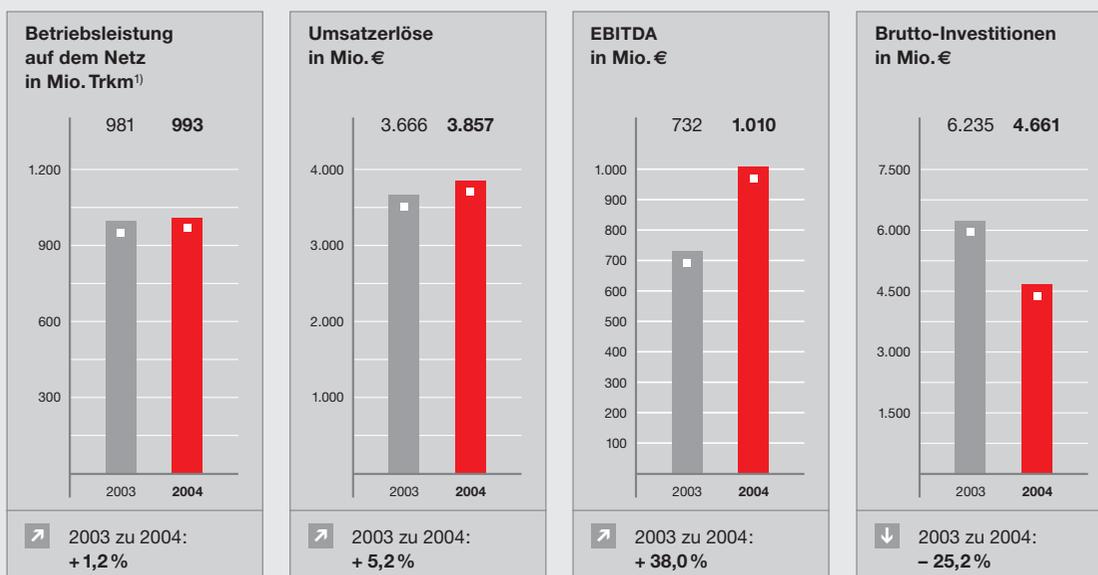




DB Netz AG

Geschäftsbericht 2004

Entwicklung im Geschäftsjahr 2004



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2004	2003	Veränd. in %
Umsatz	3.857	3.666	+ 5,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	- 183	- 324	+ 43,5
EBITDA ³⁾	1.010	732	+ 38,0
EBIT ⁴⁾	47	- 171	-
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen ⁵⁾	- 200	- 330	+ 39,4
Return on Capital Employed	in % 0,3	- 1,3	-
Bilanzsumme	21.688	21.245	+ 2,1
Anlagevermögen	20.932	20.355	+ 2,8
Eigenkapital	5.115	5.115	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	6.401	5.070	+ 26,3
Cashflow vor Steuern	788	570	+ 38,2
Brutto-Investitionen	4.661	6.235	- 25,2
Netto-Investitionen ⁶⁾	1.195	1.724	- 30,7
Mitarbeiter per 31.12.	42.702	46.092	- 7,4

Leistungskennzahlen		2004	2003	Veränd. in %
Betriebsleistung auf dem Netz	Mio. Trkm ¹⁾	993	981	+ 1,2
Betriebslänge	km	34.730	35.545	- 2,3

¹⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

²⁾ Die DB Netz AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG

³⁾ Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern, Zinsen sowie Abschreibungen (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁴⁾ Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern und Zinsen (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁵⁾ Betrieblich ermittelte Ergebnisgröße (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁶⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

2 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

6 Lagebericht

34 Jahresabschluss

36 Bestätigungsvermerk

37 Bilanz

38 Gewinn- und Verlustrechnung

39 Kapitalflussrechnung

40 Anhang

53 Wesentliche Beteiligungen

55 Organe

58 Bericht des Aufsichtsrats



Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

um mehr Verkehr auf die Schiene zu verlagern bzw. den Umfang bestehender Transporte zu erweitern, müssen sowohl Angebot als auch Leistung stimmen. In unserem Geschäft gibt es dabei ein Kriterium, an dem wir in erster Linie gemessen werden – die Pünktlichkeit. Das Jahr 2003 stand, was dieses Qualitätsmerkmal anbelangt, unter keinem glücklichen Stern. Die Pünktlichkeitswerte waren nicht zufriedenstellend. Aus diesem Grund haben wir im Berichtsjahr übergreifend erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Qualität wieder auf ein für alle Beteiligten akzeptables Niveau zu heben. Und die Resultate sind gut: Im Personenverkehr hatten wir 2004 eine Pünktlichkeit von 95 bis 96 Prozent. Damit lagen wir knapp zehn Prozentpunkte über den Werten von 2003. Trotz dieses Erfolges können und wollen wir uns nicht auf Erreichtem ausruhen. Unser Anspruch besteht jetzt darin, dieses Ergebnis zu stabilisieren und weiter auszubauen. Als Infrastrukturbetreiber stehen wir dabei in einer besonderen Verantwortung. Denn auch künftig werden wir unsere Bautätigkeit fortsetzen müssen, um die Verfügbarkeit des Netzes langfristig sicherzustellen.

Die Schieneninfrastruktur der Deutschen Bahn stand 2004 wie in kaum einem anderen Jahr im Fokus der Öffentlichkeit. In fast allen Diskussionen war dabei ein roter Faden erkennbar: die Reduzierung der Bundeshaushaltsmittel für Investitionen in die Schienenwege und die daraus resultierenden Konsequenzen für die Projekte der Bahn.

Wir mussten unsere ursprüngliche Planung im Mittelfristzeitraum bis 2008 an die neuen finanziellen Gegebenheiten anpassen. Konkret bedeutete dies, im Berichtsjahr unter enormem Zeitdruck eine Vielzahl von Maßnahmen nach betrieblichen, kapazitiven sowie qualitativen Gesichtspunkten nochmalig zu bewerten, mit den vielfältigen Interessen abzugleichen und schließlich den verfügbaren Mitteln gegenüberzustellen. Im Ergebnis konnten wir uns im Sommer 2004 mit dem Bund inhaltlich auf die Weiterführung von 66 laufenden Neu- und Ausbauprojekten verständigen. Auch wenn damit in den kommenden Jahren nicht alle Maßnahmen im von uns gewünschten Umfang oder Zeitraum vorangetrieben werden können, ist die Projektliste ein Schritt in die richtige Richtung. Sie bildet die verbindliche Grundlage, um mit Blick auf die Rahmenbedingungen weiter an der kontinuierlichen Stärkung unserer Schieneninfrastruktur arbeiten zu können. Zudem waren wir uns mit dem Bund von Anfang an einig, dass für die Sicherung eines hohen qualitativen Standards im bestehenden Netz jährlich rund 2,5 Milliarden Euro erforderlich sind.



Roland Heinisch
Vorsitzender des Vorstands
DB Netz AG

Trotz des schwierigen Umfelds und der späten Planungssicherheit ist es uns gelungen, die 2004 zur Verfügung gestellten Bundesmittel weitgehend abzurufen und zahlreiche Projekte zu realisieren. Analog zu den Vorjahren lag der Schwerpunkt unserer Bautätigkeit mit etwa zwei Dritteln der Investitionen auf der qualitativen Verbesserung der vorhandenen Schieneninfrastruktur. Der Großteil der Maßnahmen fand erneut unter dem rollenden Rad statt. Allerdings machten Umfang und logistischer Aufwand für die Material- und Maschinendisposition in Teilen auch eine komplette Sperrung der betreffenden Strecken erforderlich – wie im Falle der stark frequentierten Verbindung Fulda–Frankfurt am Main. Über die Ostertage 2004 führten wir dort drei Großbaustellen gleichzeitig durch, um den Oberbau zwischen Langenselbold und Bad Soden-Salmünster von Grund auf zu sanieren.

Darüber hinaus haben wir unser Schienennetz im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten durch ausgewählte Neu- und Ausbaumaßnahmen mit hoher Netzwirkung ergänzt. Ein besonderes Highlight war hier die Inbetriebnahme der 287 Kilometer langen Ausbaustrecke Hamburg–Berlin. Mit Investitionen von rund 650 Millionen Euro wurde die historische Verbindung zwischen Spree und Alster in nur vier Jahren für Geschwindigkeiten bis zu 230 Stundenkilometern ertüchtigt. Damit hat sich nicht nur die Fahrtzeit zwischen den beiden Metropolen mit rund eineinhalb Stunden deutlich verkürzt. Wir konnten überdies einen völlig neuen Standard für bestehende Strecken etablieren.

Mit Blick auf eine möglichst geschlossene Reisekette wurde zudem im Berichtsjahr für die Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger ein wichtiger Meilenstein erreicht. So erhielt der Flughafen Köln/Bonn Mitte 2004 als neunter Airport in Deutschland eine Anbindung an das Schienennetz. Analog zu Frankfurt am Main, Düsseldorf, Berlin-Schönefeld und Halle/Leipzig können Reisende in Köln/Bonn jetzt sowohl Nah- als auch Fernverkehrszüge nutzen.

Auch Projekte mit europäischer Dimension konnten weiter vorangetrieben werden. Ende 2004 fanden zum Beispiel die Bauarbeiten zwischen Rastatt-Süd und Bühl ihren Abschluss. Damit steht den Eisenbahnverkehrsunternehmen ein rund 20 Kilometer langes, viergleisiges Teilstück der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel zur Verfügung. In diesem Kontext ebenfalls erwähnenswert ist die Strecke Köln–Aachen–Lüttich. Im Sommer des Berichtsjahres fiel der Startschuss für den Ausbau zu einer Geschwindigkeit von 160 Stundenkilometern zwischen Aachener Hauptbahnhof und Landesgrenze Belgien. Der umzubauende Abschnitt beinhaltet als Kernstück den Neubau einer eingleisigen, etwa 700 m langen Tunnelröhre.

Die Gewährleistung eines hohen Standards auf Fernverkehrsstrecken ist für einen reibungslosen Bahnbetrieb elementar wichtig, kennzeichnet jedoch nur eine Seite der Medaille. Ein Großteil der Verkehrsleistungen wird schließlich im Nahverkehr erbracht. Unsere Aufmerksamkeit galt daher analog zu den Vorjahren der nachhaltigen Stärkung der regionalen Schieneninfrastruktur. Belege dafür sind etwa die neuen bzw. modernisierten S-Bahn-Strecken in den Großräumen Halle/Leipzig und Dresden. Darüber hinaus hat mit der Einführung des 10-Minuten-Takts für die Region und Landeshauptstadt München ein neues S-Bahn-Zeitalter begonnen. Voraussetzung dieser Angebotsverbesserung war nicht zuletzt ein innovatives elektronisches Signalsystem auf der dicht befahrenen Stammstrecke zwischen Münchner Ostbahnhof und dem Bahnhof Pasing.

Unabhängig davon haben wir 2004 Anlagen in bestehenden Nahverkehrsstrecken im Rahmen unserer Regionalnetz-Strategie mit Investitionen von rund 600 Millionen Euro erneuert. Seit nunmehr drei Jahren managen wir rund 12.000 Kilometer in 43 regionalen Organisationseinheiten – und das Konzept geht auf. Die Struktur der Regionalnetze ermöglicht uns zum einen den unmittelbaren Kontakt zu Aufgabenträgern und Entscheidern in der Fläche. Ein weiterer Vorteil: Die Netze können durch Einsatz von Low-Cost-Techniken effizienter arbeiten. So haben wir beispielsweise im Sommer 2004 in Neustadt (Weinstraße) die Regionale Bedienzentrale – ein auf die spezifischen Erfordernisse der Regionalnetze zugeschnittenes Elektronisches Stellwerk – in Betrieb genommen. Dort, wo zuvor zahlreiche Stellwerke älterer Bauart zur Steuerung des Bahnbetriebs auf den angeschlossenen Strecken ihren Dienst taten, übernimmt jetzt die moderne computergestützte Technik diese Aufgaben.

Auch auf unseren Hauptstrecken investierten wir im Berichtsjahr weiter in moderne Stellwerkstechnik, um die Flexibilität und Verfügbarkeit des Schienennetzes weiter zu steigern. Insgesamt konnten wir 38 Maßnahmen für Elektronische Stellwerke mit einem Investitionsvolumen von rund 1,3 Milliarden Euro realisieren und haben damit unser Programm trotz angespannter Haushaltslage des Bundes konsequent fortgeführt.

Und noch etwas gilt es hervorzuheben. Denn 2004 stand mit der planmäßigen Fortführung der GSM-R-Migration ganz im Zeichen des digitalen Zugfunks. Nachdem wir einzelne Strecken wie die Hochgeschwindigkeitsverbindung Köln–Rhein/Main, die Strecke Ulm–Tübingen–Sigmaringen oder die S-Bahn Rodgau bereits seit längerem ausschließlich mit digitalem Zugfunk in Betrieb haben, arbeiten seit Januar 2005 insgesamt über 1.000 Streckenkilometer mit GSM-R. Bis Mitte 2005 soll die Umstellung im Südwesten Deutschlands abgeschlossen sein. Unser Ziel ist es, sukzessive rund 24.000 Kilometer auf digitalen Zugfunk auf Basis von GSM-R umzustellen und unsere Vorreiterrolle in Europa weiter zu halten.

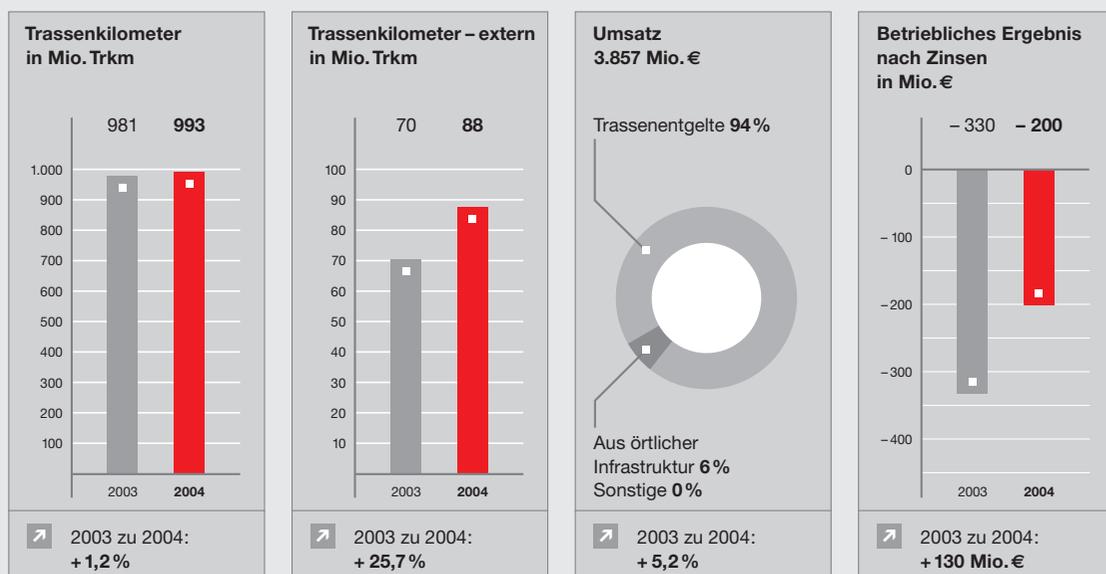
Neben Investitionen in die Infrastruktur war ein für uns im Jahr 2004 beherrschendes Thema der Wettbewerb auf der Schiene. Die Themen reichten von der Instandhaltung regionaler Infrastruktur über Rationalisierungsmaßnahmen im Gleisnetz bis hin zu grundsätzlichen Fragen wie Nutzungsbedingungen oder Zahlungsmodalitäten. Während einzelne kritische Äußerungen eher auf theoretische Modelle zielen, setzen wir in der Diskussion insbesondere auf die operative Realität, unsere Erfahrungen und die nachweislichen Erfolge des heutigen Ansatzes: Derzeit nutzen rund 310 Eisenbahnverkehrsunternehmen unsere Infrastruktur. Bereits 290 der Firmen gehören nicht zum DB Konzern – Tendenz steigend. Dieser europaweit einmalige Wettbewerb im Schienenverkehr spiegelt sich auch in den Trassenanmeldungen für den Jahresfahrplan 2005 wider. Die Wettbewerber konnten hier die Zahl ihrer Anmeldungen gegenüber dem Vorjahr um weitere 14 Prozent auf 8.707 steigern.

Insgesamt zeigt die Bilanz des Jahres 2004, dass wir trotz zahlreicher Unwägbarkeiten und schwieriger Rahmenbedingungen wichtige Etappenziele erreicht haben. Die Meilensteine im laufenden Jahr sind klar definiert: Vordringliche Aufgabe ist und bleibt es, den Eisenbahnverkehrsunternehmen eine Infrastruktur in hoher Qualität und Verfügbarkeit anzubieten. Mit anderen Worten: Wir gewährleisten, dass der Personen- und Güterverkehr auf der Schiene nach wie vor zuverlässig, sicher und pünktlich abläuft. Dazu werden wir weiter in die Infrastruktur investieren – sei es, um den Sanierungskurs im bestehenden Netz fortzusetzen oder um notwendige Kapazitätserweiterungen und Erhöhungen der Streckengeschwindigkeit durch einzelne Neu- und Ausbaumaßnahmen zu erreichen. Bei einem Schienennetz von rund 35.000 Kilometern Länge, rund 79.000 Weichen und Kreuzungen sowie rund 5.400 Stellwerken ist dies eine Aufgabe, die wir nicht von heute auf morgen erledigen können. Erfolge müssen hart erarbeitet werden, denn eine nachhaltige Stärkung des Netzes erfordert einen langen Atem. Mit jeder einzelnen Maßnahme, jeder Baustelle und jeder Streckeninbetriebnahme kommen wir diesem Ziel jedoch einen Schritt näher.

Ihr



Roland Heinish
Vorsitzender des Vorstands
DB Netz AG



- Weiterer deutlicher Nachfrageanstieg DB-konzernfremder Kunden
- Umsatz um 5,2% auf 3,9 Mrd. € gesteigert
- Investitionen mit 4,7 Mrd. € erneut auf hohem Niveau
- Ausbaustrecke Hamburg–Berlin zum Fahrplanwechsel in Betrieb genommen
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen um 130 Mio. € verbessert



Die DB Netz AG verantwortet als Tochterunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG) die gesamte Schieneninfrastruktur des Bahnbetriebs. Wichtigste Aufgabe ist es, mit einem qualitativ hochwertigen und auf die Bedürfnisse der Eisenbahnverkehrsunternehmen abgestimmten Schienennetz die Grundlage für einen sicheren und zuverlässigen Bahnbetrieb zu schaffen. Neben der Instandhaltung gehören zu den vorrangigen Tätigkeitsfeldern die Investitionen in das bestehende Netz, in Neu- und Ausbaustrecken sowie in moderne Leit- und Sicherungstechnik.

Die DB Netz AG vermarktet Trassen und Dienstleistungen an ihre Kunden und erstellt die Fahrpläne. Das Schienennetz steht allen zugelassenen Eisenbahnverkehrsunternehmen diskriminierungsfrei zur Nutzung offen. Die Zahl der Kunden, die Personen- und Güterverkehre auf dem Netz der Bahn durchführen, nimmt kontinuierlich zu. Im Jahr 2004 waren es bereits über 310, davon 290 Unternehmen, die nicht zum DB Konzern gehören.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Mit der primär nationalen Ausrichtung unserer Geschäftsaktivitäten, aber auch aufgrund der Geschäftsstrukturen unserer Kunden waren wir auch im Berichtsjahr in hohem Maße von der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland abhängig. Diese war erneut nur verhalten, allerdings hat sich die Erholung der deutschen Wirtschaft im Jahr 2004 gefestigt.

■ **Weltkonjunktur:** Der sehr kräftige Aufschwung der Weltwirtschaft hat im Jahr 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 %).

■ **Europa:** Die Konjunktur im Euro-Raum erholte sich im Jahresverlauf 2004 spürbar, verlief aber mit einem Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) 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.

■ **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 %).

Entwicklung der relevanten Märkte

Die Entwicklung der für uns maßgeblichen Betriebsleistung unserer Kunden ist einerseits abhängig von der Entwicklung auf den Verkehrsmärkten und andererseits von den Betriebsprogrammen unserer Kunden. Mit Blick auf die Verkehrsleistung sind wir dabei durch die hohe intermodale und intramodale Wettbewerbsintensität der Verkehrsmärkte bzw. der darüber hinausgehenden Mobilitäts- und Logistikmärkte indirekt dem hohen Marktdruck unserer Kunden ausgesetzt.

Während die nur leichte Aufhellung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds im Inland lediglich den Rückgang des deutschen Personenverkehrsmarkts abmilderte, entwickelte sich der Güterverkehrsmarkt deutlich positiver. Angesichts der konjunkturellen Rahmendaten und des sich weiterhin verschärfenden Wettbewerbs haben sich unsere Großkunden im Personen- und Güterverkehr gut behauptet und ihre Marktposition gestärkt.

Verkehrsträger Schiene mit 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 schwachen konjunkturellen Umfeldbedingungen stieg die Verkehrsleistung der Gesellschaften im Schienenpersonenverkehr des DB Konzerns um 1,0 % auf 70,3 Mrd. Personenkilometer (Pkm). Dabei legte der Schienenpersonenfernverkehr des DB Konzerns (unser Großkunde DB Fernverkehr AG und dessen Tochtergesellschaften) im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 % auf 32,3 Mrd. Pkm zu (im Vorjahr: -4,7 %). Ebenfalls positiv entwickelte sich die Nachfrage im Bereich der Regionalzüge und S-Bahnen unseres Großkunden DB Regio AG und dessen Tochtergesellschaften. Mit 37,9 Mrd. Pkm wurde hier exakt das Vorjahresniveau erreicht.

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).

Deutliches Verkehrsleistungswachstum im Schienengüterverkehr

Deutlich positive Impulse aus dem wirtschaftlichen Umfeld führten im Berichtsjahr – auf Basis vorläufiger Daten – zu einer kräftigen Zunahme der Verkehrsleistung im deutschen Gesamtmarkt für Güterverkehr (Schiene – Railion Deutschland AG und andere Bahnen –, Binnenschifffahrt und Straße – deutsche LKW ohne Nahbereich und ausländische LKW). Mit einem Anstieg um rund 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 Vorjahr und einen anhaltend starken inter- und intramodalen Wettbewerb konnte unser Großkunde Railion Deutschland AG die Verkehrsleistung deutlich steigern. Der Verkehrszuwachs um 5 % (im Vorjahr: +2,1 %) auf 77,6 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) ist vor allem auf die kräftigen Impulse aus der starken Rohstahlproduktion zurückzuführen.

Der Schienengüterverkehr in Deutschland insgesamt konnte 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 Marktanteilsgewinn aus dem Vorjahr wurde somit auf rund 16,9 % weiter ausgebaut.

Geschäftsverlauf

Positive Umsatzentwicklung

Die DB Netz AG erzielte im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 3.857 Mio. € und weist damit einen Anstieg um 5,2 % gegenüber dem Vorjahr aus. Mit 94 % entfiel der weitaus größte Teil des Umsatzes auf Trassenerlöse. Weitere 6 % entfielen auf Entgelte für die Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen. Die positive Entwicklung der Trassenerlöse (+213 Mio. €) basiert im Wesentlichen auf der Einbeziehung der GSM-R-Kosten in das Preissystem (+108 Mio. €), einer Preisanpassung um +1 % (+34 Mio. €) sowie einer gestiegenen Leistungsnachfrage. Diese lag im Berichtsjahr mit 992,9 Mio. Trassenkilometern (Trkm) um 1,2 % über dem Vorjahreswert von 980,8 Mio. Trkm und entfiel zu 78 % auf den Personen- und zu 22 % auf den Güterverkehr. Beim Umsatz mit Gesellschaften, die nicht zum DB Konzern gehören, konnte mit 312 Mio. € eine Steigerung um 23,5 % gegenüber dem Vorjahr erreicht und die positive Entwicklung der Vorjahre damit fortgeführt werden. Die intensivere Nutzung der Trassen durch diese Kundengruppe wird auch in der Leistungsnachfrage ersichtlich, die im Berichtsjahr mit 87,8 Mio. Trkm um 17,5 Mio. Trkm (+24,9 %) über dem Vorjahreswert lag. Entsprechend erhöhte sich der Anteil des mit diesen Gesellschaften erzielten Umsatzes am Gesamtumsatz im Berichtsjahr auf 8 % (im Vorjahr: 7 %). Der Umsatz mit Gesellschaften des DB Konzerns verzeichnete im abgelaufenen Geschäftsjahr einen Anstieg um 3,8 % auf 3.545 Mio. €.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Mit 4.189 Mio. € verringerte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 140 Mio. €, da der mit der Ausgliederung von Teilen des ehemaligen Geschäftsbereichs Bahnbau in die DB Bahnbau GmbH verbundene Rückgang der aktivierten Eigenleistungen (–312 Mio. €) nur zum Teil durch die gestiegenen Umsatzerlöse (+191 Mio. €) kompensiert werden konnte. Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 913 Mio. € um 39 Mio. € unter dem Vorjahreswert. In diesem Rückgang spiegeln sich insbesondere die geringeren Erstattungsleistungen zur Beseitigung der Hochwasserschäden wider, die aber mit einem entsprechend gesunkenen Materialaufwand korrespondieren.

Die betrieblichen Aufwendungen (ohne Zinsen) lagen mit 5.046 Mio. € um 7,4 % (–406 Mio. €) unter dem Vorjahreswert.

Der Materialaufwand sank um 20,5 % (–360 Mio. €) auf 1.394 Mio. €. Wesentlicher Faktor für diesen Rückgang sind die Instandhaltungsaufwendungen (nur Anteil Materialaufwand), die sich um 21,7 % (233 Mio. €) auf 840 Mio. € reduzierten. Die Verringerung geht auf die Ausgliederung in die DB Bahnbau GmbH sowie auf geringere Hochwasseraufwendungen als im Vorjahr zurück. Bereinigt um diese Sachverhalte lagen die Instandhaltungsaufwendungen auf Vorjahresniveau. Des Weiteren führte die geringere Bautätigkeit aufgrund der Projektpriorisierung zu rückläufigen Aufwendungen für bezogene Leistungen.

Auch der Personalaufwand verringerte sich im Berichtsjahr aufgrund des Rückgangs der Zahl der Beschäftigten um 2,8 % (–51 Mio. €) auf 1.798 Mio. €. Mit 35,6 % (im Vorjahr: 33,9 %) des Gesamtaufwands bildeten die Personalkosten nach wie vor den größten Aufwandsblock.

Die Abschreibungen betragen 963 Mio. € und lagen damit um 60 Mio. € über dem Vorjahreswert. Der Anstieg resultiert maßgeblich aus der erhöhten Investitionstätigkeit in den Vorjahren. Bei den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist hingegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine Verringerung um 55 Mio. € auf 891 Mio. € zu verzeichnen. Diese ist im Wesentlichen auf die geringeren Zuschüsse für Anlagen Dritter (–34 Mio. €) sowie den im Juni 2004 verabschiedeten qualifizierten Ausgabestopp im DB Konzern für bestimmte Aufwandspositionen (–20 Mio. €) zurückzuführen.

Das Beteiligungsergebnis lag mit 8 Mio. € über dem Vorjahreswert von 6 Mio. €. Das Zinsergebnis in Höhe von –247 Mio. € verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: –159 Mio. €) um 88 Mio. €. Hier spiegeln sich sowohl die aus der Investitionstätigkeit resultierende höhere Verschuldung als auch die um 33 Mio. € gestiegenen Zinsen für Rückforderungen des Eisenbahn-Bundesamts wider.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit betrug –183 Mio. €. Dies entspricht einer deutlichen Verbesserung gegenüber dem Vorjahr um 141 Mio. €. Das negative Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags von der Muttergesellschaft übernommen.

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen deutlich verbessert

Zur Beurteilung des in unserem operativen Geschäft erzielten Ergebnisses nehmen wir – sofern erforderlich – Bereinigungen am handelsrechtlichen Ergebnisausweis vor, um Sondereinflüsse zu eliminieren, die nicht als nachhaltig unterstellt werden können. Um eine Verzerrung durch Beteiligungsergebnisse zu vermeiden, stellen wir beim Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen zudem auf eine um das Beteiligungsergebnis korrigierte Größe ab.

Überleitung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen aus dem handelsrechtlichen Ergebnis in Mio. €	2004	2003	Veränd.
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 183	- 324	+ 141
Abzüglich Beteiligungsergebnis	- 8	- 6	- 2
Bereinigung um nicht operative Sondereffekte	- 9	0	- 9
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 200	- 330	+ 130

Gemessen am Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen verzeichneten wir im Berichtsjahr einen deutlich reduzierten operativen Verlust in Höhe von 200 Mio. € (im Vorjahr: -330 Mio. €). Die Bereinigung betrifft Effekte aus Rückstellungsveränderungen im Rahmen der im DB Konzern durchgeführten Reallocation von Restrukturierungsrückstellungen.

Da aufgrund unserer langen Investitionszyklen erhöhte Abschreibungen und durch die anteilige Finanzierung über die Kapitalmärkte auch Zinsaufwendungen früher anfallen als die positiven Rückflüsse aus gestiegenen Umsatzerlösen oder niedrigeren Kosten, verdeutlichen wir die operativen Ergebnisverbesserungen im Zeitablauf anhand der Kenngröße EBITDA (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen). Verglichen mit dem Vorjahreswert (732 Mio. €) stieg das EBITDA um 280 Mio. € auf 1.010 Mio. €. Das für die Ermittlung des Return on Capital Employed (ROCE) verwendete Betriebliche Ergebnis vor Zinsen (EBIT) verbesserte sich von -171 Mio. € im Vorjahr auf 47 Mio. € im Berichtsjahr.

Wesentliche betriebswirtschaftliche Ergebnisgrößen in Mio. €	2004	2003	Veränd.
EBITDA	1.010	732	+ 278
Abschreibungen	- 963	- 903	- 60
EBIT	47	- 171	+ 218
Zinsergebnis	- 247	- 159	- 88
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 200	- 330	+ 130

Wertschöpfung und Wertbeitrag

Wertschöpfung deutlich gesteigert

Die DB Netz AG erwirtschaftete im abgelaufenen Geschäftsjahr im Rahmen ihrer Leistungserstellung eine Wertschöpfung von 1,9 Mrd. €, die trotz der geringeren Unternehmensleistung durch die Ausschöpfung von Kostensenkungspotenzialen um 10 % über dem Vorjahresniveau lag.

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2004	2003	Veränd.
Gesamtleistung	4.189	4.329	- 140
+ Sonstige betriebliche Erträge	913	952	- 39
Unternehmensleistung	5.102	5.281	- 179
- Materialaufwand	- 1.394	- 1.754	+ 360
- Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 891	- 946	+ 55
- Abschreibungen (auf SAV ¹⁾ und IVG ²⁾)	- 963	- 903	- 60
Betriebliche Wertschöpfung	1.854	1.678	+ 176
¹⁾ Sachanlagevermögen ²⁾ Immaterielle Vermögensgegenstände			

Die Wertschöpfung konnte den Personalaufwand im Berichtsjahr aufgrund der positiven Entwicklung des Jahresergebnisses erstmals vollständig decken; die Überdeckung betrug 56 Mio. € (im Vorjahr: -171 Mio. €).

Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2004	2003	Veränd.
Mitarbeiter	1.798	1.849	- 51
Öffentliche Hand (Steuern) ¹⁾	0	0	-
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	247	159	+ 88
Anteilseigner und nicht betriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis)	- 191	- 330	+ 139
Betriebliche Wertschöpfung	1.854	1.678	+ 176
¹⁾ Zu berücksichtigen ist die steuerliche Organschaft mit der DB AG			

Wertbeitrag: Kapitalrendite über Vorjahresniveau

Die hohe Kapitalintensität des Geschäfts der Deutschen Bahn führte 1999 zur konzernweiten Implementierung eines Kapitalrenditekonzepts für die erforderliche Steuerung und Ressourcenlenkung. Maßstab ist die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on Capital Employed, ROCE). Der ROCE wird ermittelt aus dem Verhältnis von Betrieblichem Ergebnis vor Zinsen (EBIT) zu dem betrieblich eingesetzten Vermögen (Capital Employed). Gleichzeitig wurden für den Konzern und die Unternehmensbereiche mittelfristig zu erreichende Zielwerte festgelegt. Im Berichtsjahr ist es gelungen, das EBIT deutlich zu erhöhen, so dass sich der ROCE auf 0,3 % verbesserte (im Vorjahr: -1,3 %), obwohl das Capital Employed aufgrund unserer umfangreichen Investitionstätigkeiten nochmals deutlich anstieg.

Return on Capital Employed in Mio. €	2004	2003	Veränd.
EBIT	47	- 171	+ 218
Capital Employed	13.887	12.668	+ 1.219
ROCE	0,3%	- 1,3%	-

Ableitung des Capital Employed aus der Bilanz in Mio. €	2004	2003	Veränd.
Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände	20.916	20.340	+ 576
- Zinslose Darlehen (Infrastrukturfinanzierungsbeiträge des Bundes)	- 5.512	- 7.234	+ 1.722
Zwischensumme	15.404	13.106	+ 2.298
+ Vorräte	95	117	- 22
+ Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	408	490	- 82
- Verbindlichkeiten, soweit nicht zinspflichtig oder Zinslose Darlehen aus der Infrastrukturfinanzierung	- 1.034	- 615	- 419
+ Aktiver RAP	247	279	- 32
- Passiver RAP	- 1.233	- 709	- 524
Netto-Umlaufvermögen	- 1.517	- 438	- 1.079
Capital Employed	13.887	12.668	+ 1.219

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2004 im Vergleich zum Jahresende 2003 um 2,1% auf 21,7 Mrd. € erhöht. Das kontinuierliche Wachstum der Bilanzsumme resultiert aus den hohen Investitionen in das Anlagevermögen, welche die Abschreibungen unverändert überstiegen. Das Anlagevermögen betrug zum Stichtag 31. Dezember 2004 20,9 Mrd. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen lag bei 96,5% (per 31. Dezember 2003: 95,8%). In dem hohen Anteil des Anlagevermögens spiegeln sich die Geschäftscharakteristika der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiber wider.

Auf der Passivseite blieb die Höhe unseres Eigenkapitals mit 5,1 Mrd. € konstant. Die Eigenkapitalquote verringerte sich leicht auf 23,6% (per 31. Dezember 2003: 24,1%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben an der Bilanzsumme einen Anteil von 35,4% (per 31. Dezember 2003: 29,4%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 35,3% (per 31. Dezember 2003: 43,2%) und die Passiven Rechnungsabgrenzungsposten von 5,7% (per 31. Dezember 2003: 3,3%). Damit decken Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 61,1% (per 31. Dezember 2003: 55,8%).

Der Bestand an Rückstellungen lag mit 2,4 Mrd. € um 4,4% unter dem Vorjahresniveau. Größere Rückstellungen bestehen unter anderem für Risiken des Projekts Nürnberg–Ingolstadt–München, verlorene Planungskosten, Pensionen, Restrukturierungsmaßnahmen, Vorruhestandsregelungen und unterlassene Instandhaltungsmaßnahmen.

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 5,5 Mrd. € (im Vorjahr: 7,2 Mrd. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Im Berichtsjahr wurden Zinslose Darlehen mit einem Nominalwert von rund 1,5 Mrd. € vorzeitig getilgt. Die Differenz zum gezahlten Barwert in Höhe von rund 0,6 Mrd. € wurde in den Passiven Rechnungsabgrenzungsposten eingestellt. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich maßgeblich deswegen von 5,1 Mrd. € auf 6,4 Mrd. €. Davon resultieren 5,3 Mrd. € (im Vorjahr: 3,5 Mrd. €) aus Verbindlichkeiten gegenüber der Muttergesellschaft DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung, 0,8 Mrd. € (im Vorjahr: 0,8 Mrd. €) aus Darlehen der Europäischen Investitionsbank (EIB) und 0,3 Mrd. € (im Vorjahr: 0,8 Mrd. €) aus kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme stieg per 31. Dezember 2004 auf 29,5 %.

Bilanzstruktur in %	2004	2003
Anlagevermögen	96,5	95,8
Umlaufvermögen	2,4	2,9
Aktiver RAP	1,1	1,3
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2004	2003
Eigenkapital	23,6	24,1
Rückstellungen	11,0	11,8
Verbindlichkeiten	59,7	60,8
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(29,5)	(23,9)
Passiver RAP	5,7	3,3
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	21.688	21.245

Investitionen

Die sich im Vorjahr abzeichnende und im Berichtsjahr konkretisierte massive Kürzung von Bundesmitteln prägte die mittelfristige Investitionsplanung sowie die Investitionstätigkeit des Berichtsjahres. Im Geschäftsjahr 2004 wurde auf der Basis der für den Mittelfristzeitraum zur Verfügung stehenden Bundesmittel zur Aktualisierung der bestehenden Finanzierungsvereinbarungen eine Anpassungsvereinbarung abgeschlossen. Basis bildete die mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW) einvernehmlich aufgestellte so genannte „66er-Liste“ der

Projekte des Bedarfsplans Schiene. Im Zeitraum 2004 bis 2009 sind für die aufgelisteten Projekte 3,2 Mrd. € Bundesmittel vorgesehen. Die „66er-Liste“ wird durch eine Zusatzliste derjenigen Projekte ergänzt, die realisiert werden sollen, wenn weitere Bundesmittel zur Verfügung gestellt werden.

Für die Investitionstätigkeit im Berichtsjahr waren gegenüber der ursprünglichen Planung 25 % weniger Bundesmittel verfügbar. Die Brutto-Investitionen lagen somit deutlich unter dem Vorjahresniveau und beliefen sich im Berichtsjahr auf 4.661 Mio. €, was einer Reduzierung gegenüber dem Vorjahreswert (6.235 Mio. €) von ebenso 25 % entspricht.

Die Netto-Investitionen, definiert als Brutto-Investitionen abzüglich zugegangener Baukostenzuschüsse, verringerten sich auf 1.195 Mio. € (im Vorjahr: 1.724 Mio. €). Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag wie in den Vorjahren in der Modernisierung, Sicherung und Erhaltung der Verfügbarkeit der bestehenden Eisenbahninfrastruktur. Rund 60 % des Investitionsvolumens wurden im Bestandsnetz investiert. Ein Hauptaugenmerk lag dabei auf der Erneuerung der Leit- und Sicherheitstechnik. Im Berichtsjahr wurden 38 Elektronische Stellwerke in Betrieb genommen. Durch die computergestützte Technik kann die Infrastruktur wirtschaftlicher und zuverlässiger betrieben werden. Eines der leistungsstärksten Elektronischen Stellwerke in Europa ging im Bereich des Leipziger Hauptbahnhofs in Betrieb.

Ein weiterer Schwerpunkt war die Sanierung des Oberbaus mit 1,0 Mrd. €, auch wenn sich das Investitionsvolumen nicht mehr auf dem hohen Niveau des Vorjahres (1,5 Mrd. €) bewegte.

Etwa 40 % der Investitionen erfolgten in Neu- und Ausbauprojekte nach dem „Bedarfsplan Schiene“ des Bundes. Im Knoten Berlin mit den größten Baustellen am Berliner Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof und am Bahnhof Papestraße hat die Inbetriebnahme zur Fußballweltmeisterschaft 2006 höchste Priorität. Die Strecke Hamburg–Berlin ging Ende 2004 in Betrieb. Innerhalb der vierjährigen Planungs- und Realisierungszeit wurden hier rund 650 Mio. € investiert.

Das Projekt mit dem größten Investitionsvolumen im Berichtsjahr war erneut die Strecke Nürnberg–Ingolstadt–München. Hier haben wir unsere Aktivitäten weiter vorangetrieben; die Inbetriebnahme ist für 2006 vorgesehen.

Trotz geringerem Investitionsvolumen kam es im Berichtsjahr täglich noch zu 700 Bauaktivitäten, was einer Reduzierung gegenüber dem Vorjahreswert von 12,5 % entspricht. In einzelnen Fällen wurden die zu sanierenden Strecken für die Dauer der Baumaßnahme voll gesperrt, wodurch neben einer Reduzierung der Bauzeit auch eine Minimierung der Kosten erzielt werden konnte.

Mit unseren Investitionen und weiteren Beschaffungen sind wir auch im abgelaufenen Geschäftsjahr einer der größten Investoren in Deutschland gewesen.



Finanzen

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die DB Netz AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzerntreasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB Konzern wie die DB Netz AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's „Aa1“, Standard & Poor's „AA“. Beide Ratings haben einen stabilen Ausblick. Die mit diesen Ratings von der DB AG erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen der DB Netz AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms in 2004

Aus unserer Investitionstätigkeit ergab sich bei Brutto-Investitionen von 4.661 Mio. € im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf von 1,0 Mrd. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Baukostenzuschüssen, Zinslosen Darlehen und Anlagenabgängen.

Entsprechend der deutlichen Ergebnisverbesserung lag der Cashflow vor Steuern mit 788 Mio. € deutlich über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 570 Mio. €). Das Verhältnis von Cashflow zum Umsatz lag mit 20,4 % ebenfalls oberhalb des Vorjahreswerts (15,5 %).

Das Investitionsprogramm wurde anteilig mit zinspflichtigen Mitteln finanziert. Daneben haben wir im November 2004 mit dem Bund die vorzeitige Tilgung in Vorjahren gewährter Zinsloser Darlehen vereinbart. Die Rückzahlung von Zinslosen Darlehen im Gesamtwert von nominal 1,5 Mrd. € erfolgte zum Barwert (0,9 Mrd. €). Zur Finanzierung der vorzeitigen Tilgung wurde der DB Netz AG durch die DB AG ein langfristiges Konzerndarlehen gewährt. Infolgedessen stiegen die zinspflichtigen Verbindlichkeiten von 5.070 Mio. € auf 6.401 Mio. €.

Mitarbeiter

Die Zahl der Beschäftigten der DB Netz AG hat sich im Laufe des Berichtsjahres von 46.092 auf 42.702 verringert. Den größten Beschäftigungsbereich in der DB Netz AG bildet der Betrieb, in dem rund 54 % aller Mitarbeiter tätig sind. Im Bereich der Instandhaltung sind derzeit rund 24 % und in der Instandsetzung rund 8 % unserer Mitarbeiter aktiv. Im Jahresdurchschnitt 2004 lag die Zahl der Mitarbeiter mit 43.893 um 8,5 % unter dem Vorjahresniveau.

Die Verringerung der beschäftigten Mitarbeiter ist im Wesentlichen das Ergebnis unserer technischen Rationalisierungsmaßnahmen im Betriebs- und Instandhaltungsbereich. Darüber hinaus gliederten wir 954 Mitarbeiter in die DB Bahnbaug GmbH aus. Der Personalabbau konnte insbesondere durch sozialverträgliche Maßnahmen sowie die Ausnutzung der natürlichen Fluktuation realisiert werden.

Um eine erfolgreiche Entwicklung des Unternehmens auch für die Zukunft zu sichern, räumen wir der Aus- und Fortbildung sowie der Gewinnung von qualifiziertem Fach- und Führungspersonal zur Erhöhung der Besetzungsqualität einen großen Stellenwert ein. So wurde auch im Berichtsjahr der Management-Planungsprozess für Führungskräfte durchgeführt, mit dessen Hilfe Potenzialträger für weiterführende Aufgaben identifiziert und im Nachgang hinsichtlich ihrer Managementaufgaben bedarfsgerecht qualifiziert werden. Des Weiteren wurde das Bezirksleitercoaching erfolgreich implementiert. Bezüglich unserer Nachwuchskräfte liegen wir im Berichtsjahr mit einer Ausbildungsquote von rund 2,4 % weiterhin auf hohem Niveau und konnten dieses gegenüber dem Vorjahr sogar leicht steigern.

Mitarbeiter per 31.12.	2004	2003	Veränd. in %
Mitarbeiter – effektiv –	42.702	46.092	– 7,4
Ausgliederungen	954	3.176	– 70,0
Eingliederungen	–	207	– 100
Mitarbeiter – vergleichbar –	43.656	49.061	– 11,0
Auszubildende	1.037	967	+ 7,1
Ausbildungsquote	2,4 %	2,1 %	–

Weitere Informationen

Strecke Hamburg–Berlin für 230 Stundenkilometer ausgebaut

Innerhalb von vier Jahren nach der politischen Entscheidung wurde die historische Verbindung zwischen Hamburg und Berlin für Geschwindigkeiten bis zu 230 Stundenkilometern (km/h) ertüchtigt – und damit ein neuer Standard für bestehende Strecken geschaffen. Bis zu 1.000 Bauleute waren teilweise gleichzeitig im Einsatz, um auf der 287 Kilometer (km) langen Bahnlinie 27 neue Weichen einzubauen, 135 vorhandene Weichen anzupassen, Schotterlagen zu verstärken, Schienen und Schwellen auszuwechseln, 517 km Oberleitung zu modifizieren sowie Brücken und Stellwerksanlagen zu erneuern. Wichtige Aufgaben während des Streckenausbaus waren zudem die Beseitigung von 56 Bahnübergängen sowie die Ausstattung von 21 Bahnsteigen in 14 Stationen mit Einrichtungen zur Reisendensicherung.

Mit dem Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2004 ging die Ausbaustrecke Hamburg–Berlin in Betrieb. Die Reisezeit beträgt heute im ICE etwa eineinhalb Stunden. Die Investitionen beliefen sich insgesamt auf rund 650 Mio. €.

Weiterer Abschnitt der Neu- und Ausbaustrecke

Karlsruhe–Basel fertig gestellt

Mit Abschluss der Bauarbeiten zwischen Rastatt-Süd und Bühl ist zum Ende des Berichtsjahres ein neues, rund 20 km langes, viergleisiges Teilstück der Aus- und Neubaustrecke Karlsruhe–Basel fertig gestellt worden. Die Investitionen dafür beliefen sich auf rund 260 Mio. €. Neben dem Bau zweier neuer Gleise für den Hochgeschwindigkeitsverkehr wurde die bestehende Rheintalbahn umgebaut und den zukünftigen Anforderungen der Nahverkehrsentwicklung im Großraum Karlsruhe angepasst. Der Abschnitt Rastatt-Süd–Bühl fügt sich nahtlos an die bereits im Juni 2001 in Betrieb genommene Neubaustrecke zwischen Bühl und Offenburg an.

Flughafen Köln/Bonn – neunter deutscher Airport mit Bahnanschluss

Der Flughafen Köln/Bonn ist seit Juni 2004 als neunter Airport in Deutschland an das Schienennetz der DB Netz AG angebunden. Analog zu den Flughäfen Frankfurt am Main, Düsseldorf, Berlin-Schönefeld und Leipzig/Halle kann Köln/Bonn sowohl mit Nah- als auch mit Fernverkehrszügen erreicht werden. Die rund 15 km lange Flughafen-Schleife ist in Gremberghoven und in Porz-Wahn mit der Schnellfahrstrecke Köln–Rhein/Main und der Strecke Köln–Troisdorf verbunden. Zu den herausragenden Bauwerken des Airport-Anschlusses zählen der neue viergleisige Bahnhof unter dem Terminal 2, der rund 4,2 km lange Flughafentunnel im Bereich des Naturschutzgebiets Wahner Heide und der rund 1 km lange Schloss-Röttgen-Tunnel. Insgesamt wurden in das Projekt von Bund, Land Nordrhein-Westfalen und Flughafen Köln/Bonn GmbH rund 520 Mio. € investiert.

Ausbau des Streckenabschnitts Aachen Hauptbahnhof– Grenze Deutschland / Belgien begonnen

Die Strecke Köln–Aachen–Lüttich ist Bestandteil der Europäischen Hochgeschwindigkeitsverbindung Paris–Brüssel–Köln/Amsterdam. Im Sommer des Berichtsjahres startete der Ausbau zwischen dem Aachener Hauptbahnhof und der Landesgrenze nach Belgien für eine Streckengeschwindigkeit von 160 km/h. Der umzubauende Abschnitt ist etwa 3,2 km lang und beinhaltet als Kernstück den Neubau einer eingleisigen, etwa 700 m langen Tunnelröhre. Die Baumaßnahme soll voraussichtlich Anfang 2007 abgeschlossen werden und umfasst ein Investitionsvolumen von rund 50 Mio. €.

Sanierung der ICE-Strecke Fulda–Frankfurt am Main abgeschlossen

Um die Qualität der stark frequentierten Verbindung Fulda–Frankfurt am Main auf hohem Niveau zu gewährleisten, haben wir den Abschnitt Langenselbold–Bad Soden-Salmünster im April 2004 von Grund auf saniert. Maßnahmenumfang und logistischer Aufwand für Material- und Maschinendisposition machten teilweise eine komplette Sperrung der ICE-Strecke erforderlich. Zwischen Langenselbold und Hailer Meerholz stand dabei die Erneuerung von 6,2 km Gleis an. In Fliesen

war das rund 1 km lange Gleis 8 im Mittelpunkt der Sanierungsmaßnahmen. In Wächtersbach mussten innerhalb des Bahnhofs sechs Weichen ausgetauscht werden. Bei den Baustellen auf der Strecke Fulda–Frankfurt am Main handelte es sich um eine der wichtigsten Baumaßnahmen im Berichtsjahr.

Leistungsfähige Verkehrsachsen für den S-Bahn-Verkehr entwickelt

Durch neue und modernisierte S-Bahn-Strecken in den Großräumen Halle/Leipzig und Dresden ist das Angebot des Bahn-Nahverkehrs zum Ende des Berichtsjahres deutlich verbessert worden. Nach Investitionen von über 239 Mio. € steht ab Fahrplanwechsel die S-Bahn-Strecke Halle (Saale)–Leipzig zur Verfügung. Eine weitere qualitative Verbesserung der Schieneninfrastruktur wurde zwischen Dresden und Pirna erreicht: Die S-Bahnen der Linien 1 und 2 verkehren unabhängig vom Personenfern- und Güterverkehr auf eigenen Gleisen. Insgesamt wurden für diese Entmischung über 250 Mio. € in neue Gleise, moderne Leit- und Sicherungstechnik sowie den Neu- und Ausbau von Stationen investiert. Die Hochwasserreparatur im oberen Elbtal schlug zudem mit rund 40 Mio. € zu Buche.

Für die Region und Landeshauptstadt München hat am 12. Dezember 2004 mit dem 10-Minuten-Takt ein neues S-Bahn-Zeitalter begonnen. Möglich wurde dies in erster Linie durch ein neues elektronisches Signalsystem auf der dicht befahrenen Stammstrecke zwischen dem Münchner Ostbahnhof und dem Bahnhof Pasing. Nunmehr können je Richtung bis zu 30 Züge in der Stunde verkehren.

Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik durch Elektronische Stellwerke

Elektronische Stellwerke (ESTW) ermöglichen eine effizientere und wirtschaftlichere Betriebsführung. Dank der mikroprozessorgesteuerten Technik können Weichen und Signale in wesentlich größeren Streckenbereichen gestellt werden. Die Bedienung ist gegenüber der bisherigen Technik stärker automatisiert. Darüber hinaus haben ESTW den Vorteil, weniger störanfällig zu sein. Im Berichtsjahr haben wir das Investitionsprogramm für Elektronische Stellwerke trotz angespannter Haushaltslage des Bundes konsequent fortgeführt. 38 Maßnahmen für ESTW mit einem Investitionsvolumen von rund 1,3 Mrd. € wurden bundesweit realisiert.

Eines der umfangreichsten Projekte, bei dem 23 alte Stellwerke ersetzt wurden, war das ESTW in Leipzig. Der erste Teil dieses ESTW arbeitet bereits seit Ende 2003. Im September des Berichtsjahres ging in einer groß angelegten Wochenendaktion mit Vollsperrung des Bahnhofs die Unterzentrale Hauptbahnhof West in Betrieb. Im November wurde eine weitere Unterzentrale in Leipzig-Wahren zugeschaltet. Damit können jetzt täglich über 700 Zugfahrten zuverlässig geregelt werden. Die Bedienung des neuen Stellwerks, für das Mittel in Höhe von über 120 Mio. € eingesetzt wurden, erfolgt aus der Betriebszentrale Leipzig.

Migrationsprozess des digitalen Mobilfunks für den Bahnbetrieb geht weiter

Mit dem Aufbau des Global System for Mobile Communication-Rail (GSM-R) entsteht eines der größten digitalen Mobilfunknetze für den Bahnbetrieb. Die innovative Technik wird in einer ersten Stufe die klassischen Funktionen des Bahnbetriebsfunks, beginnend mit der Ablösung der Applikation Zugfunk, ersetzen. Als europaweit einheitlicher Standard für mobile Sprach- und Datenfunktanwendung treibt GSM-R die technologische Integration der europäischen Schienenverkehrsnetze voran. Unsere Investitionen in das GSM-R-Netz sind beispielhaft in Europa und ermöglichen weitere Anwendungen im Bereich Betriebssteuerung, Diagnose und Service.

Im Berichtsjahr verlief der Aufbau des GSM-R-Netzes weiter planmäßig. Nachdem einzelne Strecken wie die Hochgeschwindigkeitsverbindung Köln–Rhein/Main, die Strecke Ulm–Tübingen–Sigmaringen oder die S-Bahn Rodgau bereits seit längerem ausschließlich mit digitalem Zugfunk arbeiten, sind seit Dezember 2004 bzw. Januar 2005 insgesamt rund 1.000 km mit digitalem Zugfunk in Betrieb. Ziel ist es, stufenweise rund 24.000 km auf digitalen Zugfunk umzustellen.

Qualitative Verbesserung der Infrastruktur in den Regionalnetzen fortgesetzt

Vor drei Jahren startete die Mittelstandsoffensive des DB Konzerns. Seitdem hat sich in den bundesweit 43 Regionalnetzen der DB Netz AG viel bewegt. Neben der qualitativen Verbesserung von Bahnstrecken wurden im Rahmen der Rationalisierung mehrere Elektronische Stellwerke in Betrieb genommen und Bahnübergänge modernisiert. Erklärtes Ziel ist die nachhaltige Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des regionalen Schienenverkehrs. Insbesondere die Herstellung einer wirtschaftlichen Basis sowie die Modernisierung der Infrastruktur stehen dabei im Fokus. Im Berichtsjahr wurden über 600 Mio. € investiert.

Beispiele für die Qualitätsoffensive in der Fläche sind die Regionalnetze Pfalz und Rheinhessen-Weinstraße. Im Berichtsjahr ist in diesen Netzen ein umfassendes Investitionsprogramm realisiert worden. Neben Gleisen und Weichen haben wir dabei konstruktive Bauwerke wie Brücken und Tunnel umfassend saniert sowie zahlreiche Bahnübergänge erneuert und aufgelassen. Darüber hinaus stand die Modernisierung von Leit- und Sicherungstechnik auf der Agenda. So konnte im Juli 2004 in Neustadt (Weinstraße) die Regionale Bedienzentrale – ein auf die Erfordernisse der Regionalnetze zugeschnittenes Elektronisches Stellwerk – in Betrieb genommen werden. Die Gesamtinvestitionen in beiden Regionalnetzen beliefen sich auf rund 47 Mio. €.

Auch im Regionalnetz Westerwald standen im Berichtsjahr umfangreiche Maßnahmen an. Rund 117 km Gleis der Lahntalbahn wurden zwischen Koblenz und Gießen für rund 40 Mio. € erneuert. Dafür wurden seit dem Sommer 2004 vier Teilschnitte der Strecke nacheinander vollständig gesperrt. Durch diese Vorgehensweise verkürzte sich die Dauer der Bauarbeiten um etwa die Hälfte, was zu einer deutlichen Entlastung für Pendler und Anwohner führte.

Fahrplan – Spiegelbild für Qualität und fairen Wettbewerb auf Deutschlands Schienennetz

Derzeit nutzen rund 310 Eisenbahnverkehrsunternehmen die Infrastruktur der DB Netz AG – 290 dieser Gesellschaften gehören nicht zum DB Konzern. Dieser europaweit einmalige Wettbewerb im Schienenverkehr spiegelte sich auch in den Trassenanmeldungen für den Jahresfahrplan 2005 wider, der am 12. Dezember 2004 in Kraft getreten ist. Auch wenn der Großteil der Bestellungen von den Gesellschaften des DB Konzerns im Personen- und Güterverkehr einging, haben die Verkehrsunternehmen, die nicht zum DB Konzern gehören, die Zahl ihrer Anmeldungen gegenüber dem Vorjahr um weitere 14 % auf 8.707 gesteigert. Insgesamt gingen für den Jahresfahrplan 2005 fristgerecht rund 46.300 Trassenanmeldungen ein. Daraus wurde ein komplexes Gerüst aus Streckenfahrzeiten und Zugtypen erstellt, das den Wünschen und Anforderungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen entsprach. Alle fristgerecht eingegangenen Anmeldungen wurden gleichrangig behandelt. Dabei gab es nicht selten zeitliche und streckenbezogene Überschneidungen. Etwa 9.500 dieser Fälle konnten gemeinsam mit den Transporteuren während der Konstruktionsphase behoben werden. Weitere 70 – rund zwei Drittel weniger als im Vorjahr – wurden nach entsprechenden Prioritäten geregelt. Das Höchstpreisverfahren, bei dem eine Trasse an den Meistbietenden versteigert wird, war wie im vergangenen Jahr in keinem Fall erforderlich.

Umschlagbahnhöfe als Schnittstelle zwischen Schiene und Straße gewinnen weiter an Bedeutung

Der Kombinierte Verkehr hat im Berichtsjahr weiter an Bedeutung gewonnen. Hierdurch eröffnen sich weitere Chancen, die Straße zunehmend von LKW-Kolonnen zu entlasten und Güterverkehre stärker auf die Schiene zu verlagern. Hierfür haben wir im Berichtsjahr in unseren 26 Umschlagbahnhöfen zahlreiche Investitionen vorgenommen.

So wurden die Modernisierungsarbeiten im Umschlagbahnhof Frankfurt/Main Ost mit einem Investitionsvolumen von rund 25 Mio. € abgeschlossen. Die neue Anlage wurde im September in Betrieb genommen. Das Terminal Frankfurt/Main Ost ist nun mit zwei Portalkränen, vier Umschlaggleisen, Abstellflächen und den entsprechenden LKW-Verkehrsanlagen für eine Umschlagkapazität von jährlich rund 120.000 Ladeeinheiten ausgelegt. Durch die modulare Bauweise des Terminals sind zudem künftige Erweiterungen problemlos möglich.

Ende Oktober haben wir mit dem Neubau des Umschlagterminals in Ulm-Dornstadt begonnen. Auf dem rund elf Hektar großen Gelände entsteht in den nächsten 18 Monaten in mehreren Baustufen eine moderne, leistungsstarke Anlage. Rund 31 Mio. € werden im Rahmen der ersten Baustufe investiert. Mit einer Kapazität von 250 Ladeeinheiten pro Tag wird sich die Leistungsfähigkeit gegenüber der heutigen Anlage in Neu-Ulm fast verdoppeln. Bei Bedarf kann der Umschlagbahnhof in mehreren Schritten auf eine Kapazität von täglich 600 Ladeeinheiten erweitert werden.

Rangierbahnhöfe – Drehscheiben für die Warenströme Europas

Bevor Güterzüge zu ihren Bestimmungsorten fahren können, müssen die einzelnen Wagen oder Wagengruppen zu Zügen zusammengestellt werden. Dieser Prozess findet in speziellen Rangierbahnhöfen statt. 50 Anlagen gibt es in Deutschland – elf davon sind große Rangierbahnhöfe mit überregionalen Zugbildungsaufgaben.

Um den Anforderungen der zunehmenden Güterströme auf der Schiene gerecht zu werden, investieren wir in einem bundesweit angelegten Modernisierungsprogramm rund 230 Mio. €. Im Zuge dessen wird beispielsweise etwa der Rangierbahnhof Köln-Gremberg, eine der größten Zugbildungsanlagen, seit Juli 2004 mit moderner Technik ausgerüstet. Durch den Einbau moderner, vollautomatisch arbeitender Brems-, Förder- und Steuerungsanlagen wird die Leistungsfähigkeit der Anlage und die Qualität der Betriebsabläufe wesentlich verbessert. Begonnen wurde mit dem Einbau von 31 neuen Richtungsgleisbremsen, 24 Förderanlagen und 31 Gefälleausgleichsbremsen im Nord-Süd-System. Hierfür werden bis zum Jahr 2006 voraussichtlich rund 38 Mio. € investiert. Ab Frühjahr 2006 ist die Modernisierung des Süd-Nord-Systems für weitere 47 Mio. € vorgesehen.

Im Rangierbahnhof Seelze wurden im November 2004 die Bauarbeiten im östlichen Teil des Rangierbahnhofs Seelze, dem so genannten Ost-West-System, abgeschlossen. In den vergangenen zwei Jahren wurden dabei mehr als 23 Mio. € investiert. Die neu eingebauten Gleisbremsen und Förderanlagen für alle 18 Richtungsgleise im Ostteil des Rangierbahnhofs werden seitdem per Mausklick von einem Computer gesteuert. Durch Einsatz modernster Rangiertechnik konnte die Leistungsfähigkeit des Ost-West-Systems von 140 Wagen auf rund 195 Wagen pro Stunde gesteigert werden. Nach Inbetriebnahme des Ost-West-Systems laufen derzeit die Erneuerungsarbeiten im West-Ost-System. Bis Mitte 2006 wird die dort seit 1970 eingesetzte Rangiertechnik in den 34 Richtungsgleisen durch neue Brems- und Steuerungsanlagen ersetzt. Mit Abschluss des Bauprojekts werden wir ein Gesamtvolumen von voraussichtlich rund 65 Mio. € in die Modernisierung und Erneuerung des Rangierbahnhofs Seelze investiert haben.

Ende 2004 erfolgte die Gesamteinbetriebnahme des modernisierten Rangierbahnhofs Mannheim. Im Rangiersystem West-Ost wurden alle 41 Richtungsgleise mit Richtungsgleis-, Gefälleausgleichsbremsen, Förderanlagen und funkferngesteuerten Bremsprobenanlagen ausgestattet. Die automatisierte Rangiertechnik wird von einem neuen Zentralrechner gesteuert. In die Steuerung sind auch die Rangierlokomotiven eingebunden, deren Geschwindigkeit beim Anfahren an den Ablaufberg automatisch geregelt wird. Das Investitionsvolumen belief sich auf rund 40 Mio. €.

Im Rangierbahnhof Hagen-Vorhalle wird die Leistungsfähigkeit von 175 Wagen pro Stunde auf 200 Wagen pro Stunde erhöht. Die Automatisierung des bestehenden Rangiersystems mit 40 Richtungsgleisen erfolgt durch den Einbau moderner Richtungsgleisbremsen und Förderanlagen, deren optimales Zusammenspiel von einem neuen Rechner gesteuert und überwacht wird. Darüber hinaus werden Anpassungen

an Gleisen, Weichen und der Oberleitung durchgeführt. Baubeginn für die Oberbau- und Oberleitungsanlagen war im August 2004. Das Investitionsvolumen des Projekts beläuft sich auf rund 43 Mio. €.

Umstrukturierung Bahnbau

Die bereits im Vorjahr erfolgte Neuordnung der Bereiche Instandhaltung, Instandsetzung und Erneuerung führte zur Ausgliederung von Teilen des ehemaligen Geschäftsbereichs Bahnbau in die DB Bahnbau GmbH mit Wirkung zum 1. Januar 2004. Eingbracht wurden Kapazitäten der Geschäftsfelder Ingenieurplanung, Leit- und Sicherungstechnik, Telekommunikation, Elektroenergieanlagen, Oberleitungsanlagen sowie der Wiederverwendung von Oberbaumaterial.

Verschmelzung DB Verkehrsbau Logistik GmbH

Nachdem das operative Geschäft der DB Verkehrsbau Logistik GmbH bereits im Vorjahr durch die DB Netz AG übernommen wurde, erfolgte im Berichtsjahr die gesellschaftsrechtliche Verschmelzung der Gesellschaft auf die DB Netz AG mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2004.

Risikobericht

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Auf die aktive Steuerung dieser Risiken zielt unser Risikomanagement. Um frühzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können, verfügt die DB Netz AG über ein integriertes Risikomanagementsystem, das die nötigen Informationen aufbereitet und unmittelbar aus den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) abgeleitet ist. Dieses System entwickeln wir kontinuierlich inhaltlich weiter.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für die DB Netz AG zählen:

- **Marktrisiken:** Sie ergeben sich im Wesentlichen indirekt, d. h. über unsere Kunden und deren Angebotsoptimierungen, aus der konjunkturellen Entwicklung und der teilweise zyklischen Nachfrage. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung.
- **Betriebsrisiken:** Als Infrastrukturbetreiber verfügen wir über ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir durch systematische Wartung, Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse. Für wesentliche Einzelrisiken, wie den möglichen Austausch schadhafter Betonschwellen, haben wir bilanzielle Vorsorge getroffen.

■ **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina und eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten führen zu Projektrisiken, die entweder als eigene Projekte direkt oder durch die vernetzten Produktionsstrukturen mittelbar Auswirkungen auf uns haben. Unser Hauptaugenmerk legen wir weiterhin auf unsere Großprojekte, insbesondere die Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München und die Einführung des digitalen Mobilfunknetzes GSM-R. Für diese Projekte haben wir im Berichtsjahr umfangreiche Analysen zur Konkretisierung möglicher Risiken durchgeführt. Als Konsequenzen identifizierter Risiken leiten wir operative Gegenmaßnahmen ein. Die sich aus den Kostenerhöhungen bei dem Projekt Nürnberg–Ingolstadt–München ergebenden Risiken haben wir bilanziell berücksichtigt und entsprechend Vorsorge getroffen. Auch beim Knoten Berlin sind Kostenerhöhungen zu verzeichnen. Inwieweit sich aus diesen Mehrkosten Risiken für das Unternehmen ergeben, können wir derzeit noch nicht abschließend beurteilen. Aus Kostenerhöhungen auf uns zukommende Mehraufwendungen beziehen wir mit in unsere Planungsrechnungen ein. Im Berichtsjahr hat der Bund im Rahmen des so genannten 750-Mio.-Programms finanzierungsfähige Mehrkosten in Höhe von 77 Mio. € übernommen.

■ **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzerntreasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.

■ **Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Zur erfolgreichen Durchführung des Sanierungsprogramms sind in unserer mehrjährigen Unternehmensplanung auch Finanzmittel des Bundes unterstellt, ohne dass es bereits abschließende Vereinbarungen hierfür geben konnte. Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen.

Das Risikomanagement ist 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 unser Unternehmen zu begrenzen.

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB Konzerns vorgegeben und durch die DB Netz AG und unsere Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikomanagements wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Netz AG quartalsweise berichtet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert; analysiert werden neben den möglichen Auswirkungen vor allem die Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen.

Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Das Konzern-Controlling der DB AG fungiert als Risikomanagement-Koordinationsstelle für den DB Konzern, der Bereich Controlling der DB Netz AG als Risikomanagement-Koordinationsstelle für die DB Netz AG und deren Tochtergesellschaften. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Im Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken ab festgelegten Wesentlichkeitsgrenzen über ein Risikoportfolio mit detaillierten Einzelaufstellungen 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.

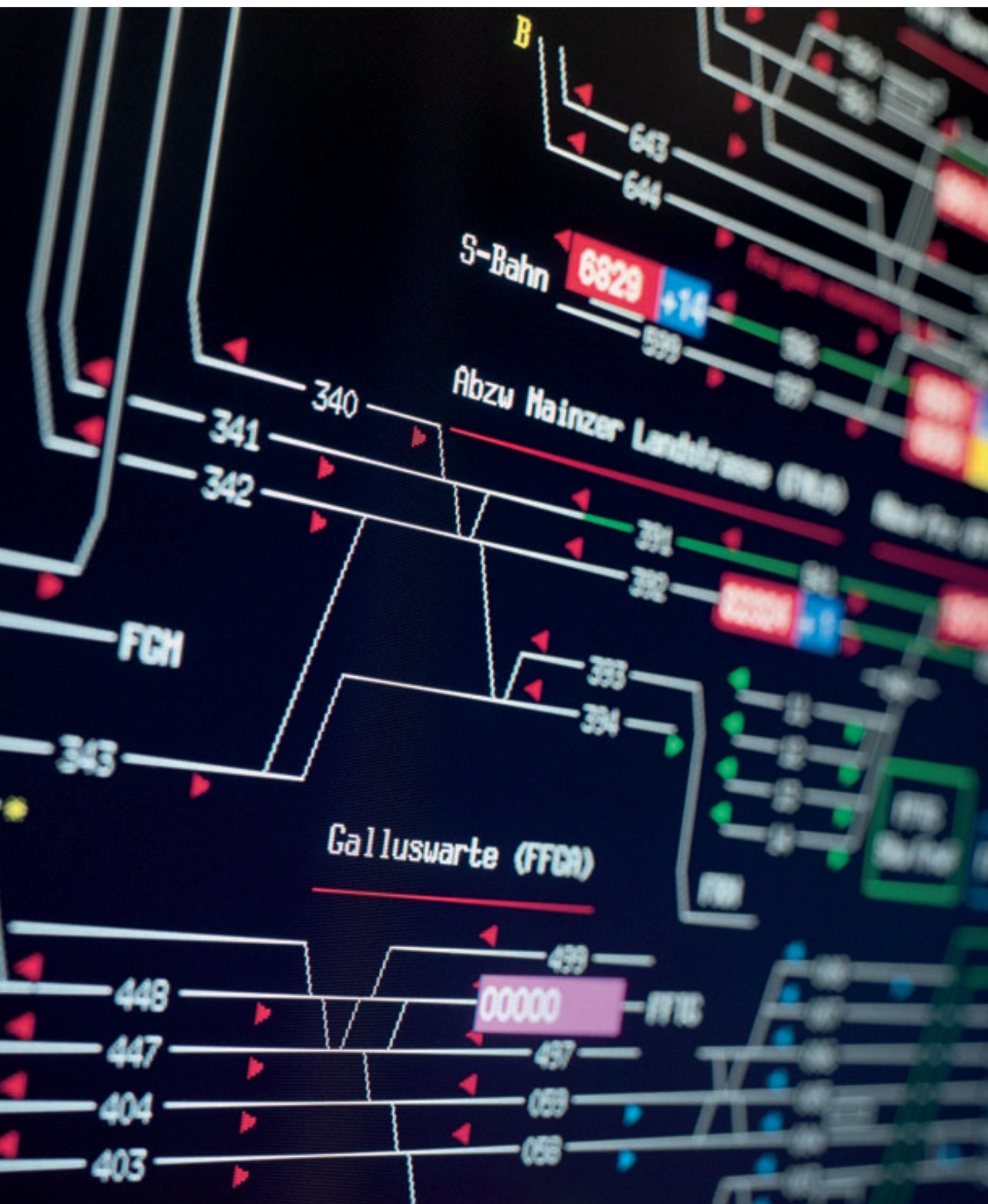
Nachtragsbericht

Erhöhung des Eigenkapitals

Der Vorstand unserer Muttergesellschaft DB AG hat im November 2004 eine Erhöhung des Eigenkapitals der DB Netz AG durch Zuzahlung von 600 Mio. € in die Kapitalrücklage beschlossen. Die Umsetzung soll auf Basis der entsprechenden Organbeschlüsse im laufenden Jahr durch die Umwandlung von Verbindlichkeiten gegenüber unserer Muttergesellschaft in Eigenkapital erfolgen.

Zukunftsprogramm für Wirtschaftlichkeit und Beschäftigung

Im ersten Quartal des laufenden Jahres gelang mit den Gewerkschaften der Abschluss zentraler Tarifverträge (u. a. Beschäftigungssicherungstarifvertrag und Arbeitszeit-tarifvertrag). Kernpunkt ist die Reduzierung der Arbeitskosten um 5,5 % durch Anpassung der Jahresarbeitszeit und Wegfall eines Urlaubstags. Gleichzeitig wurde eine Beschäftigungssicherung von Mitarbeitern, die mindestens 5 Jahre im Unternehmen sind, bis zum Jahr 2010 vereinbart sowie ein Programm zur Beteiligung der Mitarbeiter an der wirtschaftlichen Entwicklung des DB Konzerns neu eingeführt.



Strategie

Netz 21 – die Strategie des Unternehmensbereichs Fahrweg

Mit der Strategie Netz 21 wird das Ziel verfolgt, Kapazitäten und Leistungsfähigkeit des Netzes zu erhöhen, um damit den wachsenden Verkehrsströmen und Transportmengen Rechnung zu tragen. Mittelfristig führt Netz 21 zur Entmischung von schnellen und langsameren Verkehren sowie zur 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 können Engpässe insbesondere in Eisenbahnknoten beseitigt und Fahrzeiten weiter verkürzt werden.

Vor dem Hintergrund geänderter Rahmenbedingungen (aktualisierte Verkehrsprognosen und geringere für Infrastrukturinvestitionen zur Verfügung stehende Bundesmittel) ist eine Überprüfung der Strategie Netz 21 gestartet worden. Erste Ergebnisse bestätigen die grundsätzlichen Aussagen von Netz 21. In einigen Punkten ist eine Weiterentwicklung von Netz 21 erforderlich, die im laufenden Jahr im Rahmen eines Projekts erarbeitet wird.

Weiterentwicklung des bestehenden Netzes

Mittelfristig besteht der größte Handlungsbedarf weiterhin bei der Modernisierung des bestehenden Netzes. Hier haben wir in den vergangenen Jahren bereits erhebliche Qualitätsfortschritte erreicht. Insbesondere in den Regionen wurden mit Nachdruck zahlreiche Strecken saniert und mit moderner Technik ausgestattet. Wir werden die Verfügbarkeit unserer Strecken weiter optimieren, damit der Bahnverkehr insbesondere auch an großen Knoten in den Ballungszentren besser läuft.

Neu- und Ausbaustrecken

Neben den Maßnahmen für das Bestandsnetz sind aus unserer Sicht nach wie vor Neu- und Ausbauprojekte mit hoher Netzwirkung zu realisieren. Dazu zählt u. a. ein Lückenschluss zwischen den Schnellfahrstrecken Köln–Frankfurt und Mannheim–Stuttgart.

Mit der drastischen Kürzung der Bundesmittel für Schienenwegeinvestitionen im Mittelfristzeitraum bis 2009 sind die Spielräume jedoch stark eingeschränkt worden. Mit dem Ziel der Aktualisierung der bestehenden Finanzierungsvereinbarungen wurde in 2004 mit dem Bund eine Anpassungsvereinbarung abgeschlossen. Als deren Ergebnis liegt die so genannte „66er-Liste“ vor, die gemeinsam vom Bund und der Bahn erarbeitet wurde und die mittelfristig nur den Weiterbau bereits begonnener Projekte vorsieht. Wichtige neue Maßnahmen können frühestens nach 2008 begonnen werden.

Notwendige Voraussetzung für die Beseitigung der wachstumshemmenden Engpässe im Netz und damit die vollständige Umsetzung von Netz 21 ist allerdings eine Finanzierungsmittellinie, die zumindest im Anschluss an den Mittelfristzeitraum die Realisierung der verkehrlich dringend notwendigen Infrastrukturprojekte ermöglicht.

Internationale Ausrichtung

Als Infrastrukturbetreiber stellen wir uns auch auf die wachsende Internationalisierung der Verkehrsmärkte ein. Es gilt, die bestehenden Vertriebssysteme weiterzuentwickeln und mit den europäischen Bahnen in Einklang zu bringen. Die nationale Schieneninfrastruktur muss darüber hinaus auf Bedürfnisse der grenzüberschreitenden Verkehre ausgerichtet werden. Die Neu- und Ausbauprojekte entlang des Rheins sind beispielsweise Belege für diese Bestrebungen.

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 laufenden Jahr im Vergleich zum Berichtsjahr 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. Ein zentraler Risikofaktor bleibt die Energiepreisentwicklung: So sind erhebliche Belastungen für die globale Konjunktur zu erwarten, wenn der Ölpreis auf dem gegenwärtig hohen Niveau verharrt.

■ **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.

■ **Deutschland:** Die für das laufende Jahr vorliegenden Prognosen lassen gegenüber dem Berichtsjahr nur ein 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 im laufenden Jahr wieder etwas zulegen.

Sanierungs- und Modernisierungsprozess wird im laufenden Geschäftsjahr auch unter schwierigeren Rahmenbedingungen fortgesetzt

Wie bei allen Unternehmen, die am Markt agieren, stehen bei der DB Netz AG die Kunden im Mittelpunkt der Anstrengungen. Die Bedürfnisse und Anforderungen der Eisenbahnverkehrsunternehmen sind Gradmesser für die Leistungsfähigkeit. Erklärtes Ziel ist es daher, ein hochwertiges, auf die Interessen der Kunden abgestimmtes Streckennetz vorzuhalten, zu betreiben und weiterzuentwickeln.

Im laufenden Jahr setzen wir den Schwerpunkt unserer Investitionen weiter auf die Fortführung des Sanierungs- und Modernisierungskurses. Grundlage ist und bleibt die Strategie Netz 21, mit der die Kapazität und Leistungsfähigkeit der Schieneninfrastruktur erhöht wird.

Der größte Handlungsbedarf besteht nach wie vor bei der Modernisierung der bestehenden Infrastruktur. Aufgrund der reduzierten Bundeshaushaltsmittel für Investitionen in die Schienenwege können wir im Mittelfristzeitraum bis 2009 allerdings nur laufende Projekte weiterführen. Neue Baumaßnahmen werden ohne finanzielle Hinterlegung nicht realisiert werden können.

Zur Sicherung der Bestandsnetzinvestitionen und Aufrechterhaltung sowie Verbesserung der Qualität im bestehenden Netz wird derzeit mit dem Bund über eine neue Finanzierungssystematik diskutiert. In einer Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) soll sowohl den verkehrspolitischen Zielen des Bundes und der Erhaltung der Schieneninfrastruktur als auch dem unternehmerischen Interesse Rechnung getragen werden. Ziel ist es, darin den jährlichen Infrastrukturbeitrag des Bundes für das Bestandsnetz langfristig festzuschreiben. Gleichzeitig wird die Bahn in der LuFV ein Qualitätsversprechen abgeben.

Weitere Ergebnisverbesserung im laufenden Jahr

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr den bereits 2001 mit der strategischen Ausrichtung „Offensive Bahn – Sanierung, Leistung, Wachstum“ eingeschlagenen Weg konsequent fortsetzen. Neben der Fortführung der Sanierungsanstrengungen liegt der unternehmerische Fokus auf der Verbesserung der Leistungsqualität. Wir gehen davon aus, dass wir uns mit den bereits abgeschlossenen oder in Umsetzung befindlichen Maßnahmenpaketen und Programmen im laufenden Jahr erfolgreich weiterentwickeln können. Vorrangiges wirtschaftliches Ziel auf dem Weg zur Herstellung der Kapitalmarktfähigkeit der DB Netz AG und des DB Konzerns ist die mittelfristige Stabilisierung der positiven Betrieblichen Ergebnisse nach Zinsen. Hierfür setzen wir auch im laufenden Jahr in hohem Maße auf die Wirkung interner Maßnahmen.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2004	Erwartung 2005
Umsatzerlöse	3.857	↗ Weitere Verbesserung
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 200	↗ Weitere Verbesserung, aber unverändert negativ
Brutto-Investitionen	4.661	→ Nahezu gleiches Niveau
Cashflow vor Steuern	788	↗ Weitere Verbesserung

■ **Umsatz:** Bei den Umsatzerlösen wird aus gegenwärtiger Sicht für das laufende Jahr ein leichter Anstieg erwartet. Die Abnahme der Trassenerlöse von Gesellschaften des DB Konzerns und der Erträge aus der Vermietung und Verpachtung von örtlichen Infrastrukturanlagen wird voraussichtlich durch eine Zunahme bei den Erlösen von Eisenbahnverkehrsunternehmen, die nicht zum DB Konzern gehören, überkompensiert.

■ **Ergebnis:** Aufgrund der Fortsetzung des konsequenten Sanierungskurses und der Umsetzung weiterer Ergebnissicherungsmaßnahmen gehen wir beim Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen für das laufende Jahr von einer Ergebnisverbesserung aus.

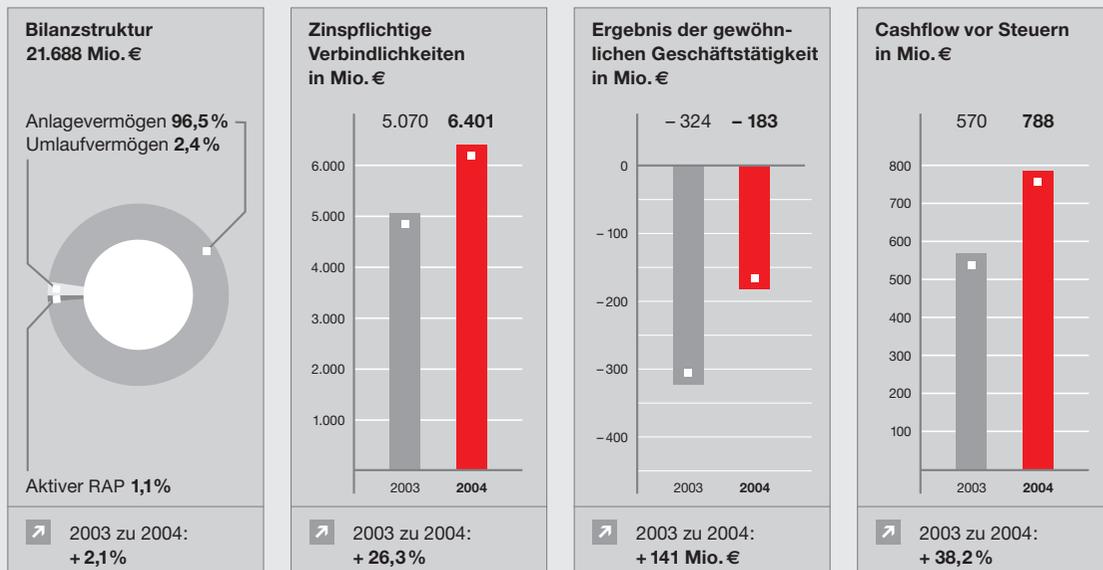
Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten:

Zukunftsbezogene Aussagen

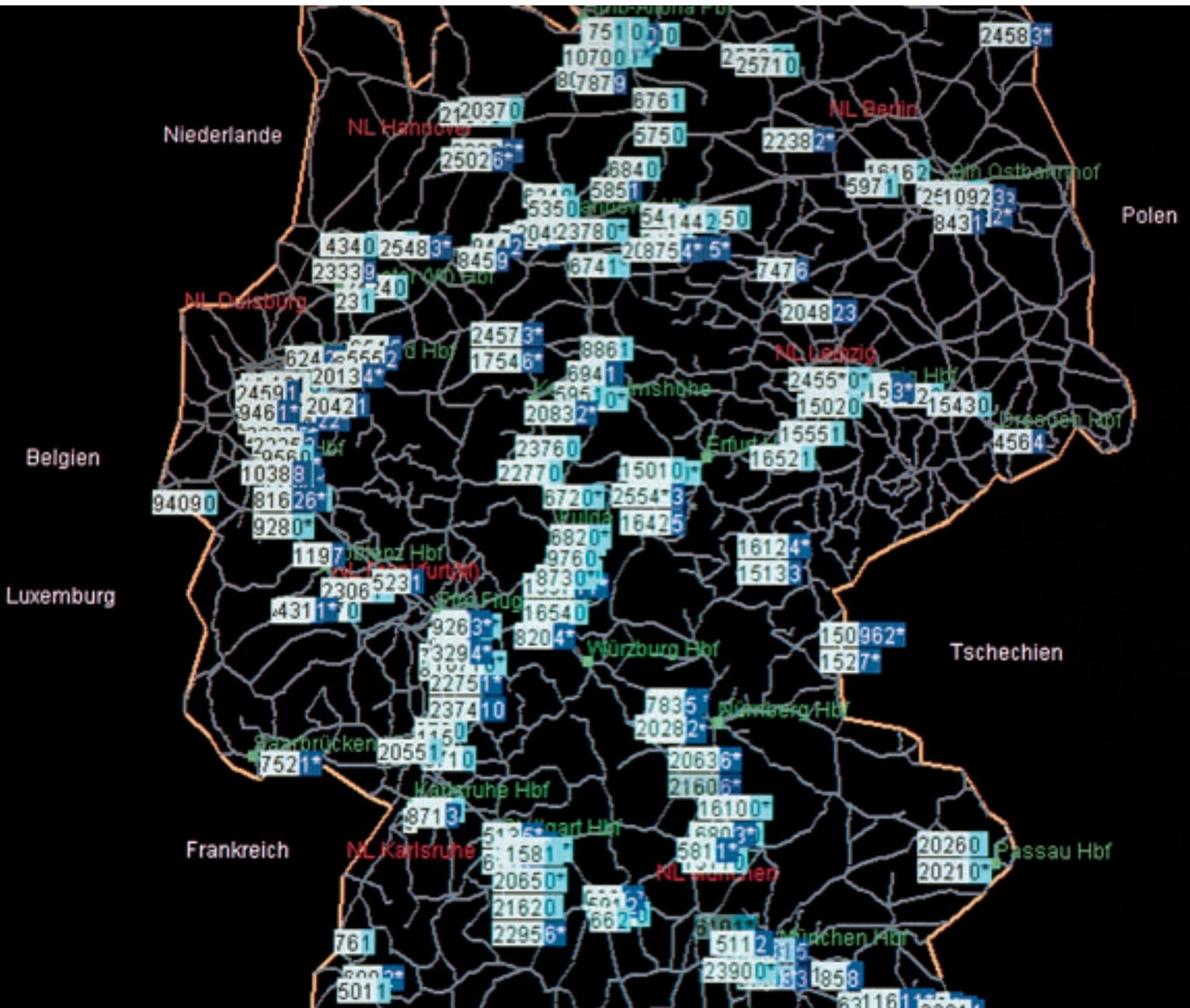
Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Netz AG oder ihrer Geschäftsfelder beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten 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.





- Bilanzstruktur im Vergleich zum Vorjahr stabil geblieben
- Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit um 141 Mio. € verbessert
- Cashflow vor Steuern durch gestiegenes Ergebnis vor Steuern auf 788 Mio. € verbessert
- Zinspflichtige Verbindlichkeiten im Rahmen der vorzeitigen Tilgung von Zinslosen Darlehen gestiegen



Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

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

„Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Netz Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 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 22. März 2005

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Jäcker)
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Neutz)
Wirtschaftsprüfer

Bilanz

zum 31. Dezember 2004

Aktiva

in Mio. €	Anhang	2004	2003
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	394	424
Sachanlagen	(2)	20.522	19.917
Finanzanlagen	(2)	16	14
		20.932	20.355
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	95	117
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	408	490
Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		6	4
		509	611
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
	(5)	247	279
		21.688	21.245

Passiva

in Mio. €	Anhang	2004	2003
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	767	767
Kapitalrücklage	(7)	4.348	4.348
		5.115	5.115
B. Rückstellungen			
	(8)	2.393	2.502
C. Verbindlichkeiten			
	(9)	12.947	12.919
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
	(10)	1.233	709
		21.688	21.245

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

in Mio. €	Anhang	2004	2003
Umsatzerlöse	(13)	3.857	3.666
Bestandsveränderungen		- 15	4
Andere aktivierte Eigenleistungen		347	659
Gesamtleistung		4.189	4.329
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	913	952
Materialaufwand	(15)	- 1.394	- 1.754
Personalaufwand	(16)	- 1.798	- 1.849
Abschreibungen	(17)	- 963	- 903
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	- 891	- 946
		56	- 171
Beteiligungsergebnis	(19)	8	6
Zinsergebnis	(20)	- 247	- 159
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		- 183	- 324
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(21)	0	0
Erträge aus Verlustübernahme	(22)	183	324
Jahresüberschuss		0	0

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

in Mio. €	Anhang	2004	2003
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung / Verlustausgleich		- 183	- 324
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		963	903
Veränderung der Pensionsrückstellungen		8	- 9
Cashflow vor Steuern		788	570
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Finanzanlagen		0	0
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 110	- 204
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge		- 115	- 120
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		- 19	- 19
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		136	- 32
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 589	- 53
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		91	142
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		79	109
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 4.654	- 6.190
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		3.392	4.427
Einzahlungen aus der Aufnahme Zinsloser Darlehen des Bundes		232	329
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung Zinsloser Darlehen des Bundes		- 1.312	- 338
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	0
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		0	- 1
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 2.263	- 1.664
Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen (und Zuschüssen der Gesellschafter)		0	0
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter / Auszahlungen aus Gewinnabführung an Gesellschafter		324	548
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		3.969	- 20
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 2.119	597
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten		0	400
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten		0	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		2.174	1.525
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		2	3
Finanzmittelbestand am Jahresanfang		4	1
Finanzmittelbestand am Jahresende	(23)	6	4
¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände			

Entwicklung des Anlagevermögens DB Netz 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	477	0	0	0	0
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	1.988	1	21	– 16	– 16
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	266	2	5	15	– 2
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	9.226	0	98	279	– 17
	11.480	3	124	278	– 35
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	10.878	– 15	330	630	– 116
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	0	0	0	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	169	– 2	12	3	– 4
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	602	– 16	49	74	– 11
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	3.692	– 1	680	– 985	428
	26.821	– 31	1.195	0	262
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	27	0	5	0	– 3
2. Beteiligungen	1	0	0	0	0
	28	0	5	0	– 3
Anlagevermögen gesamt	27.326	– 31	1.200	0	259
¹⁾ Übertragungen zwischen der DB Netz AG und der DB Energie GmbH (Buchwert € –22 Mio.), Ausgliederung des Geschäftsbereichs Bahnbau auf die DB Bahnbau GmbH (Buchwert € –10 Mio.) sowie Zugänge von Grundstücken und Anlagen auf Schweizer Gebiet (Buchwert € +5 Mio.) von der DB Station&Service AG, der DB Energie GmbH und der DB AG.					

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	
477	- 53	0	- 30	0	0	- 83	394	424	
1.978	0	0	0	0	0	0	1.978	1.988	
286	- 105	0	- 13	0	1	- 117	169	161	
9.586	- 1.731	0	- 162	- 2	8	- 1.887	7.699	7.495	
11.850	- 1.836	0	- 175	- 2	9	- 2.004	9.846	9.644	
11.707	- 4.738	0	- 670	4	85	- 5.319	6.388	6.140	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	
178	- 93	1	- 14	0	4	- 102	76	76	
698	- 237	3	- 74	- 2	10	- 300	398	365	
3.814	0	0	0	0	0	0	3.814	3.692	
28.247	- 6.904	4	- 933	0	108	- 7.725	20.522	19.917	
29	- 14	0	0	0	0	- 14	15	13	
1	0	0	0	0	0	0	1	1	
30	- 14	0	0	0	0	- 14	16	14	
28.754	- 6.971	4	- 963	0	108	- 7.822	20.932	20.355	

Anhang

für das Geschäftsjahr 2004

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

1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert.

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

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

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

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Abschreibungen werden grundsätzlich entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt und erfolgen „pro rata temporis“. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	3
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 fortgeschriebenen Anschaffungskosten 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. Pauschalwertberichtigungen werden seit 2004 in Höhe von 1 % des Nettoforderungswerts gebildet (bis 2003: 5 %).

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 % 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 sind den handelsrechtlichen Erfordernissen entsprechend mit den Mittelkursen bewertet. Anpassungen erfolgen, sofern sich aus den Geld- und Briefkursen zum Bilanzstichtag niedrigere Forderungen bzw. höhere Verbindlichkeiten ergeben.

Erläuterungen zur Bilanz

2 Anlagevermögen

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

Erhaltene Baukostenzuschüsse sind von den Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 33 Mio. € (im Vorjahr: 36 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen vorgenommen.

In den Abschreibungen sind Abschreibungen auf geringwertige Anlagegegenstände in Höhe von 7 Mio. € enthalten.

3 Vorräte

in Mio. €	2004	2003
Hilfs- und Betriebsstoffe	86	93
Nicht abgerechnete Lieferungen und Leistungen	9	24
Insgesamt	95	117

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips sind in Höhe von 96 Mio. € (im Vorjahr: 99 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2004	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2003
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	89	0	90
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	298	0	301
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	21	0	99
Insgesamt	408	0	490

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren aus Lieferungen und Leistungen.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 62 Mio. € (im Vorjahr: 67 Mio. €). Im Berichtsjahr wurde der Prozentsatz für die Pauschalwertberichtigung von 5 % auf 1 % reduziert (Ergebniswirkung: 3,6 Mio. €).

5 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

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

6 Gezeichnetes Kapital

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

7 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beträgt zum Jahresende unverändert 4.348 Mio. €. In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat.

8 Rückstellungen

in Mio. €	2004	2003
Rückstellungen für Pensionen	145	137
Steuerrückstellungen	4	10
Sonstige Rückstellungen	2.244	2.355
Insgesamt	2.393	2.502

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 13 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: Zuführung 1 Mio. €). Weitere 5 Mio. € wurden auf andere Konzerngesellschaften übertragen.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2004	2003
Verpflichtungen im Personalbereich	347	349
Restrukturierungsmaßnahmen	154	227
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	20	42
Unterlassene Instandhaltungen	61	77
Rückzahlungsverpflichtungen	375	383
Risikovorsorge für Projekte	981	972
Übrige Risiken	306	305
Insgesamt	2.244	2.355

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Arbeitsmehrleistungen, Jubiläumszuwendungen, Tantiemen sowie Vorruhestandsverpflichtungen.

Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen sowie besitzstandswahrende Zulagen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Für weitere Verpflichtungen aufgrund von Abfindungs- und Vorruhestandsfällen (16 Mio. €) wurden bei der DB AG Rückstellungen gebildet. Die Übertragung der Rückstellungen ist im Jahr 2005 vorgesehen.

Die Risikovorsorge für Projekte betrifft mit 743 Mio. € das Projekt Nürnberg–Ingolstadt–München und mit 237 Mio. € verlorene Planungskosten. Ferner ist bei der DB AG zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten gebildet worden.

9 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2004	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2003
Zinslose Darlehen des Bundes	5.512	335	1.511	3.666	7.234
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.097	297	0	800	1.614
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	0	0	12
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	452	448	4	0	439
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	5.454	320	2.067	3.067	3.170
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	3	0	0	2
Sonstige Verbindlichkeiten	428	428	0	0	448
davon aus Steuern	(10)	(10)	0	0	(14)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(20)	(20)	0	0	(23)
Insgesamt	12.947	1.832	3.582	7.533	12.919
davon zinspflichtig	(6.401)				(5.070)

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

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

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind Finanzierungsverbindlichkeiten gegenüber der DB AG von 5.132 Mio. € (per 31. Dezember 2003: 1.163 Mio. €) enthalten. Davon mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr 5.128 Mio. € (per 31. Dezember 2003: 1.163 Mio. €). Weiterhin sind hierin Zinsverbindlichkeiten aus nicht endfälligen Darlehen von 7 Mio. € (per 31. Dezember 2003: 0 Mio. €) enthalten, die eine Restlaufzeit von über einem Jahr haben.

Weitere kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG bestehen in Höhe von 263 Mio. € (per 31. Dezember 2003: 2.366 Mio. €). Hierin ist eine Verbindlichkeit aus dem Cash-Pooling von 173 Mio. € (per 31. Dezember 2003: 2.292 Mio. €) enthalten. Diesen kurzfristigen Verbindlichkeiten stehen kurzfristige Forderungen gegenüber der DB AG von 148 Mio. € (per 31. Dezember 2003: 579 Mio. €) gegenüber.

Die übrigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen ausschließlich Lieferungen und Leistungen. Im Übrigen bestehen Kreditlinien zum 31. Dezember 2004 in Höhe von 4.443 Mio. € (per 31. Dezember 2003: 3.250 Mio. €).

Unter den Sonstigen Verbindlichkeiten sind 37 Mio. € ausgewiesen, die Ende 2004 vom Bund zum Ausgleich von verlorenen Planungskosten und Bremskosten gezahlt wurden. Im Jahr 2005 wird die Zuordnung des Betrags auf die betroffenen Projekte erfolgen.

10 Passive Rechnungsabgrenzungsposten

Der Passive Rechnungsabgrenzungsposten bezieht sich im Wesentlichen (1.097 Mio. €) auf die im Jahr 1999 bzw. 2004 erworbenen Rückzahlungsforderungen des Bundes aus Zinslosen Darlehen. Der Posten wird in Anlehnung an die Nutzungsdauer der geförderten Anlagen aufgelöst.

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

11 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2004	2003
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	0	3
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	0	4
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Insgesamt	0	7

Die Haftung für fremde Verbindlichkeiten war im Zuge der Ausgründung der DB Netz AG 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 wurden.

12 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2004	2003
Bestellobligo für Investitionen	2.168	3.104
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	863	1.047
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(673)	(531)
Insgesamt	3.031	4.151

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

Die zukünftigen Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden wie folgt fällig:

in Mio. €	2004	2003
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	189	202
fällig 1 bis 5 Jahre	396	557
fällig über 5 Jahre	278	288
Insgesamt	863	1.047

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

13 Umsatzerlöse

in Mio. €	2004	2003
Erlöse aus Trassenentgelten	3.638	3.425
Erlöse aus örtlicher Infrastruktur	217	223
Sonstige	2	18
Insgesamt	3.857	3.666

14 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2004	2003
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	58	53
Leistungen für Dritte	150	159
Mieten und Pachten	62	49
Übrige betriebliche Erträge	159	178
Erstattung von Aufwendungen an Anlagen Dritter	130	150
Erträge im Zusammenhang mit dem Anlagevermögen	166	199
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	24	22
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	65	45
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	17	9
Ausgleichszahlungen nach EWG-VO Nr. 1192/69	82	88
Insgesamt	913	952

15 Materialaufwand

in Mio. €	2004	2003
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	113	166
Aufwendungen für bezogene Leistungen	441	515
Aufwendungen für Instandhaltungen	840	1.073
Insgesamt	1.394	1.754

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

16 Personalaufwand

in Mio. €	2004	2003
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	1.004	1.031
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs.1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	452	464
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	18	18
	1.474	1.513
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	229	228
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs.1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	95	108
	324	336
davon für Altersversorgung	(21)	(10)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	1.798	1.849
Zuwendungen des Bundes	0	0
Insgesamt	1.798	1.849

In dem Vorjahresbetrag der Zuwendungen des Bundes sind 144 Tsd. € aus der Spitzabrechnung für das Jahr 2002 enthalten.

17 Abschreibungen

in Mio. €	2004	2003
Planmäßige Abschreibungen	930	867
Außerplanmäßige Abschreibungen	33	36
Insgesamt	963	903

18 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2004	2003
Mieten und Pachten	151	161
Buchverluste aus dem Verkauf von Gegenständen des Anlagevermögens	4	3
Aufwendungen aus der Zuführung zu Rückstellungen für Projektrisiken	8	0
Zuschüsse zu Anlagen Dritter	107	141
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	16	24
Beratung, Servicefunktionen, Dienstleistungen	377	393
Übrige	228	224
Insgesamt	891	946

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind „Sonstige Steuern“ in Höhe von 0,1 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 0,2 Mio. €).

19 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2004	2003
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	10	6
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 2	0
Insgesamt	8	6

20 Zinsergebnis

in Mio. €	2004	2003
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(0)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 248	- 159
davon an verbundene Unternehmen	(- 172)	(- 119)
Insgesamt	- 247	- 159

21 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (2.773,25 €) betreffen Auflösungen von Steuerrückstellungen infolge der Verschmelzung der DB Verkehrsbau Logistik GmbH, Mainz.

22 Erträge aus Verlustübernahme

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

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

23 Finanzmittelbestand

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

In den Finanzmittelbestand wurden definitionsgemäß die Verbindlichkeit gegenüber der DB AG aus dem Cash-Pooling in Höhe von 173 Mio. € und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 1.097 Mio. € nicht einbezogen.

Sonstige Angaben

24 Mitteilung nach § 20 Aktiengesetz (AktG)

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

25 Konzernzugehörigkeit

Die DB Netz AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in deren Konzernabschluss zum 31. Dezember 2004 einbezogen, der entsprechend den Vorschriften der IAS/IFRS des IASB erstellt wurde. Zu den vom deutschen Handelsrecht abweichenden Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden im Konzernabschluss der DB AG verweisen wir auf die in deren Konzernanhang vorgenommenen Angaben. Der Konzernabschluss der DB AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der HRB-Nummer 50000 hinterlegt.

26 Anteilsbesitz

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

27 Beschäftigte

	2004 im Jahres- durchschnitt	2004 am Jahresende	2003 im Jahres- durchschnitt	2003 am Jahresende
Arbeitnehmer	29.930	29.227	32.974	31.600
Zugewiesene Beamte	13.963	13.475	14.977	14.492
Zwischensumme	43.893	42.702	47.951	46.092
Auszubildende	840	1.037	806	967
Insgesamt	44.733	43.739	48.757	47.059

Die Anzahl der Mitarbeiter wird zur besseren Vergleichbarkeit innerhalb des DB Konzerns und im Zeitablauf in Vollzeit-Personen angegeben. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

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

28 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2004	2003
Gesamtbezüge des Vorstands ¹⁾	1.520	1.311
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	0	0
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	80	85

¹⁾ In den Gesamtbezügen des Vorstands sind im Vorjahr auch die Bezüge eines ehemaligen Vorstandsmitglieds enthalten, die nach § 286 Abs. 4 HGB nicht gesondert ausgewiesen wurden.

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 55–57 zu entnehmen.

29 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

Frankfurt am Main, den 22. März 2005

DB Netz AG
Der Vorstand

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchge- rechnet in %	Umsatz 2004 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2004
DB RegioNetz Infrastruktur GmbH, Frankfurt a. M.	100,0	44,0	501
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	75,0	32,3	441



Vorstand

Roland Heinisch

Vorsitzender des Vorstands,
Mitglied des Vorstands Deutsche Bahn AG,
Idstein
a) DB Station&Service AG¹⁾
DB ProjektBau GmbH¹⁾

Dagmar Haase

Ressort Marketing und Vertrieb,
Bad Homburg
b) Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße mbH (DUSS)¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
(Beirat)

Klaus Junker

Ressort Betrieb,
Zirndorf
a) Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH¹⁾

Wolfgang Scherz

Ressort Instandsetzung,
Oberursel
a) DB Bahnbau GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB Services Südost GmbH¹⁾
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH¹⁾

Karl-Heinz Stroh

Ressort Personal,
Gmund
a) DB Services Südost GmbH¹⁾
DB Vermittlung GmbH¹⁾

Dr. Matthias Zieschang

Ressort Finanzen und Controlling,
Berlin
a) DB Telematik GmbH¹⁾
b) DBFuhrparkService GmbH¹⁾
Deutsche Umschlaggesellschaft
Schiene-Straße mbH (DUSS)
(Vorsitz)¹⁾

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.

Hartmut Mehdorn

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

- a) DB Station&Service 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⁾

Norbert Hansen*

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

– bis 21. März 2005 –

- a) Deutsche Bahn 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)

Dr. Norbert Bensel

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Berlin

- a) DB Station&Service 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.
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾
 - DB Zeitarbeit GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a. G. (Beirat)
 - IAS Institut für Arbeits- und Sozial-
hygiene Stiftung (Beirat)

Dr. Nikolaus Breuel

Mitglied der Geschäftsführung der
DB Personenverkehr GmbH,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Fernverkehr AG,
Berlin

- a) DB Regio AG¹⁾
 - Stinnes AG
 - Schenker AG
 - DB Telematik GmbH
- b) CityNightLine CNL AG, Zürich/
Schweiz (Verwaltungsrat, Vorsitz)¹⁾
- DBAutoZug GmbH (Vorsitz)¹⁾

Siegfried Danninger*

Betriebsratsvorsitzender des Wahlbetriebs
N.II.8 der DB Netz AG,
Pöcking

- a) Sparda International GmbH (Vorsitz)
 - Sparda-Bank München eG (Vorsitz)
 - Sparda-ImmoFin-GmbH (Vorsitz)

Klaus Daubertshäuser

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Wettenberg

- a) 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)

Gerd Ehlers

Abteilungsleiter im Bundesministerium
der Finanzen,
Berlin

– bis 22. Oktober 2004 –

- a) Deutsche Gesellschaft für Technische
Zusammenarbeit (GTZ) GmbH
Deutsche Post AG
- b) g.e.b.b. Gesellschaft für Entwicklung,
Beschaffung und Betrieb mbH

Stefan Garber

Generalbevollmächtigter Technik
der Deutschen Bahn AG,
Bad Homburg

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

Karl-Heinz Gülzow*

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

Marlies Helling*

Leiterin Personalangelegenheiten in der
DB Netz Zentrale,
Frankfurt am Main
a) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a. G.

Dr. Herbert Junk

Referatsleiter im Bundesministerium für
Wirtschaft und Arbeit,
Alfter

Günter Kirchheim*

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats
der Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Netz AG,
Essen
– bis 21. März 2005 –
a) Deutsche Bahn 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

Thomas Kohl

Abteilungsleiter EW im Bundesministerium
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,
Bonn
a) Stinnes AG

Peter Mießen

Abteilungsleiter II im Bundesministerium der
Finanzen,
Glienicke
– seit 27. Oktober 2004 –

Petra Orschekowski*

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

Regina Rusch-Ziemba*

Stellvertretende Vorsitzende der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Hamburg
a) DB ProjektBau GmbH
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G. (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
DGB-Rechtsschutz GmbH

Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Frankfurt am Main
a) DB Station&Service 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⁾

Wolf-Dieter Siebert

Vorsitzender des Vorstands der
DB Station&Service AG,
Berlin
a) DB Fernverkehr AG
DB Regio AG
DB ProjektBau GmbH

Johann Steinlein*

Leiter Personalbetreuung der DB Netz
Instandsetzung Süd,
Nürnberg
– bis 23. Juli 2004 –
b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G. (Beirat)

Gerhard Wegner*

Stellvertretender Vorsitzender des
Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Rastede
b) Gemeinnützige Wohnbaugesellschaft
Nord GmbH

Alois Weis*

Wissenschaftlicher Leiter der Europäischen
Akademie für umweltorientierten Verkehr
GmbH (EVA),
Hörsbach
a) DB Fernverkehr AG
DB Regio AG
DB ProjektBau GmbH

Rainer Zimmermann*

Vorsitzender des Betriebsrats der NDI 14 der
DB Netz AG,
Linz am Rhein
– seit 23. November 2004 –

* 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.

Sitzungen des Aufsichtsrats

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

Darüber hinaus standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu einer Sitzung zusammen. Dabei wurden in vertiefter Aussprache die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzung vorbereitet.

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

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 5. Mai 2004 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2003 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 15. Dezember 2004 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2005 befasst und die Budgetplanung 2005, die Mittelfristplanung 2005–2009 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Netz AG zur Kenntnis genommen.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Netz AG per 31. Dezember 2004 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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



Hartmut Mehdorn
Vorsitzender des Aufsichtsrats
DB Netz AG

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 9. 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 sowie den Lagebericht der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2004 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags durch diese ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Netz AG für das Geschäftsjahr 2004 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

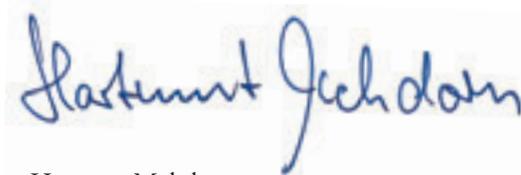
Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Mit Wirkung zum 23. Juli 2004 legte Herr Steinlein sein Aufsichtsratsmandat nieder. Für Herrn Steinlein wurde Herr Zimmermann zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt. Mit Wirkung zum 21. März 2005 legten Herr Hansen und Herr Kirchheim ihr Aufsichtsratsmandat nieder. Mit Wirkung zum 22. November 2004 legte Herr Ehlers sein Aufsichtsratsmandat nieder. Als Nachfolger wurde Herr Mießen in den Aufsichtsrat gewählt.

Der Aufsichtsrat spricht allen ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern auch an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

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

Frankfurt am Main, im Mai 2005
Für den Aufsichtsrat



Hartmut Mehdorn
Vorsitzender



DB Netz AG

Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main

www.db-netz.de

**Der Geschäftsbericht sowie
aktuelle Informationen sind
auch im Internet abrufbar:**

www.db.de/ir
www.db.de/presse

Copyright © 2005
Deutsche Bahn AG,
Investor Relations
Alle Rechte sowie technische
Änderungen vorbehalten.

Redaktion / Text

DB Netz AG,
Ressort Finanzen und
Controlling

Kommunikation
UB Fahrweg

Deutsche Bahn AG,
Investor Relations

**Beratung und
Produktionskoordination**

Mentor Werbeberatung
H.-J. Dietz, Kelkheim

Gestaltung

Studio Delhi
Konzept und Design,
Mainz

DTP

medienhaus:frankfurt,
Frankfurt am Main

Lithografie

Koch Lichtsatz und Scan,
Wiesbaden

Druck

Color-Druck, Leimen

Fotografie

Max Lautenschläger, Berlin

Bildnachweis

Deutsche Bahn
DB AG/Lautenschläger

DB AG/Reiche (S. 7)



DB Netz AG

Theodor-Heuss-Allee 7
60486 Frankfurt am Main

www.db-netz.de