

Geschäftsbericht 1994

Geschäftsbericht 1994



Die Deutsche Bahn hat 1994 den ersten Schritt als Aktiengesellschaft auf dem Weg in die unternehmerische Freiheit getan. Keine Frage: Es wird noch einige Jahre brauchen, bis die DB AG ein „richtiges“ Unternehmen ist. Denn Vorstand und Führungsmannschaft haben die – von Ihnen nicht zu verantwortenden – Versäumnisse von vier Jahrzehnten aufzuarbeiten. Der Umbau der früheren

Quasi-Behörden Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn zu einem schlagkräftigen Dienstleistungskonzern ist eine der umfassendsten Sanierungsaufgaben der jüngeren deutschen Wirtschaftsgeschichte.

Vor diesem Hintergrund sind die Ergebnisse des ersten Jahres der Deutschen Bahn AG bemerkenswert positiv. Von entscheidender psychologischer Bedeutung, sowohl nach innen als auch nach außen, ist die Tatsache, daß ein positives Betriebsergebnis erwirtschaftet wurde. Gleichzeitig wurden der öffentlichen Hand zusätzliche Belastungen von 3 Milliarden DM erspart. Mit beiden Kennziffern liegt die DB AG im Trend dessen, was die „Regierungskommission Bahn“ (RKB) als Ergebnis einer grundlegenden

Bahnreform prognostiziert hat.

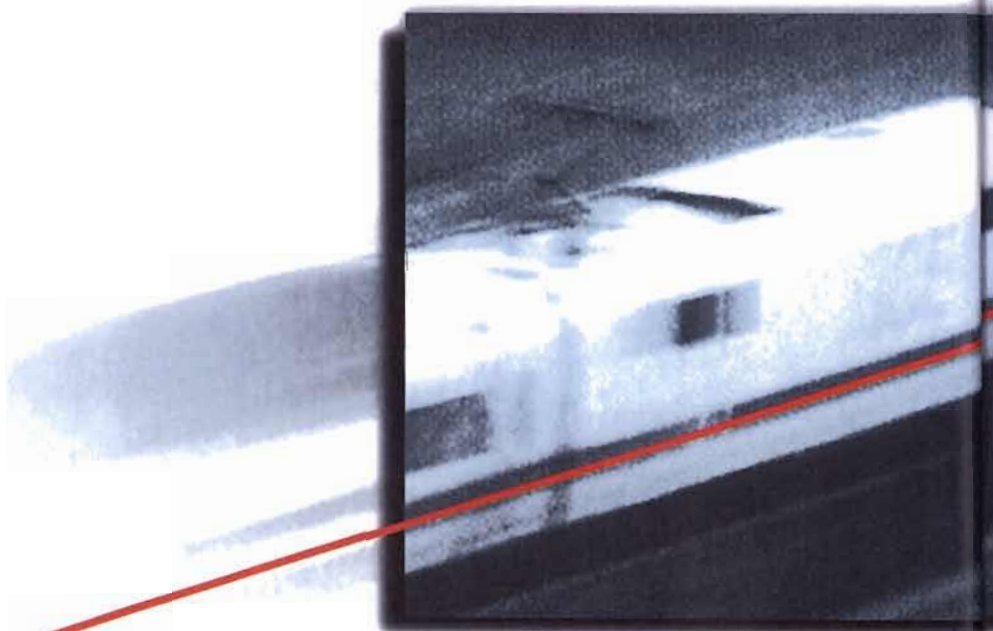
Die Modellrechnung der RKB ergab für die ersten 10 Jahre nach der Bahnreform eine Entlastung des Bundeshaushalts von rund 100 Milliarden DM bei gleichzeitig dauerhaft positiven Ergebnissen des neuen Unternehmens Deutsche Bahn AG. Diese Zielvorgaben, verbunden mit dem übergeordneten verkehrspolitischen Ziel, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen, müssen das Handeln aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bestimmen.

Das Geschäftsjahr 1994 war deshalb, wie auch die kommenden Jahre, bestimmt von drastischen Rationalisierungsmaßnahmen einerseits und gezielten Zukunftsinvestitionen andererseits. Das vom Vorstand vorgelegte und vom Aufsichtsrat

zustimmend zur Kenntnis genommene Zahlenwerk für das erste Geschäftsjahr der Deutschen Bahn AG beweist: Die Unternehmensleitung hat die gewaltige Herausforderung der Neuausrichtung konsequent angepackt; die ersten sichtbaren Erfolge zeigen, der Kurs stimmt.

Dr. Günther Saßmannshausen

Dr. Günther
Saßmannshausen
Aufsichtsratsvorsitzender



Vorwort



Die Deutsche Bahn AG ist ein Unternehmen im Aufbruch und unterzieht sich gleichzeitig einem grundlegenden Wandel.

Die Erwartungen unserer Kunden und der Gesellschaft insgesamt sind von fordernder Eindeutigkeit und demnach lautet unser selbstgestecktes Ziel: Mehr Verkehr auf die Schiene. Die Bahn kann nicht, wie manche von ihr erwarten, die Verkehrsprobleme in Deutschland, dem europäischen Transitland Nr. 1, lösen; sie kann aber entscheidend zu Verbesserungen beitragen. Und daran arbeiten wir mit Hochdruck.

Die Schlagzeilen für das Zukunftskonzept des Dienstleistungskonzerns Deutsche Bahn AG heißen: Attraktive Angebote, komfortable Züge, höchste Produktqualität, sowohl im Personen- wie im Güterverkehr und absolute Kundenorientierung im Denken und Handeln. Was sich im einzelnen hinter diesen Überschriften verbirgt, zeigt Ihnen dieser Geschäftsbericht auf.

Das Technologie-System Bahn hat die Chance einer Renaissance. Nachdem es mit der Bahnstrukturreform die gleichen unternehmerischen Freiheits- und Verhaltensspielräume wie seine Wettbewerber bekommen hat, können die systembedingten Wettbewerbsvorteile zielgerichtet ausgebaut und

genutzt werden: Besonders umweltfreundlich, in hohem Maße automatisierungsfähig, die Verkehrsstation Bahnhof im Zentrum der Städte, die einmalige Eigenschaft, große Mengen an Menschen und Gütern über lange Strecken schnell, sicher und pünktlich zu transportieren und die Möglichkeit, im Nahverkehr einen entscheidenden Beitrag zum Erhalt der Urbanität der Innenstädte zu leisten.

Dies ist in groben Zügen die Vision von der Bahn der Zukunft. Damit aus der Vision Wirklichkeit wird, muß ein Sanierungs- und Investitionsprogramm durchgezogen werden, für das es kaum Vergleiche gibt.

Mittelfristig, also etwa in den nächsten fünf Jahren, werden rund 56 Milliarden DM in Infrastrukturvorhaben investiert; im wesentlichen in den Streckenausbau und den Erhalt des bestehenden Netzes. Diese Investitionen werden, wie bei den anderen Verkehrsträgern, vom Staat finanziert; die Deutsche Bahn leistet ihren Beitrag über wirtschaftlich vertretbare Abschreibungen.

Die mittelfristigen Investitionen in Angebots- und Produktverbesserungen liegen bei rund 22 Milliarden DM. Diese Investitionen wird die DB AG selbst verdienen und über den Kapitalmarkt finanzieren. Das Unternehmen liegt mit einer am Umsatz gemessenen

Investitionsquote von 18 % deutlich über dem in der Industrie üblichen Durchschnitt, aber der investive Rückstau verlangt diese Anstrengung.

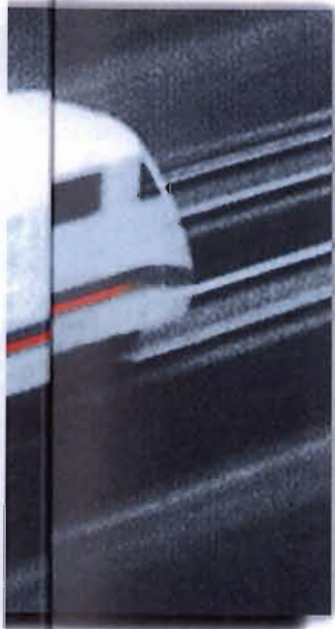
Die wenigen Zahlen verdeutlichen die Dimension der Herausforderung. Sie belegen aber auch den eisernen Willen, die Bahn der Zukunft schnellstmöglich von den Blaupausen der Planer auf die Schiene zu bringen.

Das Jahr 1 der Deutschen Bahn AG hat gezeigt: Wir sind auf dem richtigen Weg. Deutliche Steigerungen der Verkehrsleistungen und der Produktivität in allen Bereichen; vor allem ein Turnaround im Güterverkehr. Erstmals seit 40 Jahren ein positives Betriebsergebnis und gesteigerter Umsatz.

Der Sanierungskurs hat gegriffen; die Deutsche Bahn ist ihrem Ziel, sich zu einem anerkannt wettbewerbs- und leistungsfähigen Dienstleistungskonzern zu entwickeln, ein erstes Stück näher gekommen.

Wir werden weiter Kurs halten.

Heinz Dürr
Vorstandsvorsitzender



Die wesentlichen Elemente der Bahnreform

Seite 6

Lagebericht

Seite 12

Mitarbeiter

Seite 24

Bericht des Aufsichtsrates

Seite 29

Organigramm der Deutschen Bahn AG

Seite 31

Bericht zu den Geschäftsbereichen

Seite 31

Bericht zu den Beteiligungsgesellschaften

Seite 38

Organigramm des Deutsche Bahn Konzerns

Seite 40

Inhalt



**Jahresabschluß 1994
der Deutschen Bahn AG
und des Deutsche Bahn
Konzerns**

Anhang Deutsche Bahn AG und Deutsche Bahn Konzern	Seite	44
Erläuterungen zu den Bilanzen	Seite	52
Erläuterungen zu den Gewinn- und Verlustrech- nungen	Seite	57

Sonstige Angaben	Seite	60
Bilanz Deutsche Bahn AG	Seite	63
Bilanz Deutsche Bahn Konzern	Seite	63
Gewinn- und Verlustrech- nung Deutsche Bahn AG	Seite	65
Gewinn- und Verlustrech- nung Deutsche Bahn Konzern	Seite	65

Bestätigungsvermerk	Seite	67
Organe der Deutschen Bahn AG		
Aufsichtsrat	Seite	68
Vorstand	Seite	69
Aufstellung des Anteilsbesitzes		
	Seite	70



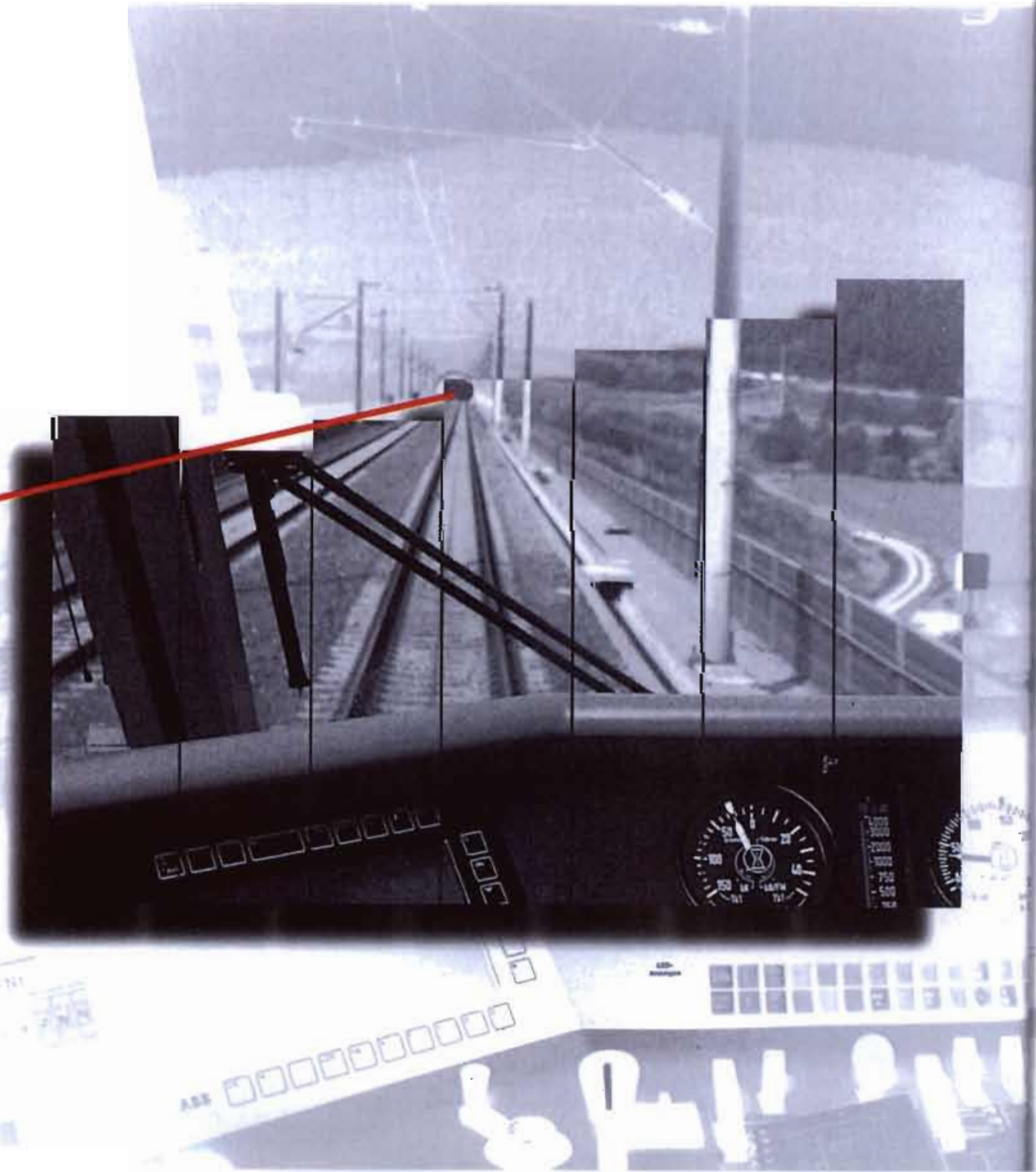
Die rechtlichen Schritte zur Deutschen Bahn AG

Nach dem gesetzgeberischen Abschluß der Bahnreform im Dezember 1993 wurde die Deutsche Bahn AG zum 1. Januar 1994 gegründet. Die Umwandlung der beiden Sondervermögen des Bundes, der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn, in ein privatwirtschaftlich strukturiertes Unternehmen, dessen alleiniger Aktionär die Bundesrepublik Deutschland ist, vollzog sich in mehreren Schritten. Rechtliche Grundlage war die Änderung des Artikels 87 des Grundgesetzes, die die Verabschiedung des Gesetzes

zur Neuordnung des Eisenbahnwesens (Eisenbahnneuordnungsgesetz – ENeuOG) und einer Vielzahl weiterer neuer Gesetze bzw. Gesetzesänderungen ermöglichte. Danach wurde die Bahnreform in mehreren Stufen verwirklicht:

1. Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn wurden am 1. Januar 1994 zu einem Sondervermögen des Bundes zusammengefaßt, dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV).
2. Das BEV gliederte sich zunächst in einen unternehmerischen Bereich und einen Verwaltungsbereich.
3. Der unternehmerische Teil des BEV wurde im

Die wesentlichen Elemente der Bahnreform



unmittelbaren Anschluß an die Schaffung des BEV als Deutsche Bahn Aktiengesellschaft ausgegründet. Unternehmenszweck ist es, Eisenbahnverkehrsleistungen zu erbringen und zugleich die Verantwortung über die Infrastruktur des Eisenbahnbetriebes zu übernehmen.

4. Der verbleibende Verwaltungsbereich des BEV übernimmt zunächst die Funktion des Dienstherren für die beamteten Eisenbahnerinnen und Eisenbahner. Darüber hinaus ist er für die Personalangelegenheiten der Versorgungsberechtigten und der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Dienstleistungsüberlassungsverträgen verantwortlich. Zu den weiteren Aufgaben zählen die Bedienung der vom Bund übernommenen Kreditverbindlichkeiten – der sogenannten Alt-schulden von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn – sowie die Verwaltung der nicht für den Bahnbetrieb notwendigen Immobilien.

5. Für die Wahrnehmung der hoheitlichen Aufgaben im Zusammenhang mit dem Eisenbahnwesen – zum Beispiel Planfeststellung für Schienenwege und Ausübung der Eisenbahnaufsicht – wurde das Eisenbahnbundesamt (EBA) errichtet.

Gründung der Deutschen Bahn AG und weitere Entwicklung

Artikel 2 § 25 des AENeuOG sieht vor, innerhalb der Deutschen Bahn AG mindestens die Bereiche Personennahverkehr, Personenfernverkehr, Güterverkehr und Fahrweg organisatorisch und rechnerisch voneinander zu trennen. Diese Regelung wurde mit der Bildung von Geschäftsbereichen umgesetzt.

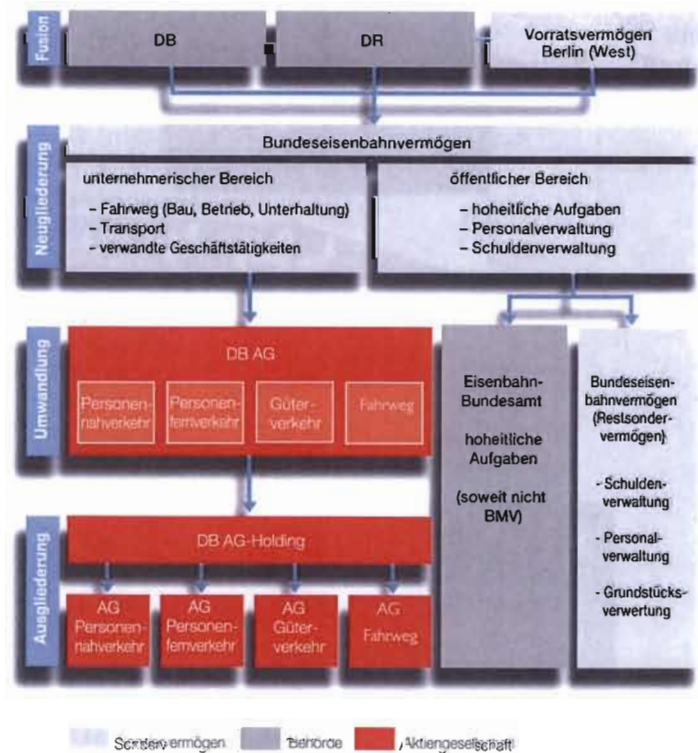
Zur besseren Ausrichtung auf die Markterfordernisse wurde über diese gesetzlich festgelegten Mindestbedingungen hinausgegangen. Es wurden insgesamt folgende Geschäftsbereiche gebildet:

- Personenfernverkehr**
- Personennahverkehr**
- Personenbahnhöfe**
- Ladungsverkehr**
- Stückgut**
- Netz/Infrastruktur**
- Bahnbau**
- Traktion**
- Instandhaltung/Werke**

Die Querschnittsfunktionen Recht, Immobilien, Forschung/Technik, EDV sowie Konzernorganisation und Konzernkommunikation wurden in Zentralbereichen zusammengefaßt.

Das Gesetzgebungswerk der Bahnreform sieht vor,

daß frühestens drei, spätestens fünf Jahre nach der Eintragung der Deutschen Bahn AG in das Handelsregister – sie fand am 5. Januar 1994 beim Amtsgericht Charlottenburg in Berlin unter der Nummer 50.000 statt – die Bereiche Personenfernverkehr, Personen-nahverkehr, Güterverkehr und Fahrweg in eigenständige Aktiengesellschaften auszugliedern sind. Nach einer entsprechenden Ausgliederung wird die DB AG nach dem Willen des Gesetzgebers dann Holding-Funktionen wahrnehmen.



Die wesentlichen
Elemente der
Bahnreform



Personalüberleitung

Zu den wesentlichen Punkten der Bahnreform zählt die Befreiung des neuen Unternehmens vom Recht des öffentlichen Dienstes. Als Aktiengesellschaft kann die Deutsche Bahn AG nicht Dienstherr von Beamten sein. Deshalb wurden im Gesetz über die Gründung der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft umfangreiche Regelungen zur Personalüberleitung getroffen. Im wesentlichen sind bzw. waren dies die folgenden:

- Die im ursprünglichen unternehmerischen Bereich des BEV tätigen (und weiterhin in dessen Dienst stehenden)
- Die Arbeitnehmer wurden im Wege der Gesamtrechtsnachfolge bei Betriebsübergang vom BEV an die Deutsche Bahn AG übergeleitet.
- Regelung der personalrechtlichen Beteiligung von Betriebsräten bei der Deutschen Bahn AG und den beim BEV eingerichteten Personalräten.
- Ausgleich der Personalkosten zwischen der DB AG und dem BEV für die zugewiesenen Beamten.





Fahrtwegfinanzierung

Mit der Bahnreform ist die Finanzierung von Neu-, Ausbau- und Ersatzinvestitionen in die Schieneninfrastruktur nicht anders als bei den Verkehrswegen für die anderen Verkehrsträger gesetzlich als staatliche Aufgabe festgeschrieben worden. Aufwendungen für den laufenden Betrieb und die Instandhaltung des Schienennetzes hingegen trägt die Deutsche Bahn AG selbst.

Im einzelnen ergibt sich aus diesen Regelungen:

- Fahrtweg-Investitionen finanziert grundsätzlich der Staat über zinslose Darlehen. Die Deutsche Bahn AG hat diese Investitionen über „verdiente“ Abschreibungen an den Staat zurückzuzahlen.
- Soweit der Staat Infrastrukturmaßnahmen aus übergeordneten Gründen für erforderlich hält, diese aber für die Deutsche Bahn AG

nicht oder nur zum Teil von unternehmerischem Interesse sind, gewährt der Staat Baukostenzuschüsse in entsprechender Höhe.



Regionalisierung

In einem weiteren Schritt der Bahnreform geht die Aufgaben- und Ausgabenverantwortung für den Schienenpersonennahverkehr zum 1. Januar 1996 vom Bund an die Länder über. Diese erhalten die dafür erforderliche Finanzausstattung.

Mit dieser „Regionalisierung“ soll erreicht werden, daß der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) in den jeweiligen Regionen möglichst marktnah gestaltet wird, wobei das ÖPNV-Angebot gesetzlich ausdrücklich als Aufgabe der staatlichen Daseinsvor-

ten oder kommunale Verkehrsunternehmen, auftreten werden.

- Die Integration der Schiene und der Leistungen des Geschäftsbereichs Nahverkehr in regionale ÖPNV-Strukturen zählt zu den großen unternehmerischen Herausforderungen der DB AG.
- Mit der Regionalisierung geht auch die Tarifhoheit im Schienenpersonennahverkehr vom Bund auf die jeweiligen Länder über, d.h. die Deutsche Bahn sieht sich künftig einer Vielfalt hierfür zuständiger Stellen gegenüber.

Die wesentlichen
Elemente der
Bahnreform



sorge festgeschrieben ist. Nach Inkrafttreten der Regionalisierung werden die Länder oder die von ihnen beauftragten kommunalen Gebietskörperschaften Verkehrsleistungen bei Nahverkehrsunternehmen bestellen und bezahlen. Aus der Sicht der Deutschen Bahn AG bedeutet das:

- Auch im Schienenpersonennahverkehr entwickeln sich Wettbewerbsmärkte, auf denen neben der DB AG weitere Anbieter von Schienenverkehrsleistungen, z.B. regionale Bahngesellschaf-



Altlasten

Nach Artikel 2 § 22 ENeuOG ist vorgesehen, daß der Bund einen Beitrag zum Abbau der wirtschaftlichen und ökologischen Altlasten im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn leistet. Dieser Beitrag ist auf die Dauer von neun Jahren ab dem Januar 1994 begrenzt.

Unter Altlasten in diesem Sinne werden verstanden: Aufwendungen zur Beseitigung von Umweltbelastungen, die vor dem 1. Juli 1990 entstanden sind, Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur zur Angleichung an den Ausbaustand der ehemaligen

Deutschen Bundesbahn sowie erhöhte Material- und Personalaufwendungen aufgrund des technischen und organisatorischen Rückstandes im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Zwischen der Deutschen Bahn AG und der Bundesrepublik Deutschland wurden dazu 1994 entsprechende vertragliche Vereinbarungen getroffen.

Für ökologische Altlasten hatte die ehemalige Deutsche Reichsbahn in der D-Mark-Eröffnungsbilanz am 1. Juli 1990 Rückstellungen gebildet, die in die Deutsche Bahn AG mit dem Stand vom 31. Dezember 1993 übernommen wurden. Soweit diese

Rückstellungen nicht ausreichen, leistet der Bund Beiträge zur Abarbeitung der Umweltbelastungen.

Investitionen zur Angleichung der Eisenbahninfrastruktur an den Ausbaustand der alten Bundesländer finanziert der Bund mit Baukostenzuschüssen. Für die einzelnen Vorhaben werden dazu Einzelfinanzierungsvereinbarungen geschlossen und mit den Ländern abgestimmt.

Aufgrund des technischen und organisatorischen Rückstandes im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn fallen – auch wegen des Nachholbedarfes bei den Investitionen – bei der Deut-

schen Bahn AG höhere Material- und Personalaufwendungen an. Durch unabhängige Gutachter wurde dazu eine Wertermittlung gemacht. Gemäß der getroffenen Vereinbarung erstattet der Bund diese erhöhten Aufwendungen. Es ist Aufgabe der Deutschen Bahn AG, in diesem Zeitraum die Angleichung zu realisieren.

Immobilien

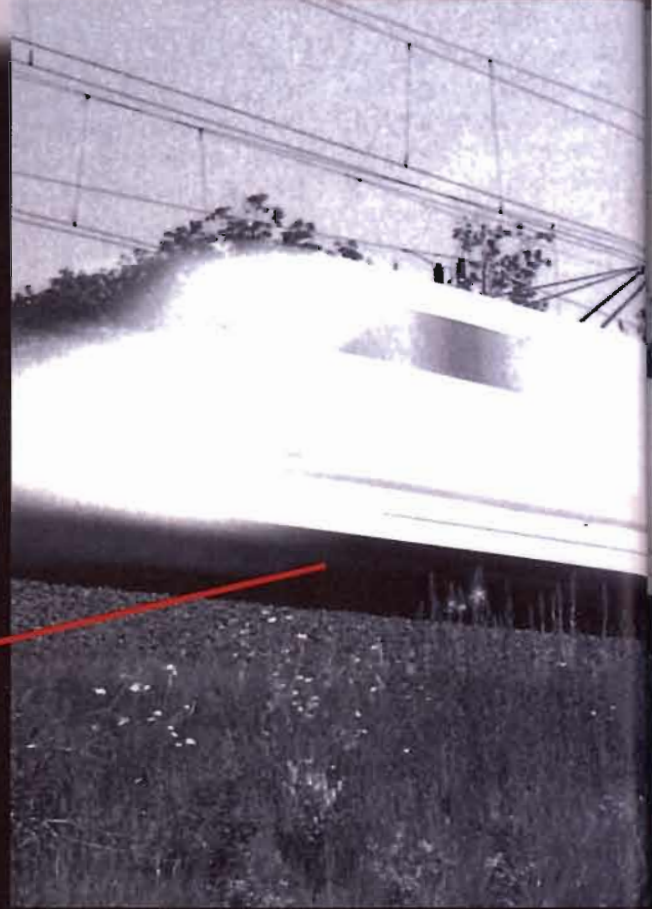
Das Eisenbahnneuordnungsgesetz sieht weiterhin vor, das im Bundeseisenbahnvermögen vereinte, umfangreiche Grundeigentum der ehemaligen Deutschen Bundesbahn und der ehemaligen Deutschen Reichsbahn einer ökonomisch sinnvollen Nutzung zu unterziehen. Vorgesehen ist:

- Liegenschaften, die die Deutsche Bahn AG als wesentliche Bestandteile ihres Anlagevermögens für ihre Geschäftstätigkeit benötigt („bahnnotwendige Liegenschaften“), sollen vom BEV an die DB AG übertragen werden. Intern wird hier der Zentralbereich Immobilien unter Beachtung gesamtunternehmerischer Belange eine wirtschaftlich bestmögliche Nutzung bzw. Verwertung sicherstellen.
- Die nicht bahnnotwendigen Liegenschaften verbleiben beim Bundeseisenbahnvermögen. Bei Verwertungen erzielte Erlöse sollen für die Abtragung der Altlasten der Deutschen Bundesbahn und Deutschen Reichsbahn, die der Bund im Zuge der Bahnreform übernommen hat, verwendet werden.





Lagebericht

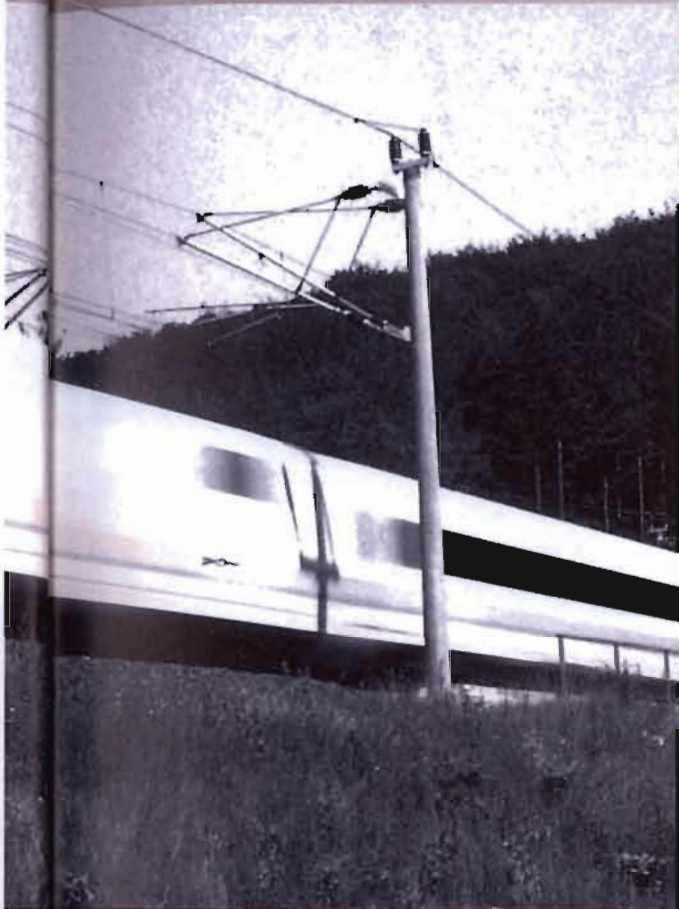


Konjunkturelle Entwicklung

Nach der lang anhaltenden, schweren Phase der Rezession war europaweit – von Nuancierungen abgesehen – im Jahre 1994 erstmals wieder eine Aufwärtstendenz in der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung zu beobachten. Zum Jahresende war das Bruttoinlandsprodukt in Deutschland um 2,8 % gegenüber dem Vorjahr angestiegen und damit die Rezession überwunden.

Das freundlicher werdende konjunkturelle Umfeld führte zu einer Belebung des Exportes und einer erhöhten Investitionsnachfrage. Trotz des

Rückgangs der real verfügbaren Einkommen blieb der private Verbrauch erstaunlich stabil. So stieg die gesamtwirtschaftliche Produktion im Jahr 1994 um 4 %.



Die Entwicklung der Verkehrsmärkte

Die konjunkturelle Entwicklung führte im Güterverkehr zu einer erhöhten Transportnachfrage. Dem standen jedoch weitere Preiseinbrüche gegenüber, die zum einen ihre Ursache in der weiter voranschreitenden Liberalisierung innerhalb der Europäischen Union hatten und zum anderen auf die erheblichen Überkapazitäten am Markt zurückzuführen waren.

Im Personenverkehr profitierten alle Träger öffentlichen Verkehrs (Schiene, ÖPNV, Luftfahrt) von einer wachsenden Nachfrage, die vor dem Hintergrund rückläufiger Real-

einkommen und sinkender Erwerbstätigenzahlen besonders bemerkenswert war. Trotz des weiter angestiegenen Pkw-Bestandes (+2,6 %) sanken Verkehrsleistung und Verkehrsaufkommen des Individualverkehrs erstmals seit Jahren. Dies ist auf die Steigerung der fahrleistungsabhängigen Kosten um 7,5 % insbesondere durch die Erhöhung des Kraftstoffpreises um fast 10 % nach einer entsprechenden Anhebung der Mineralölsteuer zurückzuführen.



Umsatz und Verkehrsleistungen der Deutschen Bahn AG

In dem beschriebenen konjunkturellen Umfeld konnte sich die Deutsche Bahn AG gut behaupten. So nahm die Verkehrsleistung im Güterverkehr mit 9,4 % doppelt so stark wie die Produktion zu (+4 %). Im Personenverkehr erzielte der von Konjunkturfaktoren besonders abhängige Fernverkehr einen Zu-

wachs in der Verkehrsleistung von 2,3 % auf 29,3 Mrd. Personenkilometer. Besonders bei Verbindungen zwischen Ballungsräumen ist der Trend zum kontinuierlichen und überproportionalen Wachstum des Schienenpersonenverkehrs ungebrochen.

So erzielte die Deutsche Bahn AG einen insgesamt zufriedenstellenden Umsatz von 23.753 Mio. DM. Das entspricht gegenüber

den Umsatzerlösen von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn einer Steigerung gegenüber 1993 von 2,1 % bei einer Bereinigung um das in 1993 ausgegliederte Marktsegment Güterkraftverkehr.

Die Verkehrsleistungen, gemessen in Personen- und Tonnenkilometern, wurden durchschnittlich um knapp 8 % gesteigert. Dazu trugen alle Geschäftsbereiche bei.

Lagebericht



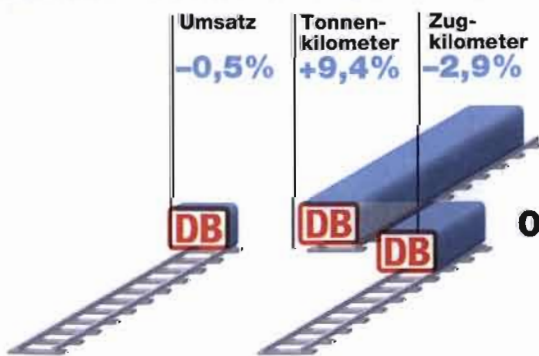
Im Personenfernverkehr steigerte die DB AG ihre Verkehrsleistung – trotz der beschriebenen negativen Indikatoren und vor dem Hintergrund eines anhaltenden Wachstums beim Pkw-Bestand – um 2,3 %. Dabei erreichte der Personenfernverkehr einen Umsatz von 4.860 Mio.

DM (+0,7 % gegenüber 1993), obwohl in 1994 keine Preisanpassung vorgenommen wurde. Bereinigt um Sondereffekte beträgt die Steigerung gegenüber dem Vorjahr 2,5 %.



Im Personennahverkehr wurde ein Umsatzzuwachs von 5,7 % auf 10.791 Mio. DM erzielt. Gegenüber den Vorjahresbilanzen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn ist zu berücksichtigen, daß im Geschäftsjahr die S-Bahn in West-

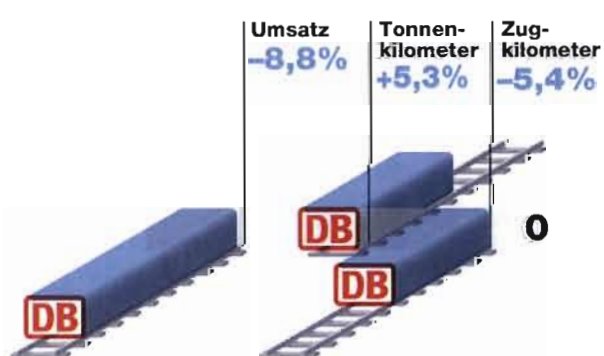
Berlin in den Konzern der Deutschen Bahn AG eingegliedert wurde. In den Umsatzerlösen sind 7.454 Mio. DM Bundesleistung enthalten. Die Verkehrsleistung ist um 10,4 % auf 30,3 Mrd. Personenkilometer gestiegen.



Im Güterverkehr

erzielte der Geschäftsbereich Ladungsverkehr einen Umsatz von 6.969 Mio. DM und konnte damit das Niveau des Vorjahres ohne Berücksichtigung des Güterkraftverkehrs knapp halten (-0,5%). Bemerkenswert war, daß dabei die Verkehrsleistung um 9,4%

auf 69,8 Mrd. Tonnenkilometer gesteigert wurde und sich hier somit die schwierige Marktsituation besonders nachhaltig ausdrückte. Im Kombinierten Verkehr wurde mit fast 20% ein überproportionales Wachstum in der Verkehrsleistung erreicht.



Der Geschäftsbereich Stückgut

mußte Umsatzeinbußen von 8,8% auf 1.084 Mio. DM hinnehmen, die vor allem im Bereich des Expressgutes zu verzeichnen waren. Die Verkehrsleistung stieg gleichwohl um 5,3%.

In den anderen Geschäftsbereichen

wurden Umsatzerlöse in Höhe von 49 Mio. DM erzielt.

Im Konzern der Deutschen Bahn AG wurden Umsatzerlöse in Höhe von 28,9 Mrd. DM erzielt (siehe Kapitel „Berichte zu den Beteiligungsgesellschaften“).

Ergebnis

Die Deutsche Bahn AG hatte sich für ihr erstes Geschäftsjahr ein ausgeglichenes Ergebnis zum Ziel gesetzt. Dieses Ziel wurde erreicht. Das Gesamtergebnis nach Ertragssteuern beträgt 180 Mio. DM.

Bei Abzug der Ergebnisbeiträge aus dem Beteiligungsbereich des Konzerns von dem Ergebnis vor Steuern ergibt sich für die Deutsche Bahn AG



Lagebericht

damit ein positives Betriebsergebnis von 89 Mio. DM.

Ein Vergleich dieses Ergebnisses mit den Bilanzen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn in den Vorjahren ist wegen der völlig unterschiedlichen Bilanz- und Kostenstrukturen nicht möglich. Hinzu kommt, daß die Verbindlichkeiten der beiden ehemaligen Sondervermögen in Höhe von 66,2 Mrd. DM mit ihren gesamten Zinsverpflichtungen im Bundes-eisenbahnvermögen verblieben sind und somit nicht mehr bilanzwirksam wurden.

Neue Strukturen ergeben sich weiterhin durch eine Neubewertung des Sachanlagevermögens, in dem in der Vergangenheit erhaltene Investitions- und Baukostenzuschüsse

sowie Rückstellungen für unterlassene Instandhaltung verrechnet wurden. Wertkorrekturen ergaben sich auch aus dem niedrigeren beizulegenden Wert wegen nichtausgelasteter Kapazitäten oder künftiger Erlöserwartungen.

Ein weiterer wesentlicher Unterschied im Ergebnis ist der Umstand, daß in der Ergebnisrechnung der Deutschen Bundesbahn die umfangreichen Leistungen für Versorgungsempfänger unter den Aufwendungen enthalten waren. Dieser Komplex ist als Konsequenz der Bahnreform ebenfalls beim Bundes-eisenbahnvermögen verblieben.

Über diese Effekte hinaus hat die Deutsche Bahn AG durch erhebliche Reduzierungen bei Material- und Personalaufwendungen aus eigener Kraft zur positiven Ergebnisentwicklung beitragen können.

Das Konzernergebnis beträgt 491 Mio. DM vor Steuern. Dabei beträgt der Ergebnisbeitrag der Konzerngesellschaften 394 Mio. DM. Bei den Gesellschaften Transport und Kombiwaggon waren als Folge der Marktentwicklung Verluste zu verbuchen; für erforderliche Sanierungsmaßnahmen wurde im Abschluß 1994 Vorsorge getroffen.

Die neue Unternehmensorganisation

Mit der Aufnahme der Geschäftstätigkeit zum Jahresbeginn 1994 wurden in einer „Startstruktur“ die organisatorischen Voraussetzungen für die Deutsche Bahn Aktiengesellschaft geschaffen.

Das Unternehmen wird geführt vom Vorstand. Er ist nach Maßgabe des Aktiengesetzes verantwortliches Organ gegenüber dem Aufsichtsrat und dem derzeitigen Alleinaktionär Bundesrepublik Deutschland. Neun Geschäftsbereiche wurden gebildet:

Der Geschäftsbereich Fernverkehr

ist mit ca. 21.000* Mitarbeitern für die Erstellung und Vermarktung des Fernzug-Angebotes zuständig.

Der Geschäftsbereich Nahverkehr

übernimmt mit ca. 15.000* Mitarbeitern die Erstellung und Vermarktung der gesamten Nahverkehrsleistungen für den ÖPNV.

Der Geschäftsbereich Ladungsverkehr

erstellt mit ca. 32.000* Mitarbeitern Transportdienstleistungen für Industrie, Handel und Transportunternehmen mit Einzelwagen-, Wagengruppen- und Ganzzugverkehren sowie mit Kombinierten Verkehren.

Der Geschäftsbereich Stückgutverkehr

war mit rd. 8.000* Mitarbeitern für den Transport von Stück- und Partiegütern zuständig; über die zum 1. Januar 1995 vollzogene Geschäftsauf-

* zu Beginn des Geschäftsjahres 1995

nahme der BahnTrans GmbH für diesen Bereich ist noch an anderer Stelle zu berichten.

Der Geschäftsbereich Netz

verantwortet mit rund 93.000* Mitarbeitern die Vermarktung und die Weiterentwicklung der Infrastruktur für den Eisenbahnbetrieb sowohl als interner Dienstleister gegenüber den am Markt operierenden Geschäftsbereichen als auch künftig gegenüber „Dritten“, also anderen nationalen und internationalen privaten oder staatlichen Eisenbahnunternehmen.

Der Geschäftsbereich Bahnbau

führt als Auftragnehmer der anderen Geschäftsbereiche oder Dritter mit ca. 14.000* Beschäftigten bahnbedingte Bau-, Montage- und Instandhaltungsarbeiten durch.

Der Geschäftsbereich Traktion

hat rund 40.000* Mitarbeiter. Er stellt die Trieb-

fahrzeugführer und ist für die Disposition der Triebfahrzeuge zuständig.

Der Geschäftsbereich Werke

ist mit derzeit rd. 51.000* Mitarbeitern für die zeitgerechte und kostengünstige Instandhaltung von Schienenfahrzeugen sowohl der DB AG als auch Dritter verantwortlich.

Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe

ist mit der Gründung der DB AG neu geschaffen worden; rund 7.000* Mitarbeiter sind im Rahmen des Bahnhofsmanagements für die Entwicklung der Bahnhöfe zu attraktiven Verkehrs- und Geschäftszentren zuständig.

In der Zielsetzung, mit einer dezentralen Unternehmensorganisation Kompetenz und Verantwortung für die unternehmerischen Aktivitäten in möglichst wenig Ebenen und marktnah anzusiedeln, sind den Ge-

schäftsbereichszentralen lediglich folgende Hierarchiestufen unterstellt:

Regionalbereiche mit Eigenverantwortlichkeit für ihr Teilergebnis.

Niederlassungen, geführt über Zielvereinbarungen und Kostenbudgetverantwortung, mit eigener betriebswirtschaftlicher Planungskompetenz.

Zweigniederlassungen mit ausschließlich ausführenden Aufgaben, die operativ von der Niederlassung bzw. vom Regionalbereich direkt geführt werden.

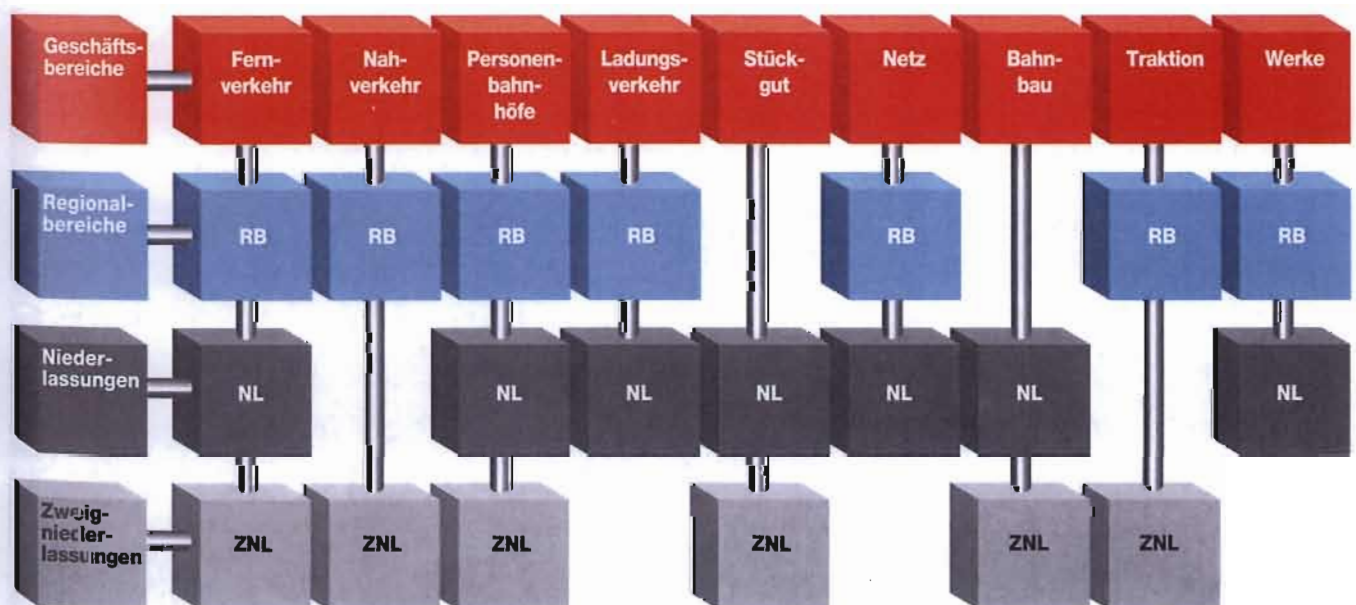
Querschnittsaufgaben der Führung und Koordination des Konzerns der Deutschen Bahn AG sind den Zentralressorts zugewiesen. Sie haben Richtlinienkompetenz für ihr Fachgebiet gegenüber den Geschäftsbereichen.

Für eine Überleitungsphase waren Querschnittsfunktionen wie

Personal- und Sozialaufgaben sowie Controlling und Buchhaltung zunächst noch zentral verblieben und erst schrittweise nach der Institutionalisierung der Geschäftsbereiche auf diese übertragen worden. Operative Aufgaben wie Zugbildung, Rangieren, Zugüberwachung, betriebliche und verkehrliche Planung waren in der ersten Phase beim Geschäftsbereich Netz verblieben und wurden im Laufe des Jahres 1994 funktional auf die Geschäftsbereiche Fernverkehr, Nahverkehr, Personenbahnhöfe und Netz aufgeteilt.

Damit ist der Wandel von der Behördenstruktur zur Unternehmensorganisation im wesentlichen vollzogen.

* zu Beginn des Geschäftsjahres 1995



Wesentliche Angebotsverbesserungen

Übergeordnetes verkehrspolitisches Ziel der Deutschen Bahn AG und zugleich auch ihr Geschäftszweck ist es, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen. In ihrem ersten Geschäftsjahr hat die DB AG im Personen- wie im Güterverkehr erhebliche Anstrengungen unternommen, durch wesentliche Angebotsverbesserungen

ICE, InterCity/EuroCity, InterRegio und InterCity-Night durch eine konsequente Verbesserung der Fahrplanangebote weiter ausgebaut. Im Nahverkehr trugen insbesondere Modernisierungen des Fahrzeugparks sowie eine verstärkte Vertaktung und Integration des Zugangebotes zu einer überdurchschnittlichen Steigerung der Verkehrsleistung bei. Generell gelang es im Personenverkehr, mit der Einführung neuer Preisangebote wie dem „Guten Abend-Ticket“ und der weiteren Verbreitung der BahnCard, neue Kundenpotentiale zu erschließen. Im Güterverkehr wurden intensiv die Bemühungen verstärkt, die Wettbewerbsfähigkeit der Schiene national wie international durch Verbesserungen der Angebots- und Transportqualität zu steigern. Zu den wesentlichen eingeleiteten Maßnahmen zählten die Vorbereitungen zum Start des InterKombiExpress Anfang Januar 1995 als Produkt des Kombinierten Verkehrs mit einem besonderen Qualitätsanspruch, der weitere Aus-

bau internationaler Direktzugverbindungen sowie die Verbesserung der Produktionsabläufe durch Verzahnung von Tätigkeiten an den Nahtstellen mit den Nichtbundeseigenen Eisenbahnen und den Werkseisenbahnen.

Qualitätssicherung

Zu den grundsätzlichen unternehmerischen Zielsetzungen der Deutschen Bahn AG gehört es, Wettbewerbsvorteile durch Qualität der Service- und Transportleistungen in allen Bereichen zu sichern. Ein umfassendes Qualitätsmanagement, das alle Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG anspricht und schult, orientiert sich an den Vorgaben der Normenreihe ISO 9000. Es erfüllt damit namentlich im Bereich des Güterverkehrs bereits ausgesprochene Kundenforderungen.

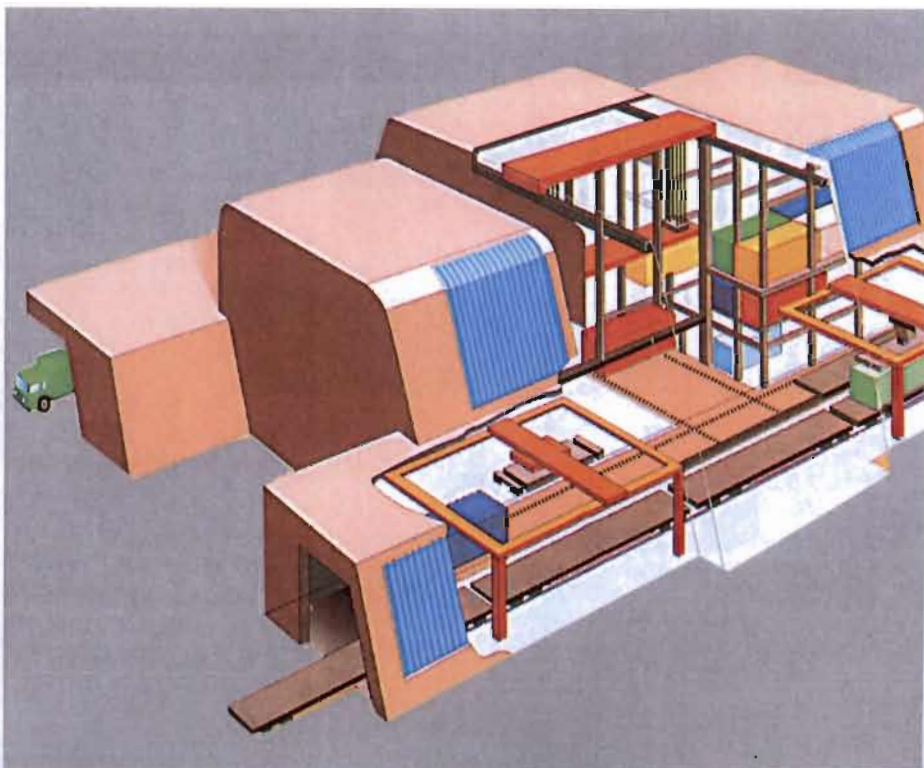
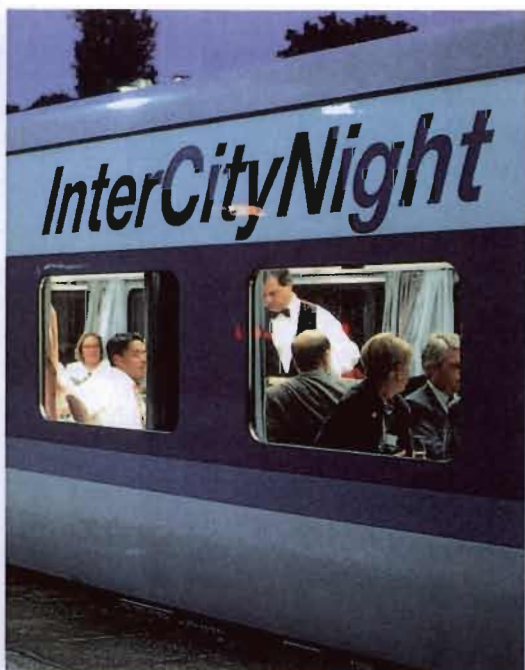
Das betriebliche Verbesserungswesen, die Initiativ- und Verbesserungsgruppen sowie die Qualitätsstellen vor Ort sind im Interesse einer vielseitigen Leistungsverbesserung

Lagebericht



die Verkehrsleistung zu steigern.

Im Personenverkehr trug dazu eine gezielte Angebots- und Preispolitik bei. So wurde im Fernverkehr die hohe Akzeptanz der Zugprodukte



nung sowie der Steigerung des Qualitätsbewusstseins bei den Mitarbeitern im Qualitätsmanagement aufgegangen.

Investitionstätigkeit

Die Deutsche Bahn AG hat 1994 in erheblichem Umfang in ihren Ausbau und ihre Modernisierung investiert. So betrug der Sachanlagenzugang 10,3 Mrd. DM. Darin verrechnet sind Baukostenzuschüsse in Höhe von 3,1 Mrd. DM. Diese waren insbesondere für Investitionen zur Angleichung des Ausbaustandes der Infrastruktur in den neuen Bundesländern vorgesehen.

Von den sich daraus ergebenden 13,4 Mrd. Bruttoinvestitionen betreffen 9,2 Mrd. DM den Fahrweg. Finanziert wurden diese Zugänge durch Baukostenzuschüsse und zinslose Darlehen des Bundes sowie durch Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

In den Transportbereichen wurden 4,2 Mrd. DM investiert. Schwerpunkte lagen in Fahrzeugbeschaffungen und Anzahlungen für Fahrzeuge für die Geschäftsbereiche Personenfernverkehr und Personennahverkehr. Für den Bereich Personenbahnhöfe wurden Mittel zur Erneuerung der Bahnhofsinfrastruktur und für Maßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit zur Verfügung gestellt. Im Unternehmensbereich Güterverkehr betreffen die Investitionen die Anschaffung von Güterwagen sowie von EDV-Systemen zur Optimierung der Produktionssteuerung.

Im Geschäftsbereich Traktion wurde ein

umfassendes Ersatzbeschaffungsprogramm für elektrische Lokomotiven gestartet.

Darüber hinaus sind im Sachanlagenzugang Ersatzbeschaffungen für die Instandhaltungswerke, Gebäudeinvestitionen sowie EDV-Ausstattung enthalten.

Wie schon ihre Vorgängerinnen war die Deutsche Bahn AG wieder einer der größten Auftraggeber für die deutsche Wirtschaft. Das gesamte Einkaufsvolumen belief sich auf 28,5 Mrd. DM (nach 21 Mrd. DM im Vorjahr). Davon wurden 12,6 Mrd. DM für industrielle Produkte ausgegeben, 9,4 Mrd. DM für Bauleistungen, 2,3 Mrd. DM für Energie sowie 4,2 Mrd. DM für andere Leistungen, insbesondere Leistungen Dritter für den laufenden Betrieb. Von den Auftragsvolumina wurden mit 8,5 Mrd. DM über 30 % an Unternehmen in den neuen Bundesländern vergeben. Traditionell hoch war der Anteil der Aufträge an mittelständische Unternehmen mit 11,5 Mrd. DM (40 %).

Für die Finanzierung der Investitionen in den Transportbereichen standen der erwirtschaftete Cash-flow, Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz sowie in geringem Umfang Fremdkapital zur Verfügung.

Investitionen in Finanzanlagen hatten nur untergeordnete Bedeutung. Der Zugang betrug lediglich 31 Mio. DM, da das Beteiligungsportfolio bei der Deutschen Bahn Beteiligungsgesellschaft gehalten wurde. Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 1995 wurde diese Gesellschaft auf die AG umgewandelt und

damit der Beteiligungsbereich unmittelbar dem Konzern unterstellt.

Im Konzern betragen die Investitionen in Sachanlagen in 1994 10,7 Mrd. DM nach Verrechnung von Baukostenzuschüssen in Höhe von 3,1 Mrd. DM. Der Anteil der Zugänge der DB AG macht 96 % aus.

Forschung und Entwicklung

In den strategischen Zielsetzungen der Deutschen Bahn AG kommt der technologischen Weiterentwicklung des „Systems Bahn“ eine entscheidende Rolle zu. Denn für eine Stärkung der Wettbewerbsposition sind umfassende Attraktivitätsverbesserungen auf der Angebotsseite und durchgreifende Produktivitätssteigerungen in den Betriebsabläufen unumgänglich. Diese können mittelfristig nur über weitreichende technologische Innovationen bei Infrastruktur und Fahrzeugen erzielt werden.

In Abstimmung mit den Geschäftsbereichen hat das Zentralressort Forschung und Entwicklung im Geschäftsjahr 1994 erstmals einen Forschungs- und Entwicklungsplan („FE-Plan“) verabschiedet, der entsprechende Vorhaben festschreibt. Schlüsselprojekte sind:

■ die Entwicklung von Erprobungs- und Technologieträgern für den Hochgeschwindigkeits- bzw. den Regionalverkehr

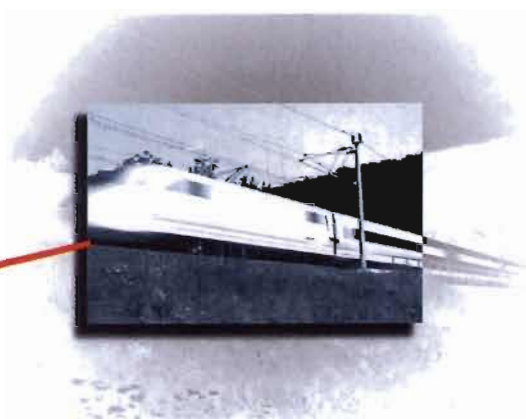
■ die Erforschung innovativer Betriebsleitetechniken und Bahnsysteme, um im Regionalverkehr und im Güterverkehr mit neuartigen Technologien Leistung und Effizienz zu stärken

■ die Entwicklung von Schlüsselkomponenten der Fahrwerks-, Brems- und Antriebstechnik.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die Formulierung und Erreichung von Umweltschutz-Zielen. Verabschiedet wurde bereits ein Energiesparprogramm 2005, das zum Ziel hat, den spezifischen Energieverbrauch der Deutschen Bahn AG im Betrieb bei gleichzeitiger erheblicher Steigerung der Transportleistung bis zum Jahr 2005 um 25 % zu senken.



Lagebericht



Der Beteiligungsbereich des DB AG-Konzerns

Im Geschäftsjahr 1994 wurden im DB-Konzern 154 Gesellschaften konsolidiert und 75 Gesellschaften als assoziierte Unternehmen einbezogen. In den Konzern der Deutschen Bahn AG wurden 9 Gesellschaften aufgenommen, 8 Gesellschaften wurden im Geschäftsjahr auf andere Konzerngesellschaften verschmolzen. Alle wesentlichen Beteiligungen des Konzerns waren bei der Deutsche Bahn Beteiligungsgesellschaft mbH (DBH) zusammengefaßt.

Mit Wirkung zum 1. Januar 1995 wurde die DBH auf die Deutsche Bahn AG umgewandelt. Somit werden die Beteiligungen künftig unmittelbar durch die Muttergesellschaft geführt und dabei stärker an die Geschäftsbereiche der Deutschen Bahn AG angebunden.

Die Gesellschaften des Bahnkonzerns bewegen sich maßgebend in den Geschäftsfeldern Touristik, Bus- und Fährverkehr, Güterverkehr und Service. Dabei kommt

ihnen die Aufgabe zu, einen Beitrag zum Kerngeschäft der DB AG zu leisten. In diesem Sinne wurden im Geschäftsjahr einige strukturelle und gesellschaftsrechtliche Veränderungen vorgenommen:

Eine Vergrößerung der Beteiligung der DB an der **Deutsches Reisebüro GmbH (DER)** von



50,1 % auf 66,7 % war im Geschäftsjahr 1994 geplant und wird 1995 realisiert.

In Berlin wurde die **S-Bahn Berlin GmbH** als 100%ige Tochter der DB AG gegründet. Der Geschäftsbetrieb der S-Bahn wurde mit Wirkung zum 1. Januar 1995 von der Deutschen Bahn AG in das neue Unternehmen eingebracht.

Mit Wirkung zum 1. Januar 1994 wurden die in überwiegend gleichen Geschäftsfeldern tätigen Unternehmen Mitropa AG und Deutsche Service-Gesellschaft der Bahn mbH zusammengeschlossen. Die Gesellschaft führt nun den Namen **Mitropa AG – Deutsche Servicegesellschaft der Bahn** und hat ihren Sitz in Berlin.

Im Dezember 1994 wurde als 100%ige Tochter der DB AG die **Usedomer Bäderbahn** gegründet. Sie soll im Jahr 1995 als Betreibergesellschaft den Bahnbetrieb auf der Ostseeinsel Usedom von der Muttergesellschaft übernehmen.

Bei der **Transfracht Deutsche Transport Gesellschaft mbH (TFG)** sowie der **Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH (ERG)** und bei der **Deutsche Touring GmbH (DTG)** hat der Bahnkonzern durch den Erwerb von Anteilen von der Deutsche Verkehrs-Bank AG (DVB) seine Gesellschafterstellung auf 100 % bei der TFG und der ERG bzw. auf 82,82 % bei der DTG ausgebaut.

Gemeinsam mit der Thyssen Haniel Logistic

GmbH hat die DB AG die **BahnTrans GmbH** gegründet. Sie hat das operative Geschäft im Stückgutbereich übernommen.

Vollständig getrennt hat sich die DBH von Minderheitsbeteiligungen an der **Schenker-Rhenus AG** und der **Rhenus AG**.

Als Führungsgesellschaft für die Reinigungsaktivitäten im Bahnkonzern wurde die **Deutsche Verkehrsdienstleistungs- und Management GmbH** gegründet. Zehn mehrheitlich im Bahnbesitz stehende Bahnreinigungsgesellschaften wurden in die neue Gesellschaft eingebracht. Beabsichtigt ist weiterhin auch die Übernahme der zu 100 % gehaltenen **Mitteldeutsche Bahnreinigung GmbH**.

Die Deutsche Eisenbahn Consulting GmbH (DE-Consult) hat am 1. September 1994 den Geschäftsbereich der EVDR Bahn-Consult GmbH und der Transport-Consult International Berlin GmbH übernommen. Auf diese Weise entstand eines der größten europäischen Ingenieurunternehmen für Consulting, Planung und Management im Verkehrswesen. Die DBH ist an der DE-Consult weiterhin mit 74 % beteiligt.

Neu positioniert wurde die **DEKOM Kommunikationsgesellschaft der Bahn mbH**. Die von ihr bisher wahrgenommenen strategischen Aufgaben des Kommunikationsmanagements gingen auf die Marketingabteilungen der operativen Bereiche der Deutschen Bahn AG



über. Die DEKOM wird zukünftig Leistungen von Agenturen, Verlagen o. ä. für alle Aktivitäten im Bereich Werbung, Ausstellungen, Public Relations und Öffentlichkeitsarbeit für die DB AG einkaufen. Als weiteres Geschäftsfeld wird die Umsetzung und Weiterentwicklung des Corporate Design des Bahnkonzerns bei der DEKOM angesiedelt.

Aus der Deutschen Bahn AG wurden in den neuen

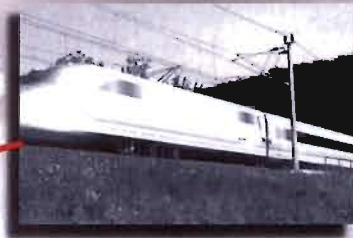
Bundesländern vier Gleisbaubetriebe sowie der Elektrifizierungs- und Ingenieurbaubetrieb Berlin ausgegliedert. Es entstand die **Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH**, die ca. 4.800 Mitarbeiter aus dem Geschäftsbereich Bahnbau übernahm. An dieser Gesellschaft hält die DB AG noch eine Minderheitsbeteiligung.

Weiterhin wurden im Geschäftsjahr Vorbereitungen für die Gründung von **Bodensanierungsgesellschaften** getroffen. Zweck dieser Gesellschaften ist die Altlastenentsorgung für die Deutsche Bahn AG. Eine erste Gesellschaft wurde 1995 zusammen mit einer Saarberg-Tochter gegründet.

An der **PFA Partner für Fahrzeugausstattung GmbH**, Weiden, hat die DBH 26 % der Anteile veräußert. Sie hält damit noch 25 % der Gesellschaft.

Überlegungen zur Stabilisierung der Geschäftstätigkeit der **Deutsche Verkehrs Bank AG (DVB)** nach der Überführung der Sondervermögen von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn in die Deutsche Bahn AG führten zum Verkauf der Mehrheitsbeteiligung an der DVB. Der Konzern hält nunmehr lediglich einen Anteil von 10 % an der DVB.

Lagebericht



Bericht des Vorstandes über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

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

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

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

Ausblick

Vor dem Hintergrund einer weiterhin positiven Entwicklung des gesamtwirtschaftlichen Umfeldes ist es das Ziel der Deutschen Bahn AG, die in 1994 erreichte Basis der Ergebnisentwicklung weiter zu stabilisieren.

Im Personenverkehr werden für 1995 Umsatzzuwächse analog den Vorjahren erwartet. Im Güterverkehr erscheint bei einem eher moderaten Zuwachs zumindest eine Verbesserung des Erlös-Kostenverhältnisses im Bereich Ladungsverkehr vor dem Hintergrund der weiter steigenden Transportnachfrage und entscheidenden Veränderungen in der Angebots- und Produktionsstruktur realistisch. Im Bereich Stückgut ist das Unternehmen BahnTrans gefordert, an dem erwarteten Marktwachstum teilzunehmen, das Produktionssystem zu rationalisieren sowie den Schienenanteil bei den Transporten langfristig zu sichern.

Bedingt durch die Ausgliederung der S-Bahn Berlin und die Gründung der BahnTrans GmbH wird der Umsatz der Deutschen Bahn AG unter dem des Jahres 1994 liegen. Erwartet wird jedoch, daß beim Vergleich der bereinigten Zahlen 1995 ein moderates Umsatzwachstum erreicht werden kann. Dabei werden die Bereiche Touristik und Güterverkehr voraussichtlich überproportional wachsen.

Die Investitionen werden sich im laufenden Jahr für die Transportbereiche auf ähnlich hohem Niveau bewegen wie 1994. Beim Fahrweg ist sogar ein Anstieg der Investitionstätigkeit geplant.

Das Konzernergebnis sollte sich im operativen Bereich auf dem Niveau des Jahres 1994 stabilisieren.



Entwicklung des Personalbestandes

Der Deutsche Bahn AG Konzern hatte zum Jahresbeginn 1995 nach dem Ausscheiden von 4.941 Mitarbeitern einen Personalbestand von 331.101 Mitarbeitern (ohne Auszubildende). Davon waren bei der DB AG 301.936 und bei den Tochtergesellschaften 29.165 beschäftigt. Gegenüber 372.211 Beschäftigten zum Jahresbeginn bedeutete das im Konzern eine Verminderung um 41.110 Stellen und in der Deutschen Bahn AG um 40.916 Stellen.

Angesichts einer Steigerung der Verkehrsleistung von 6,2 % im Personenverkehr und 9,3 % im Güterverkehr bedeutet diese Personalverminderung um 11,9 % eine deutliche Produktivitätssteigerung.

Die Entwicklung des Personalbestandes bei der Deutschen Bahn AG ist geprägt von umfangreichen Funktions- und Mitarbeiterverlagerungen zwischen einzelnen Geschäftsbereichen und Zentralbereichen. Der Personalabbau war im wesentlichen auf folgende Faktoren zurückzuführen:

Restriktive Einstellungspolitik: Neben der Übernahme von 1.988 auslernenden Auszubildenden wurden vom Arbeitsmarkt lediglich 235 Arbeitnehmer eingestellt.

Fluktuation: Durch das Erreichen der Altersgrenze, Zuruhesetzung, Invalidisierung, Tod, Kündigung usw. sind 13.769 Mitarbeiter ausgeschieden. Dies entspricht einer Fluktuationsrate von 4 %.

Ausgliederungen: Durch die im Kapitel Lagebericht bereits beschriebenen Ausgliederungen wurde der Personalbestand um 10.600 gesenkt.

Sozialverträgliche Maßnahmen: 18.770 Mitarbeiter verließen das Unternehmen im Rahmen von Abfindungs- und Vorruhestandsregelungen. Die Abfindungsregelung nahmen 17.391 Mitarbeiter in Anspruch – 74 % Männer, 26 % Frauen. In den Vorruhestand traten 1.379 Mitarbeiter (1.226 Beamte und 153 Arbeitnehmer).

Im Vergleich zum Personalbestand von Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn im Jahr 1990 sank die Zahl der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner bis Ende 1994 um 190.000. Bisher konnte der Personalabbau ohne betriebsbedingte Kündigungen vollzogen werden.

Im Jahr 1994 befanden sich 20.447 junge Menschen bei der Deutschen Bahn AG in Berufsausbildung. Dies entspricht einer Quote von 6,8 % des Personalbestandes und liegt deutlich über dem Industrieniveau von 5 %.

Mitarbeiter



Personalüberleitung

Bei der Umsetzung der Bahnreform und den bereits beschriebenen Schritten zur Organisation der Deutschen Bahn AG stellte das Zusammenführen von 205.581 Mitarbeitern der Deutschen Bundesbahn und 137.271 der Deutschen Reichsbahn mit unterschiedlichem Status – Arbeiter, Angestellte und Beamte – eine große Herausforderung dar.

Die gesetzlichen Regelungen zur Personalüberleitung konnten im ersten Jahr weitgehend abgeschlossen werden.

Im Rahmen des Aufbaus der neuen Unternehmensorganisation wurde im Geschäftsjahr auch der zuvor zentral gesteuerte und geschäftsbereichübergreifend organisierte Personal- und Sozialbereich neu strukturiert. Bei den Geschäftsbereichs-Zentralen wurden Personalleitungen mit entsprechender Kompetenz eingerichtet. Das Zentralressort Personal beschränkt sich auf Richtlinienkompetenz und ist für bestimmte geschäftsbereichsübergreifende Aufgaben wie zum Beispiel einheitliche Tarifpolitik, Betriebsverfassung, Führungskräfteplanung und -entwicklung, Personalausgleich, Bildungs- und Sozialaufgaben verantwortlich.

Auch die Mitbestimmungsrechte der Arbeitnehmer waren neu zu organisieren. Nachdem diese bei der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn nach Maßgabe des Bundespersonalvertretungsgesetzes geregelt waren, wurden bei der Deutschen Bahn AG entsprechend den Bestimmungen des Betriebsverfassungsgesetzes 731 Wahlbetriebe gebildet und 6.606 Betriebsräte als Belegschaftsvertreter gewählt.

Personalstruktur

Die Belegschaft der DB AG setzt sich zusammen aus:

- 193.375 Arbeitnehmern sowie
- 108.561 zugewiesenen Beamten.

Hinzu kommen 20.447 Auszubildende, von denen 15.166 in gewerblich-technischen und 5.281 in eisenbahnspezifischen Berufen (Eisenbahner/-in im Betriebsdienst und Kaufmann/-frau im Eisenbahn- und Straßenverkehr) ausgebildet werden.

Als Folge des Bahnbetriebes rund um die Uhr arbeitet rund ein Drittel der Belegschaft – 116.800 Mitarbeiter – auch an Sonntagen, 110.000 leisten Nacharbeit.

Teilzeitbeschäftigt waren 3.816 Mitarbeiter/-innen.



Das entspricht einem Anteil von 1,3 %. Ziel ist es, diesen Anteil wesentlich zu erhöhen. Ein vorbereitender Schritt dazu ist der im Geschäftsjahr abgeschlossene Tarifvertrag zur Flexibilisierung der Arbeitszeit, der sogenannte Bahn-Wahlarbeitszeit-Tarifvertrag (BAWAZ-TV).

Die DB AG beschäftigt 47.743 weibliche Mitarbeiter. Das entspricht einem Anteil an der Gesamtbelegschaft von 15,8 %. Die Maßnahmen der Frauenbeauftragten im Unternehmen zielen darauf ab, den Frauenanteil – insbesondere auch in Führungspositionen – zu erhöhen.

Mitarbeiter



Personalkosten

Der Personalaufwand belief sich auf insgesamt 21.381 Mio. DM. Hiervon wurden 3.791 Mio. DM vom Bund gemäß § 21 Abs. 5 Nr. 1 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) für erhöhten Personalaufwand im Bereich der Neuen Bundesländer erstattet. Der Nettoperso-

nalaufwand hatte mit 17.590 Mio. DM einen Anteil von 61 % am Gesamtaufwand von 28.881 Mio. DM. Der durchschnittliche Personalaufwand je Beschäftigten belief sich auf 61.759 DM.

Tarifvertragliche Regelungen

Die Deutsche Bahn AG und deren Tarifpartner, die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) und die Tarifgemeinschaft der Verkehrsgewerkschaft GDBA und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer und Anwärter (GDL) haben im Zuge der Umsetzung der Bahnreform im Geschäftsjahr zehn Tarifverträge abgeschlossen.

Darunter sind:

- der Erst-Eingruppierungstarifvertrag für die zur DB AG übergeleit-

ten Arbeitnehmer/-innen

- der Vorruhestandstarifvertrag

- der Zusatzversorgungstarifvertrag

Weiterhin wurde der Rationalisierungsschutztarifvertrag überarbeitet und neu vereinbart.

Außerdem haben sich die Tarifpartner darauf verständigt, ab 1. Juli 1995 die regelmäßige wöchentliche Arbeitszeit für alle Tarifkräfte der DB AG einheitlich auf 38 Stunden festzusetzen. Bisher beträgt die Arbeitszeit in den neuen Ländern 40, in den alten Ländern 38,5 Wochenstunden.

Weiterbildung

Die Arbeit des Bildungswesens der Deutschen Bahn AG war im ersten Geschäftsjahr naturgemäß stark geprägt von Weiterbildungsmaßnahmen zur Unterstüt-

zung der „inneren“ Bahnreform hin zum unternehmerischen Handeln auf allen Unternehmens-Ebenen.

So wurde das bereits vor dem Stichtag der Bahnreform begonnene Projekt „Brücke“ fortgesetzt. Insgesamt nahmen 72.000 Führungskräfte aller Ebenen an unterschiedlichen Qualifizierungsprogrammen teil. Dabei ging es in erster Linie darum, den Mitarbeitern für ihre jeweilige Funktion Kenntnisse in Unternehmensführung, Betriebswirtschaft und Betriebsverfassungsrecht zu vermitteln.

Dienstleistungszentrum Bildung

Entsprechend der Unternehmensorganisation der DB AG wurde auch das Bildungswesen neu strukturiert. Im Frühjahr 1995 wird ein Dienstleistungszentrum



Bildung in Frankfurt am Main eingerichtet und dem Personalressort direkt zugeordnet. Ihm sind sieben regionale Bildungszentren in Berlin, Halle, Hamburg, Essen, Frankfurt/M., Stuttgart und Nürnberg und deren örtliche Aus- und Fortbildungsstätten zugeordnet.

Zentrales Planen und Steuern aller Weiterbildungsmaßnahmen als Dienstleistung für die Geschäfts- und Zentralbereiche soll zu entscheidenden Synergieeffekten führen. Angeboten wird die betriebliche Aus- und Fortbildung von der Berufsausbildung bis zur Managementschulung für Führungskräfte.

Betriebliches Vorschlagswesen

Mit der Gründung der MDB AG wurde das betriebliche Vorschlagswesen neu gefaßt. 1994 haben 3.949 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

3.888 Verbesserungsvorschläge eingereicht.

Davon wurden 1.361 anerkannt und mit insgesamt 3,8 Mio. DM honoriert. Der daraus resultierende wirtschaftliche Nutzen für die DB AG liegt bei ca. 12,3 Mio. DM.

Speziell im Zusammenhang mit dem 1993 initiierten „Vorbereitungsprogramm Bahn AG“ waren die Mitarbeiter aufgefordert, im „Projekt Hefe“ eigene Vorschläge zur Umsetzung der inneren Bahnreform einzubringen.

Bis zum Ende des Geschäftsjahres lagen 5.643 Teilnehmerprojekte vor, von denen bis zu diesem Zeitpunkt 3.953 begutachtet und 2.664 (77 %) anerkannt wurden. Aus diesen Vorschlägen, die mit 1,3 Mio. DM honoriert wurden, ergab sich für das Unternehmen ein Nutzen von 70,7 Mio. DM.

Das Projekt Hefe wird ab dem Geschäftsjahr 1995 dem betrieblichen Vorschlagswesen zugeordnet.

Dank an unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

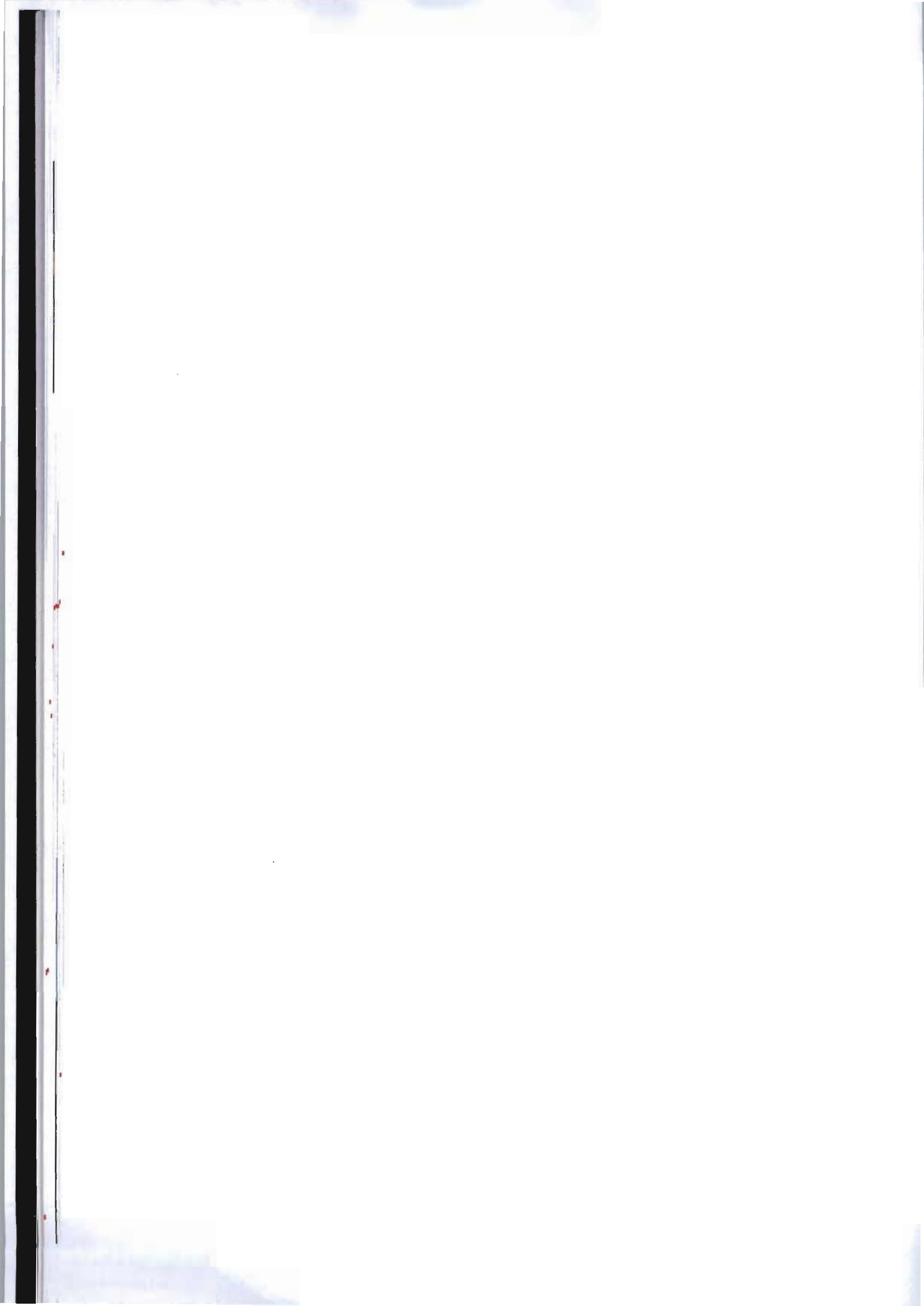
Alle Maßnahmen und Erfolge, die dieser Geschäftsbericht bilanziert, sind letztlich Leistungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Deutschen Bahn AG.

Sie sind es, die mit ihrem Einsatz und ihrer Leistungsbereitschaft mehr Verkehr auf die Schiene bringen und gleichzeitig die Bahnreform innerhalb des Unternehmens umsetzen und mit Leben erfüllen. Dafür gebührt ihnen Dank und Anerkennung.

Den Mitgliedern des Gesamtbetriebsrates und den örtlichen Betriebsvertretungen gilt ebenfalls Anerkennung für die

sachliche und vertrauensvolle Zusammenarbeit bei der Bewältigung der vielfältigen gemeinsamen Herausforderungen.





Die Konstituierende Sitzung des ersten Aufsichtsrats der Deutsche Bahn AG (DB AG) fand am 10. Januar 1994 statt.

Der Aufsichtsrat hat die Geschäftsführung während des Berichtsjahres laufend überwacht. Er hat sich in fünf Sitzungen vom Vorstand über den Geschäftsverlauf, die Lage des Unternehmens, wichtige unternehmenspolitische Maßnahmen und die beabsichtigte Geschäftseinschließlich Investitionspolitik mündlich und schriftlich unterrichten lassen. Außerdem wurde der Aufsichtsratsvorsitzende regelmäßig vom Vorstandsvorsitzenden informiert.

Der Jahresabschluß und der Lagebericht der DB AG, der mit dem Lagebericht des Konzerns zusammengefaßt ist, sind von der C & L Treuarbeit Deutsche Revision Wirtschaftsprüfungs-/Steuerberatungsgesellschaft, Frankfurt (M), geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Der Aufsichtsrat hat von dem Ergebnis der Prüfung zustimmend Kenntnis genommen.

Auch der Aufsichtsrat hat nach dem abschließenden Ergebnis der eigenen

Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts keine Einwendungen zu erheben. Der Aufsichtsrat billigt den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluß, der damit festgestellt ist.

Dem Vorschlag des Vorstandes für die Verwendung des Bilanzgewinns schließt sich der Aufsichtsrat nach Prüfung an.

Der mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Konzernabschluß und der Lagebericht sind dem Aufsichtsrat vom Vorstand vorgelegt und erläutert worden. Von dem Bericht des Konzernabschlußprüfers hat der Aufsichtsrat Kenntnis genommen.

Herr Dr. Udo Doerr und Herr Dr. Gert Haller haben zum 31. Dezember 1994 ihr Mandat im Aufsichtsrat niedergelegt. Der Aufsichtsrat dankt beiden Herren für die vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Durch den Beschluß des Amtsgerichts Charlottenburg ist Herr Niels Lund Chrestensen (als Nachfolger für Herrn Dr. Doerr) ab 1. Januar 1995 zum Mitglied des Aufsichtsrats bestellt worden.

Herr Norbert Kern ist zum 31. Mai 1994 aus dem Vorstand ausgeschieden, Herr Siegfried Klippel zum 12. Dezember 1994. Der Aufsichtsrat dankt beiden Herren für ihren Einsatz für das Unternehmen.

Der Aufsichtsrat nimmt den Jahresabschluß des Geschäftsjahres 1994 zum Anlaß, Vorstand und allen Mitarbeitern für die im Geschäftsjahr 1994 geleistete erfolgreiche Arbeit Dank und Anerkennung auszusprechen.

Berlin, im Mai 1995

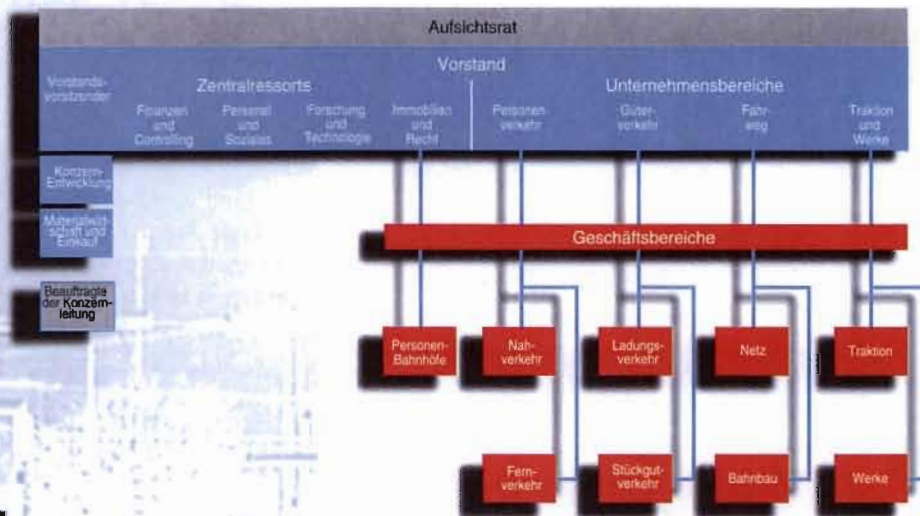
Für den Aufsichtsrat:

**Dr. Günther
Saßmannshausen**

Vorsitzender

Bericht
zu den
Geschäfts-
bereichen





Geschäftsbereich Fernverkehr

Der Geschäftsbereich Fernverkehr erzielte einen Umsatz von 4.860 Mio. DM (+0,7 %). Bereinigt um Sondereffekte beträgt die Steigerung gegenüber dem Vorjahr 2,5 %

Die Verkehrsleistung stieg auf 29,8 Mrd. Personenkilometer (+2,3 %). Bei den einzelnen Zugprodukten baute der ICE seine führende Stellung weiter aus. Er erzielte in 1994 ein Umsatzplus von 26 % und erreichte knapp 1,3 Mrd. DM Umsatz. Die Zahl der Reisenden im ICE stieg um 22 % auf 19,2 Millionen.

Das zum Sommerfahrplan 1994 eingeführte

neue Produkt InterCity-Night mit Hotelzügen zwischen Berlin und Bonn bzw. Berlin und München erzielte bereits 12 Mio. DM Umsatz. Insgesamt wurde damit der Umsatz im hochwertigen Nachtreiseverkehr um 14 % auf rd. 500 Mio. DM verbessert.

Deutliche Belebung erfuhr der Geschäftsbereich von den Angebots- und Tarifkonzepten BahnCard sowie Guten Abend-Ticket. Kunden mit BahnCard erzielten einen Bruttoumsatz von 1.760 Mio. DM, das sind rd. 300 Mio. (ca. 20 %) mehr als im Vorjahr.

Das Guten Abend-Ticket mit dem Ziel, die Auslastung der Züge in den verkehrsschwachen Zei-

Umsatzentwicklung ICE



Bericht zu den
Geschäftsbereichen

ten zwischen 19.00 und 2.00 Uhr zu stärken, wird täglich durchschnittlich von zwei Millionen Reisenden genutzt. Bei einem Bruttoumsatz von 110 Mio. DM wurde ein Mehrerlös von rund 30 Mio. DM erzielt. Nach Marktbeobachtungen ist nahezu jeder fünfte Käufer dieses Tickets ein Neukunde für die Bahn.



Fast jeder zweite Nutzer dieses Sonderangebotes hätte ohne die günstige

Fahrmöglichkeit die Reise mit einem anderen Verkehrsmittel oder gar nicht angetreten.

Der im Herbst neu eingeführte DB-Kurier-Gepäck-Service von Haus zu Haus fand von Beginn an eine hohe Resonanz, die an einigen Spitzenverkehrstagen zu Kapazitätsproblemen führte. In den ersten drei Monaten wurden rund 540.000 Gepäckstücke transportiert.

Auf der Angebotsseite waren die Aktivitäten des Geschäftsbereiches zunächst von der weiteren Verbreitung des Top-Markenartikels ICE geprägt. So wurden erstmals ICE-Tagesrandverbindungen außerhalb des die Schnellfahrstrecken nutzenden ICE-Liniennetzes geschaffen und damit

die attraktiven Produktmerkmale des ICE weiteren Kundenschichten eröffnet. Es handelt sich um Verbindungen zwischen Köln und Berlin, Bonn und Hamburg sowie Berlin und Dresden. Weiterhin wurde das InterRegio-Netz ausgebaut und zudem hochwertige IC- bzw. IR-Angebote im Verkehr nach Osteuropa, speziell nach Polen, geschaffen.

Zur Sicherung der Marktpotentiale im Segment des hochwertigen Fernreiseverkehrs wurden im Geschäftsjahr entscheidende investive Akzente gesetzt.

So wurden 50 Einheiten der nächsten ICE-Generation „ICE 2/2“ mit einem Gesamtauftragswert von 1,64 Mrd. DM bei der Industrie bestellt. Darüber



hinaus wurde eine Option über 50 weitere Züge vereinbart.

Weiterhin wurden für den InterCity-Verkehr außerhalb der Schnellfahrstrecken als Ersatz für heutige lokbespannte Züge 43 NeiTech-Triebwagen fest bestellt und Optionen über 40 weitere Fahrzeuge abgeschlossen. Für den InterRegio-Verkehr werden IR-Wagen zu Steuerwagen umgebaut, die bei Fahrtrichtungswechseln Lokwechsel überflüssig machen und somit zu einer Beschleunigung der Reisezeiten und einer Entlastung der Kosten führen.

Außerdem wurde die grundlegende Modernisierung von 500 IC-Reisezug- und Speisewagen der Fernverkehrs eingeleitet.



Bericht zu den
Geschäftsbereichen



Geschäftsbereich Nahverkehr

Mit einer Umsatzsteigerung von 5,7 % auf 10.791 Mio. DM hat der Geschäftsbereich Nahverkehr seine Stellung als umsatzstärkster Geschäftsbereich der Deutschen Bahn AG weiter gefestigt. Dabei ist festzustellen, daß der Zuwachs an Verkehrsleistungen von 10,4 % sowohl in den Ballungsgebieten als auch in dünner besiedelten Regionen erzielt werden konnte.

Diese vor dem Hintergrund des weiter steigenden Motorisierungsgrades bemerkenswerte Entwicklung ist auf eine bereits vor der Bahnreform begonnene Strategie zurückzuführen, diesen Geschäftsbereich konsequent durch Innovationen auf der Fahrzeug- wie der Angebotsseite zu beleben.

Auf der Fahrzeugseite wurden umfangreiche

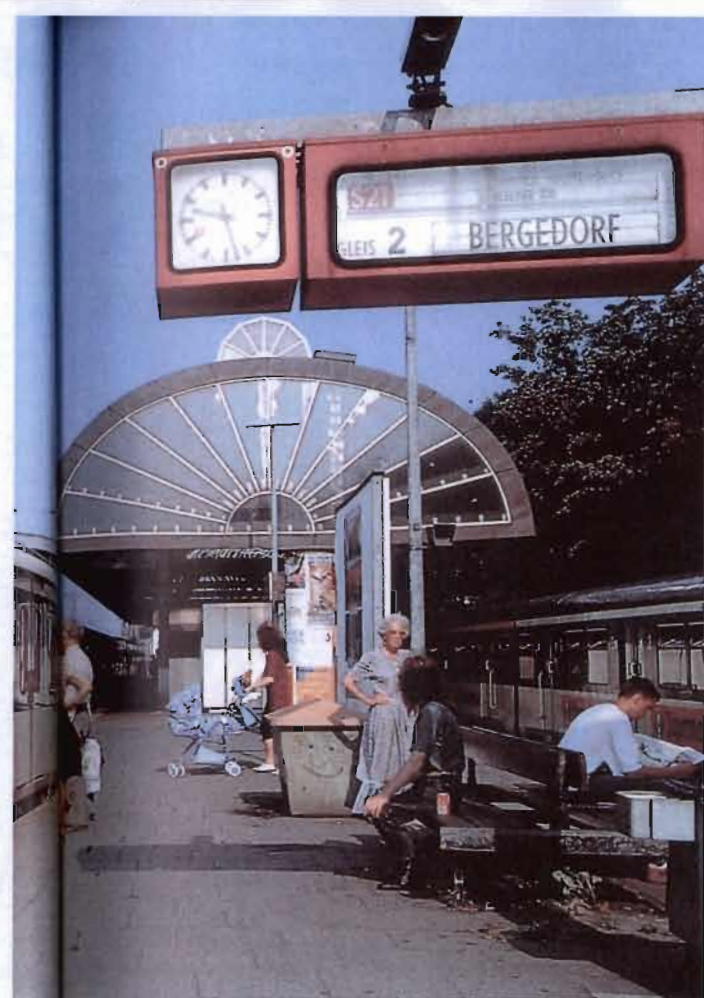
Erneuerungsprogramme zur Komfort- und Attraktivitätssteigerung in älteren Nahverkehrsfahrzeugen aus den Beständen der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn weiter fortgeführt. Mit der Auslieferung weiterer Dieseltriebwagen vom Typ VT 628 konnte insbesondere in der Region auf vielen Strecken ein marktnahes Angebot eingeführt werden. In den Ballungsgebieten wurde damit begonnen, Kapazitätsengpässe durch die Inbetriebnahme weiterer S-Bahn-Einheiten der Reihe 421 sowie den kontinuierlich weiter vorangetriebenen Einsatz von Doppelstockwagen abzubauen.

Auf der Angebotsseite liegt der Schwerpunkt auf der Ausweitung bzw. Neueinführung integraler Taktverkehre. Nachdem bereits 1993 in Süddeutschland der Allgäu-Schwaben-Takt in der

Region zwischen Donau und den Alpen mit festem Linienverkehr zu ganztägig wiederholten und auch in den Abendstunden sowie an den Wochenenden angebotenen Taktzeiten mit der optimalen Verknüpfung in Knotenbahnhöfen ein spürbar besseres Nahverkehrsangebot geschaffen hatte, konnte dieses System 1994 um den Werdenfels-Takt und den Außerfern-Takt ergänzt werden.

In Rheinland-Pfalz wurde zum Sommerfahrplan 1994 die erste Stufe des Rheinland-Pfalz-Taktes in Betrieb genommen. Hier beteiligte sich das Land Rheinland-Pfalz maßgeblich an den Fahrzeuginvestitionen, so daß streckenweise eine Angebotsdichte im 30-Minuten-Takt angeboten werden kann.

Auch für den Geschäftsbereich Nahverkehr wurden im Geschäftsjahr



1994 wichtige Investitionsentscheidungen getroffen. Mit einem Gesamtauftragsvolumen von 1,4 Mrd. DM werden in den kommenden Jahren 50 Nahverkehrstriebwagen mit Neigetechneik beschafft (einschließlich einer Option für 50 weitere Fahrzeuge). Bestellt wurden weiterhin 160 S-Bahn-Triebzüge und 180 elektrische Triebzüge für den Regionalverkehr. Zum weiteren Abbau von Kapazitätsengpässen wurden weiterhin 300 Doppelstockwagen bestellt. Auch das Redesign älterer Nahverkehrsfahrzeuge wird weiter fortgeführt.

Darüber hinaus hat der Geschäftsbereich Nahverkehr erhebliche Anstrengungen unternommen, um die Sicherheit vornehmlich in den während der Abendstunden schwächer ausgelasteten Nahverkehrszügen der Ballungsgebiete Frankfurt, Hamburg, München,

Hannover und Rhein-Ruhr zu verstärken. So wurden für den Einsatz privater Sicherheitskräfte, die die problematischen Züge begleiten, 40 Mio. DM bereitgestellt. Vorgehen ist, nach ersten Erfahrungen die Konzepte zur Sicherheit der Reisenden weiter voranzutreiben.



Bericht zu den
Geschäftsbereichen

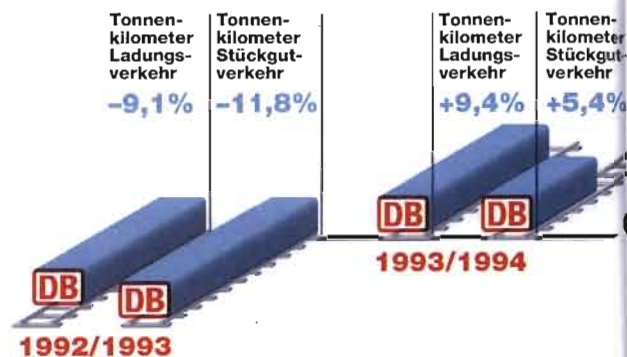


Geschäftsbereich Ladungsverkehr

Mit 6.969 Mio. DM konnte der Geschäftsbereich Ladungsverkehr den Umsatz des Vorjahres bei Deutscher Bundesbahn und Deutscher Reichsbahn zusammen ohne Berücksichtigung des Güterkraftverkehrs nahezu wieder erreichen (-0,5 %). Mit einer Steigerung der Verkehrsleistung um 9,4 % auf 69,8 Mrd. Tonnenkilometer hatte der Geschäftsbereich überdurchschnittlich gut von der nach Beendigung der Rezession gestiegenen Transportnachfrage profitiert.

Im konventionellen Ladungsverkehr wurde mit 5,6 Mrd. DM der Vorjahresumsatz knapp gehalten. Das Transportvolumen stieg um 4 %, die Verkehrsleistung um 7 %. Der Kombinierte Verkehr erwirtschaftete mit 734 Mio. DM ein Umsatzplus von 4 % bei rückläufigen spezifischen

Wendepunkt im Güterverkehr



Erlösen je Tonnenkilometer. Die Verkehrsleistungen konnten überproportional ausgebaut werden, in nationalen Verbindungen um 20 %, international um 25 %.

Vor dem Hintergrund des anhaltenden Preisdrucks und der Überkapazitäten im Transportgewerbe hat der Ladungsverkehr weitere durchgreifende Rationalisierungen bei den Produktionsanlagen und -methoden sowie beim Fahrzeugpark durchgeführt. So wurde der Bestand der Güterwagen um 40.000 Fahrzeuge auf rund 196.000 reduziert. Zugleich beschaffte die

Deutsche Bahn AG jedoch rd. 1.200 neue Güterwagen, die modernen Transporterfordernissen und rationellen Be- und Entladeanforderungen genügen können, im Gesamtwert von rd. 145 Mio. DM. Die Konzentration der Rangierbahnhöfe von 36 auf 20 und der Kombi-Bahnhöfe von 255 auf 164 wurde fortgesetzt.

Die strategischen Überlegungen des Geschäftsbereiches gehen dahin, die schwierigen Märkte des Ladungsverkehrs unter dem neuen Markennamen „DB Cargo“ gezielt auf die Kundenbedürfnisse auszurichten.





Die Deutsche Bahn AG bietet hierzu mit dem Aufbau des Hochleistungsnetzes Schiene (HNS) grundlegende Voraussetzungen. Die neue gemeinsame Tochtergesellschaft nahm zum 1. Januar 1995 ihre Geschäftstätigkeit auf.

Geschäftsbereich Netz

Der Geschäftsbereich Netz hat im ersten Jahr der Deutschen Bahn AG noch keine großen Marktaktivitäten entfalten können. Für die Zielsetzung der Bahnreform, Schienenstrecken und Betriebsanlagen der DB AG gegen Entgelt auch Dritten zur Verfügung zu stellen, wurden jedoch entscheidende Voraussetzungen geschaffen.

So legte die Deutsche Bahn AG als weltweit erstes Bahnunternehmen in der ersten Jahreshälfte des Geschäftsjahres ein Trassenpreissystem vor, das den ersten Versuch unternimmt, marktverträgliche Preise für die Nutzung von Schienenwegen festzulegen. Kriterien für das Trassenpreissystem sind dabei Ver-



kehrspotentiale und Netzfunktionen der jeweiligen Strecke, die jeweilige Streckenqualität sowie ein System von Zugpreisklassen.

Darüber hinaus wurden im Geschäftsjahr Vorbereitungen für die Entwicklung eines Anlagenpreissystems getroffen, das in vergleichbarer Form ein Katalog von Nutzungsentgelten für die Nutzung der zusätzlichen Anlagen, wie z. B. Rangier- und Abstellanlagen, sein wird.

Zu den grundlegenden Aktivitäten des Geschäftsbereiches Netz zählte die weitere Durchführung von Infrastrukturmaßnahmen, die eine verbesserte Nutzung der vorhandenen Strecken-

und Anlagen-Kapazitäten ermöglichen. So wurden im Geschäftsjahr 9,3 Mrd. DM Bundesleistungen in den Ausbau des Fahrwegs investiert. Im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit konnte mehr als ein Viertel von insgesamt 1.950 Streckenkilometern ausgebaut bzw. erneuert werden, wobei Streckenhöchstgeschwindigkeiten von 160 km/h als Ausbaustandard erhebliche Reisezeitverkürzungen und damit deutliche Attraktivitätssteigerungen im Wettbewerb ermöglichen.

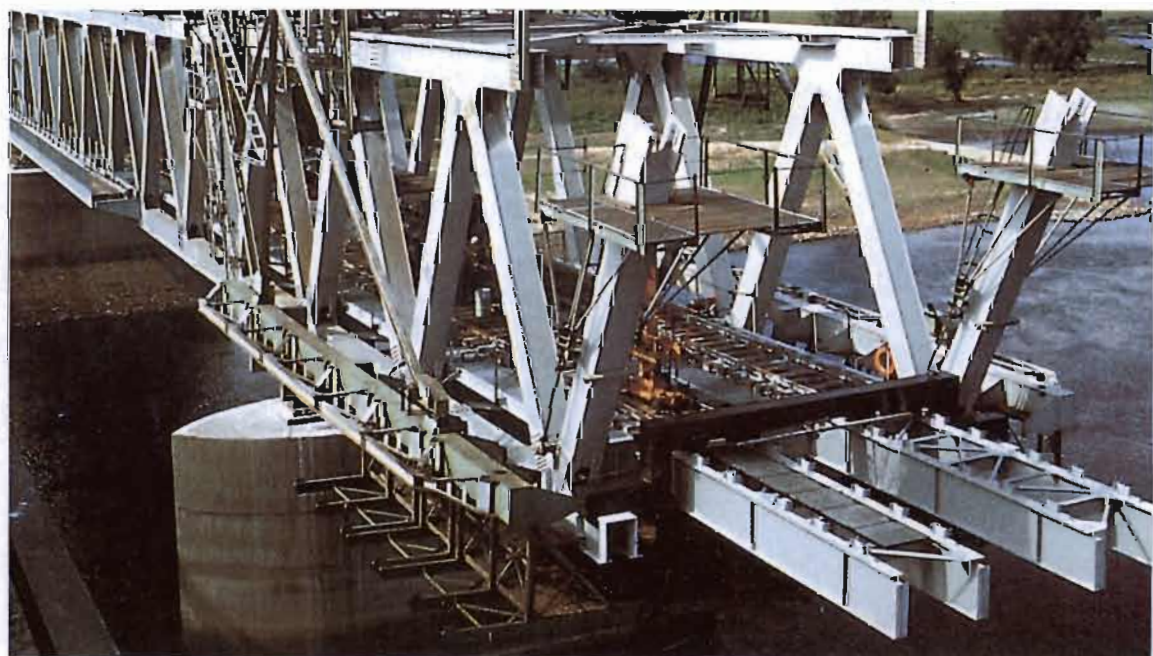
Die Investitionen in den Fahrweg werden auch in den kommenden Jahren in einer Größenordnung von jeweils 10 Mrd. DM liegen.

Geschäftsbereich Stückgut

Der Geschäftsbereich Stückgut verzeichnete trotz einer Steigerung der Verkehrsleistung um 5,3 % namentlich im Bereich der Partiefracht beim Umsatz eine rückläufige Entwicklung auf 1.084 Mio. DM (-8,8 %).

Als besonders problematisch erwies sich das Produkt Expreßgut, dessen Konzept sich offenbar am Markt nicht länger durchsetzen kann. Wesentliche Impulse erwartet die DB AG von der Einbringung ihres Stückgutgeschäftes in die BahnTrans GmbH, die im Marktsegment des Teilladungsverkehrs die Synergieeffekte von Schiene und Straße bündelt.

Als Joint ventures der Deutschen Bahn AG und der Thyssen Handelsunion wird sich BahnTrans eines europaweiten Schienenverkehrs bedienen.



Bericht zu den Beteiligungs- Gesellschaften



Im Konzern der Deutschen Bahn AG wurden Umsatzerlöse in Höhe von 28,9 Mrd. DM erzielt. Davon entfallen auf die DB AG knapp 80 %. Weitere Umsatzschwerpunkte bilden der Touristikbereich mit den Reisebüros (ca. 6 %), die Busgesellschaften (ca. 6 %), die Servicegesellschaft (ca. 2 %) und die Gesellschaften des Güterverkehrs (ca. 4 %).

Im folgenden einige Angaben zu wesentlichen Beteiligungsgesellschaften.

Touristikgruppe

Für die touristischen Aktivitäten im Bahnkonzern hat die Unternehmensgruppe **DER Deutsches Reisebüro** die Funktion einer Führungsgesellschaft. Dabei profitierte die DER-Gruppe im Geschäftsjahr 1994 von der Konjunkturbelebung und dem anhaltenden Boom in der Tourismusbranche. Sie konnte trotz des sich verschärfenden Wettbewerbs die eigene Marktposition ausbauen.

Der Umsatz des Teilkonzerns stieg auf 1,45 Mrd. DM, die Zahl der Mitarbeiter auf 4.402. Hauptumsatzträger waren das Pauschalreisegeschäft von DERTOUR und der Vertrieb über die Reisebüro-Schiene.

Die **BEX Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH** steigerte ihre Umsätze. Die Gesellschaft profitierte unter anderem von einer Erweiterung ihrer Aktivitäten in den neuen Bundesländern.

Die **Ameropa-Reisen GmbH** profilierte sich als Anbieter für Tourismusangebote der Bahn.

Bus- und Fährgesellschaften

Die **BBHG Bahnbus-Holding GmbH** erzielte ein positives Jahresergebnis, da alle regionalen Bahnbusgesellschaften ihr Geschäftsjahr erfolgreich beschließen konnten. Einen besonders guten Jahresabschluß verzeichnete die Regionalbus

Service- gesellschaften

Die **MITROPA AG** schloß mit einer Gesamtleistung von 858 Mio. DM (inklusive Beteiligungsgesellschaften) und einem positiven Ergebnis ab. Hierzu haben bedeutende Rationalisierungsfortschritte beigetragen. Das Unternehmen wird auch im kommenden Geschäftsjahr Rationalisierungspotentiale weiter ausschöpfen und das Kerngeschäft auf künftige Anforderungen ausrichten.

Güterverkehrs- gesellschaften

Die Güterverkehrsgesellschaften **Transfracht** und **Kombiwaggon GmbH** profitierten vom konjunkturellen Aufschwung und haben ihre Umsatzerlöse gegenüber dem Vorjahr auf 517 Mio. DM (Transfracht) bzw. 89 Mio. DM (Kombiwaggon) gesteigert. Vor dem Hintergrund des verschärften Wettbewerbs konnten jedoch Kostensteigerungen nicht im Markt weitergegeben werden. So entstanden erhebliche Ergebnisbelastungen bei den Gesellschaften und sind umfangreiche Sanierungsmaßnahmen - insbesondere die verstärkte Einbringung des operativen Geschäftes in den zum Teil neu strukturierten Kombinierten Verkehr (InterKombiExpress) vorgesehen.

Die Aufgaben der **DUSS Deutsche Umschlaggesellschaft mbH** werden

aufgrund der seit 1994 geltenden neuen gesetzlichen Rahmenbedingungen für den gesamten Güterverkehr den Anforderungen des Marktes im Kombinierten Verkehr angepaßt. Die **DUSS** fungiert künftig als Betreiberholding für Umschlagbahnhöfe. Ein zweites Geschäftsfeld wird die Wahrnehmung der Bestellerfunktion für den Neu- und Umbau von Terminals sein.

Die **Deutsche Bahnhofding** übernahm im Geschäftsjahr Anteile an sieben Güterverkehrszentrums-Entwicklungsgesellschaften. Fünf dieser Unternehmen sollen GVZ in den Städten Bremen, Weil, Rostock, Saarbrücken und Magdeburg entwickeln, zwei weitere sind mit Standortplanungen für die Regionen Thüringen und Brandenburg-Berlin betraut.

Sonstige Beteiligungen

Die **DEConsult** ist nach dem Zusammenschluß mit der ostdeutschen **EVD R BahnConsult GmbH** mit 1.800 Mitarbeitern in 17 deutschen Städten und weltweit in Projektbüros tätig. Hauptgeschäftsfelder sind die Verkehrs- und Betriebsplanung, die Verkehrswirtschaft, die Planung komplexer Infrastrukturvorhaben und innovativer Systeme einschließlich der Technologieberatung. Die Gesellschaft hat ihren Sitz an die Zentrale nach Berlin verlegt.

Die **Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH (PBDE)**, die **Planungsgesellschaft Schnellbahnbau Hannover-Berlin mbH (PGS)** und die **Planungsgesellschaft für Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich Berlin mbH (PVZB)** führen planmäßig die Realisierung der ihnen übertragenen Verkehrsprojekte - die Schienenverkehrsprojekte Deutsche Einheit, den Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke von Hannover nach Berlin sowie Verkehrsbauten im Zentrum von Berlin - durch.

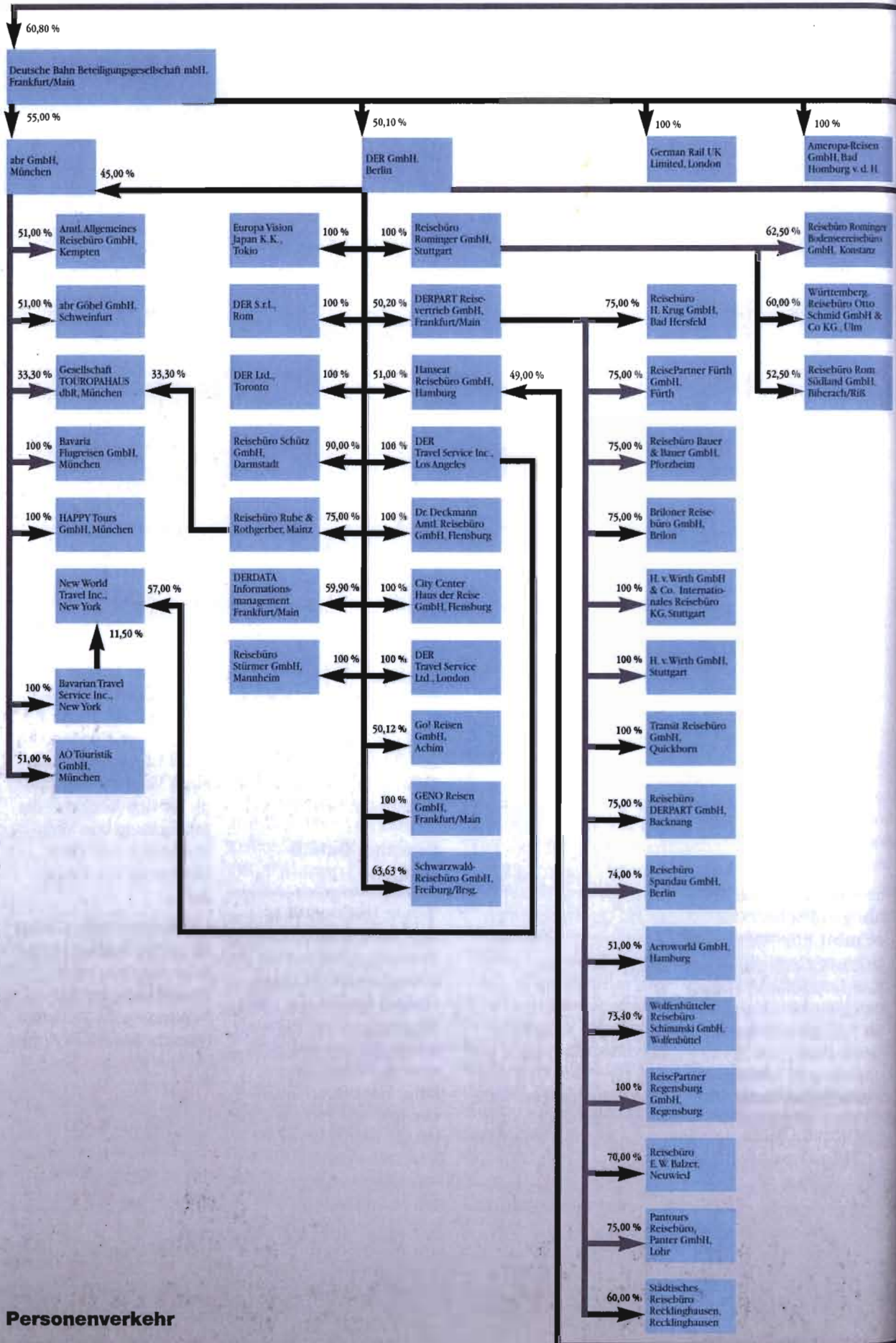
Die **DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs GmbH** hat ihr erstes volles Geschäftsjahr abgeschlossen. Ihre Aufgabe im Konzernverbund ist das Erarbeiten einer Versicherungspolitik für den Konzern, die Eindeckung von Versicherungen und die Betreuung des Bestandes.

Die **Bahnschutz GmbH** ist ein im Aufbau befindlicher umfassender Dienstleister für Sicherheitsfragen im Verkehrsbereich. Sie erfüllt Aufgaben im Rahmen des 3-S-Programms (Sicherheit, Sauberkeit, Service) des Geschäftsbereiches Personenbahnhöfe und wird mittelfristig 2.000 bis 3.000 Beschäftigte haben.

Alb-Bodensee GmbH (RAB), die mit einer neuen Angebotskonzeption Rad/Schiene eine hohe Marktakzeptanz erzielte.

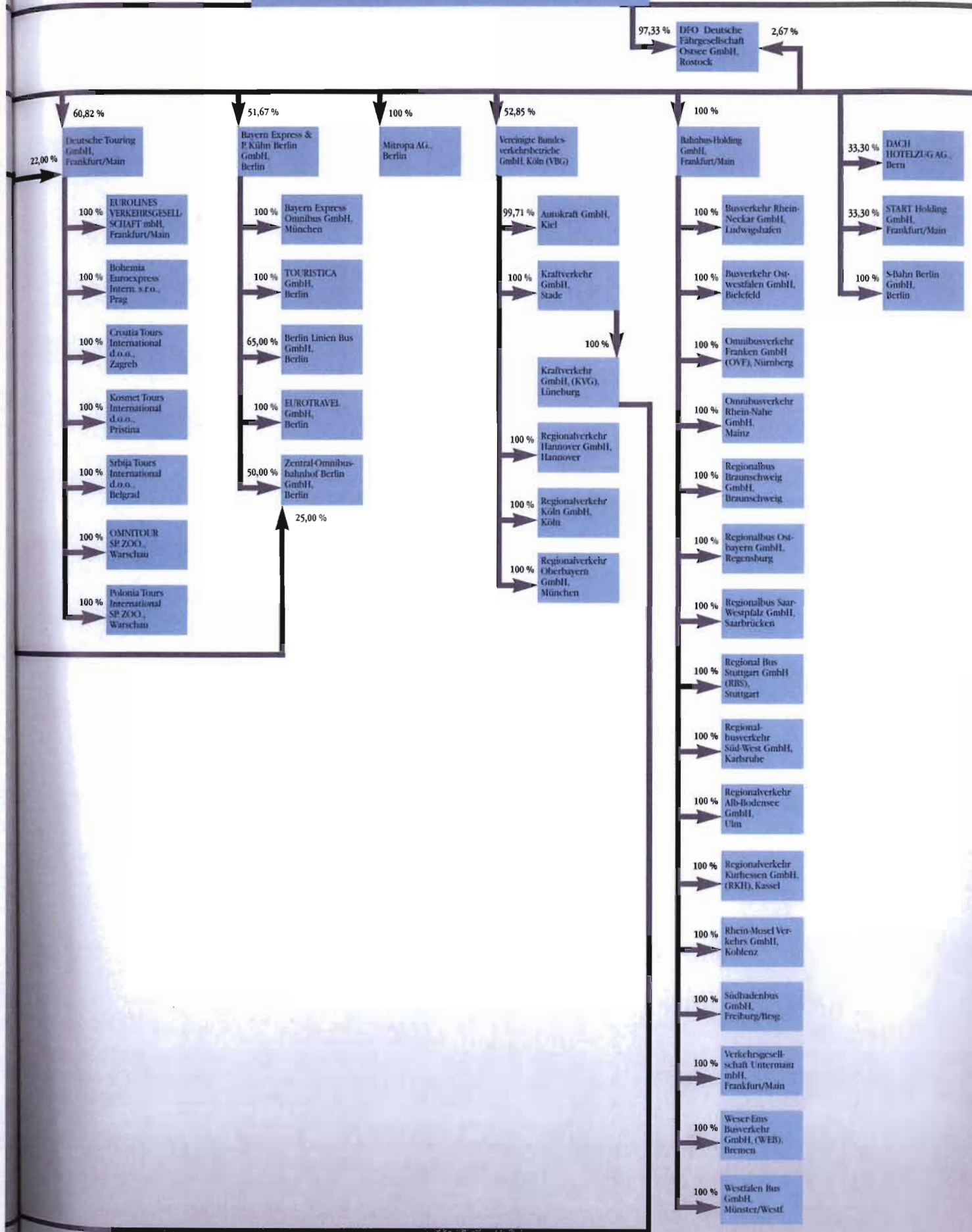
Die **DFO Deutsche Fährgesellschaft Ostsee mbH** Rostock verzeichnete ebenfalls ein gutes Geschäftsjahr. Sie erreichte einen Umsatz von 1,87 Mio. DM und konnte dabei von der konjunkturell bedingten Belebung des Fracht- und Personenaufkommens von und nach Skandinavien profitieren. Besonders erfolgreich war das Unternehmen mit der Vogelfluglinie Puttgarden - Rødby. Zum positiven Jahresergebnis haben umfassende Rationalisierungsanstrengungen beigetragen.

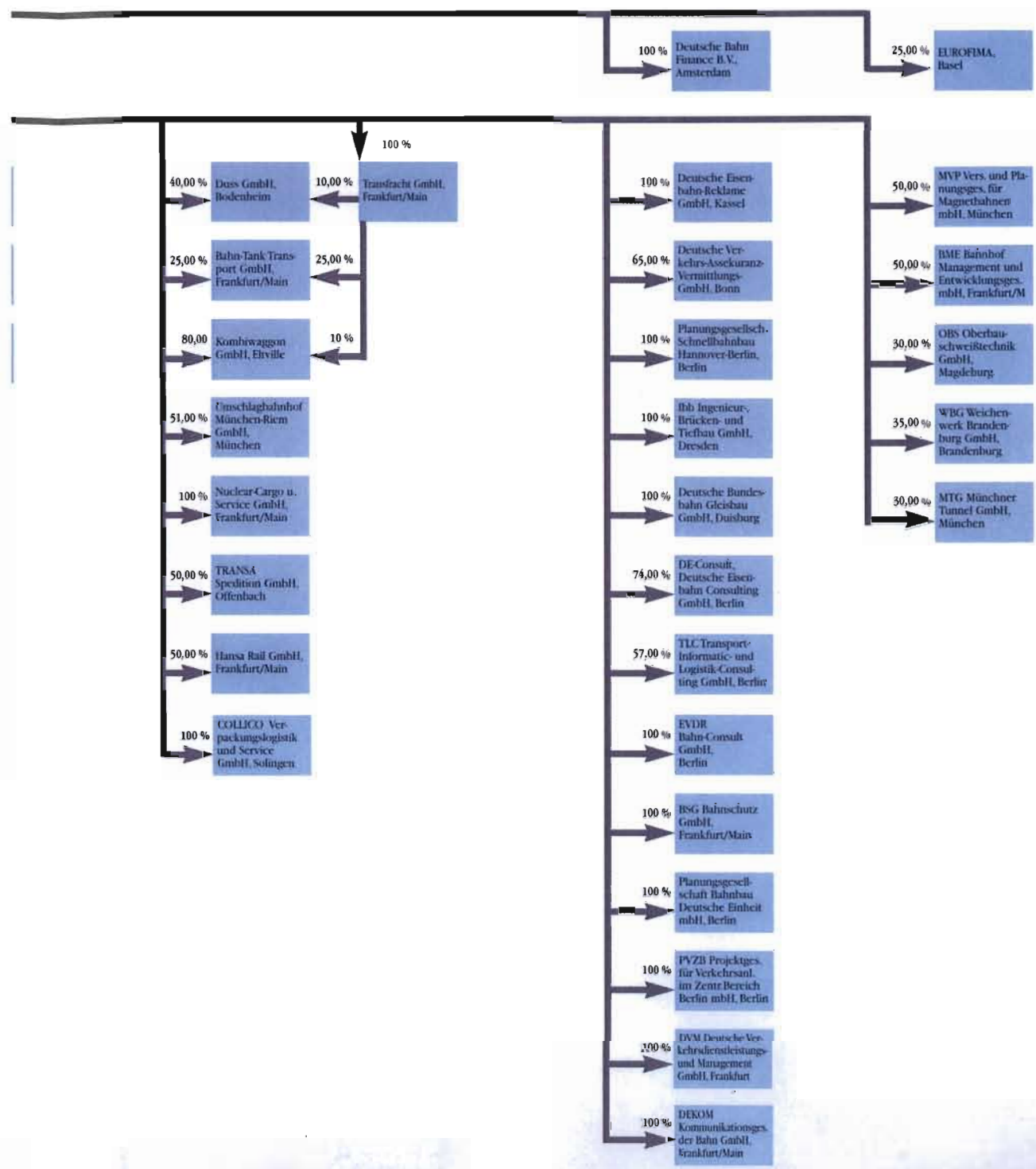
Deutsche Bahn Konzern-Organisation (Auszug)



Personenverkehr

Deutsche Bahn AG, Berlin





Güterverkehr

Sonstige Dienstleistungen

Jahresabschluß 1994
Deutsche Bahn AG
Deutsche Bahn Konzern

Die Jahresabschlüsse des Deutsche Bahn Konzerns und der Deutsche Bahn AG sind nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuches und des Aktiengesetzes sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Die Erläuterungen des gemeinsamen Anhangs beziehen sich, wenn nichts anderes vermerkt ist, auf beide Abschlüsse.

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.

Die Deutsche Bahn AG wurde am 1. Januar 1994 durch Ausgliederung aus dem Bundeseisenbahnvermögen errichtet und am 5. Januar 1994 unter der Nummer HRB 50.000 in das Handelsregister in Berlin-Charlottenburg eingetragen.

Mit der Eintragung in das Handelsregister am 5. Januar 1994 sind die bahnotwendigen Liegenschaften sowie die ausgegliederten Teile des Bundeseisenbahnvermögens einschließlich der nicht zinspflichtigen Verbindlichkeiten auf die Deutsche Bahn AG übergegangen.

Nach Art. 2 § 10 Abs. 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes konnte die Eröffnungsbilanz statt auf den Tag der Einbringung auf den im Ausgliederungsplan bestimmten Ausgliederungszeitpunkt aufgestellt werden. In Ausübung dieses Wahlrechts ist die Eröffnungsbilanz der Deutsche Bahn AG auf den 1. Januar 1994 aufgestellt worden, ebenso die Eröffnungsbilanz für den Deutsche Bahn Konzern.

Anhang
Deutsche Bahn AG
und
Deutsche Bahn Konzern
für das
Geschäftsjahr 1994

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluß sind neben der Deutsche Bahn AG als Mutterunternehmen 142 inländische und 10 ausländische Tochterunternehmen, an denen die Deutsche Bahn AG direkt oder indirekt zu mehr als der Hälfte am stimmberechtigten Kapital beteiligt ist, sowie zwei Unternehmen, bei denen sie oder eines ihrer Tochterunternehmen als Gesellschafter berechtigt ist, die Mehrheit der Mitglieder des Leitungs- oder Aufsichtsorgans zu bestellen.

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

75 assoziierte Unternehmen sind mit ihrem anteiligen Eigenkapital erfaßt.

Bei den in den Konzernabschluß einbezogenen und bei den assoziierten Unternehmen haben sich gegenüber der Konzernöffnungsbilanz folgende Veränderungen ergeben:

a) in den Konzernabschluß einbezogene Unternehmen:

Zugänge aus Neugründungen	8
aus Anteilswerb	1
	9
Abgänge durch Verschmelzungen im Konzern	8
	1

b) bei assoziierten Unternehmen

Zugänge aus Neugründungen	10
Abgänge aus Auflösung	1
	9

Die Unterschiedsbeträge aus der Erstkonsolidierung sind in den Gewinnrücklagen verrechnet.

Die im Geschäftsjahr bis auf einen Anteil von 10 % veräußerte Beteiligungen an der Deutsche Verkehrsbank AG ist bereits in der Konzernöffnungsbilanz nicht mehr konsolidiert, sondern als „Beteiligung“ bilanziert.

Die Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 313 Abs. 2 beziehungsweise § 285 Nr. 11 HGB ist auf den Seiten 70 bis 82 zu finden.

Konsolidierungsmethoden

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

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

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

Da die Deutsche Bahn AG in ihre Eröffnungsbilanz für die Beteiligungen die Buchwerte des Bundeseisenbahnvermögens (bzw. dessen Rechtsvorgängern Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn) übernommen hat, wird auf eine Neubewertung der Vermögensgegenstände der in die Konzernöffnungsbilanz einbezogenen Tochtergesellschaften verzichtet.

Die Buchwerte der Anteile

an den in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen aus der Eröffnungsbilanz der Deutsche Bahn AG zum 1. Januar 1994 bzw. den Abschlüssen der einbezogenen Unternehmen zum 31. Dezember 1993 werden mit dem anteiligen Eigenkapital der Tochterunternehmen gemäß deren Abschlüssen zum 31. Dezember 1993 verrechnet.

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

Bei der Kapitalkonsolidierung zum Erwerbszeitpunkt werden die Anschaffungswerte der Beteiligungen mit dem auf sie entfallenden anteiligen Eigenkapital zu diesem Zeitpunkt verrechnet. Die sich ergebenden Unterschiedsbeträge werden – da es sich im wesentlichen um Firmenwerte handelt – erfolgsneutral den Gewinnrücklagen zugeordnet.

Für die Bilanzierung der assoziierten Unternehmen nach der Equity-Methode gelten die gleichen Grundsätze.

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

Währungsumrechnungsmethode

Abschlüsse ausländischer Konzernunternehmen werden nach der Stichtagsmethode wie folgt umgerechnet:

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

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Für die Bewertung der vom Bundeseisenbahnvermögen auf die Deutsche Bahn AG übergegangenen Vermögensgegenstände in der Eröffnungsbilanz sind Art. 2 § 10 Abs. 3 und 4 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes maßgebend.

Grund und Boden ist danach mit dem Verkehrswert zum 1. Januar 1994, mindestens aber, solange der Verkehrswert noch nicht abschließend ermittelt ist, mit dem Garantiebetrags gemäß Art. 1 § 20 Abs. 4 des Eisenbahnneuordnungs-

gesetzes von fünf Milliarden DM anzusetzen.

Für die übrigen Vermögensgegenstände dürfen die Buchwerte unter Berücksichtigung des § 253 Abs. 2 und 3 HGB fortgeführt werden.

Für immaterielle Vermögensgegenstände und Finanzanlagen konnten die Buchwerte des Bundeseisenbahnvermögens übernommen werden. Für Vorräte, Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind die Anschaffungs- oder Herstellungskosten des Bundeseisenbahnvermögens – allerdings unter Vorname zusätzlicher Wertberichtigungen – angesetzt. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten sind ebenfalls mit den Werten des Bundeseisenbahnvermögens übernommen worden, soweit sie die Deutsche Bahn AG betreffen und ein Ansatz handelsrechtlich zulässig ist.

Auch bei den Sachanlagen (außer Grund und Boden) geht die Bewertung von den Buchwerten des Bundeseisenbahnvermögens aus. In der Vergangenheit gewährte Investitionszuschüsse des Bundes, die bei den Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn im Eigenkapital verrechnet waren, sowie bei diesen Sondervermögen als Sonderposten passivierte Baukostenzuschüsse von Dritten sind mit den Buchwerten der Sachanlagen verrechnet worden. In die Verrechnung wurden bestehende Rückstellungen wegen unterlassener Instandhaltung und Stilllegung sowie sonstige Wertkorrekturen einbezogen.

Insgesamt ergibt sich daraus eine Verminderung der Wertansätze von 75 % bis 80 % gegenüber den Buchwerten des Bundeseisenbahnvermögens. Die so ermittelten Werte sind als Anschaffungskosten in die Eröffnungsbilanz der Deutsche Bahn AG übernommen worden.

Bezüglich der planmäßigen Abschreibungen werden die bei den früheren Sondervermögen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn angesetzten Nutzungsdauern beibehalten. Lediglich dort mit Festwerten angesetzte Anlagegegenstände werden über eine geschätzte Restnutzungsdauer abgeschrieben.

Auf die Deutsche Bahn AG übergegangene Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag in der Eröffnungsbilanz ausgewiesene Rückstellungen mit dem Betrag berücksichtigt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung anzusetzen ist.

Für die Tochterunternehmen bestanden bereits einheitliche Bilanzierungs- und Bewertungsrichtlinien der Deutschen Bundesbahn und der Deutschen Reichsbahn. Sie entsprechen den handelsrechtlichen Rechnungslegungsvorschriften und werden von der Deutsche Bahn AG beibehalten. Vermögensgegenstände und Schulden der Tochterunternehmen können somit unverändert in die Konzernöffnungsbilanz übernommen werden.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände sind mit ihren Anschaffungskosten ab-

züglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt.

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

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

Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern im Bereich des Schienenverkehrs und bei Schiffen linear, ansonsten – soweit steuerlich zulässig – degressiv.

Geringwertige Anlagegegenstände (bei der Deutsche Bahn AG Anlagegegenstände im Einzelwert bis 4.000,00 DM, ansonsten Anlagegegenstände im Einzelwert bis 800,00 DM) werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgang ausgewiesen.

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

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten nach der Durchschnittsmethode bewertet. Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer oder Preisänderungen am Beschaffungsmarkt ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

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

Aufgrund steuerrechtlicher Vorschriften vorgenommene Sonderabschreibungen sind als Sonderposten mit Rücklageanteil passiviert. Tochterunternehmen im Inland nehmen Sonderabschreibung im steuerrechtlich zulässigen Umfang in Anspruch. Die Deutsche Bahn AG hat keine Sonderabschreibungen vorgenommen.

Pensionsrückstellungen sind mit dem Teilwert gemäß § 6 a EStG passiviert. Die übrigen Rückstellungen sind in Höhe des Betrages angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren Risiken Rechnung.

Für zeitlich begrenzte Abweichungen zwischen handels- und steuerrechtlicher Gewinnermittlung der in den Konzernabschluß einbezogenen Gesellschaften werden Rückstellungen für latente Steuern gebildet,

sofern bei der jeweiligen Gesellschaft die passiven Abweichungen überwiegen. Aktive Steuerabgrenzungssalden werden nicht angesetzt. Steuerabgrenzungen aus der Konsolidierung sind mit den passiven Abgrenzungsposten aus den Einzelabschlüssen verrechnet.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Entwicklung des Anlagevermögens Deutsche Bahn AG (in Mio. DM)

	Anschaffungs- und Herstellungskosten			
	Vortrag zum 01.01.1994	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge
Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	510	34	4	-1
2. Geleistete Anzahlungen	23	43	-5	0
	533	77	-1	-1
Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken				
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	5.000	101	21	0
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	1.266	123	37	-6
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	6.413	420	159	-4
	12.679	644	217	-10
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	4.905	1.040	179	-37
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	4.218	1.234	383	-91
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	265	83	18	-30
5. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	573	374	31	-153
6. geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	2.176	6.954	-827	-12
	24.816	10.329	1	-333
Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	662	0	0	0
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	20	0	-20	0
3. Beteiligungen	57	28	0	0
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	20	0
5. Sonstige Ausleihungen	116	3	0	-1
	856	31	0	-1
Anlagevermögen gesamt	26.205	10.437	0	-335

Stand am 31.12.1994	Abschreibungen			Buchwerte	
	Abschreibungen Geschäftsjahr	Abgänge	Stand am 31.12.1994	Buchwert am 31.12.1994	Buchwert am 01.01.1994
547	-75	0	-75	472	510
61	0	0	0	61	23
608	-75	0	-75	533	533
5.122	0	0	0	5.122	5.000
1.420	-106	0	-106	1.314	1.266
6.988	-136	0	-136	6.852	6.413
13.530	-242	0	-242	13.288	12.679
6.087	-535	2	-533	5.554	4.905
5.744	-426	9	-417	5.327	4.218
336	-45	5	-40	296	265
825	-244	129	-115	710	573
8.291	0	0	0	8.291	2.176
34.813	-1.492	145	-1.347	33.466	24.816
662	0	0	0	662	662
0	0	0	0	0	20
85	0	0	0	85	57
21	0	0	0	21	1
118	0	0	0	118	116
886	0	0	0	886	856
36.307	-1.567	145	-1.422	34.885	26.205

Entwicklung des Anlagevermögens Deutsche Bahn Konzern (in Mio. DM)

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Vortrag zum 1.1.1994	Änderungen des Konsolidie- rungskreises	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge
Immaterielle Vermögensgegenstände					
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	555		49	5	-5
2. Geschäfts- und Firmenwerte	12	1			-3
3. Geleistete Anzahlungen	24		46	-6	
	591	1	95	-1	-8
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	5.084		109	24	-1
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	1.711		147	48	-13
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	6.428		420	159	-4
	13.223	0	676	231	-18
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	4.906		1.040	179	-37
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	5.504		1.476	385	-177
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	351		100	20	-32
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	932	2	478	38	-202
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen in Bau	2.209		6.958	-852	-14
	27.125	2	10.728	1	-480
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	6		3		
2. Anteile an assoziierten Unternehmen	335		38		-51
3. Beteiligungen	144		33		-133
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	26		4		
5. Wertpapiere des Anlagevermögens	61		21		-7
5. Sonstige Ausleihungen	121		5		-2
	693	0	104	0	-193
Anlagevermögen gesamt	28.409	3	10.927	0	-681

ng	Stand am 31.12.1994	Vortrag zum 1.1.1994	Änderungen des Konsolidie- rungskreises	Abschreibungen			Stand am 31.12.1994	Buchwerte	
				Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Zuschrei- bungen	Ab- gänge		Buchwert am 31.12.1994	Buchwert am 01.01.1994
5	604	-26		-84		2	-108	496	529
3	10	-8		-2		2	-8	2	4
	64	0					0	64	24
3	678	-34	0	-86	0	4	-116	562	557
1	5.216						0	5.216	5.084
3	1.893	-161		-146		4	-303	1.590	1.550
4	7.003			-137			-137	6.866	6.428
3	14.112	-161	0	-283	0	4	-440	13.672	13.062
7	6.088			-535		2	-533	5.555	4.906
7	7.188	-746		-637		74	-1.309	5.879	4.758
2	439	-48		-62		6	-104	335	303
2	1.248	-223	-1	-321		164	-381	867	709
4	8.301						0	8.301	2.209
0	37.376	-1.178	-1	-1.838	0	250	-2.767	34.609	25.947
	9						0	9	6
1	322			-1	1		0	322	335
3	44						0	44	144
	30			-3			-3	27	26
7	75	-2		-2			-4	71	59
2	124	-1					-1	123	120
3	604	-3	0	-6	1	0	-8	596	690
1	38.658	-1.215	-1	-1.930	1	254	-2.891	35.767	27.194

Erläuterungen zur Bilanz

Deutsche Bahn AG und Deutsche Bahn Konzern



Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den vorhergehenden Seiten dargestellt.

Die kumulierten Abschreibungen in der Konzernöffnungsbilanz betreffen ausschließlich von Tochtergesellschaften übernommene Werte.

Aus Vereinfachungsgründen wird bei den Tochtergesellschaften auf eine Verrechnung der vor dem Stichtag der Konzernöffnungsbilanz vorge-

nommenen Abschreibungen mit den Anschaffungskosten verzichtet.

Für die Deutsche Bahn AG sind dagegen die Übernahmewerte in der Eröffnungsbilanz als Anschaffungskosten angesetzt.

Erhaltene Investitionszuschüsse des Eisenbahnneuordnungsgesetzes für Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn in Höhe von 3.120

Mio. DM sind mit den Anlagezugängen verrechnet.

Im Geschäftsjahr wurden 5 Mio. DM außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen.

Die in der Konzernbilanz unter „immaterielle Vermögensgegenstände“ ausgewiesenen Geschäfts- oder Firmenwerte sind aus den Einzelabschlüssen der einbezogenen Unternehmen übernommen.

Vorräte (in Mio. DM)

	Deutsche Bahn AG		Deutsche Bahn Konzern	
	31.12.1994	1.1.1994	31.12.1994	1.1.1994
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.216	1.398	1.230	1.437
unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	20	33	120	113
fertige Erzeugnisse und Waren	0	0	19	15
geleistete Anzahlungen	6	5	18	17
	1.242	1.436	1.387	1.582

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände (in Mio. DM)

	Deutsche Bahn AG		Deutsche Bahn Konzern	
	31.12.1994	1.1.1994	31.12.1994	1.1.1994
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	795	1.241	1.269	1.904
(davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr)	(0)	(0)	(0)	(4)
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	516	416	1	0
(davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr)	(0)	(0)	(0)	
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	413	29	452	87
(davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr)	(75)	(0)	(75)	(0)
sonstige Vermögensgegenstände	1.490	739	1.714	993
(davon Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr)	(0)	(0)	(3)	(6)
	3.214	2.425	3.436	2.984

Rechnungsabgrenzungsposten (in Mio. DM)

	Deutsche Bahn AG		Deutsche Bahn Konzern	
	31.12.1994	1.1.1994	31.12.1994	1.1.1994
sonstige Rechnungsabgrenzungsposten	97	40	103	49

Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital von 4.200 Mio. DM ist eingeteilt in 84.000.000 auf den Inhaber lautende Aktien im Nennbetrag

von je 50,00 DM. Die Anteile werden vollständig von der Bundesrepublik Deutschland gehalten.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist mit 7.300 Mio. DM den Betrag aus, um den das Eigenkapital in der Eröffnungsbilanz der Deutsche Bahn AG das gezeichnete Kapital übersteigt.

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

Gewinnrücklagen

Andere Gewinnrücklagen (in Mio. DM)

Vortrag zum 1.1.1994 (Konzerneröffnungsbilanz)		439
Unterschiedsbeträge aus Erstkonsolidierung im Geschäftsjahr		-21
Konzern-Jahresüberschuß	181	
auf andere Gesellschafter entfallender Anteil am Konzernergebnis	-31	150
		568
Ausweis als Bilanzgewinn		-180
Stand am 31.12.1994		388

Unter „andere Gewinnrücklagen“ sind in der Konzernbilanz die Eigenkapitalanteile der Tochtergesellschaften ausgewiesen, die nach Verrechnung mit den Beteiligungsbuchwerten und

der Umgliederung in „Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter“ verbleiben.

Bilanzgewinn

Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Bilanzgewinn entspricht dem

Bilanzgewinn im Jahresabschluß der Deutsche Bahn AG.

Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter (in Mio. DM)

Deutsche Bahn Konzern	31.12.1994	1.1.1994
passive Ausgleichsposten	156	167
aktive Ausgleichsposten	63	44
	93	123

Die Ermittlung der Ausgleichsposten erfolgt nach der Buchwertmethode ohne Auflösung

stiller Reserven. Die aktiven Ausgleichsposten betreffen auf mittelbare Fremddanteile entfallende,

nicht aktivierte Firmenwerte sowie aufgelaufene Verluste.

Erläuterungen
zur Bilanz



Sonderposten für Investitionszuschüsse

Soweit Tochterunternehmen (Busgesellschaften) Zuschüsse von Dritten zu Anschaffungskosten gewährt werden, sind diese nicht anschaffungskostenmindernd berücksichtigt, sondern im Son-

derposten für Investitionszuschüsse ausgewiesen. Die Auflösung erfolgt entsprechend der Abschreibungsmethode der bezuschußten Anlagegegenstände.

Sonderposten mit Rücklageanteil (in Mio. DM)

Deutsche Bahn Konzern	31.12.1994	1.1.1994
gemäß § 273 HGB		
Rücklage gemäß § 6 b EStG (nicht übertragen)	5	5
Rücklage gemäß § 7 g EStG	1	1
Rücklage gemäß Abschnitt 34 Abs. 4 EStR	0	1
	6	7
gemäß § 281 HGB		
Rücklage gemäß § 6 b EStG (übertragen)	34	5
Rücklage gemäß § 14 BerlinFG	1	2
Rücklage gemäß § 3 Abs. 2 ZonenRFG	52	35
Rücklage gemäß § 3 2 a ZonenRFG	17	6
Rücklage gemäß § 4 FördergebietsG	27	14
	131	62
	137	69

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

Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil sind

mit 25 Mio. DM im Posten „sonstige betriebliche Erträge“ enthalten. Die Einstellungen in die Sonderposten mit Rücklageanteil in Höhe von 93 Mio. DM sind unter „sonstige betriebliche Aufwendungen“ erfaßt.

Rückstellungen (in Mio. DM)

	Deutsche Bahn AG		Deutsche Bahn Konzern	
	31.12.1994	1.1.1994	31.12.1994	1.1.1994
Rückstellungen für Pensionen	464	0	602	129
Steuerrückstellungen	169	33	367	199
Rückstellungen für latente Steuern	0	0	57	56
sonstige Rückstellungen	16.175	14.702	16.550	15.133
	16.808	14.735	17.576	15.517

Wesentliche Posten in den sonstigen Rückstellungen betreffen Personalverpflichtungen, ausstehende Abrechnungen für erhaltene Lieferungen und Leistungen, Erlös-

schmälerungen bzw. noch zu erbringende Leistungen an Kunden sowie Aufwandsrückstellungen für Umweltschutzmaßnahmen und Strukturmaßnahmen.

Verbindlichkeiten (in Mio. DM)

Deutsche Bahn AG	31.12.1994				1.1.1994
	gesamt	Restlaufzeit			gesamt
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	
Zinslose Darlehen gemäß §§ 9 und 10 Bundesschiene- wegeausbaugesetz	4.577	229	915	3.433	0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	788	788	0	0	0
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	91	91	0	0	62
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.074	3.074	0	0	2.890
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	203	203	0	0	407
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	153	144	9	0	25
Sonstige Verbindlichkeiten	2.098	958	507	633	1.081
(davon aus Steuern)	(228)	(228)	(0)	(0)	(454)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(47)	(47)	(0)	(0)	(78)
	10.984	5.487	1.431	4.066	4.465

Deutsche Bahn Konzern	31.12.1994				1.1.1994
	gesamt	Restlaufzeit			gesamt
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	
Zinslose Darlehen gemäß §§ 9 und 10 Bundesschiene- wegeausbaugesetz	4.577	229	915	3.433	0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1.004	866	95	44	196
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	217	217	0	0	214
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.520	3.520	0	0	3.501
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3	3	0	0	2
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	166	156	10	0	83
Sonstige Verbindlichkeiten	2.358	2.347	7	3	1.323
(davon aus Steuern)	(347)	(347)	(0)	(0)	(1.132)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(78)	(78)	(0)	(0)	(33)
	11.845	7.338	1.027	3.480	5.319

Zum 31. Dezember 1994 waren von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bei in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen 45 Mio. DM grund-

pfandrechtlich gesichert sowie 21 Mio. DM durch Sicherungsübereignung der finanzierten Investitionsgüter.

Erläuterungen
zur Bilanz



Haftungsverhältnisse (in Mio. DM)

	Deutsche Bahn AG		Deutsche Bahn Konzern	
	31.12.1999	1.1.1994	31.12.1994	1.1.1994
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln	0	0	3	3
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften (davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	2.357 (0)	2.346 (0)	2.359	2.348
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	5.938	7.574	5.938	7.574

Von den Verbindlichkeiten aus Bürgschaften zum 31. Dezember 1994 entfallen 2.000 Mio. DM auf eine Verpflichtungserklärung gemäß § 5 Absatz 10 des Statuts des inneren Bundesverbandes deutscher Banken e. V. bestehenden Einlagensicherungsfonds zugunsten der Deutsche Verkehrsbank AG. Diese unlimitierte Bürgschaft wurde nach Verkauf der Mehrheitsbeteiligung an der Deutsche Verkehrsbank AG widerrufen. Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten des

Bundeseisenbahnvermögens gegenüber der Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA). Kredite der EUROFIMA an das Bundeseisenbahnvermögen (bzw. dessen Rechtsvorgänger Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn) wurden von diesen durch Sicherungsübergabe von Fahrzeugen für den Personen- und Güterverkehr gesichert. Die Kredite verblieben beim Bundeseisenbahnvermögen, die Fahrzeuge sind auf die Deutsche Bahn AG übergegangen.

Die Deutsche Bahn AG hat zugunsten der Deutsche Bahn Finance B. V., Amsterdam, für deren mit 2.000 Mio. DM aufgelegtes Multi-Currency Commercial Paper Programm eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie abgegeben, die zum 31. Dezember 1994 mit Null DM valutierte.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen (in Mio. DM)

	Deutsche Bahn AG	Deutsche Bahn Konzern
Bestellobligo für Investitionen	16.693	16.673
ausstehende Einlagen auf Aktien	497	497
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen (nur für Tochterunternehmen, für Deutsche Bahn AG nicht ermittelt)		211

Die ausstehenden Einlagen auf Aktien betreffen die EUROFIMA, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, Basel.

**Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
Deutsche Bahn AG und Deutsche Bahn Konzern**

Umsatzerlöse (in Mio. DM)

	Deutsche Bahn AG	Deutsche Bahn Konzern
Fernverkehr	4.860	
Nahverkehr	10.791	
Personenverkehr gesamt	15.651	17.619
Ladungsverkehr	6.969	
Stückgut	1.084	
Güterverkehr gesamt	8.053	8.395
Touristik	0	1.746
Gastronomie	0	134
übrige Tätigkeitsbereiche	49	1.039
	23.753	28.933



Sonstige betriebliche Erträge (in Mio. DM)

	Deutsche Bahn AG	Deutsche Bahn Konzern
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	1.472	1.480
Mieten und Pachten	728	821
übrige betriebliche Erträge	196	375
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	222	385
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	266	343
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	9
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	0	25
übrige periodenfremde Erträge	72	81
	2.956	3.519

Materialaufwand (in Mio. DM)

	Deutsche Bahn AG	Deutsche Bahn Konzern
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	3.375	3.922
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.915	4.276
Aufwendungen für Instandhaltungen	4.508	4.553
	9.798	12.751
Zuwendungen des Bundes gemäß Art. 2 § 22 Abs. 1 Nr. 3 ENeuOG	- 2.590	-2.590
	7.208	10.161

Erläuterungen
zur Gewinn-
und
Verlust-
rechnung



Personalaufwand (in Mio. DM)

	Deutsche Bahn AG	Deutsche Bahn Konzern
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer der Deutsche Bahn AG	11.644	
für zugewiesene Beamte		
a) Zahlung an das Bundes-eisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	5.711	
b) direkt ausgezahlte Nebenbezüge	277	
	17.632	19.087
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung		
für Arbeitnehmer der Deutsche Bahn AG	2.633	
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundes-eisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG)	1.116	
	3.749	4.062
(davon für Altersversorgung)	(2.105)	(3.803)
abzüglich Erstattung von Personalkosten gemäß Art. 2 § 21 Abs. 5 Nr. 1 ENeuOG durch das Bundeseisenbahnvermögen	- 3.791	-3.791
	17.590	19.358

Beschäftigte

	Deutsche Bahn AG	Deutsche Bahn Konzern
im Jahresdurchschnitt 1994		
Angestellte	92.610	106.333
gewerbliche Arbeitnehmer	119.407	134.303
Auszubildende	19.126	19.899
	231.143	260.535
gemäß Art. 2 § 12 ENeuOG zugewiesene Beamte	115.058	115.058
	346.201	375.593
am 31. Dezember 1994		
Angestellte	85.045	98.943
gewerbliche Arbeitnehmer	112.108	127.375
Auszubildende	20.447	21.282
	217.600	247.600
gemäß Art. 2 § 12 ENeuOG zugewiesene Beamte	109.724	109.724
	327.324	357.324

Sonstige betriebliche Aufwendungen (in Mio. DM)

	Deutsche Bahn AG	Deutsche Bahn Konzern
Mieten und Pachten	373	515
übrige betriebliche Aufwendungen	1.728	2.181
(davon sonstige Steuern)	(48)	(63)
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	165	167
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	250	265
Aufwendungen aus der Einstellung in Sonderposten mit Rücklageanteil	0	93
sonstige periodenfremde Aufwendungen	0	5
	2.516	3.226

Beteiligungsergebnis (in Mio. DM)

	Deutsche Bahn AG	Deutsche Bahn Konzern
Erträge aus Beteiligungen	519	28
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(515)	(0)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	0	10
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 123	-1
	396	37

Zinsergebnis (in Mio. DM)

	Deutsche Bahn AG	Deutsche Bahn Konzern
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	4	9
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(4)	(0)
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	36	73
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(3)	(0)
Abschreibung auf Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	0	-7
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 117	-137
(davon aus verbundenen Unternehmen)	(2)	(0)
	- 77	-62

**Zusammenfassende Darstellung der Vermögens- und Finanzlage
Deutsche Bahn Konzern**

Bilanzvergleich

	31.12.1994		1.1.1994		Veränderung	
	Mio. DM	%	Mio. DM	%	Mio. DM	%
Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände	35.171	83,7	26.504	79,6	8.667	32,7
Finanzanlagen	596	1,4	690	2,1	-94	13,6
Anlagevermögen	35.767	85,1	27.194	81,7	8.573	31,5
Vorräte	1.387	3,3	1.582	4,8	-195	12,3
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3.631	8,6	3.066	9,2	565	18,4
Flüssige Mittel	1.252	3,0	1.428	4,3	-176	12,3
Umlaufvermögen	6.270	14,9	6.076	18,3	194	3,2
Summe Aktiva	42.037	100	33.270	100	8.767	26,4

Eigenkapital	12.161	28,9	12.062	36,3	99	0,8
Sonderposten mit Rücklageanteil und Sonderposten für Investitionszuschüsse	301	0,7	190	0,6	111	58,4
Pensionsrückstellungen	602	1,4	129	0,4	473	
langfristige Verbindlichkeiten	3.480	8,3	63	0,2	3.417	
langfristiges Fremdkapital	4.082	9,7	192	0,6	3.890	
kurzfristige Rückstellungen	16.974	40,4	15.388	46,2	1.586	10,3
übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	8.519	20,3	5.438	16,3	3.081	56,6
kurzfristiges Fremdkapital	25.493	60,7	20.826	62,5	4.667	22,4
Summe Passiva	42.037	100	33.270	100	8.767	26,4

Sonstige Angaben

Kapitalflußrechnung (in Mio. DM)

Jahresüberschuß	181
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	+ 1.930
Zuschreibungen zu Gegenständen des Anlagevermögens	- 1
Veränderung der Sonderposten für Investitionszuschüsse	+ 43
Veränderung der Sonderposten mit Rücklageanteil	+ 68
Zunahme der Rückstellungen	+ 2.059
Gewinn aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	- 218
Zunahme der Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und anderer Aktiva	- 370
Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und anderer Passiva	+ 1.113
Mittelzufluß aus laufender Geschäftstätigkeit	+ 4.805
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	645
Zugänge im Anlagevermögen	-14.050
Verrechnung erhaltener Investitionszuschüsse	+ 3.120
In „andere Gewinnrücklagen“ verrechnete Unterschiedsbeträge aus Erstkonsolidierung im Geschäftsjahr	- 21
Veränderung der im „Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter“ verrechneten Anteile an verbundenen Unternehmen	- 18
Mittelabfluß aus der Investitionstätigkeit	-10.324
Einzahlungen anderer Gesellschafter aus Kapitalerhöhungen bei Konzernunternehmen	15
Gewinnausschüttungen an andere Gesellschafter bei Konzernunternehmen	- 57
Zinslose Darlehen gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz	+ 4.577
Aufnahme von Bankkrediten	+ 808
Mittelzufluß aus der Finanzierungstätigkeit	+ 5.343
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	- 176
Finanzmittelbestand am 1. Januar 1994	1.428
Finanzmittelbestand am 31. Dezember 1994	1.252

Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

	Deutsche Bahn AG TDM	Deutsche Bahn Konzern TDM
Gesamtbezüge des Vorstands	6.042	6.127
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	0	0
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	0	0
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	0	0
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	0	0
Kredite an Mitglieder des Vorstands	0	0
Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats	0	0

Gewinnverwendungs- vorschlag

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den ausgewiesenen Bilanzgewinn von 180.165.110,65 DM auf neue Rechnung vorzutragen.

Berlin, den 24. April 1995

Der Vorstand

Passivseite		
	31.12.1994	01.01.1994
	in Mio. DM	in Mio. DM
A. Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	4.200	4.200
Kapitalrücklage	7.300	7.300
Bilanzgewinn	180	0
	11.680	11.500
B. Rückstellungen		
	16.808	14.735
C. Verbindlichkeiten		
	10.984	4.465
D. Rechnungsabgrenzungsposten		
	143	170
	39.615	30.870

Passivseite		
	31.12.1994	01.01.1994
	in Mio. DM	in Mio. DM
A. Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	4.200	4.200
Kapitalrücklage	7.300	7.300
Gewinnrücklage	388	439
Bilanzgewinn	180	0
Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschaften	93	123
	12.161	12.062
B. Sonderposten für Investitions- zuschüsse		
	164	121
C. Sonderposten für Rücklageanteil		
	137	69
D. Rückstellungen		
	17.576	15.517
E. Verbindlichkeiten		
	11.845	5.319
F. Rechnungsabgrenzungsposten		
	154	182
	42.037	33.270

Bilanz



Deutsche Bahn AG
Bilanz zum
31. Dezember 1994

(mit Vergleichszahlen der
Eröffnungsbilanz zum
1. Januar 1994)

Aktivseite	31.12.1994 in Mio. DM	01.01.1994 in Mio. DM
A. Anlagevermögen		
Immaterielle Vermögensgegenstände	533	533
Sachanlagen	33.466	24.816
Finanzanlagen	886	856
	34.885	26.205
B. Umlaufvermögen		
Vorräte	1.242	1.436
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3.214	2.425
Schecks, Kassenbestände, Bundesbank- und Postbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	177	764
	4.633	4.625
C. Rechnungsabgrenzungsposten		
	97	40
	39.615	30.870

**Deutsche Bahn
Konzern**
Bilanz zum
31. Dezember 1994

(mit Vergleichszahlen der
Eröffnungsbilanz zum
1. Januar 1994)

Aktivseite	31.12.1994 in Mio. DM	01.01.1994 in Mio. DM
A. Anlagevermögen		
Immaterielle Vermögensgegenstände	562	557
Sachanlagen	34.609	25.947
Finanzanlagen	596	690
	35.767	27.194
B. Umlaufvermögen		
Vorräte	1.387	1.582
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	3.436	2.984
Schecks, Kassenbestände, Bundesbank- und Postbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	92	33
	6.167	6.027
C. Rechnungsabgrenzungsposten		
	103	49
	42.037	33.270

Gewinn- und
Verlustrechnung



Deutsche Bahn AG
Gewinn- und Verlustrechnung
für die Zeit vom 1. Januar 1994 bis 31. Dezember 1994

	Mio. DM	Mio. DM
Umsatzerlöse	23.753	
Bestandsveränderungen	- 4	
andere aktivierte Eigenleistungen	2.346	
sonstige betriebliche Erträge	2.956	29.051
Materialaufwand	- 7.208	
Personalaufwand	-17.590	
Abschreibungen	- 1.567	
sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.516	- 28.881
		170
Beteiligungsergebnis		396
Zinsergebnis		- 77
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		489
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-309
Jahresüberschuß/Bilanzgewinn		180

Deutsche Bahn Konzern
Konzerngewinn- und Verlustrechnung
für die Zeit vom 1. Januar 1994 bis 31. Dezember 1994

	Mio. DM	Mio. DM
Umsatzerlöse	28.933	
Bestandsveränderungen	13	
andere aktivierte Eigenleistungen	2.720	
sonstige betriebliche Erträge	3.519	35.185
Materialaufwand	- 10.161	
Personalaufwand	-19.358	
Abschreibungen	- 1.924	
sonstige betriebliche Aufwendungen	- 3.226	- 34.669
		516
Beteiligungsergebnis		37
Zinsergebnis		- 62
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		491
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-310
Jahresüberschuß		181
anderen Gesellschaftern zustehender Gewinn		39
auf andere Gesellschaften entfallender Verlust		8



Bestätigungsvermerk

„Die Buchführung, der Jahresabschluß und der Konzernabschluß entsprechen nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften. Der Jahresabschluß und der Konzern-

abschluß vermitteln unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der

Kapitalgesellschaft und des Konzerns. Der Bericht über die Lage der Kapitalgesellschaft und des Konzerns steht im Einklang mit dem Jahresabschluß und dem Konzernabschluß.“

Frankfurt am Main, den 27. April 1995

C&L TREUARBEIT
DEUTSCHE REVISION

Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

(Dickmann)

Wirtschaftsprüfer

(Roth)

Wirtschaftsprüfer

**Aufsichtsrat
der
Deutsche Bahn AG
(DB AG)**

Mit Datum vom 3. Januar 1994 hat die Bundesrepublik Deutschland als Gründerin der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft den Gründungsbericht aufgestellt. Nach § 5 Abs. 1 Satz 1 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (DBGrG) in Verbindung mit § 31 Abs. 1 AktG wurden die Aufsichtsratsmitglieder der Anteilseignerseite bestellt.

Mit Beschluß des Amtsgerichts Charlottenburg vom 5. Januar 1994 wurden auf Antrag der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), der Verkehrsgewerkschaft GDBA und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer und Anwärter (GDL) vom 3. Januar 1994 die Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmerseite gemäß § 104 AktG bestellt.

Günther Saßmannshausen	Aufsichtsratsvorsitzender, Hannover
Rudi Schäfer*	stellv. Aufsichtsratsvorsitzender, Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), Frankfurt (Main)
Erika Albers*	DB AG, Berlin
Niels Lund Chrestensen (ab 01.01.1995)	N. L. Chrestensen GmbH, Erfurt
Peter Conrad*	DB AG, Hamburg
Robert Dera*	Bundesvorsitzender der Verkehrsgewerkschaft GDBA, Frankfurt (Main)
Dr. Udo Doerr (bis 31.12.1994)	Fa. Dr. Doerr GmbH & Co., Dresden
Dr.-Ing. E. h. Dipl.-Ing. Hermann Franz	Siemens AG, München
Staatssekretär Dr. rer. pol. Gert Haller (bis 31.12.1994)	Bundesministerium der Finanzen, Bonn
Hubert Heil*	DB AG, Fulda
Marlies Helling*	DB AG, Berlin
Staatssekretär Hans Jochen Henke (ab 01. 04. 1995)	Bundesministerium für Verkehr, Bonn
Bernhard Ivo*	Bezirksleiter der GdED, Essen
Willi Klußmeier*	DB AG, Essen
Staatssekretär Dr. Wilhelm Knittel (bis 31.03.1995)	Bundesministerium für Verkehr, Bonn
Dr. rer. pol. Horst Köhler	Präsident des Deutschen Sparkassen- und Giroverbandes, Bonn
Roland Kohn	MdB, Bonn
Dr. rer. nat. Hermann Krämer	Mitglied des Vorstandes VEBA AG, Düsseldorf
Helmut Maucher	Präsident und Delegierter des Verwaltungsrates Nestlé S.A., Vevey/Schweiz
Werner Mößinger*	Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB AG, Frankfurt (Main)
Friedel Neuber	Vorstandsvorsitzender Westdeutsche Landesbank, Düsseldorf
Horst Skrzypietz*	DB AG, Köln

*Arbeitnehmersvertreter

**Mitglieder des
Vorstandes der
Deutsche Bahn AG
(DB AG)**

Heinz Dürr	Vorstandsvorsitzender
Diethelm Sack	Vorstand Finanzen und Controlling
Adolf Hartmann (bis 30. 04. 1995)	Vorstand Personal und Soziales
Dr. Horst Föhr (ab 01. 05. 1995)	Vorstand Personal
Siegfried Klippel (bis 12.12.1994)	Vorstand Personal und Soziales Neue Bundesländer
Peter Reinhardt	Vorstand Immobilien, Recht, Personenbahnhöfe
Norbert Kern (bis 31.05.1994)	Vorstand Güterverkehr
Roland Heinisch ab 25.05.1994	Vorstand Forschung und Technologie sowie Vorstand Güterverkehr/ Konventioneller Ladungsverkehr
Dr. Eberhard Sinnecker (ab 25.05.1994)	Vorstand Güterverkehr/ Kombinierter Ladungsverkehr und Stückgutverkehr
Heinz Neuhaus	Vorstand Personenverkehr/Fernverkehr
Klaus Daubertshäuser (ab 01.07.1994)	Vorstand Personenverkehr/Nahverkehr
Peter Münchschwander	Vorstand Fahrweg
Prof. Dr. Ulf Häusler	Vorstand im Unternehmensbereich Fahrweg
Hermann Wolters	Vorstand Traktion und Werke
Dr. Hermann Lenke	Stellv. Vorstandsmitglied Konzernentwicklung
Wolfgang Gemeinhardt	Stellv. Vorstandsmitglied Einkauf und Materialwirtschaft

Aufstellung des Anteilsbesitzes

mit Angaben nach § 285 Nr. 11 und § 313 Abs. 2 HGB

	Währung	Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Zahl der Arbeit- nehmer	zuzurech- nende Anteile ²⁾	durch- gerechnete Anteile ³⁾
1. Verbundene Unternehmen (in den Konzernabschluß einbezogen)						
A. Phillipi GmbH, Querschied	DM	158	137	13	50,0 %	50,0 %
abr - amtliches bayerisches Reisebüro GmbH, München	DM	63.488	20.732	1.074	100,0 %	77,5 %
abr - Göbel GmbH, Schweinfurt	DM	244	143	25	51,0 %	39,5 %
Altonaer Bahnhofsgast- stätten GmbH, Hamburg	DM	50	0 "	70	100,0 %	100,0 %
Ameropa-Reisen GmbH, Bad Homburg v.d.H.	DM	7.830	1.321	195	100,0 %	100,0 %
Amtliches Allgäuer Reisebüro GmbH, Kempten	DM	135	82	30	51,0 %	39,5 %
AO Touristik GmbH, München	DM	55	-280	38	51,0 %	39,5 %
Autokraft GmbH, Kiel	DM	16.935	0 "	714	100,0 %	53,0 %
Bahnbus-Holding GmbH (BBHG), Frankfurt am Main	DM	90.077	0 "	11	100,0 %	100,0 %
Bahnreinigung Berlin GmbH (BRG), Berlin	DM	3.142	4.452	1.207	51,0 %	51,0 %
Bahnreinigung Essen Gesellschaft mit beschränkter Haftung (BRG), Essen	DM	1.551	1.651	379	51,0 %	51,0 %
Bahnreinigung Frankfurt am Main Gesellsch. mit beschränkter Haftung (BRG), Gesellschaft für Reinigung und Pflege von Fahrzeugen und An- lagen der DB, Frankfurt am Main	DM	1.262	1.422	311	51,0 %	51,0 %
Bahnreinigung Hamburg Gesellsch. mit beschränkter Haftung (BRG), Gesellschaft für Reinigung und Pflege von Fahrzeugen und An- lagen der DB, Hamburg	DM	1.754	1.253	523	51,0 %	51,0 %
Bahnreinigung Hannover Gesellschaft mit beschränkter Haftung (BRG), Hannover	DM	560	60	314	51,0 %	51,0 %
Bahnreinigung Karlsruhe Gesellschaft mit beschränkter Haftung (BRG), Gesellschaft für Reinigung und Pflege von Fahrzeugen und An- lagen der DB, Karlsruhe	DM	1.339	1.437	268	51,0 %	51,0 %

	Währung	Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Zahl der Arbeit- nehmer	zuzurech- nende Anteile ²⁾	durch- gerechnete Anteile ³⁾
Bahnreinigung Köln Gesellsch. mit beschränkter Haftung (BRG), Gesellschaft für Reinigung und Pflege von Fahrzeugen und An- lagen der DB, Köln	DM	1.353	1.335	380	51,0 %	51,0 %
Bahnreinigung München Gesellsch. mit beschränkter Haftung (BRG), Gesellschaft für Reinigung und Pflege von Fahrzeugen und An- lagen der DB, München	DM	1.438	1.605	444	51,0 %	51,0 %
Bahnreinigung Nürnberg Gesellsch. mit beschränkter Haftung (BRG), Gesellschaft für Reinigung und Pflege von Fahrzeugen und An- lagen der DB, Nürnberg	DM	869	969	231	51,0 %	51,0 %
Bahnreinigung Stuttgart Gesellsch. mit beschränkter Haftung (BRG), Gesellschaft für Reinigung und Pflege von Fahrzeugen und An- lagen der DB, Stuttgart	DM	1.079	872	168	51,0 %	51,0 %
bauba Einrichtungsgesellschaft mbH, München	DM	367	170	4	100,0 %	77,5 %
Bauer & Bauer GmbH, Pforzheim	DM	97	9	4	75,0 %	18,9 %
bavaria FLUGREISEN GmbH, München	DM	2.138	852	17	100,0 %	77,5 %
Bavarian Travel Service Inc., New York	USD	160	148	0	100,0 %	77,5 %
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	DM	8.366	318	269	51,7 %	51,7 %
Bayern Express Omnibus- gesellschaft mbH, München	DM	75	0 ¹⁾	0	100,0 %	51,7 %
BERLIN LINIEN BUS GmbH, Berlin	DM	50	0	7	65,0 %	33,6 %
Berliner Bahnhofsgast- stätten GmbH, Berlin	DM	50	0 ¹⁾	171	100,0 %	100,0 %
Bock-Ostsee GmbH Fähragentur und Grenz- spedition, Rostock	DM	178	21	27	100,0 %	100,0 %
Bohemia Euroexpress International s.r.o., Prag	CZK	1.571	1.226	25	100,0 %	71,8 %

¹⁾ Gesellschaften mit Ergebnisabführungsvertrag

²⁾ der Deutsche Bahn AG oder einem abhängigen Unternehmen gehörende Anteile

³⁾ anteilig der Deutsche Bahn AG zuzurechnende Anteile

⁴⁾ Geschäftsjahr 1993

	Währung	Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Zahl der Arbeit- nehmer	zuzurech- nende Anteile ²⁾	durch- gerechnete Anteile ³⁾
Braunschweiger Bahnhofsgaststätten GmbH, Braunschweig	DM	50	0 ¹⁾	21	100,0 %	100,0 %
Bremer Bahnhofsgast- stätten GmbH, Bremen	DM	50	0 ¹⁾	107	100,0 %	100,0 %
Briloner Reisebüro GmbH, Brlon	DM	61	7	7	75,0 %	18,9 %
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen	DM	26.974	10.246	207	100,0 %	100,0 %
BSG-Bahnschutz GmbH, Frankfurt am Main	DM	-1.336	-1.408	81	100,0 %	100,0 %
BTS Bus-Trans Container Service GmbH, Hamburg	DM	2.007	826	106	51,0 %	51,0 %
BVO Busverkehr Ost- westfalen GmbH, Bielefeld	DM	13.793	2.418	258	100,0 %	100,0 %
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	DM	7.151	0 ¹⁾	164	100,0 %	100,0 %
City-Center Haus der Reise GmbH, Flensburg	DM	98	48	32	100,0 %	50,1 %
COLLICO Verpackungs- logistik und Service GmbH, Solingen-Ohligs	DM	805	162	45	100,0 %	100,0 %
Croatia Tours International d.o.o., Zagreb	DM	559	120	12	100,0 %	71,8 %
DE-Consult, Deutsche Eisenbahn Consulting GmbH, Berlin	DM	56.050	5.652	1.852	74,0 %	74,0 %
DEKOM Kommunikations- gesellschaft der Bahn mbH, Frankfurt am Main	DM	1.677	600	20	100,0 %	100,0 %
DER Travel Service Inc., Los Angeles	USD	4.262	-1.738	138	100,0 %	50,1 %
DER Travel Service Ltd., London	GBP	3.428	78	29	100,0 %	50,1 %
DER Travel Service Ltd., Toronto	CAD	921	-157	27	100,0 %	50,1 %
DERDATA Informations- management GmbH, Frankfurt am Main	DM	8.938	138	214	59,9 %	30,0 %
DERPART Reisevertrieb GmbH, Frankfurt am Main	DM	9.303	377	180	50,5 %	25,2 %
Deutsche Bahn Beteiligungsgesellschaft mbH, Frankfurt am Main	DM	459.648	252.853	66	100,0 %	100,0 %
Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam	NLG	186	-14	0	100,0 %	100,0 %
Deutsche Bahn Gleisbau GmbH, Duisburg	DM	14.592	0 ¹⁾	144	100,0 %	100,0 %
Deutsche Eisenbahn- Reklame GmbH, Kassel	DM	15.214	7.630	197	100,0 %	100,0 %
Deutsche Service-Gesellschaft der Bahn mbH, Berlin	DM	49	-1	0	100,0 %	100,0 %

	Währung	Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Zahl der Arbeit- nehmer	zuzurech- nende Anteile ²⁾	durch- gerechnete Anteile ³⁾
Deutsche Touring Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	DM	11.512	2.508	172	82,8 %	71,8 %
Deutsches Reisebüro GmbH, Berlin	DM	128.011	22.113	1.517	50,1 %	50,1 %
Deutsches Reisebüro S.r.l., Rom	ITL	2.335.200	-560.466	31	100,0 %	50,1 %
DFO Deutsche Fahrgesellschaft Ostsee mbH, Rostock	DM	229.242	481	482	100,0 %	100,0 %
Dr. Deckmann Amtliches Reisebüro GmbH, Flensburg	DM	-35	-61	8	100,0 %	50,1 %
DVA Deutsche Verkehrs- Assekuranz-Vermittlungs- GmbH, Bonn	DM	2.000	16.171	19	65,0 %	65,0 %
DVM Deutsche Verkehrsdienstleistungs- und Management GmbH, Frankfurt am Main	DM	-119	-169	8	100,0 %	100,0 %
Essener Bahnhofsgast- stätten GmbH, Essen	DM	50	0 ¹⁾	76	100,0 %	100,0 %
Eurolines Verkehrsgesellschaft mbH, Frankfurt am Main	DM	69	3	0	100,0 %	71,8 %
Europe Vision K.K., Tokio	JPY	-13.279	-27.088	13	90,0 %	45,1 %
EUROTRAVEL, Berlin	DM	57	0	0	100,0 %	51,7 %
EVDR Bahn Consult GmbH, Planung und Projektierung von Verkehrsanlagen, Berlin	DM	15.230	24.775	0	100,0 %	100,0 %
Frankfurter Bahnhofsgast- stätten GmbH, Frankfurt am Main	DM	50	0 ¹⁾	130	100,0 %	100,0 %
FUE Partner für Forschung und Entwicklung GmbH, Weiden i.d.Opf.	DM	706	-296	0	100,0 %	100,0 %
Gesellschaft TOUROPAHAUS dbR, München	DM	1.662	534	0	66,6 %	42,5 %
H. von Wirth GmbH & Co., Internationales Reisebüro KG, Stuttgart	DM	269	12	21	100,0 %	25,2 %
H. von Wirth GmbH, Stuttgart	DM	55	0	0	100,0 %	25,2 %
Häfen Umschlags- und Service Gesellschaft „Vogelfluglinie“ mbH, Puttgarden	DM	119	-16	4	100,0 %	100,0 %
Hamburger Bahnhofsgast- stätten GmbH, Hamburg	DM	50	0 ¹⁾	123	100,0 %	100,0 %

¹⁾ Gesellschaften mit Ergebnisabführungsvertrag

²⁾ der Deutsche Bahn AG oder einem abhängigen Unternehmen gehörende Anteile

³⁾ anteilig der Deutsche Bahn AG zuzurechnende Anteile

⁴⁾ Geschäftsjahr 1993

	Währung	Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Zahl der Arbeit- nehmer	zuzurech- nende Anteile ²⁾	durch- gerechnete Anteile ³⁾
Hannover Bahnhofsgast- stätten GmbH, Hannover	DM	50	0 ¹⁾	120	100,0 %	100,0 %
Hanseat Reisebüro GmbH, Hamburg	DM	788	688	40	100,0 %	51,5 %
happy tours GmbH, München	DM	-32	0 ¹⁾	0	100,0 %	77,5 %
Heinz Bock GmbH Skandinavien-Spediteur an der „Vogelfluglinie“, Puttgarden	DM	353	-58	17	100,0 %	100,0 %
Ibb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH, Dresden	DM	2.465	1.024	577	100,0 %	100,0 %
InterCityGastronomie GmbH, Frankfurt am Main	DM	76	240	14	100,0 %	100,0 %
Kasseler Bahnhofsgast- stätten GmbH, Kassel	DM	50	0 ¹⁾	11	100,0 %	100,0 %
Koblenzer Bahnhofsgast- stätten GmbH, Koblenz	DM	50	0 ¹⁾	15	100,0 %	100,0 %
Kölner Bahnhofsgast- stätten GmbH, Köhn	DM	50	0 ¹⁾	97	100,0 %	100,0 %
Kombiwaggon GmbH, Eltville am Rhein	DM	19.047	-8.591	40	90,0 %	90,0 %
Kraftverkehr - Gesellschaft mit beschränkter Haftung - KVG -, Lüneburg	DM	850	0 ¹⁾	164	100,0 %	52,9 %
Kraftverkehr - Gesellschaft mit beschränkter Haftung - KVG -, Stade	DM	17.242	0 ¹⁾	470	100,0 %	52,9 %
Mainzer Bahnhofsgast- stätten GmbH, Mainz	DM	50	0 ¹⁾	26	100,0 %	100,0 %
Mannheimer Bahnhofsgast- stätten GmbH, Mannheim	DM	50	0 ¹⁾	49	100,0 %	100,0 %
MITROPA Mittleuropaische Schlafwagen- und Speise- wagen Aktien-Gesellschaft, Berlin	DM	6.792	7.500	5.753	100,0 %	100,0 %
MITROPA-Verwaltungs GmbH, Berlin	DM	3.476	-19	0	100,0 %	100,0 %
Mitteldeutsche Bahnreini- gung GmbH, Leipzig	DM	3.143	2.287	1.769	100,0 %	100,0 %
NUCLEAR CARGO + SERVICE GmbH, Hanau	DM	6.308	-59	60	100,0 %	100,0 %
NWT New World Travel Inc., New York	USD	2.109	496	53	100,0 %	53,3 %
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	DM	29.548	10.842	290	100,0 %	100,0 %
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	DM	9.254	462	183	100,0 %	100,0 %
Pantours Reisebüro Panter GmbH, Lohr am Main	DM	-331	-53	20	75,0 %	18,9 %

	Währung	Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Zahl der Arbeit- nehmer	zuzurech- nende Anteile ²⁾	durch- gerechnete Anteile ³⁾
Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH, Berlin	DM	1.000	0	203	100,0 %	100,0 %
Planungsgesellschaft Schnellbahnbau Hannover- Berlin mbH, Berlin	DM	782	96	63	100,0 %	100,0 %
Projekt-Entwicklung- Kirchmöser GmbH, Brandenburg-Kirchmöser	DM	192	0	6	100,0 %	100,0 %
Puttgardener Bahnhofs- gaststätten GmbH, Puttgarden	DM	50	0 ¹⁾	5	100,0 %	100,0 %
Puttgardener Fährschiff- Restaurant GmbH, Puttgarden	DM	50	0 ¹⁾	298	100,0 %	100,0 %
RBG Reisebetreuungs- Gesellschaft mbH, Frankfurt am Main	DM	50	0 ¹⁾	3	100,0 %	100,0 %
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	DM	8.698	3.800	118	100,0 %	100,0 %
Regional Bus Stuttgart GmbH (RBS), Stuttgart	DM	32.693	16.153	391	100,0 %	100,0 %
Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB), Braunschweig	DM	5.382	-1.730	171	100,0 %	100,0 %
Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	DM	35.346	12.278	234	100,0 %	100,0 %
Regionalverkehr Hannover GmbH, Hannover	DM	13.239	0 ¹⁾	487	100,0 %	52,9 %
Regionalverkehr Köln Gesellsch. mit beschränkter Haftung (RV Köln), Köln	DM	16.415	0 ¹⁾	721	100,0 %	52,9 %
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	DM	17.218	3.485	258	100,0 %	100,0 %
Regionalverkehr Oberbayern Gesellsch. mit beschränkter Haftung, München	DM	21.512	0 ¹⁾	486	100,0 %	52,9 %
Regionalverkehr Schwaben- Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	DM	800	0 ¹⁾	50	100,0 %	52,9 %
Reisebüro DERPART GmbH, Backnang	DM	187	72	8	75,0 %	18,9 %
Reisebüro E. W. Balzar GmbH, Neuwied	DM	252	152	12	70,0 %	17,7 %
Reisebüro H. Krug GmbH, Bad Hersfeld	DM	287	132	61	75,0 %	18,9 %
Reisebüro Rominger Bodenseereisebüro GmbH, Konstanz	DM	601	157	36	62,5 %	31,3 %

- ¹⁾ Gesellschaften mit Ergebnisabführungsvertrag
²⁾ der Deutsche Bahn AG oder einem abhängigen Unternehmen gehörende Anteile
³⁾ anteilig der Deutsche Bahn AG zuzurechnende Anteile
⁴⁾ Geschäftsjahr 1993

	Währung	Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Zahl der Arbeit- nehmer	zuzurech- nende Anteile ²⁾	durch- gerechnete Anteile ³⁾
Reisebüro Rominger GmbH, Stuttgart	DM	6.454	1.454	291	100,0 %	50,1 %
Reisebüro Rominger Südland GmbH, Biberach	DM	509	119	14	52,5 %	26,3 %
Reisebüro Rube & Rothgerber GmbH, Mainz	DM	-346	-104	12	100,0 %	50,1 %
Reisebüro Schütz GmbH, Darmstadt	DM	954	698	53	90,0 %	45,1 %
Reisebüro Spandau GmbH, Berlin	DM	486	375	30	74,0 %	18,7 %
Reisebüro Stürmer GmbH, Mannheim	DM	-1.554	-561	46	100,0 %	50,1 %
ReisePartner Fürth GmbH, Fürth	DM	289	121	9	75,0 %	18,9 %
ReisePartner Regensburg GmbH, Regensburg	DM	-230	-77	5	100,0 %	25,2 %
RMV Rhein-Mosel Verkehrs- gesellschaft mbH, Koblenz	DM	16.553	4.542	74	100,0 %	100,0 %
RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken	DM	21.037	8.105	202	100,0 %	100,0 %
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	DM	16.188	2.003	209	100,0 %	100,0 %
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	DM	57	7	14	100,0 %	100,0 %
Saarbrücker Bahnhof- gaststätten GmbH, Saarbrücken	DM	50	0 "	33	100,0 %	100,0 %
Schwarzwald-Reisebüro GmbH, Freiburg	DM	609	105	28	63,3 %	31,9 %
Segeberger Verkehrsbetrieb GmbH, Bad Segeberg	DM	69	2	0	100,0 %	100,0 %
STA Grundstücksver- waltungsgesellschaft mbH & Co., Objekt Hedderheim OHG, Grünwald	DM	-49.298	-9.673		100,0 %	50,1 %
Städtisches Reisebüro Recklinghausen GmbH, Recklinghausen	DM	100	0	3	60,0 %	15,1 %
Stuttgarter Bahnhofsgast- stätten GmbH, Stuttgart	DM	50	0 "	141	100,0 %	100,0 %
Südbadenbus GmbH (SBG), Freiburg/Brsg.	DM	14.220	4.492	330	100,0 %	100,0 %
TLC Transport-Informatik- und Logistik Consulting GmbH, Berlin	DM	2.825	653	97	57,0 %	57,0 %
TOURISTICA Ferien- und Freizeitreisen GmbH, Berlin	DM	150	0 "	13	100,0 %	51,7 %
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach	DM	13.268	571	353	50,0 %	50,0 %
Transfracht Deutsche Transportgesellschaft mbH, Frankfurt am Main	DM	-9.647	-24.968	394	100,0 %	100,0 %
Transit Reisebüro GmbH, Quickborn	DM	-227	-182	36	100,0 %	25,2 %

	Währung	Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Zahl der Arbeit- nehmer	zuzurech- nende Anteile ²⁾	durch- gerechnete Anteile ³⁾
TRANSKEM SPEDITION Gesellsch. mit beschränkter Haftung, Leese	DM	202	131	14	100,0 %	100,0 %
Transportconsult International Berlin GmbH, Berlin	DM	1.033	317	0	100,0 %	74,0 %
TRASY Computersysteme GmbH, Hamburg	DM	-1.195	975	10	100,0 %	30,0 %
Ulmer Bahnhofsgaststätten GmbH, Ulm	DM	50	0 ¹⁾	36	100,0 %	100,0 %
Umschlagbahnhof München-Riem (UBM) GmbH, München	DM	750	1.250	42	51,0 %	51,0 %
V.V.G. Verkehrsverbund Gießen GmbH, Gießen	DM	52	2	0	63,2 %	63,2 %
Vereinigte Bundesverkehrs- betriebe GmbH (VBG), Köln	DM	61.764	3.405	0	52,9 %	52,9 %
Verkehrsgesellschaft Schwalm-Eder mbH (VSE) i.G., Melsungen	DM	48	-2	0	63,3 %	63,3 %
Verkehrsgesellschaft Untermain mbH (VU), Frankfurt am Main	DM	13.248	4.671	136	100,0 %	100,0 %
Verkehrsgesellschaft Werra-Meißner mbH (WWM) i.G., Eschwege	DM	48	-2	0	77,8 %	77,8 %
Verkehrswissenschaftliche Lehrmittelgesellschaft mbH, Kassel	DM	100	0	0	100,0 %	100,0 %
WB Westfalen Bus GmbH, Münster/Westfalen	DM	10.881	848	235	100,0 %	100,0 %
Weser-Ernst Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	DM	17.111	3.402	193	100,0 %	100,0 %
Wiesbadener Bahnhofs- gaststätten GmbH, Wiesbaden	DM	50	0 ¹⁾	21	100,0 %	100,0 %
Wolfenbütteler Reisebüro Schimanski GmbH, Wolfenbüttel	DM	-46	55	25	73,4 %	18,5 %
Württembergisches Reisebüro Otto Schmid GmbH & Co. KG, Ulm	DM	556	493	34	60,0 %	30,1 %
Würzburger Bahnhofs- gaststätten GmbH, Würzburg	DM	50	0 ¹⁾	50	100,0 %	100,0 %
Zentral-Omnibusbahnhof Berlin GmbH, Berlin	DM	282	154	8	75,0 %	38,4 %

¹⁾ Gesellschaften mit Ergebnisabführungsvertrag

²⁾ der Deutsche Bahn AG oder einem abhängigen Unternehmen gehörende Anteile

³⁾ anteilig der Deutsche Bahn AG zuzurechnende Anteile

⁴⁾ Geschäftsjahr 1993

Beteiligungs- gesellschaften	Währung	Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Zahl der Arbeit- nehmer	zuzurech- nende Anteile ²⁾	durch- gerechnete Anteile ³⁾
---	---------	-------------------------	---------------------	-------------------------------	---	---

2. Verbundene Unternehmen (nicht in den Konzernabschluß einbezogen)

AEROWORLD Flugvermittlung GmbH, Hamburg	DM	2.972	1.399 ⁴⁾		51,0 %	12,9 %
Deutsche Bahn Gründungsgesellschaft mbH, Frankfurt am Main	DM	29	-21		100,0 %	100,0 %
Deutsche Eisenbahn-Consulting Sucursal de Colombia, Medellin	COP	-41.382	-18.420 ⁴⁾		100,0 %	74,0 %
FREIZEIT & TOURISTIK Ges. mbH, Villach	ATS	-760	-287		100,0 %	77,5 %
GENO Reisen GmbH, Frankfurt am Main	DM	223	146		100,0 %	50,1 %
GERMAN RAIL UK LIMITED, London	GBP	22	-8 ⁴⁾		100,0 %	100,0 %
Go! Reisen GmbH, Bremen	DM	152	109		50,1 %	25,1 %
Kosmet Tours International d.o.o., Pristina	DM	5	0		100,0 %	71,8 %
Neue Bahn-Consult (NBC) Eisenbahnprojektierung GmbH, Wien	ATS	180	-171 ⁴⁾		100,0 %	74,0 %
Nuclear Cargo und Service (France) S.A.R.L., Montelimar	FRF	50	509		100,0 %	100,0 %
Omnitour sp.zo.o., Warschau	PLZ	40.000	0		100,0 %	71,8 %
Plakat- und Filmring GmbH & Co. KG, Düsseldorf	DM	220	9 ⁴⁾		100,0 %	100,0 %
Plakat- und Filmring GmbH, Düsseldorf	DM	3.098	-263 ⁴⁾		100,0 %	100,0 %
Polonia Tours International sp.zo.o., Warschau	PLZ	40.000	0		100,0 %	71,8 %
Reisebüro Saade GmbH, Osterholz-Scharmbeck	DM	50	0		100,0 %	25,1 %
Reisebüro Transozean GmbH, Bremen	DM	100	0		100,0 %	25,1 %
Srbija Tours International d.o.o., Belgrad	DM	5	0		100,0 %	71,8 %

3. Assoziierte Unternehmen (in die Equity-Bilanzierung einbezogen)

ACCON Accounting und Consulting GmbH, Frankfurt am Main	DM	26	-274		50,0 %	15,0 %
actionade Reisebüro Rominger GmbH, Baden-Baden	DM	1.498	991		51,0 %	25,5 %
ATG Autotransportlogistic GmbH, Eschborn/Taunus	DM	1.921	-173 ⁴⁾		25,0 %	25,0 %
B.U.S. Busverkehr und Service Großraum Hannover GmbH, Hannover	DM	100	0 ⁴⁾		33,0 %	17,4 %
BahnTrans GmbH, Duisburg	DM	-264	-314		50,0 %	50,0 %

	Währung	Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Zahl der Arbeit- nehmer	zuzurech- nende Anteile ²⁾	durch- gerechnete Anteile ³⁾
Baustellenlogistik Potsdamer Platz GmbH, Berlin	DM	1.166	-834 ⁴⁾		20,0 %	20,0 %
BME Bahnhof Management- und Entwicklungsgesellschaft mbH, Frankfurt am Main	DM	-4.621	-3.743		50,0 %	50,0 %
BTT BahnTank Transport GmbH, Frankfurt am Main	DM	1.796	582		50,0 %	50,0 %
City Air Terminal Luftreisebüro GmbH & Co. KG, Stuttgart	DM	469	234 ⁴⁾		42,9 %	17,9 %
ComforTable Gesellschaft für Catering und Logistik mbH, Frankfurt am Main	DM	3.489	671		33,3 %	33,3 %
Container Terminal Dortmund GmbH, Dortmund	DM	545	143 ⁴⁾		30,0 %	30,0 %
CTS Container-Terminal GmbH Rhein-See-Land-Service, Köln	DM	1.000	200		22,5 %	22,5 %
D.A.CH Hotelzug AG, Gümlingen (Schweiz)	CHF	43.187	-2.839 ⁴⁾		33,3 %	33,3 %
DDV Darmstadt-Dieburger Nahverkehrs-GmbH, Darmstadt	DM	99	8 ⁴⁾		25,0 %	25,0 %
DeCeTe Duisburger Container-Terminalgesell- schaft mbH, Duisburg	DM	1.942	184		29,2 %	29,2 %
DEPFA Beteiligungs- Holding IV GmbH, Frankfurt am Main	DM	43.642	1.457		29,1 %	29,1 %
DER Reise-Center Lippstadt GmbH, Lippstadt	DM	50	31		50,0 %	25,0 %
Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Frankfurt am Main	DM	104	4 ⁴⁾		20,5 %	20,5 %
Deutsche Umschlaggesell- schaft Schiene-Straße (DUSS) mbH, Bodenheim	DM	323	-583		50,0 %	50,0 %
Dörpener Umschlaggesell- schaft für den kombinierten Verkehr mbH, Dörpen/Ems	DM	835	497		35,0 %	35,0 %
Düsseldorfer Container-Hafen GmbH, Düsseldorf	DM	378	159 ⁴⁾		51,0 %	26,0 %
DVL Deutsche Verkehrs Leasing GmbH, Frankfurt am Main	DM	5.000	0		35,9 %	35,9 %
Erste GfW Gesellschaft für Waggonleasing mbH & Co. KG, Berlin	DM	-2.724	-100		84,5 %	76,0 %
Euro-Motel GmbH, Frankfurt am Main	DM	7.012	1.016		50,0 %	50,0 %

¹⁾ Gesellschaften mit Ergebnisabführungsvertrag

²⁾ der Deutsche Bahn AG oder einem abhängigen Unternehmen gehörende Anteile

³⁾ anteilig der Deutsche Bahn AG zuzurechnende Anteile

⁴⁾ Geschäftsjahr 1993

	Währung	Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Zahl der Arbeit- nehmer	zuzurech- nende Anteile ²⁾	durch- gerechnete Anteile ³⁾
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel	CHF	648.324	36.253		25,0 %	25,0 %
Frankfurter Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (FVV), Frankfurt am Main	DM	50	0 ⁴⁾		49,0 %	49,0 %
Hansa Rail GmbH, Frankfurt am Main	DM	937	261		50,0 %	50,0 %
HVR Hamburger Verkehrsanlagen Reinigungsgesellschaft ARGE BRG, Schultz, Hamburg	DM	137	337 ⁴⁾		35,0 %	17,8 %
InterCityHotel GmbH, Frankfurt am Main	DM	1.146	-4.021		51,0 %	51,0 %
Internet Inc., Fenton St. Louis	USD	151	0 ⁴⁾		21,1 %	13,6 %
ISG und DSG mbH Werkstätte Neuaubing oHG, Frankfurt am Main	DM	520	0		50,0 %	50,0 %
Kahlgrund-Verkehrs-GmbH, Schöllkrippen	DM	1.885	1 ⁴⁾		28,0 %	28,0 %
Kraftverkehrsgesellschaft mbH Braunschweig, Salzgitter	DM	13.077	-3.469		30,3 %	30,3 %
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich	DM	1.987	52		33,3 %	33,3 %
Light Rail Transit Consultants GmbH (LRTC), Ingenieurbüro für Stadtbahnen und andere Nahverkehrssysteme, Frankfurt am Main	DM	3.450	1.328		25,0 %	18,5 %
Luftreisebüro GmbH, Stuttgart	DM	98	13 ⁴⁾		25,0 %	12,5 %
Maritz GmbH, Frankfurt am Main	DM	57	-369		50,0 %	25,0 %
MOPLAK Monumental- und Plakatklame GmbH, Düsseldorf	DM	710	229 ⁴⁾		33,3 %	33,3 %
MOPLAK Werbe-Service GmbH & Co. KG, Düsseldorf	DM	51	810 ⁴⁾		33,3 %	33,3 %
MOPLAK Werbe-Service Verwaltungs GmbH, Düsseldorf	DM	71	16 ⁴⁾		33,3 %	33,3 %
Münchener Verkehrs- und Tarifverbund GmbH (MVV), München	DM	58	3		50,0 %	50,0 %
Münchner Stadt- Rundfahrten oHG, München	DM	264	345		25,0 %	19,4 %
Münchner Tunnel-Gesellschaft mbH (MTG), München	DM	55	5		30,0 %	30,0 %
MVP Versuchs- und Planungsgesellschaft für Magnetbahnsysteme mbH, München	DM	2.688	526 ⁴⁾		50,0 %	50,0 %

	Währung	Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Zahl der Arbeit- nehmer	zuzurech- nende Anteile ²⁾	durch- gerechnete Anteile ³⁾
OBS Oberbauschweißtech- nik GmbH, Magdeburg	DM	1.120	100 ⁴⁾		30,0 %	30,0 %
PFA Partner für Fahrzeug- Ausstattung GmbH, Weiden i.d.Opf.	DM	18.759	6.564		25,0 %	25,0 %
PKV Planungsgesellschaft kombinierter Verkehr Duisburg mbH, Duisburg	DM	-3.795	-71		50,0 %	50,0 %
PVZB Projektgesellschaft für Verkehrsanlagen im Zentralen Bereich Berlin mbH, Berlin	DM	100	0		50,0 %	50,0 %
Regio-Verkehrsverbund Freiburg, Freiburg im Breisgau	DM	0	0 ⁴⁾		20,0 %	20,0 %
Reisebüro Enzmann GmbH, Berlin	DM	918	-584 ⁴⁾		50,0 %	25,0 %
Roland Beteiligungsgesell- schaft für kombinierten Umschlagsverkehr mbH, Bremen	DM	57	5		20,0 %	20,0 %
Schaumburger Verkehrs- Gesellschaft mbH (SVG), Stadthagen	DM	773	154 ⁴⁾		49,0 %	25,9 %
SSG-Saar Service GmbH Gesellschaft für Reinigung, Pflege und Sicherheit von Gebäuden, Verkehrsmitteln und Anlagen, Saarbrücken	DM	665	390		25,5 %	25,5 %
START Holding GmbH, Frankfurt am Main	DM	24.680	6.138 ⁴⁾		33,3 %	33,3 %
Touristik Union International GmbH & Co. KG, Hannover	DM	212.100	71.148		20,0 %	12,8 %
TU Holding GmbH, Hannover	DM	501	441		20,0 %	12,8 %
Verkehrs- und Reisebüro Gemeinde Oberammergau OHG, Oberammergau	DM	-190	-538		50,0 %	38,8 %
Verkehrsgemeinschaft Aalen GmbH, Aalen	DM	28	0		26,7 %	26,7 %
Verkehrsgemeinschaft Hersfeld-Rotenburg mbH (VHR) i.G., Bad Hersfeld	DM	48	-2		36,0 %	36,0 %
Verkehrsgemeinschaft Schwäbisch Gmünd GmbH (VSG), Schwäbisch Gmünd	DM	36	-5 ⁴⁾		25,0 %	25,0 %
Verkehrsgesellschaft Biberach a. d. Riß GmbH (VGB) i.G., Biberach a. d. Riß	DM	41	-10		39,2 %	39,2 %
Verkehrsgesellschaft Marburg-Biedenkopf mbH (MVG) i.G., Marbug (Lahn)	DM	49	-2		32,5 %	32,5 %

¹⁾ Gesellschaften mit Ergebnisabführungsvertrag
²⁾ der Deutsche Bahn AG oder einem abhängigen Unternehmen gehörende Anteile
³⁾ anteilig der Deutsche Bahn AG zuzurechnende Anteile
⁴⁾ Geschäftsjahr 1993

	Währung	Eigenkapital in Tsd.	Ergebnis in Tsd.	Zahl der Arbeit- nehmer	zuzurech- nende Anteile ²⁾	durch- gerechnete Anteile ³⁾
Verkehrsgesellschaft Vogelsberg mbH (VGV) i.G., Alsfeld (Oberhessen)	DM	48	-2		32,6 %	32,6 %
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH, Nürnberg	DM	51	0		30,8 %	30,8 %
Verkehrsverbund Lahn-Dill GmbH (VLD), Eschenburg	DM	55	1		43,1 %	43,1 %
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (VRN), Mannheim	DM	1.333	0		26,7 %	26,7 %
Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH, Köln	DM	50	0		20,0 %	15,3 %
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw	DM	50	0 ⁴⁾		39,4 %	39,4 %
VGR Verkehrsgemeinschaft Rottweil GmbH, Rottweil	DM	25	0		20,0 %	20,0 %
VIAJES NORDA S.A., Madrid	ESP	-48.714	-83.083 ⁴⁾		31,1 %	15,6 %
VSH Verkehrsgemeinschaft Schwäbisch Hall GmbH, Schwäbisch Hall	DM	96	0		25,0 %	25,0 %
VSN Verkehrsmanagement- und Service GmbH Nordhessen i.G., Kassel	DM	56	-4		41,7 %	41,7 %
VVS Verkehrs- und Tarif- verbund Stuttgart GmbH, Stuttgart	DM	248	8 ⁴⁾		50,0 %	50,0 %
WBG Weichenwerk Brandenburg GmbH, Brandenburg	DM	21.287	681 ⁴⁾		35,0 %	35,0 %
ZOB Zentral-Omnibus- Bahnhof GmbH, Bremen	DM	44	4		25,6 %	25,6 %

4. Assoziierte Unternehmen (nicht in die Equity-Bilanzierung einbezogen)

Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin	DM				20,0 %	20,0 %
Evrobus o.o.d., Sofia	BGL				50,0 %	35,9 %
Mootor Reisi A.S., Tallinn	DM				40,0 %	28,7 %
SLG Stadtbuss Lemgo GmbH, Lemgo	DM				33,3 %	33,3 %
TATO Transportvermittlung und Touristik-Organisations GmbH, Hamburg	DM				25,0 %	3,2 %
TGO Tarifverbund Ortenaukreis GmbH, Offenburg	DM				48,0 %	48,0 %
TIFSA-Technologia e Investigacion Ferroviaria S.A., Madrid	ESP				24,5 %	18,1 %

¹⁾ Gesellschaften mit Ergebnisabführungsvertrag

²⁾ der Deutsche Bahn AG oder einem abhängigen Unternehmen gehörende Anteile

³⁾ anteilig der Deutsche Bahn AG zuzurechnende Anteile

⁴⁾ Geschäftsjahr 1993

Herausgeber: Deutsche Bahn AG
Zentralbereich
Konzernkommunikation

Ruschestraße 59
10365 Berlin

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
Telefon: (0 69) 97 33-64 04

Realisation und
Gestaltung: WL-Werbung, Köln/
CPRM, Jersey, C. I.

Fotos: M. Welling, Public Eye;
DB-Archiv

Produktion: Colordruck, Leimen

Der Umwelt zuliebe
gedruckt auf chlorfrei gebleichtem Papier.