwächung in den ostasiatischen Ländern bei. China, als Motor des wirtschaftlichen Wachstums in dieser Region, hat mittels anziehender Zinsen das Kreditwachstum gebremst und versucht so, einer wirtschaftlichen Überhitzung vorzubeugen. Ein zentraler Risikofaktor bleibt die Energiepreisentwicklung: So sind erhebliche Belastungen für die globale Konjunktur zu erwarten, wenn der Ölpreis auf dem gegenwärtig hohen Niveau verharret.

■ **Europa:** Im Euro-Raum ist weiterhin keine durchgreifende konjunkturelle Belebung zu erwarten. Dabei werden sich das niedrige Zinsniveau und die wieder verbesserte Gewinnlage vieler Unternehmen stabilisierend für den begonnenen Investitionsaufschwung auswirken. Belastend wirkt hingegen die schwächere Auslandsnachfrage, die zudem durch die Dollarschwäche gebremst wird. Diese vermag andererseits die Belastungen insbesondere der privaten Nachfrage zum Teil zu kompensieren. Dennoch wird der private Verbrauch aufgrund der anhaltenden Verunsicherung der Konsumenten durch weiter anstehende Reformen in vielen Mitgliedsländern, der konkreten Folgen bereits vollzogener Reform-

schritte und des weiterhin bestehenden Konsolidierungsdrucks für die öffentlichen Haushalte nur zögerlich expandieren. In den Ländern Ost- und Mitteleuropas wird das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts weiterhin deutlich über dem EU-Durchschnitt liegen, allerdings trägt auch hier die notwendige Konsolidierung der Staatshaushalte zu einer Abschwächung bei.

■ **Deutschland:** Die für das Jahr 2005 vorliegenden Prognosen lassen nur ein gegenüber dem Vorjahr abgeschwächtes Wachstum erwarten. Der Export wird infolge der gebremsten weltwirtschaftlichen Entwicklung weniger dynamisch wachsen und bleibt durch den hohen Euro-Kurs belastet. Bei den Ausrüstungsinvestitionen wird sich der Erholungsprozess angesichts steigender Auslastungsgrade, günstigerer Renditeerwartungen, stagnierender Lohnstückkosten und nur mäßig steigender Kapitalmarktzinsen leicht verstärken. Infolge einer sich leicht aufhellenden Einkommensentwicklung sowie zunehmender Transparenz der Reformfolgen – und damit nachlassender Verunsicherung der Verbraucher – wird der private Konsum erstmals seit drei Jahren in 2005 wieder etwas zulegen.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Auch aus den in Diskussion oder Veränderung befindlichen Rahmenbedingungen sind im Geschäftsjahr 2005 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. National steht die Umsetzung europarechtlicher Vorstellungen vor allem in Form der Novelle des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG) auf der Agenda. Deutschland nimmt bezüglich der Liberalisierung nachweislich bereits heute eine führende Position ein. Alle Fortschritte in Richtung einer übergreifenden Angleichung an den national bereits etablierten offenen Zugang wären zu begrüßen. Eine weitere verkehrspolitische Aufgabe bleibt die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger. Kurzfristige Erfolge werden jedoch diesbezüglich auch 2005 nicht erwartet. Wir werden uns weiterhin bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

Weiterhin herausfordernde Marktperspektiven

Wesentliche, die Entwicklung der einzelnen Unternehmensbereiche des von uns geführten DB Konzerns betreffende Prognosen sind:

■ **Unternehmensbereich Personenverkehr:** Trotz eines geringeren BIP-Anstiegs im Jahr 2005 verstärken sich die positiven Impulse für den deutschen Personenverkehrsmarkt. Sowohl die Realeinkommen als auch der private Verbrauch werden nach den Rückgängen im Jahr 2004 wieder leicht zunehmen. Vor diesem Hintergrund wird sich auch der Verkehrsmarkt im laufenden Geschäftsjahr wieder etwas erholen. Mit einem erwarteten Verkehrsleistungsanstieg um rund 1 % bleibt das Wachstum jedoch noch verhalten. Gestützt wird der Anstieg durch die leichte

Erholung im Individualverkehr, der unter anderem von sinkenden Kraftstoffpreisen profitiert. Im innerdeutschen Luftverkehr wird sich das Wachstumstempo wieder verstärken. Beim ÖSPV ist hingegen nur von einer Fortführung des leichten Nachfragezuwachses auszugehen. Hierzu werden auch positive Impulse aus dem Bereich der Gelegenheitsverkehre beitragen. Die Situation im Schienenverkehr in Deutschland wird einerseits durch eine leichte Erholung am Arbeitsmarkt und wieder steigende Realeinkommen begünstigt, andererseits entfällt der positive Impuls aus anziehenden Kraftstoffpreisen. Insgesamt ist daher nur von einem leichten Verkehrsleistungsanstieg auszugehen.

■ **Unternehmensbereich Transport und Logistik:** Auch im laufenden Geschäftsjahr werden sich die internationalen Transport- und Logistikmärkte weiter positiv entwickeln. Wachstumsregionen werden erneut insbesondere der asiatische und der amerikanische Raum sein. Dabei wird prognostiziert, dass insbesondere die Anbieter höherwertiger Dienstleistungen Zuwächse erzielen. Darüber hinaus sind angesichts der fragmentierten Struktur weitere Marktkonsolidierungen zu erwarten. Für den deutschen Güterverkehrsmarkt hingegen werden sich die konjunkturellen Impulse gegenüber dem Berichtsjahr abschwächen. Der Außenhandel wird nicht mehr die hohen Wachstumsraten des Jahres 2004 erreichen und eine leichte Belebung der Inlandsnachfrage wird nicht ausreichen, um diese Abschwächung vollständig zu kompensieren. In Folge wird sich auch der Produktionszuwachs im verarbeitenden Gewerbe und beim Rohstahl nur gebremst fortsetzen. In diesem gesamtwirtschaftlichen Umfeld verliert auch die Verkehrsmarktentwicklung an Dynamik – bleibt jedoch mit einem prognostizierten Wachstum von 3 % deutlich positiv. Getragen wird diese Entwicklung in erster Linie vom Straßengüterverkehr. Unverändert nimmt der Wettbewerbs- und Preisdruck durch ausländische Transporteure weiter zu und wirkt sich auch auf die anderen Verkehrsträger aus. Von der zum Jahresbeginn 2005 eingeführten LKW-Maut wird kein spürbarer Verlagerungseffekt erwartet. Die Binnenschifffahrt kehrt nach dem deutlichen Verlust infolge des Niedrigwassers in 2003 und der erfolgreichen Aufholjagd in 2004 voraussichtlich wieder auf einen moderaten Wachstumskurs zurück. Der Schienengüterverkehr wird nach zwei sehr erfolgreichen Jahren im laufenden Geschäftsjahr nur noch moderat zulegen können. Hier wird sich insbesondere der verringerte Zuwachs in der Rohstahlproduktion auswirken. Der intermodale Wettbewerbsdruck nimmt weiter zu, dies gilt ebenfalls für die intramodale Konkurrenz zwischen den einzelnen Anbietern im Schienengüterverkehr. Dabei wird für die Entwicklung der anderen Bahnen in Deutschland eine Fortsetzung des starken Wachstums im Berichtsjahr erwartet.

■ **Unternehmensbereich Personenbahnhöfe:** Auch im laufenden Geschäftsjahr bleiben die Perspektiven für den Bereich Vermietung durch die unverändert schwachen Prognosen für den Einzelhandel wenig positiv. Bezüglich der Stationshalte wird mit einem weiteren leichten Anstieg durch eine vermehrte Nachfrage seitens konzernexterner Eisenbahnverkehrsunternehmen gerechnet.

■ **Unternehmensbereich Fahrweg:** Auch im Geschäftsjahr 2005 wird eine zunehmende Leistung konzernfremder Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Netz erwartet.

Voraussichtliche Geschäftsentwicklung der DB AG

Die Geschäftsentwicklung der DB AG wird auch im Geschäftsjahr 2005 maßgeblich von der Entwicklung der Tochtergesellschaften und damit der Höhe des Beteiligungsergebnisses geprägt sein. Ein übergreifendes Ziel im DB Konzern ist dabei die nachhaltige weitere Verbesserung unserer Ertragskraft und Rentabilität. Parallel dazu treiben wir die Herstellung des finanzwirtschaftlichen Gleichgewichts von Innenfinanzierungskraft und Investitionsprogramm bzw. mittelfristig die gezielte Rückführung der aufgelaufenen Verschuldung voran.

Angesichts der vorgenannten Prognosen und Erwartungen bezüglich der Markt-, Wettbewerbs- und Rahmenbedingungen setzen unsere Tochtergesellschaften auch im laufenden Geschäftsjahr 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 2004

Aktiva

in Mio. €	Anhang	2004	2003
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0	0
Sachanlagen	(2)	2.934	3.071
Finanzanlagen	(2)	24.662	20.059
		27.596	23.130
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	1	258
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	2.373	4.263
Wertpapiere	(5)	0	0
Kassenbestand, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		821	493
		3.195	5.014
C. Rechnungsabgrenzungsposten		15	17
		30.806	28.161

Passiva

in Mio. €	Anhang	2004	2003
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
Kapitalrücklage	(7)	5.310	5.310
Gewinnrücklagen	(8)	1.471	1.471
Bilanzverlust		– 1.778	– 1.393
		7.153	7.538
B. Rückstellungen	(9)	7.026	6.824
C. Verbindlichkeiten	(10)	16.585	13.761
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(11)	42	38
		30.806	28.161

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

in Mio. €	Anhang	2004	2003
Bestandsveränderungen		– 5	– 8
Andere aktivierte Eigenleistungen		0	532
Gesamtleistung		– 5	524
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	1.711	3.082
Materialaufwand	(16)	– 147	– 1.328
Personalaufwand	(17)	– 450	– 720
Abschreibungen		– 28	– 102
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	– 1.456	– 1.614
		– 375	– 158
Beteiligungsergebnis	(19)	195	– 535
Zinsergebnis	(20)	– 205	– 236
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		– 385	– 929
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Jahresfehlbetrag		– 385	– 929
Verlustvortrag aus dem Vorjahr		– 1.393	– 464
Bilanzverlust		– 1.778	– 1.393

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

in Mio. €	Anhang	2004	2003
Ergebnis vor Steuern		- 385	- 929
Abschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		28	102
Veränderung der Pensionsrückstellungen		5	26
Cashflow vor Steuern		- 352	- 801
Veränderung der übrigen Rückstellungen		60	67
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Finanzanlagen		447	285
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		- 30	- 104
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		- 5	- 3
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 416	- 1.413
Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 153	1.079
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		- 449	- 890
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		98	206
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 63	- 117
Einzahlungen aus dem Verkauf eines Geschäftsbereichs		94	0
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		6	8
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 84	- 20
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		51	77
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 2.945	3.025
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		3.249	- 1.642
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten und MCCP		422	5
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten und MCCP		0	- 500
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		726	888
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		328	75
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(21)	493	418
Finanzmittelbestand am Jahresende	(21)	821	493

¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens Deutsche Bahn AG

Anschaffungs- und Herstellungskosten					
in Mio. €	Vortrag zum 01. 01. 2004	Übertragung von/an Konzerngesell- schaften ¹⁾	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	3	0	0	0	– 2
	3	0	0	0	– 2
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	2.661	0	32	0	– 66
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	430	0	16	32	– 6
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	0	0	0	0
	3.096	0	48	32	– 72
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	14	0	0	4	– 1
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	1	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	218	– 187	1	1	– 3
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	115	– 36	6	5	– 4
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	62	– 18	8	– 42	0
	3.506	– 241	63	0	– 80
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	14.071	0	84	0	0
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	5.105	0	4.785	0	– 205
3. Beteiligungen	673	0	0	0	– 2
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	495	0	0	0	0
5. Sonstige Ausleihungen	3	0	0	0	0
	20.347	0	4.869	0	– 207
Anlagevermögen gesamt	23.856	– 241	4.932	0	– 289
¹⁾ Übertragung an die DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH					

Abschreibungen							Buchwert		
	Stand am 31.12.2004	Vortrag zum 01.01.2004	Übertragung von/an Konzerngesell- schaften ¹⁾	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2004	Stand am 31.12.2004	Stand am 31.12.2003
	1	- 3	0	0	0	2	- 1	0	0
	1	- 3	0	0	0	2	- 1	0	0
	2.627	- 115	0	0	0	3	- 112	2.515	2.546
	472	- 101	0	- 17	0	2	- 116	356	329
	5	- 1	0	0	0	0	- 1	4	4
	3.104	- 217	0	- 17	0	5	- 229	2.875	2.879
	17	- 9	0	0	0	0	- 9	8	5
	1	- 1	0	0	0	1	0	1	0
	30	- 135	113	- 3	0	2	- 23	7	83
	86	- 73	24	- 8	0	4	- 53	33	42
	10	0	0	0	0	0	0	10	62
	3.248	- 435	137	- 28	0	12	- 314	2.934	3.071
	14.155	- 2	0	0	0	0	- 2	14.153	14.069
	9.685	0	0	0	0	0	0	9.685	5.105
	671	- 286	0	- 60	0	1	- 345	326	387
	495	0	0	0	0	0	0	495	495
	3	0	0	0	0	0	0	3	3
	25.009	- 288	0	- 60	0	1	- 347	24.662	20.059
	28.258	- 726	137	- 88	0	15	- 662	27.596	23.130

Anhang

für das Geschäftsjahr 2004

Der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG (DB 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

Die DB AG hat zu Beginn des Berichtsjahres die Instandhaltungswerke für Fahrzeuge an die Tochtergesellschaft DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH verkauft. Wesentliche Veränderungen gegenüber dem Vorjahr ergeben sich hieraus in den Bilanzpositionen Sachanlagen (außer Grundstücken), Vorräte und Rückstellungen, in den Ergebnispositionen Gesamtleistung, Sonstige betriebliche Erträge, Materialaufwand, Personalaufwand und Abschreibungen sowie den Beschäftigtenzahlen.

Der Jahresabschluss 2004 der DB AG ist deshalb in verschiedenen Positionen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung nicht oder nur bedingt mit dem Vorjahr vergleichbar.

2 Anlagevermögen

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

Im Geschäftsjahr wurden 4 Mio. € (im Vorjahr: 56 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

Im Anlagenbestand zum 31. Dezember 2004 werden Vermögensgegenstände in Höhe von 1.024 Mio. € (im Vorjahr: 1.056 Mio. €) ausgewiesen, die zum Aurelis-Portfolio gehören. Da das wirtschaftliche Eigentum an diesen Vermögensgegenständen aufgrund des bis 2013 befristeten Rücktrittsrechts 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. €	2004	2003
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1	252
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	0	6
Geleistete Anzahlungen	0	0
Insgesamt	1	258

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 0 Mio. € (im Vorjahr: 108 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2004	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	2003
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	173	20	209
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.638	0	3.210
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	183	173	177
Sonstige Vermögensgegenstände	379	255	667
Insgesamt	2.373	448	4.263

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 62 Mio. € (im Vorjahr: 212 Mio. €). Die Entwicklung der Wertberichtigungen zum Vorjahr beruht in Höhe von 49 Mio. € auf der Reduzierung des Prozentsatzes der Pauschalwertberichtigungen von 5 auf 1 % und auf dem veränderten Verfahren zur Ermittlung der pauschalierten Einzelwertberichtigungen von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen im Wesentlichen Forderungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung, insbesondere die Cash-Pooling-Forderungen.

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

5 Wertpapiere

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens betragen 27.859,79 €.

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. €	2004	2003
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	94	116
Steuerrückstellungen	389	381
Sonstige Rückstellungen	6.543	6.327
Insgesamt	7.026	6.824

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

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2004	2003
Verpflichtungen im Personalbereich	140	187
Restrukturierungsmaßnahmen	445	272
Ökologische Altlasten	2.478	2.515
Rückgabeverpflichtungen	280	282
Rückstellungen aus dem Aurelis-Vertrag	1.094	1.118
Übrige Risiken	2.106	1.953
Insgesamt	6.543	6.327

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 DB 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. €	2004	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2003
Anleihen	67	0	0	67	67
Verbindlichkeiten ge- genüber Kreditinstituten	148	97	51	0	56
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	5	3	0	2	4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	66	64	2	0	129
Verbindlichkeiten ge- genüber verbundenen Unternehmen	12.467	2.171	4.585	5.711	9.796
Verbindlichkeiten ge- genüber Unternehmen, mit denen ein Beteili- gungsverhältnis besteht	2.000	135	912	953	1.998
Sonstige Verbindlichkeiten	1.832	765	510	557	1.711
davon aus Steuern	(29)	(29)	(0)	(0)	(15)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(5)	(5)	(0)	(0)	(11)
Insgesamt	16.585	3.235	6.060	7.290	13.761

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.

In den sonstigen Verbindlichkeiten ist zum Bilanzstichtag eine Inanspruchnahme des Multi-Currency Commercial-Paper-Programms in Höhe von 330 Mio. € (im Vorjahr: 0 €) ausgewiesen.

In den sonstigen Verbindlichkeiten ist die Herausgabeverpflichtung aus der Aurelis-Transaktion in Höhe von 1.024 Mio. € (im Vorjahr: 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. €	2004	2003
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	1.501	1.525
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	0	126
Insgesamt	1.501	1.651

Die DB AG hatte im Jahr 2003 zusammen mit ihrer 100 %igen Tochtergesellschaft DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, und einem Bankenkonsortium unter Führung der Deutschen Bank AG, Frankfurt am Main, (Arrangeur) das bisherige Multi-Currency Commercial-Paper-Programm (MCCP) über 2,0 Mrd. DM (1,023 Mrd. €) auf 2,0 Mrd. € aufgestockt. Unter dem Programm können kurzfristige Schuldverschreibungen ausgegeben werden. Die DB AG hat eine Negativklärung bezüglich der Belastung ihres Vermögens und, sofern die DB Finance B.V. als Emittent auftritt, eine unwiderrufliche und unbedingte Garantie für die ordnungsmäßige Zahlung der fälligen Beträge abgegeben. Zum Stichtag standen keine Commercial-Paper-Emissionen der DB Finance B.V. aus. Somit besaß die DB AG keine Garantieverpflichtungen aus dem Programm.

Die Haftung für fremde Verbindlichkeiten war im Zuge der Ausgründung der Tochtergesellschaften aus der DB AG entstanden. Gemäß § 158 i.V.m. § 133 Umwandlungsgesetz hafteten die DB AG und die Führungsgesellschaften der mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Geschäftsbereiche als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der DB AG zum 31. Dezember 1998. Die Haftung war begrenzt auf die Verpflichtungen, die vor Ablauf von fünf Jahren nach Bekanntmachung der Handelsregistereintragung der Ausgliederung – also bis zum 30. Juni 2004 – fällig waren. Der Vermerkposten im Vorjahr umfasste die Verbindlichkeiten der DB 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 waren.

13 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2004	2003
Bestellobligo für Investitionen	2	14
Ausstehende Einlagen	320	325
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.622	1.190
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(1)	(31)
Insgesamt	1.944	1.529

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 2004), untergliedert nach Fristigkeiten:

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 6,0 %
Leasingraten		
fällig bis 1 Jahr	72	69
fällig 1 bis 5 Jahre	271	227
fällig über 5 Jahre	281	176
Insgesamt	624	472

Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2004 Leasingraten in Höhe von 76 Mio. € (im Vorjahr: 82 Mio. €) gezahlt.

in Mio. €	Nominalwert	Barwert bei 6,0 %
Miet- und andere Drittschuldverhältnisse		
fällig bis 1 Jahr	154	149
fällig 1 bis 5 Jahre	445	378
fällig über 5 Jahre	399	235
Insgesamt	998	762

14 Finanzinstrumente

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

A. Originäre Finanzinstrumente

Die DB AG hat im Rahmen des von ihr und ihrer Finanzierungsgesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, begebenen Debt Issuance Programme per 31. Dezember 2004 zwei Anleihen über insgesamt 67 Mio. € (2003: 67 Mio. €) und darüber hinaus einen Schuldschein über 51 Mio. € (2003: 51 Mio. €) im eigenen Namen emittiert. Die Deutsche Bahn Finance B.V. hat per 31. Dezember 2004 Kredite

über insgesamt 10.294 Mio. € an die DB AG ausgereicht (2003: 8.659 Mio. €). Die Refinanzierung der Kredite erfolgt über Anleiheemissionen unter der Garantie der DB AG.

Weiterhin wurden 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. €) aufgenommen. 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.

Zur Deckung des kurzfristigen Liquiditätsbedarfs hatte die DB AG per 31. Dezember 2004 außerdem Commercial Paper in einem Volumen von 330 Mio. € (2003: 0 Mio. €) und einen Schuldschein über 97 Mio. € (2003: 0 Mio. €) emittiert.

Über die bilanzierten Verbindlichkeiten hinaus haben – Stichtag: 31. Dezember 2004 – Banken der DB AG garantierte Kreditfazilitäten in einem Gesamtvolumen von 2,21 Mrd. € (2003: 2,15 Mrd. €) zur Absicherung des kurzfristigen Liquiditätsbedarfs eingeräumt. Keine dieser Linien war am 31. Dezember 2004 in Anspruch genommen.

B. Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden zur Absicherung von Zins-, Währungs- und Energierisiken eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen bzw. antizipierten Grundgeschäften (z. B. Anleihen, Commercial Paper und geplanter Energiebedarf). 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 Euro-Raums erfolgte, wurden diese Positionen mit Hilfe von Zins-Währungsswaps unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu eliminieren. Die in diesem Zusammenhang getätigten Transaktionen wurden aufgrund ihres Zinssicherungscharakters (Festschreibung von Euro-Zinsen) der Rubrik Zinsänderungsrisiken zugeordnet.

Fremdwährungsrisiken sind von vergleichsweise geringer Bedeutung. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen, u. a. auch für den Dieselbezug, wurden Devisentermin- und Devisenoptionsgeschäfte abgeschlossen.

Energierisiken entstehen hauptsächlich beim Einkauf von Dieselmotorkraftstoff und Strom. Im Rahmen der Preisabsicherung für den Dieselmotorkraftstoff sind noch verschiedene, im Jahr 2003 abgeschlossene Sicherungsgeschäfte im Bestand. Neuabschlüsse wurden 2004 nur für den Devisenbedarf aus dem Dieselmotorkraftstoff getätigt.

Das Nominalvolumen der nachfolgend dargestellten Sicherungsgeschäfte stellt die Summe aller Kauf- und Verkaufsbeträge dar, die den Geschäften zugrunde liegen. Bei Dieselmotorkraftstoff wird die Tonnage, bei Strom die elektrische Arbeit, gemessen in Gigawattstunden, 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. Für die Bewertung der Derivate wurden Barwertmodelle oder Monte-Carlo-Simulationsrechnungen unter Zugrundelegung marktgerechter Zinsstrukturkurven verwendet. Die dabei anzusetzenden Marktdaten wurden aus Marktinformationssystemen wie Reuters oder Bloomberg übernommen. Dabei wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus den entsprechenden Grundgeschäften nicht berücksichtigt. Umgekehrt werden bei der Bilanzierung der Grundgeschäfte die zugehörigen Derivate nicht zum Ansatz gebracht (kein Hedge-Accounting). Da Bewertungseinheiten (Derivat/Grundgeschäft) gebildet werden, ist in den nachfolgenden Tabellen neben dem Marktwert der Derivate auch die Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte ausgewiesen.

Als Kreditrisiko werden mögliche Vermögensverluste durch die Nichterfüllung seitens der Vertragspartner bezeichnet („Ausfallrisiko“). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der Geschäfte dar, bei denen Ansprüche unsererseits 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. €	2004	2003
Nominalvolumen	7.532	6.696
Marktwert der Derivate	– 373	– 262
Marktwertänderung zugehöriger Grundgeschäfte	79	26
Marktwert der Bewertungseinheiten	– 294	– 236

Am 31. Dezember 2004 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 sowie der Veränderung der Zinskurve.

Nominal- und Marktwert der Währungsderivate

in Mio. €	2004	2003
Nominalvolumen	392	129
Marktwert der Derivate	– 8	– 1
Marktwertänderung zugehöriger Grundgeschäfte	8	1
Marktwert der Bewertungseinheiten	0	0

Die per 31. Dezember 2004 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden größtenteils aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr.

Nominal- und Marktwert der Dieselderivate

in Mio. €	2004	2003
Nominalvolumen (Dieselkraftstoff in t)	180.000	540.000
Marktwert der Derivate ¹⁾	11	– 3
Marktwertänderung zugehöriger Grundgeschäfte	– 11	3
Marktwert der Bewertungseinheiten	0	0
¹⁾ Zusätzlich zum positiven Marktwert von 11 Mio. € der Dieselsicherungen für das Jahr 2005 waren am 31. Dezember 2004 noch nicht abgerechnete Sicherungsgeschäfte aus dem Dezember 2004 mit einem Marktwert von 3 Mio. € im Bestand.		

Das Portfolio der Dieselderivate bestand am 31. Dezember 2004 überwiegend aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr.

Kreditrisiko der Zins-, Währungs- und Dieselderivate

in Mio. €	2004	2003
Kreditrisiko Zins-, Währungs- und Dieselderivate	140	106

Die Erhöhung der Kreditrisiken im Vergleich zum Vorjahr ist durch eine Ausdehnung des Volumens sowie durch die Wertentwicklung des Derivateportfolios begründet. Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 42 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. €	2004	2003
Konzernumlagen und übrige -verrechnungen	747	898
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	201	1.195
Mieten und Pachten	363	341
Übrige betriebliche Erträge	167	166
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	68	136
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	76	320
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	89	26
Insgesamt	1.711	3.082

16 Materialaufwand

in Mio. €	2004	2003
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	20	313
Aufwendungen für bezogene Leistungen	69	120
Aufwendungen für Instandhaltungen	58	895
Insgesamt	147	1.328

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

17 Personalaufwand

in Mio. €	2004	2003
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	341	504
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	41	69
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	2
	383	575
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	57	127
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	10	18
	67	145
davon für Altersversorgung	(35)	(79)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	450	720
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	0	0
Insgesamt	450	720

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

18 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2004	2003
Konzernverrechnungen	235	248
Mieten und Pachten	282	244
Gebühren und Beiträge	27	34
Übrige betriebliche Aufwendungen	865	956
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	33	28
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	14	104
Insgesamt	1.456	1.614

Von den übrigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 12 Mio. € (im Vorjahr: 41 Mio. €) „sonstige Steuern“. Des Weiteren sind darin Zuführungen zu den Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 263 Mio. € und zu den Rückstellungen für Immobilienrisiken in Höhe von 145 Mio. € enthalten.

19 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2004	2003
Erträge aus Beteiligungen	1	3
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(1)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	33	8
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	477	258
Aufwendungen aus Verlustübernahme	– 256	– 519
Außerplanmäßige Abschreibungen auf Finanzanlagen	– 60	– 285
Insgesamt	195	– 535

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

20 Zinsergebnis

in Mio. €	2004	2003
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	352	278
davon aus verbundenen Unternehmen	(351)	(278)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	173	171
davon aus verbundenen Unternehmen	(87)	(83)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 730	– 685
davon an verbundene Unternehmen	(– 494)	(– 460)
Insgesamt	– 205	– 236

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

	2004 im Jahres- durchschnitt	2004 am Jahresende	2003 im Jahres- durchschnitt	2003 am Jahresende
Arbeitnehmer	5.081	5.026	13.414	12.648
Zugewiesene Beamte	1.066	1.036	1.409	1.341
Zwischensumme	6.147	6.062	14.823	13.989
Auszubildende	255	235	946	937
Insgesamt	6.402	6.297	15.769	14.926

Die bei der DB 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 DB AG, ihr Dienstherr ist das Bundes-eisenbahnvermögen (BEV).

24 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2004	2003
Gesamtbezüge des Vorstands	6.699	5.964
davon fixer Anteil	(3.334)	(3.176)
davon erfolgsabhängiger Anteil	(3.365)	(2.788)
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	1.452	2.319
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	13.348	13.130
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	237	279
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 DB AG weist nach dem Jahresfehlbetrag und unter Einbeziehung des Verlustvortrags in Höhe von 1.393.180.980,05 € einen Bilanzverlust zum 31. Dezember 2004 in Höhe von 1.777.560.893,97 € aus, der auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Berlin, den 28. April 2005

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 2004 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 28. April 2005

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Kämpfer)
Wirtschaftsprüfer

(Jäcker)
Wirtschaftsprüfer

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

- a) DB Station&Service AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Netz AG (Vorsitz)¹⁾
 - Stinnes AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Personenverkehr GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - S-Bahn München GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
 - Lebensversicherungsverein a. G.
 - DEVK Deutsche Eisenbahn
 - Versicherung Sach- und
 - HUK-Versicherungsverein a. G.
 - Dresdner Bank AG
 - SAP AG
- b) Bayerische Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft mbH (Vorsitz)¹⁾
- DB Dienstleistungen GmbH (Beirat, Vorsitz)¹⁾
- Railog GmbH (Beirat)¹⁾

Dr. Norbert Bensel

Ressort Transport und Logistik
– seit 17. März 2005 –,
Ressort Personal – bis 16. März 2005 –,
Berlin

- a) DB Station&Service AG¹⁾
 - DB Netz AG¹⁾
 - Stinnes AG¹⁾
 - Railion Deutschland AG¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
 - DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB Personenverkehr GmbH¹⁾
 - DB Services Immobilien GmbH¹⁾
 - 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 Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾
 - DB Zeitarbeit GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn
 - Versicherung a. G. (Beirat)
 - IAS Institut für Arbeits- und Sozialhygiene Stiftung (Beirat)

Klaus Daubertshäuser

Ressort Marketing
und politische Beziehungen,
Wettenberg

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

Stefan Garber

Ressort Infrastruktur und Dienstleistungen,
Bad Homburg
– seit 1. April 2005 –

- a) DB Regio AG¹⁾
 - DB Netz AG¹⁾
 - DB ProjektBau GmbH¹⁾
 - DB Services Technische Dienste GmbH¹⁾
 - DB Systems GmbH¹⁾
 - DB Telematik GmbH¹⁾
 - Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft
 - IDUNA Lebensversicherung a. G.
- b) Arcor AG & Co. KG (Gesellschafterausschuss)¹⁾
- Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Roland Heinisch

Ressort Systemverbund Bahn
– seit 1. April 2005 –,
Ressort Fahrweg – bis 31. März 2005 –,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Netz AG,
Idstein

- a) DB Station&Service AG¹⁾
 - DB ProjektBau GmbH¹⁾

Dr. Bernd Malmström

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

– bis 16. März 2005 –

- a) Railion Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾
Schenker AG (Vorsitz)¹⁾
K+S Aktiengesellschaft
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾
POLZUG GmbH¹⁾
Stinnes Corporation, Tarrytown/USA
(Vorsitz)¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
a. G. (Beirat)
HHLA Intermodal GmbH & Co. KG

Dr. Karl-Friedrich Rausch

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

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
DB Regio AG¹⁾
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a. G.
- b) Bayerische Magnetbahnvorbereitungs-
gesellschaft mbH¹⁾
DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾

Diethelm Sack

Ressort Finanzen und Controlling,
Frankfurt am Main

- a) DB Station&Service AG¹⁾
DB Netz AG¹⁾
Stinnes AG¹⁾
DB Personenverkehr GmbH¹⁾
DB Services Immobilien GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Allgemeine Lebens-
versicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Frankfurter Versicherungs-AG
gbo AG
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)¹⁾
EUROFIMA Europäische Gesellschaft
für die Finanzierung von Eisenbahn-
material, Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)¹⁾

Margret Suckale

Ressort Personal,
Berlin

– seit 17. März 2005 –

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 2004
bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

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 AG (Vorsitz)¹⁾
Hapag Lloyd Fluggesellschaft mbH
(Vorsitz)¹⁾
TUI Beteiligungs AG (Vorsitz)¹⁾
TUI Deutschland GmbH (Vorsitz)¹⁾
AXA Konzern AG
Continental AG
E.ON Energie AG
ING Bank Deutschland AG
VOLKSWAGEN AG
- b) Preussag North America, Inc.,
Greenwich/USA (Vorsitz)¹⁾
TUI China Travel Co. Ltd., Peking/China¹⁾
Norddeutsche Landesbank

Norbert Hansen*

Stellvertretender Vorsitzender
des Aufsichtsrats,

Vorsitzender der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,

Hamburg

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

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) Landesbank Hessen-Thüringen (Beirat
Öffentliche Unternehmen / Institutionen,
Kommunen und Sparkassen)
Thüringer Aufbaubank (Verwaltungsrat)

Peter Debuschewitz*

Konzernbevollmächtigter der
Deutschen Bahn AG für das Land Berlin,
Taufkirchen

- b) 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

- a) Deutsche Telekom AG

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,
Frankfurt am Main

- a) Railion Deutschland AG
DB Systems GmbH
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
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

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
Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

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)

Dr. Werner Müller

Vorsitzender des Vorstands der RAG AG,
Mülheim an der Ruhr

- seit 8. Dezember 2004 –
- a) Degussa AG (Vorsitz)¹⁾
Deutsche Steinkohle AG (Vorsitz)¹⁾
RAG Coal International AG (Vorsitz)¹⁾
RAG Immobilien AG¹⁾
STEAG AG (Vorsitz)¹⁾
Viterro AG
- b) RAG Beteiligungs-GmbH
(Beirat, Vorsitz)¹⁾
g.e.b.b. Gesellschaft für Entwicklung,
Beschaffung und Betrieb mbH (Vorsitz)
Investitionsbank NRW (Beirat)
Stadler Rail AG (Verwaltungsrat)

Ralf Nagel

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

- a) Fraport AG
- b) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH
(Beirat, Vorsitz)

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

Ehem. Vorstandsvorsitzender
der Westdeutschen Landesbank,
Duisburg-Rheinhausen

- bis 23. Oktober 2004 –
- a) Hapag-Lloyd AG
RAG AG
RWE AG (Vorsitz)
ThyssenKrupp AG
TUI AG (Vorsitz)
- b) Landwirtschaftliche Rentenbank
(Verwaltungsrat)

Dr. Bernd Pfaffenbach

Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Arbeit,
Wachtberg-Pech

- seit 8. Februar 2005 –
- a) Deutsche Postbank AG

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

General Partner der Francisco Partners,
Starnberg

- a) SAFE ID Solutions AG (Vorsitz)
- b) Esmertec AG, Zürich/Schweiz
(Verwaltungsrat)
Siano Mobile Silicon, Netanya/Israel
WAVECOM S.A., Issy-les-Moulineaux
Cedex/Frankreich

Dr. Alfred Tacke

Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Arbeit,
Celle

- bis 31. Dezember 2004 –
- 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
HOCHTIEF AG
Voith AG
- b) Concast AG, Zürich/Schweiz (Vorsitz)¹⁾
Thyssen-Bornemisza Group, Monaco

Margareta Wolf

Parlamentarische Staatssekretärin beim
Bundesminister für Umwelt,
Naturschutz und Reaktorsicherheit,
Rüsselsheim-Bauschheim

Horst Zimmermann*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Fernverkehr AG,
Nürnberg

- a) DB Fernverkehr AG
DB Personenverkehr GmbH
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 2004

bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Bericht des Aufsichtsrats



Dr. Michael Frenzel
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Deutschen Bahn AG

Der Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr intensiv mit der Lage des Unternehmens befasst. Wir haben den Vorstand beraten und die Geschäftsführung überwacht. In Entscheidungen von wesentlicher Bedeutung waren wir eingebunden. Der Vorstand hat uns regelmäßig, zeitnah und umfassend unterrichtet. 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 2004 zu vier turnusmäßigen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche und finanzielle Entwicklung der DB AG und ihrer Konzerngesellschaften, über wesentliche Geschäftsvorfälle sowie über Strategie und Planung des Unternehmens ausführlich informiert.

In seiner Sitzung am 12. März 2004 stimmte der Aufsichtsrat dem Verkauf von 100 % der Aktien an der MITROPA Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen Aktiengesellschaft, dem Verkauf von vinkulierten Namensaktien der Deutschen Lufthansa AG sowie der Nachrüstung von 490 Wagen der ICE-Flotte zu. Ferner informierte der Vorstand den Aufsichtsrat über den Projektstand zur Vorbereitung eines Börsengangs der DB AG.

In seiner Sitzung am 12. Mai 2004 befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Lagebericht und Jahresabschluss 2003 sowie dem Konzernlagebericht und Konzernabschluss 2003 der DB AG.

In seiner Sitzung am 7. Juli 2004 behandelte der Aufsichtsrat insbesondere M&A-Vorhaben sowie das Thema der Kapitalmarktfähigkeit der DB AG.

In der außerordentlichen Sitzung des Aufsichtsrats am 7. Oktober 2004 befasste sich der Aufsichtsrat schwerpunktmäßig mit der aktuellen wirtschaftlichen Situation der DB AG.

In seiner Sitzung am 21. Dezember 2004 stimmte der Aufsichtsrat der Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2005 zu und nahm die Mittelfristplanung 2005–2009 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB AG zur Kenntnis. Er erörterte diese eingehend mit dem Vorstand.

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.

Prüfungsausschuss

Der Prüfungsausschuss erörterte in Gegenwart des Abschlussprüfers die Abschlüsse der DB AG und des Konzerns und bereitete die Beschlüsse des Aufsichtsrats über den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2003 vor. Gegenstand ausführlicher Beratungen waren außerdem die erstmals europaweite Ausschreibung der Jahresabschlussprüferleistungen sowie Fragen der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers und die Erteilung des Prüfauftrags. Er befasste sich nach der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats insbesondere auch mit Fragen der Rechnungslegung und des Risikomanagements. Der Prüfungsausschuss trat im Berichtszeitraum zweimal zusammen.

Corporate Governance

Der Aufsichtsrat hat sich in seinen Sitzungen mit den Corporate Governance Grundsätzen der DB AG beschäftigt und hat auch die Effizienz der Tätigkeit des Aufsichtsrats überprüft. Er kam überein, den Sitzungsrhythmus ab dem Geschäftsjahr 2006 zu verändern.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2004 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Des Weiteren

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

Der Bericht des Abschlussprüfers war am 23. Mai 2005 Gegenstand der Sitzung des Prüfungsausschusses und wurde in der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats am 24. Mai 2005 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 2004 und den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2004 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 Schlussklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die PwC keine Einwendungen erhoben.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Am 23. Oktober 2004 verstarb Herr Dr. Friedel Neuber im 69. Lebensjahr. Er gehörte dem Aufsichtsrat der DB AG seit seiner Gründung im Jahre 1994 an. Mit seiner herausragenden Persönlichkeit und seinem unternehmerischen Engagement hat er die Entwicklung der DB AG geprägt und mitgestaltet. Wir werden ihm ein ehrendes Andenken bewahren.

Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung vom 8. Dezember 2004 Herr Dr. Werner Müller, Vorsitzender des Vorstands der RAG Aktiengesellschaft, in den Aufsichtsrat der DB AG bestellt.

Herr Staatssekretär Dr. Alfred Tacke legte sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 31. Dezember 2004 nieder. Als Nachfolger wurde mit Wirkung vom 8. Februar 2005 Herr Dr. Bernd Pfaffenbach, Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit, von der Bundesrepublik Deutschland in den Aufsichtsrat entsandt. Der Aufsichtsrat spricht Herrn Staatssekretär Dr. Tacke auch an dieser Stelle seinen Dank für seine engagierte und konstruktive Unterstützung aus.

Das für den Unternehmensbereich Transport und Logistik zuständige Vorstandsmitglied, Herr Dr. Bernd Malmström, ist einvernehmlich zum 16. März 2005 aus dem Vorstand ausgeschieden. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Dr. Malmström auch an dieser Stelle für seine langjährige engagierte Arbeit.

In seiner Sitzung am 16. März 2005 befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit der Weiterentwicklung der Unternehmens- und Führungsstruktur des DB Konzerns. Er hat in diesem Rahmen Herrn Dr. Norbert Bensele die Verantwortung für das Ressort „Transport und Logistik“ zugewiesen. Frau Margret Suckale wurde zum Vorstandsmitglied der DB AG für das Ressort „Personal“ bestellt. Herr Stefan Garber wurde zum Vorstandsmitglied der DB AG für das Ressort „Infrastruktur und Dienste“ bestellt. Herr Roland Heinisch hat das neue Ressort „Systemverbund Bahn“ übernommen.

Weiterhin stimmte der Aufsichtsrat in seiner Sitzung am 16. März 2005 einer Verlängerung des Vertrags von Herrn Dr. Rausch als Mitglied des Vorstands der DB AG für das Vorstandsressort „Personenverkehr“ zu.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2004 geleisteten Einsatz.

Berlin, im Mai 2005
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

Finanzwirtschaftliche Informationen bietet Ihnen Investor Relations:

Telefon: 030.297-61676

Telefax: 030.297-61961

E-Mail: investor.relations@bahn.de

Internet: www.db.de/ir

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Dieser Bericht, 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 Bericht 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: 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

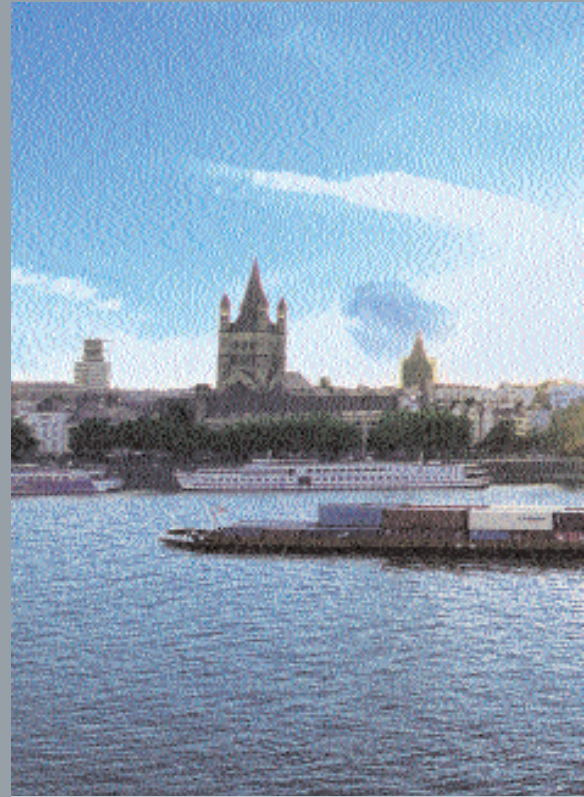
Druck

Color-Druck, Leimen

Bildnachweis

Deutsche Bahn

DB AG/Lautenschläger



Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.db.de
www.bahn.de