

auf einen Blick (in Mio. DM)

	1995	1994
Umsatz	29.824	28.933
Ergebnis vor Steuern	553	491
Beschäftigte (jeweils am 31.12.)	312.579	336.042
Bilanzsumme	52.064	42.037
Eigenkapital	12.279	12.161
Investitionen	10.131	10.927
Cash-flow	2.537	2.578
Investitionsquote in % (ohne Fahrweginvestitionen)	11,9	17,6



Inhalt	1
Bericht des Aufsichtsrats	. 2
Vorwort des Aufsichtsratsvorsitzenden	. 5
Vorwort des Vorstandsvorsitzenden	. 6
Organe der Gesellschaft	. 8
Lagebericht Konjunkturelle Entwicklung Die Entwicklung der Verkehrsmärkte Umsatzentwicklung Ergebnis Personal Investitionen Veränderungen im Beteiligungsbereich Forschung und Entwicklung Bericht des Vorstandes über die Beziehungen	10 12 14 16 18 19 20 22
zu verbundenen Unternehmen	
Ausblick	
Organigramm Berichte der Geschäftsbereiche Fernverkehr Nahverkehr Personenbahnhöfe Güterverkehr Netz Bahnbau Traktion Werke	25 26 32 36 38 40 41 41 42
Wesentliche Beteiligungen Touristik / Fernverkehr Nahverkehr Güterverkehr Service Sonstige Sonstige Informationen	44 46 48 49 51
Mitarbeiter	54 58 60 62
Jahresabschluß Bilanz Konzernbilanz Gewinn- und Verlustrechnung Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung	68 70 72

Bericht des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat hat während des Geschäftsjahres die Geschäftsführung überwacht, beratend begleitet und sich umfassend über die Entwicklung des Unternehmens und alle wesentlichen Entscheidungen informiert. In den vier turnusmäßigen Sitzungen wurden mit dem Vorstand regelmäßig grundsätzliche Fragen der Geschäftspolitik sowie die wirtschaftliche Lage des Konzerns und der Geschäftsbereiche besprochen und einzelne Geschäftsvorfälle, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen der Zustimmung des Aufsichtsrats unterliegen, geprüft und beraten. Der Aufsichtsratsvorsitzende hat in ständiger Verbindung mit dem Vorstandsvorsitzenden gestanden und wurde laufend über alle wichtigen Vorgänge und Entscheidungen informiert.

Der Jahresabschluß der DB AG und der Konzernabschluß zum 31. Dezember 1995 sowie der mit dem Konzernlagebericht zusammengefaßte Lagebericht der DB AG sind durch den Abschlußprüfer, die C & L Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt/Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Die Berichte des Abschlußprüfers lagen allen Mitgliedern des Aufsichtsrates vor und wurden in der Sitzung des Aufsichtsrates am 22. Mai 1996 unter Beteiligung des Abschlußprüfers ausführlich besprochen.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluß, den Lagebericht und den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns geprüft und erhebt keine Einwendungen. Er schließt sich dem Ergebnis der Abschlußprüfung an und billigt den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluß, der damit festgestellt ist. Dem Vorschlag des Vorstandes für die Verwendung des Bilanzgewinnes schließt sich der Aufsichtsrat nach Prüfung an.

Der mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Konzernabschluß und der Lagebericht sind dem Aufsichtsrat vom Vorstand ebenfalls vorgelegt und erläutert worden. Von dem Bericht des Konzernabschlußprüfers, der C & L Deutschen Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt/Main, hat der Aufsichtsrat Kenntnis genommen.

Aus dem Aufsichtsrat ist am
31. März 1995 Herr Dr. Wilhelm
Knittel ausgeschieden. Als Nachfolger entsandte die Bundesrepublik
Deutschland zum 1. April 1995
Herrn Hans Jochen Henke und für den bereits zum 31. Dezember 1994
ausgeschiedenen Herrn Dr. Gert
Haller zum 19. Mai 1995 Herrn Dr.
Jürgen Stark.

Mit dem Ablauf der ersten ordentlichen Hauptversammlung am 31. August 1995 endete die Amtszeit des ersten Aufsichtsrats. Frau Erika Albers, Herr Robert Dera und Herr Willi Klußmeier schieden zu diesem Zeitpunkt aus dem Aufsichtsrat aus. Neu in den Aufsichtsrat gewählt wurden die Herren Christian Bormann, Norbert Hansen und Lothar Schote. Die übrigen Mitglieder wurden wiedergewählt bzw. wurde ihre Entsendung vom Eigentümer bestätigt.

Wir danken den ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern für ihren Einsatz und ihr verdienstvolles Wirken im Interesse des Unternehmens.

Das Mandat des am 20. Dezember 1995 verstorbenen Herrn Peter Conrad ist ab diesem Tag auf sein gewähltes persönliches Ersatzmitglied, Herrn Heinz Hermanns, übergegangen. Wir werden das Andenken des Herrn Conrad in Ehren halten. Der Aufsichtsrat wählte in seiner konstituierenden Sitzung am 31. August 1995 erneut Herrn Günther Saßmannshausen zum Vorsitzenden und Herrn Rudi Schäfer zum stellvertretenden Vorsitzenden. Am 30. April 1995 ist Herr Adolf Hartmann aus dem Vorstand der DB AG ausgeschieden. Wir danken ihm an dieser Stelle für seinen Einsatz für das Unternehmen. Der Aufsichtsrat hat zu seinem Nachfolger zum 1. Mai 1995 Herrn Dr. Horst Föhr als ordentliches Vorstandsmitglied und Arbeitsdirektor bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 1995 geleisteten Einsatz.

Berlin, im Mai 1996

Für den Aufsichtsrat:

Dr. Günther Saßmannshausen

mym mm h

Aufsichtsratsvorsitzender



Die entscheidende Weichenstellung des Jahres 1995 für den zukünftigen Erfolg war das mit 77 Milliarden DM dotierte Investitionsprogramm. Von übergreifender Bedeutung sind dabei die von der Bundesregierung zugesagten Investitionen von 51 Milliarden DM in die Schieneninfrastruktur. Damit wird eine der einschneidendsten Wettbewerbsverzerrungen beseitigt, denn die Konkurrenten der Deutschen Bahn, das Auto, das Binnenschiff und das Flugzeug, finanzieren ihre "Netze" traditionell nicht aus eigenen Mitteln.

Was sich bereits im ersten Geschäftsjahr der Deutschen Bahn AG abzeichnete, ist im zweiten Geschäftsjahr zur Gewißheit geworden: Nicht nur diejenigen, die herausgehobene Verantwortung in dem Unternehmen tragen, sondern auch die überwiegende Mehrheit der Eisenbahnerinnen und Eisenbahner hat die Chance der Bahnreform erkannt und genutzt.

Spürbar steigende Verkehrsleistungen, teilweise hohe Produktivitätsfortschritte, Umsatzsteigerungen im Personenverkehr, im Güterverkehr eine neue, marktorientierte Struktur und schließlich eine Verdreifachung des Betriebsergebnisses nach Zinsen, aber vor Steuern und Beteiligungsergebnis, sprechen eine eindeutige Sprache.

Diese Investitionen in die Schienenwege, die von der Deutschen Bahn AG umgesetzt werden, sind zugleich zentrale Investitionen in den Wirtschaftsstandort Deutschland. Zwar sind in der derzeitigen Arbeitsmarktsituation auch die unmittelbaren Beschäftigungsauswirkungen wichtig; wichtiger aber ist mittel- und langfristig eine leistungsfähige und moderne Schieneninfrastruktur. Denn nach der Bahnreform ist das deutsche Netz offen für jedes nationale oder internationale Eisenbahnunternehmen. Das heißt: Erstmals ernsthafter Wettbewerb auf der Schiene und damit über die steigende Attraktivität der Angebote und Produkte, mehr Verkehr auf die Schiene. Nutznießer wird der Standort Deutschland in der Mitte Europas sein.

Aufgrund der herausragenden gesamtwirtschaftlichen, standortpolitischen, aber auch ökologischen Bedeutung dieser Investitionen, müssen Lösungen erarbeitet werden, die zu einem noch effizienteren Einsatz der eng begrenzten Haushaltsmittel führen. Es muß unter grundsätzlicher Beachtung des Haushaltsrechts eine kostengünstige und flexible Projektsteuerung dieser Milliarden-Investitionen ermöglicht werden.

Die Deutsche Bahn AG leistet dafür derzeit konzeptionelle Vorarbeiten, sowohl was unternehmensnähere Finanzierungsmodelle für den Schienenwegeausbau angeht, als auch mit Blick auf eine effizientere Nutzung des vorhandenen Netzes.

of mym mm 4

Dr. Günther Saßmannshausen Aufsichtsratsvorsitzender



Die Deutsche Bahn ist zwei Jahre nach der Bahnreform auf einem guten Weg, sich zu einem auf den Markt ausgerichteten modernen Dienstleistungsunternehmen zu entwickeln. In den wesentlichen Bereichen sind die dazu notwendigen Entscheidungen getroffen. Erste Ergebnisse und Auswirkungen werden von unseren Kunden honoriert; das gesamte Ausmaß der positiven Veränderung, hin zu konsequenter Kunden- und Marktorientierung, wird Schritt für Schritt in den nächsten Jahren deutlicher werden.

Am Anfang dieses Prozesses stand das Maßnahmenprogramm "AGP 1", ein Verbesserungsprogramm mit rund 180 Einzel-Projekten, das wir zum Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres zu 90 Prozent abgearbeitet haben. Daraus ergaben sich umfangreiche Investitionsnotwendigkeiten. Vorstand und Aufsichtsrat haben dem Rechnung getragen mit der Entscheidung, bis zum Jahr 2000 rund 26 Milliarden DM auf Rechnung der DB AG zu investieren - für neue Züge, Lokomotiven, Reisezug- und Güterwagen, für die Modernisierung der Personenbahnhöfe und Reisezentren sowie anspruchsvolle Informations- und Kommunikationstechnologie. Zu diesen von der DB AG finanzierten Projekten kommen mit 51 Mrd. DM die Investitionen in die Infrastruktur, also die Schienenwege, wofür überwiegend der Bund Haushaltsmittel entweder als zinslose Kredite oder Baukostenzuschüsse zur Verfügung stellte. Gleichzeitig wurden in allen Bereichen neue Produkte und Angebote eingeführt.

Zum 1. Januar 1996 ist im Rahmen der Regionalisierung die Verantwortung für den Nahverkehr auf die Bundesländer übergegangen. Die Deutsche Bahn mußte sich erstmals als Auftragnehmer im Wettbewerb mit anderen Anbietern durchsetzen.

Es ist dem umsatzstärksten Geschäftsbereich des Unternehmens gelungen, mit allen Bundesländern entsprechende Verkehrsverträge abzuschließen. Das Bestellvolumen liegt leicht über den Leistungen des Vorjahres.

Mit der Gründung der DBKom Gesellschaft für Telekommunikation mbH & Co. KG hat die Deutsche Bahn die entscheidende Voraussetzung geschaffen für die umfassende Nutzung moderner Informationstechnologie. Sie ist für das Technologie-System Eisenbahn der entscheidende Schlüssel für wettbewerbsfähige Angebote und Leistungen. Durch die Aufnahme eines strategischen Partners aus der Telekommunikationsbranche soll sichergestellt werden, daß diese Tochtergesellschaft ein leistungsfähiges Netz aufbauen und die derzeit noch fehlenden Marktkenntnisse gewinnen kann.

Für unseren Konzern, die Deutsche-Bahn-Gruppe, wurden im vergangenen Jahr strategische Leitlinien entwickelt. Oberstes und allen Aktivitäten übergeordnetes Ziel ist es, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen und gleichzeitig die Wirtschaftlichkeit zu verbessern, aber auch die eingesetzten Steuermittel optimal zu nutzen.

Wichtige Themenfelder für unsere Arbeit in den nächsten Jahren sind:

- Steigerung der Produktivität durch Einsatz moderner Technologien, aber auch durch Umorientierung hin zu mehr Prozeßsteuerung anstelle hierarchischer Strukturen.
- Ausbau des internationalen Geschäfts. Dazu dienen auch Kooperationen und Joint ventures mit anderen Eisenbahngesellschaften auf europäischer Ebene.
- Strategische Allianzen und Gemeinschaftsunternehmen. Dazu wird die Deutsche Bahn Partnerschaften in solchen Bereichen eingehen, die unterstützend für das strategische Oberziel wirken, aber in denen Partner Know-how einbringen können, das uns fehlt. Dabei ist klar, daß derartige Partnerschaften auch zusätzliche Investitionsmittel generieren müssen.

 Beteiligungen, die nicht dem strategischen Oberziel dienen, stehen für Desinvestitionen zur Verfügung.

Zwei Jahre nach der Bahnreform ist festzustellen: Die Deutsche Bahn AG hat die Weichen für eine Renaissance der Schiene in Deutschland gestellt. Der Modernisierungsprozeß liegt inhaltlich und zeitlich im Plan, verlangt aber auch in den nächsten Jahren außerordentliche Anstrengungen aller Beteiligten.

Keintin

Heinz Dürr Vorstandsvorsitzender

Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat

Günther Saßmannshausen Norbert Hansen* Roland Kohn, MdB Mitglied des Geschäftsführenden Aufsichtsratsvorsitzender Bonn Vorstands der Gewerkschaft der Hannover Eisenbahner Deutschlands (GdED) Dr.rer.nat. Hermann Krämer Rudi Schäfer* Frankfurt / Main Mitglied des Vorstands VEBA AG stelly. Aufsichtsratsvorsitzender (ab 31.08.1995) Düsseldorf Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) Hubert Heil* Helmut Maucher Frankfurt / Main DR AG Präsident u. Delegierter des Verwal-Fulda tungsrates Nestlé S.A. Erika Albers* Vevey / Schweiz DB AG Marlies Helling* Berlin (bis 31.08.1995) DB AG Werner Mößinger* Berlin Vorsitzender des Gesamtbetriebs-Christian Bormann* rats der DB AG DB AG Heinz Hermanns* Frankfurt / Main Erfurt (ab 31.08.1995) DB AG Köln (ab 20.12.1995) Friedel Neuber Niels Lund Chrestensen Vorstandsvorsitzender Westdeut-N.L.Chrestensen GmbH Staatssekretär Hans Jochen Henke sche Landesbank Erfurt Bundesministerium für Verkehr Düsseldorf Bonn (ab 01.04.1995) Peter Conrad* Lothar Schote* DB AG Bernhard Ivo* DB AG Hamburg (bis 20.12.1995) Bezirksleiter der GdED Frankfurt / Main (ab 31.08.1995) Essen Robert Dera* Horst Skrzipietz* Willi Klußmeier* Bundesvorsitzender der Verkehrsge-DB AG werkschaft GDBA DB AG Köln Frankfurt / Main (bis 31.08.1995) Essen (bis 31.08.1995) Staatssekretär Dr. Jürgen Stark Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Hermann Franz Staatssekretär Dr. Wilhelm Knittel Bundesministerium der Finanzen Vorsitzender des Aufsichtsrats Bundesministerium für Verkehr Bonn (ab 19.05.1995)

Bonn (bis 31.03.1995)

Dr. rer.pol. Horst Köhler

Giroverbandes

Bonn

Präsident d.Dt. Sparkassen- und

Siemens AG

München

^{*} Arbeitnehmervertreter

Vorstand

Heinz Dürr

Vorstandsvorsitzender

Klaus Daubertshäuser

Vorstand Personennahverkehr

Diethelm Sack

Vorstand Finanzen und Controlling

Dr. Eberhard Sinnecker

Vorstand Güterverkehr

Adolf Hartmann (bis 30.04.1995)

Vorstand Personal

Peter Münchschwander

Vorstand Fahrweg

Dr. Horst Föhr (ab 01.05.1995)

Vorstand Personal

Prof. Dr. Ulf Häusler

Vorstand Fahrweg

Peter Reinhardt

Vorstand Immobilien, Recht, Perso-

nenbahnhöfe

Hermann Wolters

Vorstand Traktion und Werke

(bis 29.02.96)

Vorstand Werke (ab 01.03.96)

Roland Heinisch

Vorstand Forschung und Technologie

Vorstand Güterverkehr (bis 29.02.96)

Vorstand Traktion (ab 01.03.1996)

Dr. Hermann Lenke (bis 05.03.1996)

stellv. Vorstandsmitglied Konzern-

entwicklung und Revision

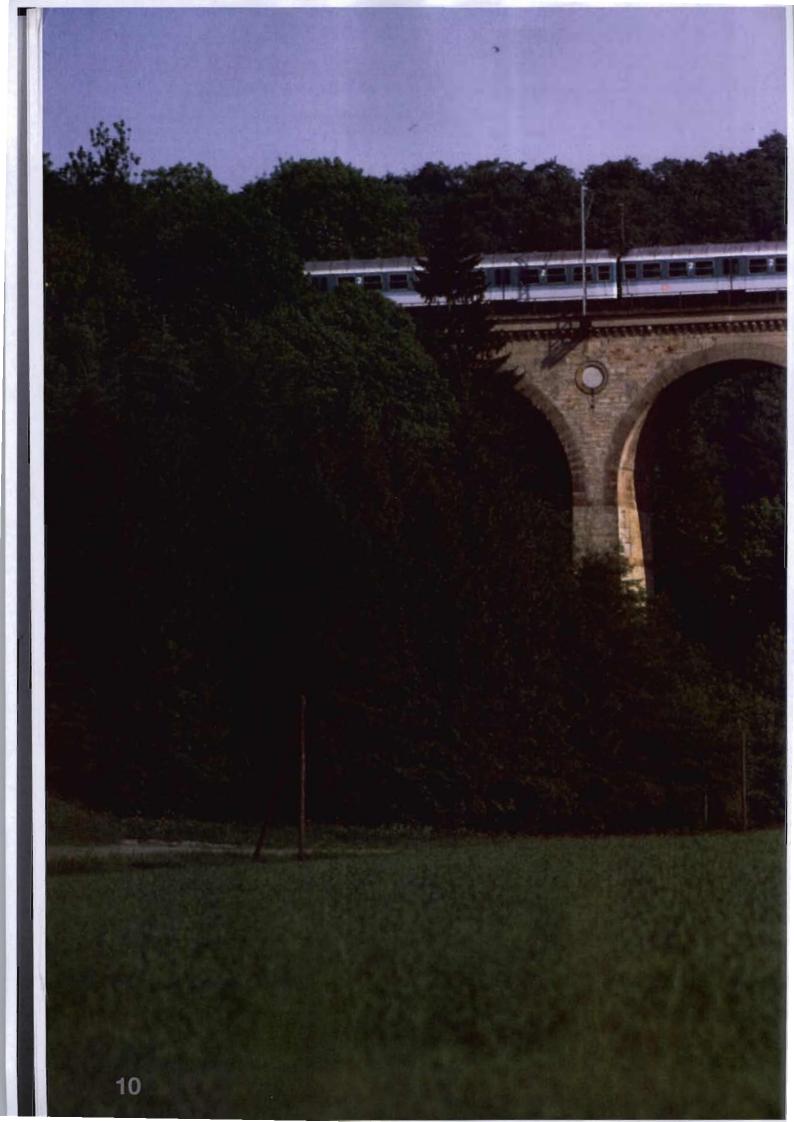
Heinz Neuhaus

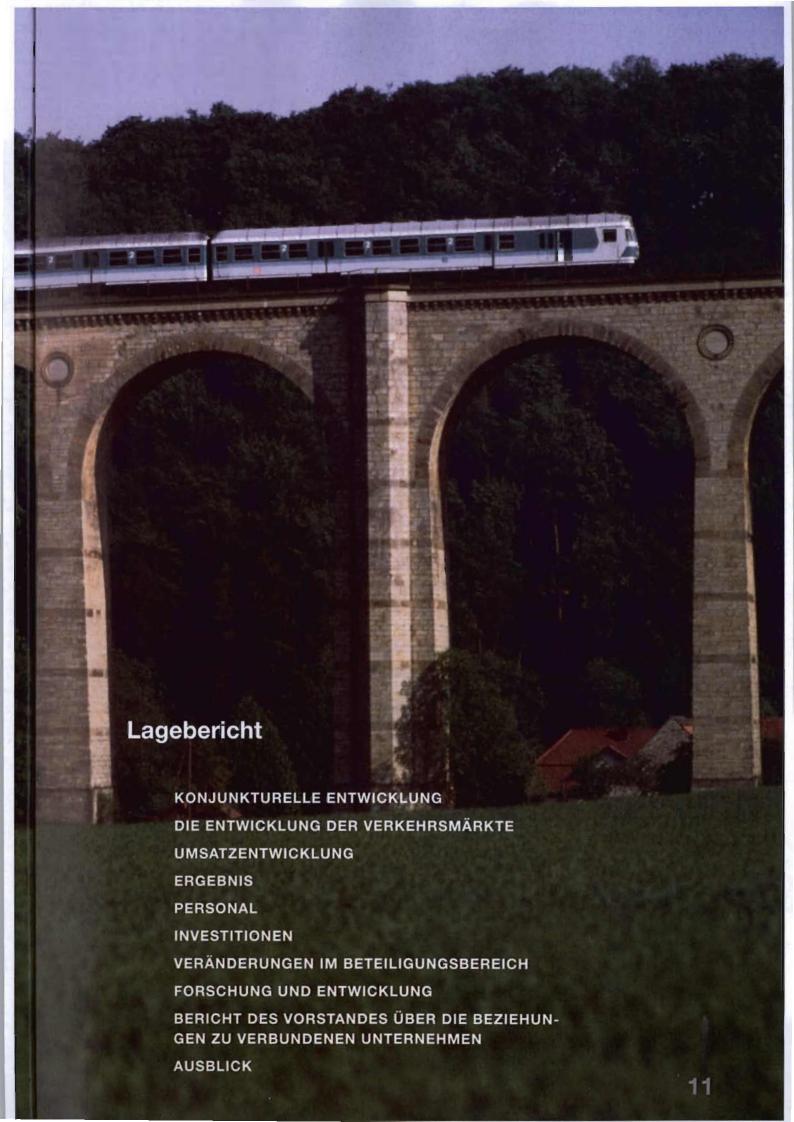
Vorstand Personenfernverkehr

Wolfgang Gemeinhardt

Vorstand Konzerneinkauf (bis

28.02.96 stellv. Vorstandsmitglied)





Lagebericht

66 Die Angebots- und Serviceverbesserungen der Deutschen Bahn AG werden zu steigenden Verkehrsleistungen führen.

KONJUNKTURELLE ENTWICKLUNG

Das Bruttoinlandsprodukt ist 1995 um 1,9 Prozent gewachsen. Nach 2,9 Prozent in 1994 hat sich das Wachstum deutlich abgeschwächt. Während im ersten Halbjahr noch fast die Zuwachsrate des Jahres 1994 erreicht wurde, verlangsamte sich das Wachstumstempo im zweiten Halbjahr erheblich. Die Wachstumsrate in den neuen Bundesländern betrug 1995 6,3 Prozent (1994 = 8,5 Prozent).

Die Wachstumsrate in 1994 war im wesentlichen durch den Export beeinflußt, der um 7,5 Prozent gestiegen war. In 1995 hat sich der Exportzuwachs auf 3,7 Prozent reduziert. Durch die Inlandsnachfrage konnte die nachlassende Exportexpansion nicht kompensiert werden. Die Anlageinvestitionen stiegen 1995 um 1,8 Prozent (1994 = 4,3 Prozent) und der private Verbrauch um 1,3 Prozent (1994 = 0,9 Prozent).

Das Produktionsvolumen in Westdeutschland war in 1995 insgesamt um 0,3 Prozent gegenüber 1994 niedriger; dabei hat der Rückgang im Monat Dezember 4,4 Prozent betragen. In Ostdeutschland stieg das Produktionsvolumen in 1995 um 10,9 Prozent, aber ebenfalls mit rückläufiger Tendenz im zweiten Halbjahr. Die Rohstahlproduktion - ein für den Güterverkehr der Deutschen Bahn AG wichtiges Teilsegment - ist im vergangenen Jahr um 2,3 Prozent angestiegen.

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung führte zu keiner nennenswerten Verbesserung auf dem Arbeitsmarkt. Die Arbeitslosenquote sank von 9,6 Prozent in 1994 auf 9,4 Prozent in 1995.

Der Anstieg der Preise war mit 1,8 Prozent eher moderat.

Die insgesamt schwache Verfassung der Konjunktur in Deutschland im zweiten Halbjahr 1995 setzt sich in den ersten Monaten des laufenden Jahres fort. Die ursprünglichen Wachstumserwartungen für das Bruttoinlandsprodukt von 2 Prozent wurden deutlich heruntergenommen. Wachstumsimpulse werden allenfalls für die zweite Jahreshälfte erwartet.

DIE ENTWICKLUNG DER VERKEHRSMÄRKTE

Personenverkehr

Der Gesamtmarkt im Personenverkehr in Deutschland hat in 1995 um etwa 2 Prozent zugenommen.

Die Zuwachsrate des Gesamtmarktes entspricht der Zunahme beim Individualverkehr, der einen Anteil am Modal-Split von über 80 Prozent hat. Aufgrund empirischer Erhebun-

gen zur Fahrleistung der Kraftfahrzeuge wurde das Aufkommen des Individualverkehrs rückwirkend ab 1970 neu berechnet. Dadurch haben sich methodisch bedingte Verschiebungen im Modal-Split ergeben. Positive Impulse für das Verkehrsaufkommen im Individualverkehr waren die Zunahme der Pkw-Zulassungen um 2,9 Prozent und der relativ geringe Kostenanstieg von 1 Prozent.

Die Verkehrsleistung der Deutschen Bahn AG hat in 1995 auf vergleichbarer Basis einen Zuwachs um 4,8 Prozent gegenüber 1994 erreicht. Vergleichbar heißt, daß die Leistung der S-Bahn Berlin, die seit 1. Januar 1995 als selbständige Gesellschaft operiert, hinzugerechnet wird.

Der Fernverkehr steigerte seine Verkehrsleistung um 3,7 Prozent; der Zuwachs im Nahverkehr beträgt 5,8





Prozent. Das Wachstum im Nahverkehr liegt damit deutlich über dem des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs, das für 1995 mit 0,5 Prozent angegeben wird.

Die höchste Zuwachsrate unter den Verkehrsträgern hatte in 1995 der innerdeutsche Luftverkehr mit rund 9 Prozent. Dabei war das Wachstum im ersten Halbjahr aufgrund der Preismaßnahmen aus dem Jahre 1994 höher als im zweiten Halbjahr. Das Passagieraufkommen ist in 1995 um 8 Prozent auf 90 Millionen angestiegen; davon haben rund 16 Mio. Passagiere den Inlands-Linienverkehr in Anspruch genommen.

Nach Prognosen von Wirtschaftsinstituten soll der Gesamtmarkt Personenverkehr in 1996 um 1,7 Prozent wachsen. Dabei wird von positiven Impulsen beim privaten Verbrauch und am Arbeitsmarkt ausgegangen.

Aufgrund der inzwischen abgeschwächten gesamtwirtschaftlichen Wachstumserwartungen bleibt abzuwarten, inwieweit Nachfragesteigerungen im Personenverkehrsmarkt insgesamt realisiert werden. Durch weitere Angebotsverbesserungen – sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr – wird von einem Zuwachs der Verkehrsleistungen des Personenverkehrs der Deutschen Bahn AG in Höhe von 1,6 Prozent für das laufende Jahr ausgegangen.

Güterverkehr

Der für die Deutsche Bahn AG relevante Güterfernverkehrsmarkt ist 1995 im Aufkommen um 2,1 Prozent und in der Leistung um 3,5 Prozent gewachsen. Dabei lag das Wachstum im Straßengüterfernverkehr bei 4,8 bzw. 5,8 Prozent und in der Binnenschiffahrt bei 3,4 bzw. 4,5 Prozent. Die Leistung der Binnenschiffahrt basiert dabei auf Hochrechnungen, die aufgrund der konjunkturellen Entwicklung im zweiten Halbjahr und

den Witterungsbedingungen des Winters voraussichtlich noch nach unten korrigiert werden.

Das Aufkommen bzw. die Leistung des Güterverkehrs der DB dagegen waren in 1995 rückläufig, und zwar um 2,2 bzw. 1,5 Prozent. Entscheidend für den Rückgang der Verkehrsleistung der Deutschen Bahn AG war das niedrigere Aufkommen bei Stein- und Braunkohle. Die Gründe hierfür liegen in Umstrukturierungen im Energiesektor in Ostdeutschland, der Substitution von Bahntransporten bei der Braunkohle durch Bandbeförderung sowie der Inbetriebnahme von Elektrostahlwerken.

Die sich abschwächende Produktion bei den inländischen Raffinerien führte ebenfalls zu Aufkommensverlusten für den Güterverkehr der DB. Deutliche Zuwächse im Transportaufkommen dagegen konnten in den Bereichen Montan, Bau, Chemie sowie bei gewerblichen Fertigerzeugnissen erreicht werden.

Von den zum Teil strukturellen Veränderungen im Inland waren der Straßengüterfernverkehr und die Binnenschiffahrt weniger betroffen, da in wichtigen Güterbereichen die Importmengen sowie die generelle Zunahme im grenzüberschreitenden Verkehr Rückgänge im Inland kompensierten.

66 Mit der Regionalisierung des Nahverkehrs sind die Länder nunmehr Besteller von Nahverkehrsleistungen bei der Deutschen Bahn AG.

Die Einschätzungen für die Nachfrageentwicklung im Güterfernverkehr für das laufende Jahr ist abhängig von der weiteren Entwicklung des Produktionsvolumens. Die Prognosen gingen - auf der Basis eines Wachstums des Bruttoinlandsprodukts von knapp 2 Prozent - von einer Zunahme im Aufkommen um 1,3 Prozent und der Leistung um 1,8 Prozent aus. Diese Erwartung muß sicherlich vor dem Hintergrund der aktuellen Entwicklung nach unten korrigiert werden. Für den Güterverkehr der Deutschen Bahn AG wird davon ausgegangen, daß sich die Verkehrsleistung entsprechend dem Gesamtmarkt verändern wird.

UMSATZENTWICKLUNG

Deutsche Bahn AG

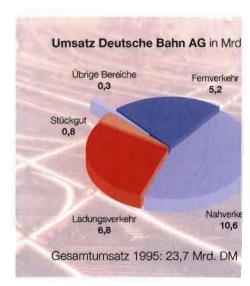
Mit Beginn des Jahres 1995 wurden die Bereiche der S-Bahn Berlin und der Bäderbahn Usedom rechtlich verselbständigt. Daneben wurde mit Thyssen-Haniel das Gemeinschaftsunternehmen BahnTrans gegründet, in dem der Stückgutbereich beider Häuser zusammengelegt wurde. Diese strukturellen Veränderungen sind beim Vergleich der Zahlen des Jahres 1995 mit denen des Vorjahres zu berücksichtigen.

Die Deutsche Bahn AG hat 1995 Umsatzerlöse in Höhe von 23,7 Mrd. DM erzielt. Unter Berücksichtigung der genannten strukturellen Veränderungen bedeutet das eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 3,6 Prozent.

Der Fernverkehr hat erstmals die 5-Mrd.-Grenze überschritten. Mit 5,2 Mrd. DM wurde der Umsatz gegenüber 1994 um 6,4 Prozent gesteigert. Wesentliche Umsatzträger sind der EuroCity/InterCity mit 1,8 Mrd., der ICE mit 1,4 Mrd. DM sowie der InterRegio mit 1,0 Mrd. DM. Die Verkehrsleistung - ausgedrückt in Personenkilometern - hat um 3,7 Prozent zugenommen. Die deutlichsten Steigerungen in der Leistung waren im ICE- und EC/IC-Verkehr zu beobachten. Der Auslastungsgrad der Fernverkehrszüge hat sich im Durchschnitt um 2,5 Prozent erhöht.

Der Umsatz des **Nahverkehrs** beträgt 1995 10,6 Mrd. DM. Unter Berücksichtigung der S-Bahn Berlin und der Bäderbahn Usedom bedeutet das eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 5,2 Prozent. Etwa im gleichen Umfang wie der Umsatz sind die Verkehrsleistungen angestiegen. Im Umsatz ist der Verkauf von über 6 Millionen Tickets des Angebots "Schönes Wochenende" enthalten; die Einnahmen belaufen sich in 1995 auf 148 Mio. DM. Der Um-

satz des Nahverkehrs enthält Bundesleistungen in Höhe von 7,2 Mrd. DM. Unter Einschluß der Bundesleistungen für die S-Bahn Berlin und der Bäderbahn Usedom sind diese gegenüber 1994 um rund 4 Prozent angestiegen. Mit der Regionalisierung des Nahverkehrs ab 1. Januar 1996 geht auch die Finanzverantwortung für den Nahverkehr vom Bund auf die Länder über. Dazu werden die bisher der Deutschen Bahn AG vom Bund direkt zur Verfügung gestellten Bundesmittel auf die Länder transferiert, die wiederum die Nahverkehrsleistungen bei der Deutschen Bahn AG bestellen. Im Zuge dieser Regionalisierung wurden mit allen Bundesländern entsprechende Verkehrsverträge abgeschlossen.





Die Umsatzentwicklung im Ladungsverkehr wurde 1995 durch den Verlust von Postverkehren entscheidend beeinflußt. Mit der Umstellung des Paketkonzeptes der Post auf Frachtpostzentren hat sich der Umsatz der Deutschen Bahn AG in diesem Segment um mehr als 300 Mio. DM verringert. Dagegen konnten sowohl im Konventionellen als auch im Kombinierten Verkehr die Umsätze um insgesamt 2,5 Prozent gesteigert werden. Mit 6,8 Mrd. DM liegt der Umsatz des Bereiches 2,4 Prozent unter dem des Vorjahres. Sowohl das Aufkommen als auch die Verkehrsleistung hat sich gegenüber 1994 um 2,2 bzw. 1,5 Prozent reduziert. Die Zuwächse in den Bereichen der Fertigerzeugnisse, der chemischen Produkte, bei Eisen und Stahl sowie bei den internationalen Verkehren konnten die Rückgänge bei Kohle, Ölprodukten und Baustoffen nicht kompensieren.

rd. D

erkeh

Der Umsatz des Bereiches **Stückgut** beträgt 1995 792 Mio. DM. Er umfaßt die Produktionsleistung der Deutschen Bahn AG für das Gemeinschaftsunternehmen BahnTrans, das mit Thyssen-Haniel gebildet wurde. Auf vergleichbarer Basis hat sich der Umsatz gegenüber 1994 um 9,3 Prozent reduziert. Neben Mengenrückgängen von rund 5 Prozent führte der Wettbewerb zu starkem Druck auf die Preise.

In den anderen Bereichen der Deutschen Bahn AG wurden Umsatzerlöse in Höhe von 296 Mio. DM erzielt. Darin sind an die S-Bahn Berlin berechnete Stationsgebühren und Trassenpreise enthalten.

Konzern

Der Umsatz des Konzerns beträgt 29,8 Mrd. DM. Gegenüber 1994 bedeutet das eine Steigerung um rund 3 Prozent. Im Bereich der Touristik, der sich im wesentlichen aus der Gruppe des Deutschen Reisebüros (DER), der Bayern Express GmbH (BEX) sowie AMEROPA zusammensetzt, hat sich der Umsatz – auch aufgrund der positiven Entwicklung des Personenverkehrs der Deutschen Bahn AG – um 3,8 Prozent auf 1,8 Mrd. DM erhöht.

Aufgrund von Steigerungen im Pkwund Lkw-Verkehr konnte die Deutsche Fährgesellschaft Ostsee ihren Umsatz um 9,7 Prozent auf 206 Mio. DM steigern.

Erfreulich war auch die Entwicklung bei der Deutschen Touring (DTG), die mit 85 Mio. DM eine Steigerung von rund 9 Prozent erreichen konnte.

Lagebericht

Die Umsätze der regionalen Busgesellschaften haben 1995 eine Höhe von etwa 2 Mrd. DM erreicht; gegenüber 1994 bedeutet das eine Steigerung um 3,4 Prozent.

Der Umsatz der MITROPA-Gruppe ist von 782 Mio. DM in 1994 auf 770 Mio. DM in 1995 um 1,5 Prozent gesunken. Dabei konnten im Geschäftsfeld "Service im Zug" deutliche Umsatzsteigerungen realisiert werden, während die Geschäftsfelder "Service im Bahnhof" und "Service an der Straße" auch aufgrund struktureller Veränderungen im Konzern rückläufig waren.

Die Konzerngesellschaften des Güterverkehrs weisen eine analoge Entwicklung wie der Güterverkehr der DB aus. Mit etwa 900 Mio. DM wurde das Vorjahresvolumen um 7,6 Prozent unterschritten.

ERGEBNIS

Deutsche Bahn AG

Im Vergleich zu 1994 hat sich das Betriebsergebnis der Deutschen Bahn AG deutlich verbessert. Nach Verrechnung von Zinsen ist es von 90 Mio. DM in 1994 auf 293 Mio. DM in 1995 angestiegen. Das Beteiligungsergebnis ist von 400 Mio. DM in 1994 auf 97 Mio. DM in 1995 gesunken. Dabei ist zu berücksichtigen, daß im Vorjahr periodenfremde Beteiligungserträge vereinnahmt wurden.

Die Gesamtleistung der Deutschen Bahn AG ist 1995 um 5,5 Prozent auf 27,5 Mrd. DM angestiegen. Der Effekt aus der Ausgliederung der S-Bahn Berlin und der Usedomer Bäderbahn sowie der Verlagerung des Stückgutbereichs auf das Gemeinschaftsunternehmen BahnTrans ist darin nicht enthalten. Die Steigerung der Gesamtleistung resultiert aus der Zunahme der Aktivierten Eigenleistungen. Diese sind aber im wesentlichen auf eine Veränderung der Erfassungsmechanik zurückzuführen. In entsprechender Größenordnung hat sich der Materialaufwand erhöht.

Gestiegene Miet- und Pachteinnahmen - unter anderem aus dem Bereich Personenbahnhöfe - sowie der Verkauf von Energie an die S-Bahn Berlin haben zu höheren Sonstigen Erträgen geführt.

Der Aufwandsblock weist eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um rund 5 Prozent aus. Darin ist aber der Effekt aus der geänderten Erfassung bei Aktivierten Eigenleistungen enthalten. In den Aufwendungen verrechnet sind Beiträge des Bundes zur Abarbeitung des techni-

schen und organisatorischen Rückstandes auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Nach der getroffenen Vereinbarung werden diese Beiträge von Jahr zu Jahr reduziert und laufen im Jahr 2002 ganz aus. In 1995 macht die Reduzierung einen Betrag von 667 Mio. DM aus. Unter Berücksichtigung der genannten Punkte wurden die Kosten um rund 2 Prozent oder rund 600 Mio. DM reduziert.

Von den Gesamtaufwendungen entfallen rund 82 Prozent auf Materialund Personalkosten.

Der Materialaufwand ist von 7,2 Mrd. DM in 1994 auf 8,4 Mrd. DM in 1995 um 16,4 Prozent angestiegen. Unter Berücksichtigung der geänderten Erfassung der Eigenleistungen sowie des Rückganges der Bundesleistungen für





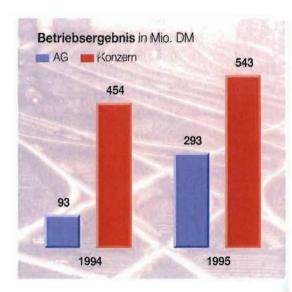
66 Gestiegene Miet- und Pachteinnahmen aus dem Bereich der Personenbahnhöfe führen zu höheren Sonstigen Erträgen.

den erhöhten Materialaufwand in Ostdeutschland haben sich die Positionen des Materialaufwandes im Vergleich zu 1994 um 5,6 Prozent reduziert. Der Personalaufwand beträgt 1995 16,5 Mrd. DM; im Vergleich zu 1994 sind das 6,1 Prozent weniger. Die Zahl der durchschnittlich Beschäftigten ist von 327.075 auf 294.911 um rund 10 Prozent zurückgegangen; dabei ist allerdings zu berücksichtigen, daß die S-Bahn Berlin mit rund 3.600 Beschäftigten und die Bäderbahn Usedom mit rund 100 Beschäftigten verselbständigt wurden und damit jetzt im Konzern ausgewiesen werden. Der Transfer des Bereichs Stückgut in das Gemeinschaftsunternehmen BahnTrans beeinflußt die Beschäftigungsentwicklung der Deutschen Bahn AG mit rund 400 Mitarbeitern.

Der weitere Prozeß der Sanierung der Deutschen Bahn AG wird im wesentlichen durch drei Elemente bestimmt: Erhöhung der Verkehrsleistung, Abarbeitung des Investitionsstaus und Erhöhung der Produktivität. Die dazu erforderlichen Schritte werden in den Folgejahren erhebliche Aufwendungen verursachen, insbesondere im Bereich der Personalkosten. Daher wurde – wie im Vorjahr – auch in 1995 entsprechende bilanzielle Vorsorge getroffen.

Die erbrachte Verkehrsleistung pro durchschnittlich Beschäftigtem ist in 1995 um rund 12 Prozent angestiegen; in den letzten beiden Jahren beträgt der Produktivitätszuwachs sogar rund 43 Prozent. Sowohl in 1994 als auch in 1995 wurde in erheblichem Umfang investiert. In beiden Jahren beträgt der Anlagenzugang rund 9,5 Mrd. DM nach Verrechnung von Baukostenzuschüssen, im wesentlichen für die Abarbeitung von investiven Altlasten in Ostdeutschland. Die Investitionstätigkeit führt zu steigenden Abschreibungen. Diese betragen 1995 1,8 Mrd. DM. Im Verhältnis zu 1994 bedeutet das eine Zunahme um 17,2 Prozent.

Der Bereich der Sonstigen Aufwendungen ist um rund 1,1 Mrd. DM oder 45 Prozent gegenüber dem Vorjahr angestiegen. Neben Effekten aus Risikovorsorgen wirkt sich hier erstmals die Gewerbekapitalsteuer aus.



Lagebericht

66 Erneuerung der Trassen – Weichenstellung für die Zukunft. 99

Nach Verrechnung von Ertragsteuern weist die Deutsche Bahn AG für 1995 einen Jahresüberschuß von 181 Mio. DM aus; in 1994 waren es 180 Mio. DM.

Konzern

Das Konzernergebnis vor Ertragsteuern ist von 491 Mio. DM in 1994 auf 553 Mio. DM in 1995 um rund 13 Prozent angestiegen. Dabei ist zu berücksichtigen, daß in 1994 Erträge aus dem Verkauf von Beteiligungen in der Größenordnung von 70 Mio. DM angefallen sind. Wesentlich für die Ergebnisverbesserung im Konzern ist die Entwicklung bei der Deutschen Bahn AG.

Erfreuliche Ergebnisentwicklungen gab es in den Bereichen der Busgesellschaften, des Service und der sonstigen Gesellschaften. Die Verlustsituation in Teilbereichen des Güterverkehrs konnte verbessert werden, so daß für das laufende Jahr mit ausgeglichenen Ergebnissen gerechnet werden kann. Die Konzernbereiche Touristik und Fernverkehr weisen stabile positive Ergebnisse aus.



PERSONAL

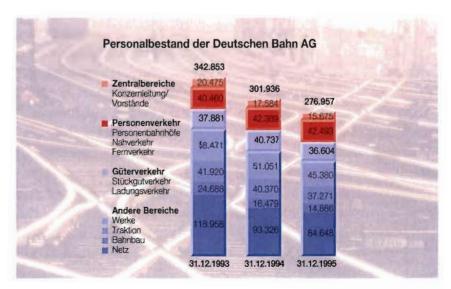
Deutsche Bahn AG

Am 31. Dezember 1995 waren bei der Deutschen Bahn AG 276.957 Mitarbeiter beschäftigt. Gegenüber dem Stand am 1. Januar 1995 (darin ist die Ausgliederung der S-Bahn Berlin und der Bäderbahn Usedom bereits berücksichtigt) bedeutet das einen Rückgang um 8,3 Prozent.

Der Stand an Auszubildenden hat am Jahresende 17.887 betragen; die Ausbildungsquote beträgt 6,5 Prozent.

Konzern

Die Beschäftigtenzahl im Konzern hat sich von 336.042 am 1. Januar 1995 auf 312.579 am 31. Dezember 1995 um 7 Prozent reduziert. In den Bereichen Touristik, Nahverkehr und Service hat die Beschäftigten-





zahl – zum Teil auch aufgrund von Übernahmen von der Deutschen Bahn AG – zugenommen. Im Durchschnitt des Jahres waren im Konzern 331.774 Mitarbeiter beschäftigt. Gegenüber 1994 sind das 6,7 Prozent weniger.

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen der Deutschen Bahn AG betragen 1995
13,9 Mrd. DM. Das sind 2,5 Prozent mehr als im Vorjahr. Dabei sind die Anlagenzugänge im Bereich Netz um rund 12 Prozent auf 10,5 Mrd. DM angestiegen. Die Zugänge dieses Bereichs wurden mit zinslosen Darlehen des Bundes in Höhe von 4,8 Mrd. DM und direkt im Sachanlagevermögen verrechenbaren Baukostenzuschüssen in Höhe von 4,1 Mrd. DM sowie Mitteln aus dem

Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz in wesentlichen Teilen finanziert. Die Baukostenzuschüsse des Bundes werden für die Abarbeitung von sogenannten investiven Altlasten in Ostdeutschland gewährt; sie sind befristet bis zum Jahr 2002.

In den übrigen Bereichen wurden 3,4 Mrd. DM investiert. Im Schwerpunkt handelt es sich um Fahrzeuganschaffungen für den Personenverkehr. Die Investitionen an den Personenbahnhöfen sind um rund 39 Prozent auf 283 Mio. DM angestiegen. Wesentliche Vorhaben im Bereich der Informationstechnologie wurden in den Bereichen Güterverkehr und der Zentrale begonnen. Ausstattungen für Lokomotiven sowie Modernisierungsmaßnahmen in den Instandhaltungswerken waren weitere Inhalte des Investitionsprogramms.

Auch in 1995 war die Deutsche Bahn AG wieder einer der größten Auftraggeber für die Wirtschaft. Das Einkaufsvolumen hat 21,5 Mrd. DM betragen. Etwa ein Drittel des Auftragsvolumens ging an Unternehmen in den neuen Bundesländern. An den insgesamt erteilten Bauaufträgen sind kleinere und mittelständische Unternehmen mit ca. 55 Prozent beteiligt.

Für die Finanzierung der Investitionen, insbesondere in den Transportbereichen, wurden der Cash-flow in Höhe von 2,0 Mrd. DM, Mittel aus dem Kapitalmarkt in Höhe von 1,0 Mrd. DM sowie in geringem Umfang Mittel aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz eingesetzt.

Der Zugang bei den Finanzanlagen beträgt 562,3 Mio. DM. Darin ist die Sachgründung der S-Bahn Berlin enthalten. Weitere Zugänge betreffen die Erhöhung der Anteile beim Deutschen Reisebüro sowie das Engagement bei BahnTrans.

Die Sachanlagenzugänge des Konzerns betragen 10,1 Mrd. DM, der Anteil der Deutschen Bahn AG daran beträgt mehr als 90 Prozent.





VERÄNDERUNGEN IM BE-TEILIGUNGSBEREICH

Die strategische Ausrichtung des Konzerns folgt dem Ziel, ein umfassender Dienstleister auf dem Verkehrssektor zu sein. Die Eckpunkte dieser Strategie sind:

- Mehr Verkehr auf die Schiene bringen
- Absolute Kundenorientierung
- Erhöhung der Produktivität
- Konsequente Investition.

Diese Gesamtausrichtung bestimmt die Maßnahmen im Beteiligungsbereich. Der Konzern umfaßte am 31. Dezember 1995 neben der Deutschen Bahn AG 160 voll konsolidierte Unternehmen und 69 Gesellschaften als assoziierte Unternehmen.

Mit wirtschaftlicher Wirkung vom 1. Januar 1995 wurde die Deutsche Bahn Beteiligungsgesellschaft mbH (DBH) auf die Deutsche Bahn AG umgewandelt. Damit werden die Beteiligungen unmittelbar durch die Muttergesellschaft geführt und stärker an die Geschäftsbereiche der Deutschen Bahn AG angebunden.

Eine wesentliche Bedeutung haben im DB-Konzern die Beteiligungen an Reisebüros, und zwar hinsichtlich der Übernahme von Vertriebsaufgaben und der weiteren Erschließung des touristischen Segmentes für den Fernverkehr. Vor diesem Hintergrund wurde die Beteiligung beim Deutschen Reisebüro (DER) im letzten Jahr von 50,1 auf 66,8 Prozent aufgestockt. Vom Bundeseisenbahnvermögen wurden Anteile an Bayern Express, Berlin, übernommen, so daß die Deutsche Bahn AG dort jetzt 100 Prozent-Gesellschafter ist. Der betriebsnotwendige Teil des Amtlichen Bayerischen Reisebüros (abr) wurde beim DER integriert; der nicht betriebsnotwendige Teil wird als eigene Beteiligung bei der Deutschen Bahn AG geführt. Innerhalb der Gruppe des DER wurden einige Bereinigungen in Form von Verschmelzungen durchgeführt.

Mit wirtschaftlicher Wirkung vom 1. Januar 1996 wird der Betrieb der Bodenseeschiffahrt aus der Deutschen Bahn AG ausgegliedert und als rechtlich selbständige Einheit geführt. Damit erhält dieser Bereich die Voraussetzungen für eine gezielte Weiterentwicklung und u.a. die Möglichkeit, Kooperationen einzugehen.



Zusammen mit der Deutschen Post AG hält die Deutsche Bahn AG Beteiligungen an fünf regionalen Busgesellschaften, die unter dem Dach der Vereinigten Bundesverkehrsbetriebe GmbH in Köln (VBG) zusammengefaßt sind. Rund 53 Prozent an dieser Gesellschaft hält die Deutsche Bahn AG; die anderen rund 47 Prozent liegen bei der Post. Aus der VBG wurden die Beteiligungen an den regionalen Busgesellschaften in Köln und Hannover verkauft. Die Gesellschaft in Kiel wurde durch die Bahnbus-Holding GmbH, einer hundertprozentigen Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG, übernommen. Ebenfalls veräußert wurde die Beteiligung an den Segeberger Verkehrsbetrieben.



Im Zusammenhang mit der Regionalisierung des Nahverkehrs, nach der die Aufgaben- und Finanzverantwortung für den Nahverkehr und damit die Bestellerfunktion bei den Ländern und Kommunen konzentriert wird, wird es für die Deutsche Bahn AG entscheidend, sich den regiona-Ien Gegebenheiten dieses Verkehrsbereichs organisatorisch und in der Angebotsgestaltung anzupassen. Ein Schritt in diese Richtung stellt die Bildung von ZugBus-Gesellschaften in Schleswig-Holstein und in Baden-Württemberg dar. Damit wird der in den betroffenen Regionen vorhandenen Nachfrage nach Komplettangeboten im Nahverkehr Rechnung getragen.

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum

1. Januar 1995 wurden aus dem
Nahverkehr der Bereich der S-Bahn
Berlin sowie die Bäderbahn Usedom

ausgegliedert. Die Geschäftsentwicklung beider Gesellschaften in 1995 zeigt, daß dieser Schritt zur Ausrichtung der Tätigkeiten auf den regionalen Markt notwendig war.

Die Deutsche Bahn AG hat sich 1995 an der EXPO-Beteiligungsgesellschaft der Deutschen Wirtschaft mit einer Kommanditeinlage von 1 Mio. DM beteiligt.

Im Bereich der Servicegesellschaften wurden die Beteiligungen an Reinigungsgesellschaften bei der Deutschen Verkehrsdienstleistungs- und Management GmbH (DVM) zusammengefaßt; zugleich wurde die Anzahl durch Verschmelzung um vier reduziert.

Im Bereich Güterverkehr wurde durch die Partner Thyssen-Haniel und Deutsche Bahn AG das Kapital der BahnTrans erhöht. Im Dezember 1995 wurden 100 Prozent der Anteile an der Zehlendorfer Eisenbahnund Hafengesellschaft mbH, Berlin, durch die Deutsche Bahn AG übernommen.

Die DBKom Gesellschaft für Telekommunikation mbH & Co. KG wurde in 1995 gegründet. Ab 1996 übernimmt diese Gesellschaft die Dienstleistung der Telekommunikation für die Deutsche Bahn AG. Es ist geplant, daß der Dienstleistungsbereich auch auf Drittkunden ausgedehnt wird und daß dieses zusammen mit einem Partner erfolgt.

Die Beteiligung von rund 36 Prozent an der Deutschen Verkehrs Leasing GmbH (DVL) wurde veräußert, ebenso wie die restliche Beteiligung von 25 Prozent an der Partner für Fahrzeugausstattung GmbH (PFA). Anfang 1996 wurde die relativ kleine Beteiligung an DEPFA verkauft. Damit sind im Sinne der strategischen Gesamtausrichtung erforderliche Bereinigungen im Beteiligungsportfolio erfolgt.

Die Zielsetzung der Deutschen Bahn AG im Bereich der Grundstücke ist die optimale Nutzung und Verwertung dieser Unternehmensressource. Die Verfolgung dieses Ziels wurde der neu gegründeten Deutsche Bahn Immobilien GmbH (DBImm) als

Lagebericht

hundertprozentiger Tochter übertragen. Ein Eigentumsübergang von Grundstücken ist damit nicht verbunden. Zur Zeit werden die DB-Immobilien dem Bund bzw. der Deutschen Bahn AG zugeordnet. Im Rahmen einer vergleichsweisen Regelung zwischen Bund und Deutscher Bahn AG soll vereinbart werden, daß definierte Liegenschaften. die im Eigentum des Bundes verbleiben, durch eine privatwirtschaftliche Organisation verwertet werden. Die Deutsche Bahn AG ist bei entsprechenden Entscheidungen des Bundes bereit, sich gesellschaftsrechtlich an dieser Verwertungsorganisation zu beteiligen.

Von den in Bau befindlichen und geplanten Neubaustrecken-Projekten hat die Verbindung Köln-Rhein/Main besondere Bedeutung. Mit einer zügigen Fertigstellung dieses Projekts kann erhebliches Verkehrsaufkommen zusätzlich für die Schiene gewonnen werden. Die Deutsche Bahn AG hat daher für die Realisierung eine eigene Projektgesellschaft gegründet, deren Aufgaben die Planung und die Bauüberwachung ist. Für den Streckenausbau Nürnberg-Ingolstadt-München wird eine Form der Privatfinanzierung zum Tragen kommen. Danach erfolgt die Vor-



finanzierung der Baukosten einschließlich der Bauzwischenfinanzierung durch die Deutsche Bahn AG.
Nach Inbetriebnahme der Strecke wird die Bedienung der dafür erforderlichen Fremdfinanzierung durch den Bund übernommen und das für Streckeninvestitionen zwischen Bund und Deutscher Bahn AG übliche Finanzierungsprocedere angewandt. Es ist vorgesehen, daß diese Vorfinanzierung durch eine eigene Projektgesellschaft dargestellt wird.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Aktivitäten im F+E-Bereich wurden zielgerichtet verstärkt. Im Rahmen der F+E-Planung wurden Systemstudien, Entwicklungen und Erprobungen im Sinne einer leisen, leichten, leistungsstärkeren und effizienteren Bahn fortgeführt. Dazu zählen u.a.:

- die Erprobung neuer Komponenten für den ICE 2;
- Konzeption eines Erprobungsträgers für Hochgeschwindigkeitstechnologie;
- Mitarbeit an der Spezifikation für ein einheitliches europäisches Betriebssicherungssystem;
- Arbeit an neuen Technologien für ein flexibles Güterzugsystem

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:



66 Verbessert den Komfort für die Kunden, mindert die Instandhaltungskosten – Feste Fahrbahnen.

Der in den letzten beiden Jahren begonnene Weg zur Produktivitätssteigerung wird auch im laufenden Jahr fortgesetzt. In Verhandlungen mit Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen wird versucht, die erforderlichen Maßnahmen arbeitsplatzschonend umzusetzen. Dies wird nur gelingen, wenn bestehende Regelungen flexibel eingesetzt werden können.

"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 verbundene Unternehmen nicht getroffen oder unterlassen."

AUSBLICK

Die konjunkturelle Entwicklung in Deutschland für das laufende Jahr muß aus heutiger Sicht eher zurückhaltend eingeschätzt werden. Die Prognosen der Institute aus dem Vorjahr wurden bereits zurückgenommen. Entscheidende Größen wie Produktion im verarbeitenden

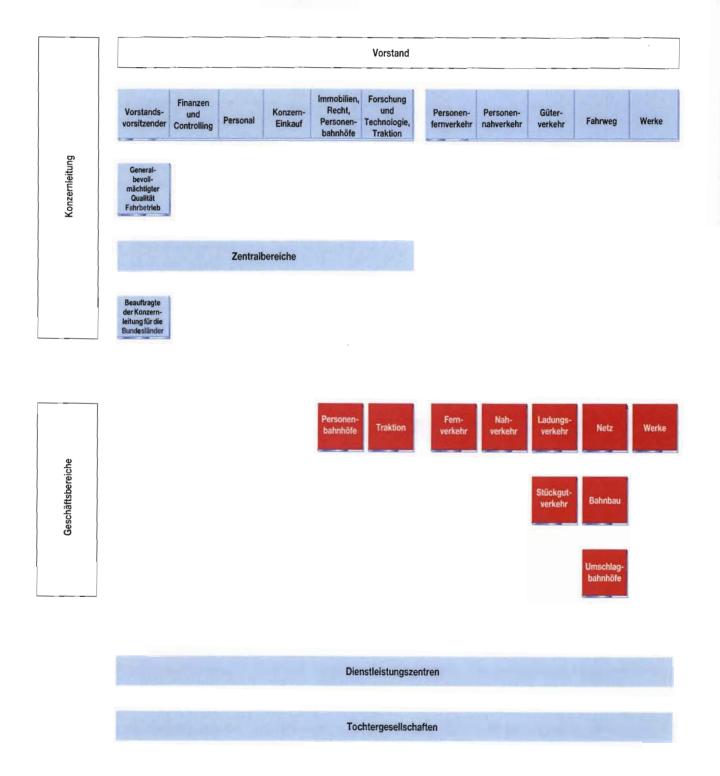
Gewerbe, Rohstahlproduktion, Entwicklung der verfügbaren Einkommen machen überdurchschnittliche Wachstumsraten in den Verkehrsmärkten eher unwahrscheinlich. Dennoch erwartet die Deutsche Bahn AG weiterhin Zuwächse im Personenverkehr, und zwar sowohl im Fern- als auch im Nahverkehr. Diese Erwartung geht davon aus, daß die Angebots- und Serviceverbesserungen der Bereiche zu steigenden Verkehrsleistungen führen. Im Güterverkehr dagegen muß davon ausgegangen werden, daß das Gesamtaufkommen weiter absinkt. In der Folge davon wird der Preiswettbewerb weiter an Schärfe zunehmen. Im Konzern werden Umsatzzuwächse vor allem im Bereich Touristik erwartet. Insgesamt wird davon ausgegangen, daß der Konzernumsatz im laufenden Jahr geringes Wachstum aufweisen wird.

Angebotsverbesserungen und Produktivitätserhöhung sind eng verbunden mit entsprechenden Investitionsprogrammen. Die Investitionstätigkeit des Konzerns wird sich im laufenden Jahr mindestens in der gleichen Größenordnung wie 1995 bewegen. Dabei werden die Transportbereiche über dem Investitionsvolumen des Vorjahres liegen. Die Finanzierung der Vorhaben des Bereiches Netz wird auch über den Einsatz von DB-AG-Mitteln sichergestellt.

Im Beteiligungsbereich steht der geplante Ausbau der DBKom im Vordergrund.

Das Ergebnis des Konzern hängt von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung ab. Eine weitere Verbesserung des Betriebsergebnisses der Deutschen Bahn wird angestrebt.

Konzernorganigramm





66 Neue ICE-Züge und Streckenausbau werden die Reisezeiten im Fernverkehr erheblich verkürzen.



PERSONENVERKEHR

Die Verkehrsleistungen der Deutschen Bahn AG wuchsen um 3,7 % auf 31 Mrd. Personen-Kilometer im Fernverkehr und um 7,7 % auf rd. 30 Mrd. im Nahverkehr. Damit konnte sie ihren Anteil am Personenverkehrsmarkt halten. Die Bahn stärkt jedoch ihr Potential bedeutend: mit der umfangreichen Einführung neuer Fahrzeuggenerationen, neuer Bahnlinien, Elektrifizierungen, mit der grundlegenden Modernisierung von Bahnhöfen und der Einführung von zahlreichen neuen Serviceleistungen für den Kunden.

FERNVERKEHR

Markt

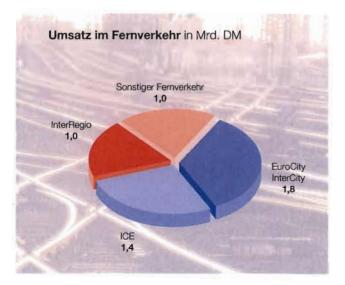
Der Geschäftsbereich Fernverkehr erzielte einen Umsatz von 5.171 Mio. DM (+6,4 Prozent).

Die Verkehrsleistungen stiegen auf rund 31 Mrd. Personen-Kilometer (+3,7 Prozent). Damit hielt die DB ihren Anteil am insgesamt expandierenden Personenverkehrsmarkt.

Zu der positiven Entwicklung bei Umsatz und Verkehrsleistungen trugen alle Produkte des Tages-Linienverkehrs bei. So erreichte die Produktgruppe ICE/EC/IC eine Steigerung von rund 8 Prozent; der ICE alleine erzielte eine Steigerung von 4,4 Prozent gegenüber dem bereits sehr hohen Niveau des Vorjahres. Allein dieses Spitzenprodukt erbrachte einen Umsatz von über 1,4 Mrd. DM, was einem Anteil am gesamten Fernverkehrsumsatz von rund 28 Prozent entspricht.

Im InterRegio-Verkehr (einschließlich einiger verbliebener Tages-D-Züge) wurde eine Umsatzsteigerung um gut 9 Prozent auf etwa eine Mrd. DM erreicht; die Verkehrsleistungen stiegen um 2 Prozent auf rund 7,3 Mrd. Pkm.

Im Nachtreiseverkehr wurde das Vorjahresergebnis leicht unterschritten, erreichte aber noch knapp 500 Mio. DM. Hier machte sich die Übertragung einzelner Linien an die D.A.CH-Hotelzug AG bemerkbar. Am Umsatz des Nachtreiseverkehrs ist das Produkt InterCityNight mit den Hotelzügen zwischen Berlin und Bonn bzw. Berlin und München mit rund 24 Mio. DM beteiligt.



Produkte/Angebote

Der Geschäftsbereich Fernverkehr profitierte vom Abschluß wichtiger Infrastrukturmaßnahmen im Verlauf des Geschäftsjahres. Das betraf überwiegend die im Rahmen der



Verkehrsprojekte Deutsche Einheit vorgenommenen Streckensanierungen, Linienverbesserungen und Elektrifizierungen wichtiger Fernverkehrsstrecken in den neuen Ländern.

Durch die Sanierung und Elektrifizierung der Strecke Bebra - Erfurt und den Wiederaufbau der "Berliner Kurve" zur Umfahrung von Bebra konnten die InterCity-Fahrzeiten zwischen Frankfurt und Leipzig auf ca. dreieinhalb Stunden, die der InterRegio-Linie 20 von Kassel nach Erfurt auf eineinhalb Stunden gesenkt werden.

Mit dem durchgehend zweigleisigen Ausbau und der Elektrifizierung der Saaletal-Bahn wurden die Fahrzeiten der IC-Linie 8 im Abschnitt Nürnberg - Leipzig von viereinhalb Stunden auf drei Stunden und 40 Minuten verkürzt.

Gegen Ende des Jahres wurde auch die Erneuerung der Strecke Berlin - Magdeburg abgeschlossen; die Landeshauptstadt Potsdam wird nunmehr regelmäßig von den Zügen der ICE-Linie 6 bedient, und sämtliche ICE- und IC-Züge zwischen Magdeburg und Berlin verkehren über die sanierte direkte Strecke.

Weiterhin konnte in Schleswig-Holstein der elektrische Betrieb zwischen Hamburg und Kiel aufgenommen werden. Damit wurden die Städte Kiel und Neumünster an das ICE-Netz angeschlossen. Die Fahrzeit von und nach Kiel verkürzt sich um 40 Minuten.

Im ICE-Netz wurde die Reisezeit der Linie Hamburg - Frankfurt - Basel durch fahrplantechnische Maßnahmen sowie die Ausnutzung der ICE-Höchstgeschwindigkeit von 280 km/h auf der Schnellfahrstrecke zwischen Hannover und Fulda um rund 15 Minuten verkürzt. Damit werden nunmehr in Basel wichtige zusätzliche Anschlüsse in die Schweiz und weiter nach Italien vermittelt.

Für den IC-/EC-Verkehr wurden 32 Wagen mit neuem Design ausgestattet; für 117 weitere Fahrzeuge wurden entsprechende Aufträge erteilt. Das Redesign wird darüber hinaus weitergeführt.

Der Ausbau des Interregio-Netzes ist im Geschäftsjahr, sieben Jahre nach seinem Start, abgeschlossen worden. Auf 24 Linien bedienen täglich 424 Züge 324 Bahnhöfe - ein nahezu flächendeckendes attraktives Schienenfernverkehrsangebot.

Geschäftsbereiche

66 Bargeldloser Fahrscheinkauf, Platzreservierung unmittelbar vor Abfahrt, Mobile Terminals im Zug – mehr Service und Komfort dank Elektronik.

Verstärkt verkehren InterRegio-Züge über die eigentlichen Endpunkte des Liniennetzes hinweg auch ins Ausland. So gibt es auf der IR-Linie 12 (Hannover - Flensburg) zwei Zugpaare, die bis Frederikshavn und Aarhus in Dänemark geführt werden.

Im Nachtreiseverkehr sank das Zugangebot im Fahrplanjahr 1995/96 um 10 auf 142 Züge. Grund dafür ist die Umwandlung der Verbindungen Dortmund - Wien und Hamburg - Zürich in Hotelzug-Angebote der D.A.CH-Hotelzug AG, dem Gemeinschaftunternehmen der DB, der Schweizerischen und der Österreichischen Bundesbahnen.

Nach der erfolgreichen Einführung des Hotelzug-Produktes InterCity-Night auf den Relationen Berlin - München bzw. Berlin - Bonn hat die DB für die Einrichtung einer dritten InterCityNight-Verbindung zwischen Hamburg und München weitere Fahrzeuge bestellt.

Im Autoreisezug-Binnenverkehr wurden im Geschäftsjahr 295.614 Reisende (+18 Prozent) und 123.446 Fahrzeuge (+25 Prozent) befördert. Die positive Entwicklung wurde zum

einen durch Preissenkungen in der Preisstufe 1, weiterhin durch das tägliche Angebot der Autobeförderung in den Hotelzügen InterCity-Night und zum anderen durch das neue Angebot der "Rollenden Raststätte" zwischen Berlin und Lehrte bei Hannover erreicht.

Im wachsenden Segment des touristischen Verkehrs wurden die Weichen für eine "Renaissance der Bahntouristik" gestellt. Am 9. Oktober wurde der in nur elf Monaten entwickelte und gebaute TouristikZug der Öffentlichkeit präsentiert. Der neue Zug, bestehend aus sieben klimatisierten Sitzwagen, zwei Clubwagen und einem Gepäckwagen, hebt sich bereits rein äußerlich durch sein farbenfrohes Design von den übrigen Bahnprodukten ab. Er wird zunächst in Vollcharter vorzugsweise an Vereine, Reiseveranstalter, Verbände, Clubs und Firmen vermarktet; Standort ist Dortmund.

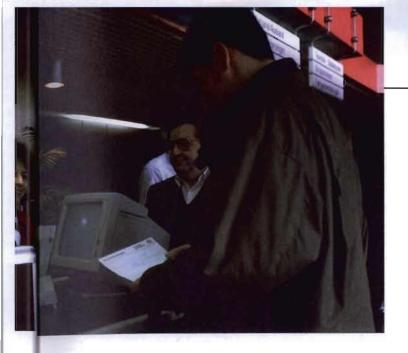
Aufgrund des sich schnell abzeichnenden Markterfolges des neuen Produktes fiel bereits die Entscheidung, einen zweiten TouristikZug zu beschaffen. Dieser wird im süddeutschen Raum stationiert werden, so daß Leerzuführungen über weite Strecken entfallen.

Begonnen wurde weiterhin mit einer Modernisierung der Liegewagen, die in den von Reiseveranstaltern eingesetzten UrlaubsExpress-Zügen eingesetzt werden.

Das Ende 1994 eingeführte Produkt KurierGepäck mit der Haus-Haus-Reisegepäckbeförderung durch die Firma EMS erreichte nach den anfänglichen Schwierigkeiten bei einer auf mittlerem Niveau stabilisierten Nachfrage die erforderliche Zuverlässigkeit. Durch die Überspielung der Verkaufsdaten an den Servicepartner und dank eines Frühwarnsystems vor Verkaufsspitzen gab es auch zu den Saisonzeiten des Ferien- und Festtagsverkehrs keinerlei Schwierigkeiten. Der Umsatz hat sich den Erwartungen entsprechend um mehr als 20 Prozent erhöht.

Parallel dazu wurde zum 20. November 1995 das Produkt Post-Gepäck der Deutschen Post AG im





Exklusivvertrieb der DB eingeführt. Es zeigte sich, daß mit diesem preisgünstigeren Angebot – der Kunde muß sein Reisegepäck selbst zur nächsten Postfiliale bringen – eine zusätzliche Kundengruppe angesprochen werden konnte und Kannibalisierungseffekte weitgehend ausblieben.

Für die Fahrradmitnahme im Zug sind sämtliche InterRegio-Züge mit einem oder auch mehreren speziellen Fahrradabteilen ausgestattet.
Auch einige InterCity- und EuroCity-Züge haben in besonders nachfragestarken Relationen – teils saisonal – Fahrradabteile oder -wagen. Mehr als 50 Prozent aller Züge des Fernverkehrs verfügen inzwischen über die Möglichkeit der Fahrradmit-

nahme. So stieg im Geschäftsjahr die Zahl der im Fernverkehr transportierten Fahrräder um 22 Prozent; ein weiterer Ausbau des Angebotes ist vorgesehen.

Preisgestaltung

Nach zwei Jahren ohne Tarifanpassungen hat die DB zum 1. Februar des Geschäftsjahres einige Preiserhöhungen vorgenommen. In den alten Bundesländern stieg der Grundpreis je Kilometer in der zweiten Klasse lediglich um einen Pfennig von 24 auf 25 Pfennig (+4,17 Prozent). In den neuen Bundesländern wurde die bisherige Ermäßigung von 30 Prozent auf 20 Prozent abgebaut. Im ICE-Verkehr wurden die Grundpreise generell um 4,1 Prozent bzw. auf einzelnen Strecken mit großer Nachfrage auch stärker angehoben.

Bei der Sitzplatzreservierung für Fernverkehrszüge wurde zum 1. Fe-

bruar ein neues System eingeführt. Verfügbare Plätze können noch bis kurz vor Abfahrt des Zuges am jeweiligen Einsteigebahnhof gebucht werden. Die Reservierung kostet mit Fahrscheinkauf 3 DM, ohne Fahrscheinkauf 9 DM.

Das 1994 versuchsweise eingeführte Guten-Abend-Ticket wurde 1995 zum Regelangebot. Um die Nachfragespitzen besser steuern zu können, wurden die Preise angehoben und für die Nutzung an Feiertagen und Sonntagen ein Aufpreis eingeführt. Insgesamt nutzten 1995 über eine Million Reisende dieses Angebot.

Positiv entwickelte sich der Geschäftsreiseverkehr. Das klassische Angebot Großkundenabonnement erreichte bei den Einnahmen eine zweistellige Zuwachsrate. Der Umsatz der Netzkartenangebote stieg um knapp 10 Prozent.

Geschäftsbereiche

66 Hotelzugwagen als komfortabler Ersatz für die herkömmlichen Schlafwagen.

Das bisher über Reiseveranstalter vertriebene TwenTicket als Jugendangebot wird seit Mitte des Geschäftsjahres von der DB und den anderen europäischen Bahnen unmittelbar vermarktet. Die uneingeschränkten Nutzungsmöglichkeiten für Reisende innerhalb Deutschlands sorgten für ein positives Echo bei den Kunden.

Gute Erfahrungen machten Deutsche Bahn und Österreichische Bundesbahnen mit ihrem Versuchsangebot "Sparpreis Österreich". Die DB verzeichnete bei Fahrscheinen nach Österreich eine Einnahmesteigerung um 68 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Der BahnCard-Absatz blieb knapp unter dem Vorjahresergebnis. Jedoch wurde bei konstanten Preisen ein Umsatzzuwachs von 2,7 Prozent erzielt. Insgesamt erreichte der Umsatz mit BahnCard-Kunden im Fernverkehr 1,5 Mrd. DM; das entsprach einer Steigerung von 10 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Strategien

Bei den zukünftigen Entwicklungen im Geschäftsbereich Fernverkehr steht der Abschluß der beschleunig-

ten Ausbau- und Erneuerungsarbeiten der Strecke Berlin - Hamburg -Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nummer 2 - im Vordergrund, Zum Fahrplanjahr 1995/96 mußte wegen der Bauarbeiten die fahrplanmäßige Reisezeit von Berlin nach Hamburg von zwei Stunden 59 Minuten auf drei Stunden 40 Minuten verlängert werden. Dieses ermöglicht jedoch einen beschleunigten Umbau mit einem Fertigstellungstermin bereits 1997. Dann kann das Fernverkehrsangebot grundlegend neu und attraktiv gestaltet werden. Streckenhöchstgeschwindigkeiten von 160 km/h erlauben Reisezeiten von zwei Stunden und 15 Minuten. Geplant ist ein InterCity-Ein-Stunden-Takt, erwartet wird eine Verdopplung der Kundenzahlen.

Darüber hinaus untersucht der Geschäftsbereich Fernverkehr Möglichkeiten, wie durch den Einsatz von NeiTech-Zügen im nationalen wie im internationalen Verkehr attraktive Reisezeitverkürzungen zu erzielen sind. Dabei werden auch nichtelektrifizierte Strecken für den Einsatz von Diesel-NeiTech-Zügen mit in die Überlegungen einbezogen.

Im Nachtreiseverkehr ist grundsätzlich vorgesehen, das Angebot auf potentiell starke Strecken zu konzentrieren, tägliche Verbindungen zwi-



schen europäischen Metropolen anzubieten sowie saisonale Züge für ausgewählte touristische Destinationen zu fahren.

Ein weiterer Schwerpunkt in den strategischen Überlegungen ist der Ausbau der Bahntouristik. Ziel ist es, die touristischen Umsätze im Personenfernverkehr in den kommenden fünf Jahren auf rund 3 Mrd. DM zu verdoppeln. Um die touristischen Reisendenpotentiale besser zu erschließen, ist ein Ausbau der Vertriebswege für Touristik vorgesehen. Die Leistungen im Segment Gruppen- und Chartertouristik sollen kontinuierlich ausgebaut werden. Dabei ist vorgesehen, die Bahntouristik innerhalb der DB-Gruppe neu zu positionieren.



Nach der Premiere des TouristikZuges ist die Einführung des Ferien-Tickets im Frühjahr 1996 ein Meilenstein zum Ausbau der integrierten Mobilität und damit zur Ausschöpfung der touristischen Potentiale im Schienennah- und fernverkehr. Von dem Ferienticket, das Urlaubern ohne Auto Mobilität in ihrem Ferienzielgebiet gibt, wird der Zugang zu neuen Zielgruppen erwartet. Bereits im Mai 1996 werden die sechs Netze des Ferientickets in Baden-Württemberg um private und kommunale Buslinien sowie ganze Tarifverbünde und die Bodenseeschiffsbetriebe ergänzt. 1997 ist die Angebotserweiterung für alle 26 Ferien-Ticket-Regionen geplant.

Zusammen mit den Fremdenverkehrsverbänden wird die Bahntouristik gezielt den "Urlaub in Deutschland" vermarkten.

Erschließungsfähige Potentiale sieht die Bahntouristik auch im Ausbau des Sonderzugverkehrs zu bestimmten Ereignissen wie etwa Musical-Highlights in deutschen Städten oder auch Veranstaltungen wie der Architektur-Biennale in Venedig im Herbst 1996. Zur Expo 2000 in Hannover wird die Bahntouristik als "Official Carrier" der Veranstalter bundesweit auftreten.

Investitionen

Im Geschäftsjahr wurden die ersten von 20 InterRegio-Steuerwagen für den Wendezugbetrieb ausgeliefert und in Betrieb genommen. Zwölf weitere Steuerwagen – diesmal für den IC-Verkehr Hamburg - Berlin - München – mit der lauftechnischen

Zulassung für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h wurden bestellt.

In Betrieb genommen wurde weiterhin der TouristikZug, der zum Teil aus Fahrzeugen des nicht mehr benötigten LufthansaAirportExpress Frankfurt - Stuttgart umgebaut wurde. Im Nachtreiseverkehr wurden 30 moderne Sitz-Liegewagen für den UrlaubsExpress sowie 38 Hotelzugwagen von Talgo für die InterCityNight-Verbindung Hamburg - München sowie der Prototyp eines "Kajütwagens" als komfortverbessernde Alternative zu den heutigen Schlafsessel-Wagen bestellt.

Im großen Stil wird in den nächsten Jahren das Redesign von 500 Inter-City-/EuroCity-Reisezug- und -Restaurantwagen fortgeführt. Im Rahmen des umfassenden Modernisierungsprogramms wurden die ersten 32 Wagen bereits ausgeliefert.

Im Geschäftsjahr wurden die ersten Triebköpfe des ICE 2 ausgeliefert. Eine erste Zuggarnitur aus zwei Triebköpfen und vier Mittelwagen absolvierte im Frühjahr 1996 laufund bremstechnische Zulassungsfahrten; erste fahrplanmäßige Einsätze sind noch im Jahr 1996 vorgesehen.

Personalentwicklung

Der Geschäftsbereich Fernverkehr hatte zum Jahresende 1995 19.577 Mitarbeiter, 7,4 Prozent weniger als zum Jahresbeginn. Das Planziel, die Zahl der Mitarbeiter auf 19.463 zu reduzieren, wurde damit fast erreicht.

NAHVERKEHR

Der Geschäftsbereich Nahverkehr erzielte einen Umsatz von 10,6 Mrd. DM. Unter Einrechnung der ausgegliederten S-Bahn Berlin und der Usedomer Bäderbahn bedeutet das einen Zuwachs um 5,2 Prozent. Davon entfallen auf Fahrgeldeinnahmen 3,3 Mrd. DM (+7,7 Prozent).

Die Bundesleistungen und Bestellungen der Länder beliefen sich auf 7.3 Mrd. DM.

Das Verkehrsangebot wurde auf 474 Mio. Zugkm (+ 5,1 Prozent) ausgeweitet, im wesentlichen durch Taktverdichtungen ab Fahrplanwechsel zum Juni 1995. Die Verkehrsleistung erreichte 29,5 Mrd. Pkm (+ 5,8 Prozent). Dies ist zum Teil auf die Nachfragesteigerung zurückzuführen, die das Angebot "Schönes-Wochenende-Ticket" auslöste. Es war an den gestiegenen Erlösen mit 148 Mio. DM bei über 6 Mio. verkauften Tickets beteiligt. Weitere Mehrerlöse wurden durch die zum 1. Februar um durchschnittlich 3,9 Prozent vorgenommene Tariferhöhung - bezogen auf die Fahrgeldeinnahmen - in Höhe von 56 Mio.

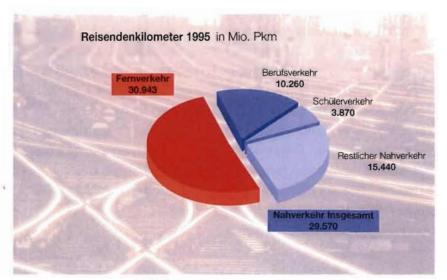
DM erzielt. Dabei wurden die Preise im Tarifgebiet Ost zur Annäherung an das Westniveau stärker erhöht.

Produkte und Angebote

Im Angebotsbereich wurde zum Fahrplanwechsel 1995/96 die Konzentration der Zugangebote im Schienenpersonennahverkehr auf die Produkte RegionalExpress, StadtExpress, S-Bahn und RegionalBahn mit besonders definierten Qualitätsprofilen bundesweit eingeführt.

Vorangetrieben wurde der weitere Ausbau des "Integralen Taktfahrplans" in Rheinland-Pfalz. Für die in 1996 vorgesehene Ausweitung in Mecklenburg-Vorpommern und Thüringen laufen die Vorbereitungen. Die Planungen für Bayern und Niedersachsen wurden aufgenommen.

Eines der herausragenden Ereignisse des Geschäftsjahres auf der Angebotsseite war die Einführung des Tarifsonderangebots "Schönes Wochenende" zum 4./5. Februar 1995. Nachdem das Ticket zunächst für 15 DM fünf Personen alle Produkte des Nahverkehrs am Wochenende öffnete, wurde es am





27./28. Mai auf 30 DM bei Ausweitung des Gültigkeitsbereiches angehoben. Nach und nach beteiligten sich die meisten großen Verkehrsverbünde an dem Angebot. Das "Schöne Wochenende" fand bei Fahrgästen und in der Presse von Anfang an eine sehr positive Resonanz. Der Bekanntheitsgrad bei der Gesamtbevölkerung liegt mit 87 Prozent ausgesprochen hoch. Neu- und Mehrverkehr erreichten zusammen eine Größenordnung von 70 Prozent.

Auf der Vertriebsseite stand die Beschaffung von 700 Fahrscheinautomaten zum Start des Rhein-Main-Verkehrsverbundes sowie von 295 weiteren Automaten für die Verkehrsverbünde Rhein-Ruhr, Rhein-Neckar; VRS/Euskirchen im Vordergrund. Zugleich wurden Zugbegleiter mit elektronischen Fahrschein-

druckern, den "Mobilen Terminals" ausgerüstet. Die Ausstattung wird Anfang 1997 abgeschlossen sein.

Durch die Inbetriebnahme von weiteren 83 Dieseltriebwagen der Baureihe VT 628 sowie von 14 S-Bahn-Einheiten vom Typ ET 420 konnten markt- und nachfragegerechte Angebote ergänzt bzw. eingeführt und Kapazitätsengpässe gemindert werden. Die weitere Modernisierung des Fahrzeugparks führte dazu, daß der Anteil an Redesign- und Neubaufahrzeugen sich im Geschäftsjahr von 40 Prozent auf 54 Prozent erhöhte - bei einem Bestand von nunmehr knapp 9.700 Fahrzeugen für den Nahverkehr.

In einem Pilotprogramm wurden zunächst sieben Steuerwagen der RegionalExpress-Züge zwischen Dessau und Kassel mit Automaten für kalte und warme Getränke ausgerüstet. Nach ersten Marktbeobachtungen wird das Angebot angenommen. Zur Verbesserung des Angebotes wurden weiterhin 180 Gepäckwagen zur Fahrradbeförderung vom Fernverkehr in den Nahverkehr übernommen.

Um die Kundeninformation insbesondere bei Abweichungen vom regelmäßigen Betriebsablauf zu verbessern, haben die Geschäftsbereiche Nahverkehr und Fernverkehr gemeinsam "Regionale Transportleitungen" eingerichtet. Sie sollen die Kunden schneller und besser über aktuelle Ereignisse informieren.

Geschäftsbereiche

In zwei Pilotversuchsgruppen in Cottbus und Hof wurde das Projekt "Kundenbetreuung in Nahverkehrszügen" (KiN) erprobt. Bereits nach wenigen Monaten zeigten sich für den Kunden deutlich wahrnehmbare Qualitätsverbesserungen. Das Projekt KiN wird ab Jahresfahrplan 1996/97 auf alle Regionalbereiche des Nahverkehrs ausgeweitet.

Erfolgreich eingeführt wurde auch ein Programm zur Verbesserung der Sicherheit in lokbespannten Zügen. Verstärkt unterstützen Bahnschutzkräfte die Zugbegleiter auf problematischen Zügen. Durch den Einsatz von Funkgeräten wird außerdem die Kommunikation zwischen Zug und Bahnhof wesentlich verbessert auch nach draußen hergestellt.

Strategien

Das Geschäftsjahr war geprägt von den Verhandlungen mit den Bundesländern bzw. den von ihnen beauftragten Verbünden und Zweckverbänden über die Umsetzung der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs ab 1. Januar 1996. Die Verkehrsvertragsverhandlungen wurden erfolgreich abgeschlossen. Insgesamt wurden 31 Vereinbarungen ausgehandelt. Auf der Basis dieser Verträge haben die regionalen Aufgabenträger für 1996 Nahverkehrsleistungen im Wert von rund 7,48 Mrd. DM bei der DB AG in Auftrag gegeben. Das sind rund 200 Mio. DM mehr als den Ländern nach § 8 (1) des Regionalisierungsgesetzes vom Bund zur Verfügung gestellt wurden.

In Schleswig-Holstein wurde – als Modell für länderspezifische Lösungen – in Abstimmung mit dem Land die ZugBus Schleswig-Holstein GmbH als Holdinggesellschaft und in Baden Württemberg die ZugBus Alb Bodensee GmbH auf den Weg gebracht und zum 1.1.1996 gegründet. Dabei wurden jeweils regional eine Busgesellschaft und der entsprechende Teil des Nahverkehrs auf der Schiene unter dem Dach einer GmbH zusammengeführt.

Im Zusammenhang mit der Regionalisierung beteiligt sich die DB aktiv an Zusammenschlüssen von Verkehrsunternehmen, die als Serviceleister für Bestellerorganisationen auftreten.





66 Ein Schwerpunkt im Investitionsprogramm war die Beschaffung von 156 Doppelstockwagen.

als investiert werden. Auch das Redesign-Programm für ältere Nahverkehrswagen wird fortgeführt.

Die Neubeschaffung von Doppelstockwagen läuft weiter. Bis voraussichtlich Mitte 1996 werden alle 289 Wagen in Betrieb genommen sein. Eine Ausschreibung über weitere 400 dieser Fahrzeuge – einschließlich einer Option von 150 Wagen – wird vorbereitet.

Vorgesehen ist auch die Beschaffung von 300 neuen, leichten Dieseltriebwagen.

Die Erprobung bargeldloser Zahlungssysteme in Form der PayCard ist gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) und der Telekom angelaufen. 160 Mio. DM sollen in die Verkaufsinfrastruktur für neue Verkaufsautomaten, mobile Terminals und die Einführung der PayCard investiert werden.

Investitionen

Der Geschäftsbereich investierte 1,1 Mrd. DM in neue Fahrzeuge. Das Modernisierungsprogramm für Nahverkehrsfahrzeuge wurde mit 360 Mio. DM fortgeführt.

Schwerpunkte der Investitionstätigkeit waren die Beschaffung von 156 Doppelstockwagen (321 Mio. DM), die Modernisierung von 566 einstöckigen Reisezugwagen (275 Mio. DM), die Beschaffung von 70 S-Bahn-Wagen (86 Mio. DM), die Modernisierung von 97 Doppelstockwagen (53 Mio. DM) und von Triebwagen (32 Mio. DM). Weiterhin wurden für die Beschaffung von Triebzügen 220 Mio. DM Vorauszahlungen geleistet: für die NeiTech-Dieseltriebzüge der Baureihe VT 611, die S-Bahn-Züge ET 474 der S-Bahn Hamburg und ET 423 als Nachfolger des ET 420 für verschiedene S-Bahnnetze.

Personalentwicklung

Der Geschäftsbereich Nahverkehr beschäftigte am Jahresende 15.230 Mitarbeiter, davon waren 64 Prozent im Zugbegleitdienst beschäftigt.

Ausblick

Bis zum Jahr 2000 sollen noch 7,2 Mrd. DM in die Erneuerung und Modernisierung des Fahrzeugmateri-

Geschäftsbereiche





PERSONENBAHNHÖFE

Die Weiterentwicklung der Bahnhöfe zu zeitgemäßen, attraktiven Drehscheiben des Verkehrs und darüber hinaus zu multifunktionalen Dienstleistungs- und Kommunikationszentren stand im Mittelpunkt der Aktivitäten des Geschäftsbereichs Personenbahnhöfe. Die Kundenzufriedenheit stieg von 1993 bis heute um 27 Prozent. Wesentlichen Anteil daran hat das "3-S-Programm", in dessen Rahmen erhebliche Mittel in die Verbesserung von Sicherheit, Sauberkeit und Service auf den Bahnhöfen investiert wurden. Ein Schwerpunkt war dabei die Einrichtung weiterer Service-Points in über 40 zusätzlichen Bahnhöfen. Im Geschäftsjahr wurden zudem die völlig neu gestalteten Hauptbahnhöfe von Cottbus (Bundesgartenschau) und Kassel (mit dem Themenschwerpunkt Kultur) eröffnet.

Umfangreiche Projekt- und Entwicklungsarbeit dient zudem der weiteren Ausschöpfung des "Potentials Bahnhofs". So wurden die Projektentwicklungen von über 50 größeren Bahnhöfen vorangetrieben. Im Leipziger Hauptbahnhof begann der aufwendige Umbau als Modellvorhaben im Rahmen des Projektes "Bahnhof der Zukunft" unter Federführung der Bahnhofs-Management & Entwicklungsgesellschaft (BME), an der die DB und die zur Otto-Versand-Gruppe gehörende ECE Projektmanagement GmbH zu gleichen Teilen beteiligt sind. Erstmals beteiligen sich private Investoren an einer Bahnhofsumstrukturierung mit mehr als 400 Mio. DM.

Zu den herausragenden Einzelprojekten gehören weiterhin die Gestaltung des künftigen Berliner Zentralbahnhofs, die Neuentwicklung des Bahnhofs Berlin Papestraße am südlichen Ende der in Bau befindlichen künftigen Nord-Süd-Schienenverbindung durch die Hauptstadt sowie die Konzeptionierung des neuen ICE-Bahnhofs am Rhein-Main-Flughafen in Frankfurt an der künftigen Schnellfahrstrecke Köln -Rhein/Main.

Zur Stärkung der Bahnhofsidentität als Verkehrsstation wurden neue Bahnhofsprodukte entwickelt. In Aschaffenburg Hauptbahnhof wurde als Pilotprojekt ein modernes Design- und Gestaltungskonzept für das "Reisezentrum" erstmals realisiert. Entsprechende Anlagen sollen in Frankfurt am Main. Berlin Alexan-



Unter dem Markennamen "Reise-Pause" wurde ein Lounge-Konzept entwickelt, das die Betreuung der Reisenden vor und nach der Reise in besonderen Lounges ermöglicht. Sie sollen mit Rezeption, Gepäckaufbewahrung, Kommunikations-Technik, Tagungs- und Ruhezonen, Restaurant/Bistro, Toiletten und Waschanlagen und verschiedenen Lounge-Bereichen für "VIP", Senioren und Kinder ausgestattet sein. Pilotprojekte sind in Frankfurt am Main und Berlin Zoo vorgesehen.





Das Produkt "ReiseFrische" soll den sanitären Einrichtungen in den Bahnhöfen ein neues Image verleihen.

Das anspruchsvolle Toilettenkonzept sieht die Einrichtung von "Hygienecenter" vor, die in größeren Bahnhöfen neben den WC- und Waschanlagen auch Friseur, Apotheke oder auch Fitneß- und Sonnenstudios umfassen. Für mittelgroße Bahnhöfe werden moderne, ansprechende Toilettenanlagen eingerichtet, in kleineren Stationen entstehen automatische, selbstreinigende Toilettenhäuser.

In Abstimmung mit den Verkehrsverbünden wurden erste Maßnahmen eingeleitet, um auch die Bahnhöfe in der Fläche zu attraktiven Drehscheiben des Verkehrs auszubauen. Mit ihren Partnern vor Ort, den Pächtern von Bahnhofsbetrieben, ist die DB in über 50 neugegründeten Werbegemeinschaften in eine noch intensi-

vere Form der Zusammenarbeit eingetreten. Verstärkt wurde das Kommunikationspotential der Bahnhöfe für Großveranstaltungen genutzt:
Das "Forum Bahnhof" bildete beispielsweise den Rahmen für rund 500 kleine und große Bahnhofsfeste, Jubiläen, Kunstausstellungen, eine PopShow mit Poptrain als Musik-Großveranstaltung an 19 Standorten, der Bambi-Preisverleihung im Münchener Hauptbahnhof u.v.m.

Auf der Personalseite war der Übergang von über 1.400 Mitarbeitern aus dem Reinigungsdienst in die örtlichen Bahnreinigungsgesellschaften das herausragende Ereignis des Geschäftsjahres.

Entwicklungs- und Projektarbeit wird auch weiterhin die Tätigkeit des Geschäftsbereiches in seinen Sparten "Bahnhofsbetrieb" und "Bahnhofsentwicklung" bestimmen.

Unter anderem ist der Aufbau von Bahnhofentwicklungsteams für die Betreuung von etwa 330 Projektentwicklungen vorgesehen. Nach der Präsentation der 3-S-Zentrale in Mainz in der Öffentlichkeit ist die Inbetriebnahme von fünf weiteren 3-S-Zentralen in den Bahnhöfen Frankfurt/M, München, Nürnberg, Hamburg und Dresden Neustadt vorgesehen.

Auf der Kundendienstseite ist der Ausbau des Gepäckträger-Service geplant. In Berlin steht die Eröffnung der neugestalteten Bahnhöfe Friedrichstraße und Alexanderplatz sowie die Markteinführung des neuen Reisezentrums im Bahnhof Zoologischer Garten bevor.

66 Im kombinierten Verkehr sieht DB Cargo einen starken Wachstumsmarkt der Zukunft.



Der Güterverkehr hatte 1995 mit konjunkturbedingten Schwierigkeiten zu kämpfen. Der Umsatz war mit 7,8 Mrd. DM leicht rückläufig. Dank rückläufiger Personalzahlen um rd. 10 % konnte die Produktivität jedoch erheblich gesteigert werden. Zur weiteren Verbesserung werden technische Investitionen wie die automatische Zugkupplung und neuartige Fahrzeugsysteme beitragen.

GÜTERVERKEHR

Markt

Im problematischen konjunkturellen Umfeld mußte auch der Güterverkehr mit Schwierigkeiten kämpfen. Zusätzliche spürbare Umsatzeinbußen waren die Folge des anhaltenden Streiks bei der Französischen Eisenbahn Ende des Jahres.

Die Transportmenge lag mit 300,4 Mio. Tonnen knapp unter dem Vorjahr. Dabei stellten Montangüter mit 146,2 Mio. Tonnen fast die Hälfte des Gesamttransportes von DB Cargo (49,5 Prozent) . Zusammen mit den Investitions- und Verbrauchsgütern (44,2 Mio. t) und den Roh- und Baustoffen (38,8 Mio. t) bestimmen sie weiterhin das Kerngeschäft des Güterverkehrs.

Positive Entwicklungen waren in den Bereichen der Kaufmannsgüter und bei chemischen Produkten zu verzeichnen. Auch bei Eisen und Stahl stieg das Aufkommen noch über Vorjahresniveau und die Erwartungen. Gedämpft verlief dagegen die Entwicklung bei Braunkohle, bei Ölprodukten und Baustoffen. Das Aufkom-

men bei Steinkohle, das zunächst stabil gewesen war, ging ab Herbst zurück.

Der vergleichbare Umsatz ging leicht auf 7,8 Mrd. DM (-3,4 Prozent) zurück. Eine der Ursachen dafür ist das veränderte Frachtkonzept der Post, das zu einem Umsatzrückgang von mehr als 300 Mio. DM führte. Überwiegend erwirtschaftete DB Cargo seine Umsätze im konventionellen Verkehr mit 5.677 Mio. DM. In diesen Bereichen wurde ein Umsatzzuwachs von 100 Mio. DM (+2 Prozent) erzielt. Der Kombinierte Verkehr erreichte mit rund 40 Mio. DM Zuwachs ein Umsatzplus von 5 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

International sind im Schienengüterverkehr positive Entwicklungstendenzen über dem nationalen Niveau zu verzeichnen. So nahm im Kombinierten Verkehr die Verkehrsmenge um 8 Prozent gegenüber dem Vorjahr zu. Überdurchschnittlich wuchsen auch die Osteuropaverkehre mit einer Verkehrsleistung von 11 Prozent.

Deutliche Verbesserungen erzielte der Güterverkehr bei der Produkti-

vität. In den letzten beiden Geschäftsjahren wurden die Erträge je Mitarbeiter und Güterwagen erheblich
verbessert. So stieg die Produktivität
des Personals im Bezug zur Verkehrsleistung um 29 Prozent und die
Güterwagenproduktivität um 34 Prozent. Die Einsatzfrequenz der Güterwagen stieg um 7 Prozent, die
Umlaufzeit je Waggon sank um
6 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Angebot/Produkte

Zu den wesentlichen Innovationen auf der Angebotsseite zählte im Geschäftsjahr die Einführung des Inter-KombiExpress (IKE). Nach einer Vorlaufphase zum Beginn des Jahres wurde das Produkt ab Mai flächendeckend ausgebaut. Heute verkehren auf 62 Relationen täglich 48 Züge. Speziell für den Osteuropaverkehr wurde im Oktober 1995 der Containerzug "Ostwind" neu eingeführt. Er verkehrt zwischen Berlin und Moskau; das Angebot soll ab 1996 weiter ausgebaut werden.



Die Ausgliederung des Kleingutverkehrs in das Gemeinschaftsunternehmen BahnTrans, an dem die DB und THL zu gleichen Teilen beteiligt sind, erzielte 1995 ein positives Ergebnis.

Verstärkt engagiert sich DB Cargo beim Ausbau logistischer Dienstleistungen mit dem Angebot von Lagerhäusern sowie Service- und Logistikcentren.

Investitionen

Insgesamt wurden im Bereich Güterverkehr im Geschäftsjahr 330 Mio. DM investiert. Das entspricht einer Investquote von etwa 4 Prozent. Rund zwei Drittel der Mittel flossen in die Fahrzeugbeschaffung, unter anderem 100 Mio. DM für Güterwagen im Kohleverkehr und gut 60 Mio. DM für neue Wagen in Baustoffverkehren. Insgesamt wurden rund 1.450 Neubaufahrzeuge beschafft.

Weitere Investitionsschwerpunkte waren die Datenverarbeitung und der Ausbau von Sachanlagen.

Personalentwicklung

Im Unternehmensbereich Güterverkehr waren durchschnittlich 38.700 Mitarbeiter beschäftigt, davon 31.000 im Geschäftsbereich Ladungsverkehr und rund 7.700 im Geschäftsbereich Stückgutverkehr. Der Personalbestand sank bis zum 31. Dezember 1995 gegenüber dem Vorjahr um 10,1 Prozent.

Ausblick

Der Unternehmensbereich Güterverkehr entwickelt sich zu einem europäischen Transport- und Logistikdienstleister, der seine Grundleistungen im Transportwegebereich überwiegend auf der Schiene abwickelt,
zugleich aber zuverlässige und garantierte Haus-Haus-Verkehre sowie
zunehmend auch maßgeschneiderte
umfassende Leistungspakete anbietet. Diese Angebote unterbreitet er in
partnerschaftlicher Kooperation mit
anderen Verkehrsträgern.

Zur Verbesserung der Marktakzeptanz ist der Aufbau eines Kundenservicezentrums bis 1988 geplant, zu dem ein Kundeninformationszentrum als Vorläufer bereits 1996 installiert wird. Einem durchgängigen Auftragsmanagement mit integrierter Vertriebs- und Produktionsplanung wird im Hinblick auf Kundenorientierung und damit Wettbewerbsfähigkeit von DB Cargo höchster Stellenwert eingeräumt.

Hinzu kommt das weitere Bemühen um Produktivitätszuwachs. Technische Innovationen wie die automatische Zugkupplung oder innovative Fahrzeugsysteme wie zum Beispiel die bereits bestellten ersten Einheiten des "Cargo-Sprinters" (Selbstangetriebene Transporteinheit (STE)) werden ebenso wie neuartige Fahrzeuge mit spezifischen, an den Marktbedürfnissen ausgerichteten Anforderungsprofilen weitere Beiträge zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit von DB Cargo leisten können.

Geschäftsbereiche

Der Lokomotivpark der Deutschen
Bahn AG wird durch umfangreiche Neubestellungen sukzessive verjüngt.

Die Geschäftsbereiche Netz, Bahnbau, Traktion und Werke stehen im Zeichen einer zunehmenden Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Bahn AG: Durchführung umfangreicher Infrastrukturmaßnahmen im Geschäftsbereich Netz, Investitionen in Gleisbaumaschinen und neue Sicherheitstechnik im Bahnbau, Optimierung der Organisation im Bereich Traktion. Auch im Geschäftsbereich Werke wurden erhebliche Rationalisierungsinvestitionen durchgeführt. Die Zukunft der Deutschen Bahn AG ist bestimmt von umfangreichen Erneuerungen im Lokomotiv-Bestand und der Anwendung neuer Gleisoberbautechnologie.



NETZ

Zu den zentralen Aufgaben des Geschäftsbereiches Netzes zählten umfangreiche Infrastrukturmaßnahmen mit dem Ziel, die Strecken- und Anlagen-Kapazitäten besser zu nutzen. Nach 9,3 Mrd. DM im Vorjahr flossen Bundesleistungen in Höhe von 9,1 Mrd. DM in den Ausbau des Fahrweges.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag bei den Verkehrsprojekten Deutsche Einheit, wo Streckenausbau bzw. -erneuerung und insbesondere die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf 160 km/h als Ausbaustandard im Vordergrund standen. Die Investitionen ermöglichen erhebliche Reisezeitverkürzungen und verbessern damit die Wettbewerbsposition der operativen Geschäftsbereiche der DB.

Der Netto-Sachanlagenzugang durch Ausbau und Modernisierung erreichte 6,4 Mrd. DM. Finanziert wurden diese Beträge durch Baukostenzuschüsse und zinslose Darlehen des Bundes sowie durch Mittel nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz.

Im Geschäftsjahr wurden bei Oberbau-Erneuerungsmaßnahmen insgesamt 7 km Feste Fahrbahn in Betrieb genommen. Auf größeren zusammenhängenden Streckenabschnitten soll eingehend untersucht werden, inwieweit diese neue Oberbautechnologie neben der Erhöhung des Fahrkomforts auch zur Senkung der Instandhaltungskosten beitragen kann.

Die weiteren Aktivitäten des Geschäftsbereiches Netz werden zum einen von der anhaltenden Investitionstätigkeit bestimmt sein. So werden auch in den kommenden Jahren weiter Mittel in die Erneuerung und Modernisierung des Fahrweges in Größenordnungen von jährlich jeweils 10 Mrd. DM fließen. Zum anderen wird der Geschäftsbereich weitere Anstrengungen unterneh-

men, die mit der Bahnreform möglich gewordene Öffnung des Schienenweges für Dritte extensiv zu vermarkten. Angestrebt wird, die Schienenwege der DB einer deutlich höheren Zahl von anderen Eisenbahn-Unternehmen zur Verfügung zu stellen.

Im Geschäftsjahr 1995 wurden 35 Verträge mit externen Nutzern abgeschlossen.

Das Trassenpreissystem, 1994 von der DB als erster Bahn weltweit überhaupt entwickelt, wurde nicht zuletzt auch im Hinblick auf die Vorstellungen der Nutzer überarbeitet. Als Reaktion auf Produktivitätsverbesserungen im Bereich Fahrweg konnten die Preise zum Teil bereits gesenkt werden.

Ergänzend zum Trassenpreissystem wurde das Anlagenpreissystem eingeführt - ein Katalog von Nutzungsentgelten für die Nutzung der be-



trieblichen Anlagen wie beispielsweise Rangierbahnhöfen oder Abstellanlagen.

Wichtigste Zukunftsaufgabe des Geschäftsbereichs Netz ist, seine Kosten zu senken und die Produktivität zu steigern. Beides verspricht Netz 21 durch eine Homogenisierung der Geschwindigkeiten auf Teilen des Netzes zu leisten.

Weitere wichtige Instrumente zur Kostensenkung sind der Einsatz moderner Technik (z.B. der Einsatz von neuer Signaltechnik), neue Bauweisen, internationale und funktionale Ausschreibungen, günstigere Instandhaltung, Rationalisierungen ebenso wie Lean Management.

BAHNBAU

Der Geschäftsbereich Bahnbau hat im Auftrag der anderen Geschäftsbereiche der Deutschen Bahn AG sowie für Dritte Bau-, Montage-, Ausrüstungs- und Instandhaltungsarbeiten an bahntechnischen Einrichtungen durchgeführt. Die Aktivitäten waren begleitet von einer durchgreifenden Rationalisierung, bei Konzentration auf das Bahngeschäft, mit dem Ziel, die Wettbewerbsfähigkeit entscheidend zu verbessern. Dabei stand bei den Baumaßnahmen im Netz Qualitätsarbeit und Termineinhaltung im Vordergrund.

Mit Unterstützung durch gezielte Investitionen, zum Beispiel in der Gleisbau- und Sicherungstechnik zum Schutz der Baustellen konnten die Planziele und die Anforderungen der Auftraggeber erfüllt werden.

Zum Jahresende hatte der Geschäftsbereich etwa 14.900 Mitarbeiter und damit 2.200 weniger als zum Jahresbeginn. Der Personalabbau konnte sozialverträglich vorgenommen werden.

Senkung der Anforderungen, Steigerung der Leistung je Mitarbeiter, Konzentration auf die Kernaktivitäten bleiben Schwerpunkte in der Tätigkeit des Geschäftsbereiches. Dabei ist eine deutliche Straffung der vorhandenen Strukturen vorgesehen.

TRAKTION

Der Geschäftsbereich Traktion verzeichnete im Personenfern- und im Güterverkehr eine gegenüber dem Vorjahr leicht gesunkene Nachfrage nach Triebfahrzeugführern und Lokomotiven, während die Traktionsleistungen im Nahverkehr leicht stiegen.

Die Anzahl der Mitarbeiter und der Lokomotiv-Bestand wurden den neuen Bedürfnissen angepaßt. Dabei gelang eine weitere Optimierung der Einsatzpläne, auch im Zusammenhang mit Änderungen in der Aufbau- und Ablauforganisation. Dies führte zu erheblichen Rationalisierungseffekten, die die Produktivität der Triebfahrzeugführer – bezogen auf die gefahrenen Kilometer - im Vergleich zum Vorjahr um 9 Prozent steigen ließ.

Verstärkt erbringt der Geschäftsbereich Triebfahrzeugführer- und Lokomotiv-Leistungen über das DB-Netz hinaus im grenzüberschreitenden Verkehr.

Die weitere Entwicklung des Geschäftsbereiches Traktion ist von sich wandelnden, zugleich steigenden Kundenanforderungen geprägt. Dies schlägt sich zum einen in wesentlichen Veränderungen des Berufsbildes des Triebfahrzeugführers nieder. Er wird künftig zusätzliche Aufgaben im verkehrlichen und betrieblichen Bereich des Personenund Güterverkehrs übernehmen müssen. Aus- und Fortbildung des Personals werden darauf ausgerichtet.

Zum anderen steht der zum Teil überalterte, den steigend hohen Anforderungen des Personenfern- und Güterverkehrs nicht immer in vollem Umfang gewachsene Lokomotiv-Bestand vor entscheidenden Erneuerungen. Nachdem im Geschäftsjahr 145 Lokomotiven für den Fernverkehr sowie 275 Lokomotiven für den Güterverkehr bestellt wurden, kann der Lokomotivpark ab 1996 durch Ausmusterung und Neu-Inbetriebnahmen sukzessive verjüngt werden.

Außerdem werden von Fall zu Fall hochwertige und leistungsstarke Triebfahrzeuge umgebaut bzw. nachgerüstet, um neue Anforderungen der Transportbereiche erfüllen zu können. Beispielsweise wurden fünf Diesellokomotiven der Baureihe 218 für Doppel- und Wendezugsteuerung umgebaut, die überwiegend im InterRegio-Wendezug-Verkehr eingesetzt werden. Ein weiteres Beispiel: Abgas- und Schadstoffreduktion und Kraftstoffeinsparung

wird der Einbau eines Umrüstsatzes am Dieselmotor der Baureihe 218 bewirken, den die DB gemeinsam mit der Industrie erfolgreich entwickelt hat. Bis Ende des Jahres 1996 werden 45 Lokomotiven mit dem modernisierten Motor ausgerüstet sein.

Für die Neubeschaffung von Lokomotiven sowie für Umbaumaßnahmen des vorhandenen Parks, weiterhin für die Beschaffung von Straßenfahrzeugen, Flurförderzeugen, EDV-Ausrüstung und ortsfeste Anlagen wurden im Geschäftsjahr Investitionen in einer Höhe von 310 Mio. DM getätigt. Für 1996 sind weitere 656,5 Mio. DM geplant.

Der Personalbestand sank zum Jahresende 1995 von 40.430 auf 37.271 Mitarbeiter. Erreicht wurde dieser Abbau durch Rationalisierungseffekte, vermehrte Zur-Ruhe-Setzungen, Vorruhestands- und Abfindungsregelungen sowie Ausgliederungen von Tätigkeiten.

Im Vordergrund der Aktivitäten des Geschäftsbereichs Traktion stehen weitere Anstrengungen zur Steigerung von Produktivität, Qualität und Flexibilität, um den Geschäftsbereichen des Personen- und Güterverkehrs Traktionsleistungen zu einem Preis anbieten zu können, der die Wettbwerbsfähigkeit der Schiene am Verkehrsmarkt unterstützt.

WERKE

Der zunehmende Einsatz moderner Fahrzeuge sowie weitere Rationalisierungs-Anstrengungen und Konzentrationsprozesse vermindern den Instandhaltungsbedarf bei der DB. Deshalb verzeichnete der Geschäftsbereich Werke eine sinkende Nachfrage nach seinen Dienstleistungen Instandhaltung bzw. Umbau von Schienenfahrzeugen.

Dieser Entwicklung wurde mit der weiteren Umsetzung der Unternehmensstrategie entsprochen, einerseits Anlagen- und Personalkapazitäten in den Schwerpunkten des Arbeitsanfalles zu konzentrieren sowie andererseits verstärkt Leistungen außerhalb der DB zu akquirieren.

Im Rahmen dieser Planungen wurden 1995 in den Ausbau bzw. die Modernisierung eigener Anlagen rund 257 Mio. DM investiert. Der Personalbestand sank im Verlauf des Geschäftsjahres von rund 51.600 auf rund 45.400.

Die künftige Entwicklung des Geschäftsbereiches wird nach wie vor von den Bemühungen um Kostenreduzierung geprägt sein. Dazu ist eine weitere Konzentration der technischen Anlagen auf weniger Standorte vorgesehen, verbunden mit dem Abbaunicht mehr benötigter Stellen.



Wesentliche Beteiligungen

66 Im neuen Design – das Touristik-Angebot wird einen neuen Schwerpunkt im Leistungsangebot der Deutschen Bahn AG bilden.

Die konsolidierten Umsätze der Beteiligungsgesellschaften der DB erreichten 1995 6,8 Mrd. DM. Im Vergleich zum Vorjahr ergibt sich ein Umsatzwachstum von 20,4 Prozent und eine Zunahme des Anteils vom Konzernumsatz von 19,4 Prozent in 1994 auf 22,7 Prozent in 1995.



TOURISTIK/FERNVERKEHR

Deutsches Reisebüro GmbH (DER)

Die DER GmbH fungiert als Führungsgesellschaft für alle touristischen Beteiligungen innerhalb des DB AG-Konzerns. Die Geschäftstätigkeit umfaßt die Veranstaltung eigener Reisen, insbesondere von Fern-, Pauschal- und Städtereisen (DERTOUR); die Generalagentur- und Vermittlungsleistungen für verschiedene Leistungsträger (DERTRAFFIC); die Generalagentur für Reiseleistungen der DB AG (DERRAIL) und das Reisemittlergeschäft einschließlich eigener Reiseveranstaltungen über Niederlassungen).

Der DER-Konzern wurde im vergangenen Jahr umstrukturiert. Insbesondere ist hier der Formwechsel und die Anwachsung von "Rominger" sowie die Übernahme der Rei-

sebüroaktivitäten des "abr" zu 100 Prozent zu nennen.

Die DER GmbH konnte mit einer Zunahme der Umsatzerlöse ihre Marktposition stärken. Wachstumsträger war dabei vor allem das Geschäftsfeld DER-Niederlassungen mit einem Zuwachs von 18,1 Prozent. Ausschlaggebend hierfür war der Erwerb bzw. die Gründung von neuen Vertriebstellen und die Verschmelzung von kleineren Beteiligungsgesellschaften.

Das Geschäftsfeld DERTOUR verzeichnete eine Zunahme der Umsatzerlöse um 0,7 Prozent. Wachstumsträger waren die europäischen Kurzreisen, während die Fernreisen nur unterproportional zunahmen.

Im Geschäftsfeld DERRAIL konnte eine Umsatzsteigerung von 8,6 Prozent erzielt werden, was nachhaltig das hohe Vertrauen der Kunden in die Beratungskompetenz und Servicebereitschaft der Reisebüros im Bahnverkauf dokumentiert.

Das bislang beste Jahresergebnis aus dem Vorjahr konnte nochmals übertroffen werden.

Für 1996 geht die DER GmbH von einem soliden, realistischen Wachstum der Umsatzerlöse aus, das sich auch in den wirtschaftlichen Ergebnissen niederschlagen soll.

	1995	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	1.245 Mio.DM	3,9 Prozent
Jahresergebnis vor Steuern	41 Mio. DM	22,8 Prozent
Investitionen	35 Mio. DM	- 44,1 Prozent
Mitarbeiter am 31.12.95	1.978	30,4 Prozent



DFO Deutsche Fährgesellschaft Ostsee mbH

In der DFO sind seit 1993 alle Fährund Hafengeschäfte des Konzerns in der Ostseeregion integriert.

Die Umsatzerlöse erhöhten sich vor allem wegen der gesteigerten Geschäftsaktivität im Lkw-Verkehr. Im Pkw-Verkehr steht einer leicht negativen Mengenentwicklung eine deutlich positive Umsatzentwicklung gegenüber. Bei den Verkehren mit Schienenpersonenwagen gab es dagegen eine Umsatzminderung von 1,8 Mio. DM. Die Schienengüterwagen-Erlöse befinden sich auf Vorjahresniveau.

Das gesteigerte Investitionsvolumen spiegelt bereits geleistete Anzahlungen für den Neubau eines Schiffes, das Ende 1996 auf der Linie Rostock-Trelleborg in Dienst gestellt werden soll, wieder. Für 1996 erwartet die DFO, trotz sich verschärfenden Wettbewerbs und konjunkturell begründeter Schwächen einzelner Umsatzsegmente, eine Festigung der Marktposition und damit eine Bestätigung der positiven Ergebnisentwicklung des operativen Geschäftes.

	1995	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	206 Mio.DM	9,7 Prozent
Jahresergebnis vor Steuern	6 Mio. DM	1.132,7 Prozent
Investitionen	66 Mio. DM	697,1 Prozent
Mitarbeiter am 31.12.95	468	- 2,9 Prozent

Wesentliche Beteiligungen

66 Der neue Berliner S-Bahn-Zug – Investition in die Zukunft des Stadtverkehrs.





Bahnbus-Holding GmbH (BBHG-Gruppe)

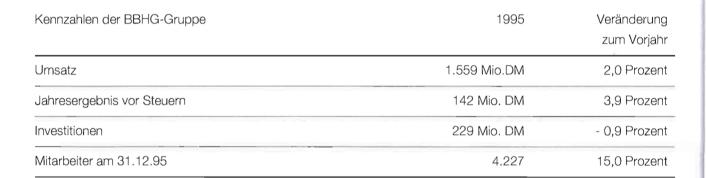
Der Bahnbus-Holding GmbH ist als Dachgesellschaft für die regionalen Busgesellschaften der DB zuständig. Ihre Aufgabe ist es, die regionalen Busgesellschaften im Hinblick auf die Schaffung einer dezentralen und regionalen Organisation des Öffentlichen Personennahverkehrs zu unterstützen. Zum Konsolidierungskreis im Konzern gehören 23 Gesellschaften.

Die Betriebsleistungen der Busgesellschaften stiegen im Jahr 1995 um 1,8 Prozent auf fast 456 Mio. Wagenkilometer. Die Anzahl der Kooperationspartner (private, kommunale Verkehrsunternehmen, NE-Bahnen) stieg von 904 auf 964 Verkehrsunternehmen.

Der Zuwachs bei den Mitarbeitern resultiert größtenteils aus Ersatzeinstellung für ausgeschiedene Mitarbeiter der Bahn, die im Rahmen eines Dienstleistungsüberlassungsvertrages (DÜV) für die Gesellschaft tätig waren.

Im Hinblick auf die Regionalisierung wurden in Baden-Württemberg und Schleswig-Holstein mit den jeweiligen Regionalbusgesellschaften sogenannte ZugBus-Gesellschaften gegründet.

Bei fortschreitendem Geschäft wird auch in 1996 ein zufriedenstellendes Ergebnis erwartet.







S-Bahn Berlin GmbH

Die Gesellschaft erbringt und vermarktet seit 1. Januar 1995 Nahverkehrsleistungen in Berlin und dem Umland.

Die S-Bahn Berlin GmbH hat am 31. Dezember 1995 ihr erstes Geschäftsjahr erfolgreich abschließen können. Die S-Bahn Berlin GmbH beschäftigte zum 31. Dezember 1995 insgesamt 4.140 Personen. Im Rahmen eines Dienstleistungsüberlassungsvertrages (DÜV) waren weitere 731 Mitarbeiter der Berliner Verkehrs-Betriebe eingesetzt.

Die Investitionen betreffen zum großen Teil mit Erbbauverträgen erworbene bauliche Anlagen und den Kauf von Maschinen und Ausrüstungen. Für 1996 ist die weitere Steigerung der Attraktivität des Verkehrsangebotes ein Schwerpunkt der Gesellschaft. In 1996 werden die ersten 10 von insgesamt 500 bestellten Viertelzügen der Baureihe 481 ausgeliefert.

1995

Umsatz	743 Mio.DM
Jahresergebnis vor Steuern	10 Mio. DM
Investitionen	27 Mio. DM
Mitarbeiter am 31.12.95	4.140

Wesentliche Beteiligungen



Starker Partner von DB Cargo im kombinierten Verkehr ist die Transfracht Deutsche Transportgesellschaft (TFG).





GÜTERVERKEHR Transfracht Deutsche Transportgesellschaft mbH (TFG)

Die TFG ist die Vertriebsgesellschaft der Deutschen Bahn AG, insbesondere für den Bereich Großcontainertransport im kombinierten Verkehr.

Im Jahr 1995 hatte Transfracht erhebliche Probleme zu lösen und den Nachwirkungen des negativen Ergebnisses 1994 zu begegnen. Zugleich war 1995 durch den Prozeß der Umstrukturierung gekennzeichnet. Der Rückgang der Umsätze ist

hauptsächlich auf das geringere Verkehrsvolumen zurückzuführen.

TFG hat in 1995 planmäßig Maßnahmen zur Aufwandsreduzierung umgesetzt. Investitionen in neue Strukturen der Datenverarbeitung an den Schnittstellen zur Deutschen Bahn AG lassen Produktivitätsgewinne erwarten.

Für die Zukunft sind damit die Voraussetzungen geschaffen worden, das Unternehmen wieder in die Gewinnzone zu führen.

	1995	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	500 Mio.DM	- 2,6 Prozent
Jahresergebnis vor Steuern	- 1 Mio. DM	
Investitionen	2 Mio. DM	- 9,7 Prozent
Mitarbeiter am 31.12.95	374	- 5,1 Prozent





Der Anstieg der Umsä

BSG Bahnschutz GmbH.

Der Anstieg der Umsätze in den Bahnreinigungsgesellschaften ist im wesentlichen auf Auftragserweiterungen in der Bahnhofsreinigung in den Ost-BRG zurückzuführen. Auch in den West-BRG konnten Umsatzzuwächse erwirtschaftet werden.

um 14,4 Prozent sowie der Aufnahme des Geschäftsbetriebs in der

SERVICE

dvm Deutsche Verkehrsdienstleistungs- und Management GmbH (dvm-Gruppe)

Die dvm erbringt Dienstleistungen aller Art im Bereich des Verkehrswesens, insbesondere im Reinigungsund Sicherheitssektor. Zur dvm-Gruppe gehören 7 Bahnreinigungsgesellschaften sowie die BSG Bahnschutz GmbH.

Das erste volle Geschäftsjahr der dvm war im wesentlichen geprägt durch die Verschmelzung von vier Bahnreinigungsgesellschaften auf Schwestergesellschaften, die Übernahme von 51 Prozent der Anteile an der Mitteldeutsche Bahnreinigung GmbH und 100 Prozent der Anteile an der BSG Bahnschutz GmbH (BSG) von der DB AG.

Der Umsatzzuwachs von 21,2 Prozent beruht auf einem Anstieg bei den Bahnreinigungsgesellschaften Die BSG weist im Jahre 1995 ein starkes Wachstum im Geschäftsfeld "Sicherheits- und Ordnungsdienste" aus. Die Gesellschaft, die zu Beginn des Jahres 1995 lediglich 84 Mitarbeiter beschäftigte, hat ihren Personalbestand zum Ende des Jahres 1995 auf fast 800 Mitarbeiter ausgebaut.

Für das Geschäftsjahr 1996 werden die weiteren Aufgabenüberleitungen aus der DB einen Schwerpunkt der Tätigkeit der dvm bilden.

	1995	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	486 Mio.DM	21,2 Prozent
Jahresergebnis vor Steuern	36 Mio. DM	28,0 Prozent
Investitionen	12 Mio. DM	109,1 Prozent
Mitarbeiter am 31.12.95	7.883	29,6 Prozent

Wesentliche Beteiligungen

66 Der Geschäftsbereich Service im Zug ist der umsatzstärkste Bereich der MITROPA AG.





Die Aufgabe der MITROPA ist die Erbringung von Serviceleistungen im Zug, die stationäre Gastronomie und Handel, die Bewirtschaftung von Fährschiffen und der Service an Autobahnen und Straßen.

Vor dem Hintergrund einer insgesamt schlechten Konjunktur erwirtschaftete die Gesellschaft ein deutlich positives Ergebnis.

Der Geschäftsbereich Service im Zug ist sowohl der umsatzstärkste als auch personalintensivste Bereich. Hier resultiert die positive Entwicklung hauptsächlich aus Änderungen im Angebot sowie intensiven Schulungen der Mitarbeiter.

Bei der Bewirtschaftung von Fährschiffen kam es durch die Außerdienststellung eines der umsatzstärksten Schiffe zu einem spürbaren Umsatzverlust.

Vor dem Hintergrund der anhaltenden Kaufzurückhaltung des breiten Publikums wird in 1996 besondere Aufmerksamkeit der Produktinnovation und der Entwicklung von Eigenmarken zukommen. Ein unverändert straffes Kostenmanagement wird diese Maßnahmen begleiten.

	1995	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	528 Mio.DM	- 3,7 Prozent
Jahresergebnis vor Steuern	8 Mio. DM	1,5 Prozent
Investitionen	22 Mio. DM	36,9 Prozent
Mitarbeiter am 31.12.95	5.535	- 3,8 Prozent





SONSTIGE

DE-Consult, Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH

Die DE-Consult erbringt überwiegend Ingenieurleistungen für den schienengebundenen Verkehr.

Der Vergleich zum Vorjahr ist aufgrund der Übernahme der Aktivitäten der EVDR Bahn-Consult GmbH nicht aussagekräftig.

Die Auftragslage im Inlandsgeschäft war zufriedenstellend. Das Inlandsgeschäft ist in erster Linie durch Planung und Projektmanagement geprägt. Die Geschäftsfelder Beratung und Betriebsführung befinden sich im Inland noch im Aufbau.

In 1995 hat die DE-Consult vermehrt in der Region Akzeptanz als Verkehrsinfrastrukturplaner gefunden. Der Anteil von Kunden außerhalb des DB-Konzerns am Gesamtvolumen konnte im Jahresverlauf weiter erhöht werden.

Im Auslandsgeschäft ist ein deutlicher Rückgang der Entwicklungshilfe auf dem Verkehrssektor spürbar. Allerdings wird hier eine Zunahme von Auslandsprojekten im privat finanzierten Verkehrssektor erwartet.

Auf den schwieriger werdenden Inlandsmärkten wird DE-Consult ihre Marktposition im schienengebundenen Verkehr in den nächsten Jahren halten und in anderen Bereichen der Verkehrssysteme und im Infrastrukturmanagement ausbauen können. Auf den Auslandsmärkten wird in 1996 eine Belebung erwartet.

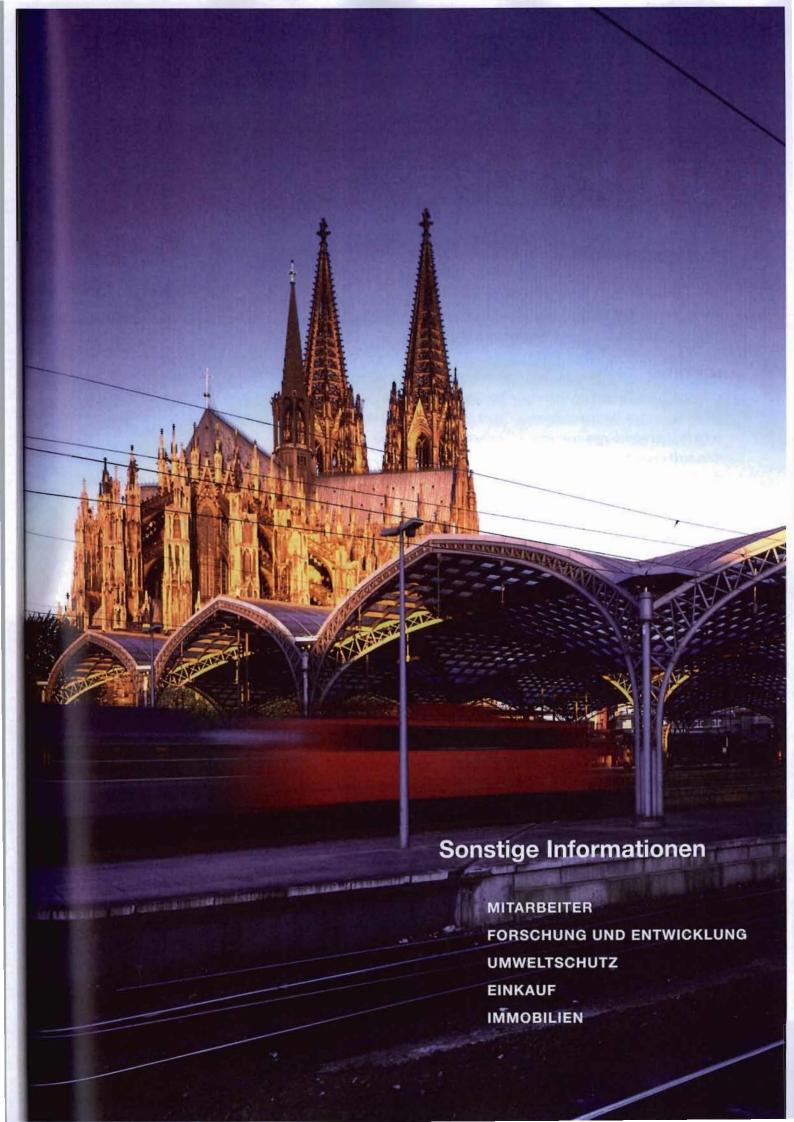
	1995	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	278 Mio.DM	50,0 Prozent
Jahresergebnis vor Steuern	13 Mio. DM	30,9 Prozent
Investitionen	9 Mio. DM	- 64,7 Prozent
Mitarbeiter am 31.12.95	1.848	- 0,2 Prozent

Wesentliche Beteiligungen

	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital am 31.12.95 Mio.DM	1994	ebnis ¹⁾ 1995 Mio. DM	1994 Mio. DM	lmsatz 1995 Mio. DM		chäftigte 31.12. 1995
Touristik / Fernverkehr								
Deutsches Reisebüro GmbH	66,8	160	33,8	41,5	1.198,3	1.245,2	1.517	1.978
AMEROPA-REISEN GmbH	100,0	5	0,4	-3,0	231,1	209,9	195	192
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH	100,0	9	0,5	1,2	29,0	33,5	269	339
DFO Deutsche Fährgesellschaft Ostsee mbH	100,0	235	0,5	5,9	187,5	205,6	482	468
Deutsche Touring Gesellschaft mbH	60,8	12	4,3	5,0	78,0	84,9	172	161
Nahverkehr								
BBHG Bahnbus-Holding -Gruppe-	100,0	-	136,6	141,9	1.528,1	1.559,0	3.677	4.227
VBG Vereinigte Bundesverkehrsbetriebe -Gruppe-	52,9	_	5,7	86,1	467,2	503,5	3.092	3.220
S-Bahn Berlin GmbH	100,0	328	-	10,0	-	743,5	14	4.140
Service				-				
MITROPA AG	100,0	14	7,5	7,6	548,5	528,2	5.753	5.535
dvm Deutsche Verkehrsdienstleistungs- u. Management -Gruppe-	100,0	-	28,4	36,3	401,0	486,0	6.083	7.883
Güterverkehr								
Transfracht Deutsche Transportgesellschaft mbH	100,0	10	-29,9	-0,9	513,6	500,4	394	374
NUCLEAR CARGO + SERVICE GmbH	100,0	7	1,0	0,7	23,7	18,8	60	55
Kombiwaggon GmbH	90,0	21	-8,5	2,6	89,3	105,6	40	35
TRANSA Spedition GmbH	50,0	14	0,4	3,1	365,2	361,0	353	345
Bahn Trans GmbH 2)	50,0	130	-0,3	17,7	0,0	1.218,2	-	2.719
Sonstige								
Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH	100,0	17	13,2	13,7	184,8	192,9	197	213
DBG Deutsche Bahn Gleisbau GmbH	100,0	15	3,8	4,4	76,8	66,9	144	179
lbb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH	100,0	4	1,0	1,6	137,7	121,0	577	509
TLC Transport-, Informatik- und Logistik-Consulting GmbH	100,0	4	1,5	2,2	37,1	58,0	97	122
DE-Consult, Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH	74,0	60	9,7	12,7	185,6	278,4	1.852	1.848
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz- Vermittlungs-GmbH	65,0	2	27,1	9,4	33,8	19,6	19	31

¹⁾ Ergebnis vor Ertragsteuern und Gewinnabführung

²⁾ Geschäftsjahr 1.10. - 30.09.



Sonstige Informationen

Mit rund 277.000 Beschäftigten Ende 1995 ist die Deutsche Bahn AG einer der größten Arbeitgeber in Deutschland. Mit fast 18.000 Auszubildenden ist sie der größte deutsche Berufsausbilder. Neuausrichtung an den Bedürfnissen ihrer Kunden und eine Kultur des ständigen Lernens sind die Grundlage zur Sicherung wettbewerbsfähiger Arbeitsplätze bei der Deutschen Bahn.



MITARBEITER

Der Wandel der Deutschen Bahn zu einem vielseitigen, wettbewerbsorientierten Dienstleistungsunternehmen stellt neue Anforderungen an die Mitarbeiter. Neue Technologien, neue Verantwortung und vermehrte Kundenkontakte verlangen neue Qualifikationen. Die Umorientierung bei der täglichen Arbeit und die Bereitschaft zu mehr Mobilität und Flexibilität erfordern einen weitreichenden mentalen und fachlichen Lernprozeß.

In dieser Umbruchsituation ist das Personalmanagement der DB bemüht, eine Unternehmenskultur zu entwickeln, die den Eisenbahnern hilft, den unternehmerischen Neubeginn in die Tat umzusetzen.

Im Geschäftsjahr entwickelte sich der Personalbestand von 301.936 Beschäftigten am Jahresanfang zu 276.957 am Jahresende. 31.715 Abgängen standen 6.736 Zugänge gegenüber. Bei den konsolidierten Tochtergesellschaften waren per 31.12.95 35.622 Mitarbeiter beschäftigt. Die Gesamtzahl der Beschäftigten im DB-Konzern lag damit zum Jahresende bei 312.579 Mitarbeitern, 23.463 weniger als am Jahresende 1994.

Restrukturierung

Die notwendige Optimierung der Geschäftsprozesse führt in den einzelnen Unternehmensbereichen zu erheblichen Personalmehrbeständen. Um diesen Mitarbeitern eine Perspektive zu eröffnen, wurden unter anderem die Restrukturierungsabteilungen eingerichtet. Vorrang hat aber nach wie vor die Versetzung auf freie Arbeitsplätze im Bahngeschäft. Dies wurde in den Gesprächen zur Sicherung wettbewerbsfähiger Arbeitsplätze erneut hervorgehoben.

Die Restrukturierungsabteilungen schaffen zumindest vorübergehend Arbeit in nicht-bahnspezifischen Bereichen. Diese Arbeiten, zum Beispiel Verbesserungs- und Verschönerungsarbeiten, Altlastensanierungen und Abbrucharbeiten, können einen sinnvollen und wirtschaftlichen Beitrag zur Entwicklung der Bahn leisten. Dabei werden verstärkt Aufträge nicht mehr an externe Unter-

nehmen vergeben, wenn die Arbeit in gleicher Qualität und zu gleichen Kosten intern durchgeführt werden kann. Zum Ende des Geschäftsjahres waren etwa 5.800 Mitarbeiter in 118 Restrukturierungsabteilungen beschäftigt. Erwartet wird, daß die Zahl im Laufe des Jahres 1996 auf über 6.000 ansteigt.

Flexible Arbeitszeit

Eine kundenorientierte und zugleich bedarfsgerechte Arbeitszeitgestaltung erfordert in immer stärkerem Maße betriebsspezifische und örtlich unterschiedliche Arbeitszeitregelungen. Im Geschäftsjahr wurde deshalb die bei bestimmten Unternehmensteilen versuchsweise eingeführte gleitende Arbeitszeit weiterentwickelt.

Entgelte

Die Entgelte sowie die Ausbildungsvergütungen wurden ab 1. Januar 1995 um 1,8 Prozent (Laufzeit bis



66 Freundliche und kompetente Mitarbeiter durch regelmäßiges Training und Schulung.

desländern Mitarbeiter des Mehrbestands für Bedarfsregionen im Westen angeworben.

Wachsende Mobilität ist bei Mitarbeitern in den neuen Bundesländern zu verzeichnen, in denen der Personalüberhang besonders ausgeprägt ist. 1995 wechselten bereits 972 Mitarbeiter aus den neuen Ländern auf Arbeitsplätze in den alten Bundesländern, die nicht besetzt werden konnten (1994: 392). Dabei ist auch für das laufende Jahr 1996 eine weiter steigende Mobilität festzustellen.

Die DB hat mit ihren Tarif- und Betriebspartnern eine Fülle von Regelungen zur sozialen Absicherung der Personalanpassung ausgehandelt, zu nennen sind der Rationalisierungsschutztarifvertrag (RSTV), die Gesamtbetriebsvereinbarung und der Mustersozialplan.

Aus- und Weiterbildung

Aus- und Weiterbildungsaktivitäten bei der Deutschen Bahn sind weitestgehend auf das bahninterne Dienstleistungszentrum Bildung (DZB) konzentriert. Es arbeitet als Anbieter für die Geschäfts- und Zentralbereiche, sieht aber auch und in erster Linie die Teilnehmer an Bildungsmaßnahmen als seine Kunden an.

30. Juni 1995) und ab dem 1. September 1995 um 3,2 Prozent (Laufzeit bis 31. August 1996) erhöht. Alle Arbeitnehmer erhielten als Einmalzahlung 230 DM, Auszubildende 75 DM.

Prinzipiell plant die DB für ihre Mitarbeiter eine möglichst weitgehende leistungs- und ergebnisabhängige Bezahlung. So werden bereits bei Führungskräften das Konzern- und Geschäftsbereichsergebnis sowie die persönliche Leistung zu Kriterien einer individuellen Jahresabschlußvergütung. In ihr wird die monatliche Leistungszulage künftig ganz aufgehen.

Mitarbeiterbefragung

Unter dem Motto "Fragen - Antworten - Handeln" wurde bei der DB im Sommer 1995 eine Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Sie hatte mit ei-

ner Rücklaufquote von über 60 Prozent eine hohe Akzeptanz. Für das Unternehmen erfreulich waren die Ergebnisse der Befragung: Die überwiegende Mehrheit der Mitarbeiter arbeitet gerne bei der DB und will das Unternehmen weiterentwickeln. Die Verbesserung der Kundenorientierung wird von den meisten als wesentlicher Schritt zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit angesehen.

Interner Arbeitsmarkt

Eine optimale Nutzung der Personalressourcen ist nur möglich, wenn
innerhalb des Konzerns umfangreiche Personalbewegungen stattfinden. Instrumente zur bedarfsgerechten Besetzung von Arbeitsplätzen
sind eine "Task Force Personalausgleich", Zielvereinbarungen mit
Führungskräften zum Personalausgleich sowie spezielle Medien, die
Angebot und Nachfrage transparent
machen. Ferner werden in Werbeveranstaltungen in den neuen Bun-

Sonstige Informationen



Mit fast 18.000 Auszubildenden war die DB 1995 der größte Berufsausbilder in Deutschland. Die Ausbildungsquote lag zum Jahresende bei 6,5 Prozent und damit deutlich über dem Durchschnitt von Großunternehmen. Von 5.000 Ausbildungsplätzen wurden über 90 Prozent besetzt. Mit der Weiterentwicklung des Konzerns Deutsche Bahn hin zu einem qualifizierten Dienstleister im Verkehrswesen organisiert das Unternehmen auch die Ausbildungswege neu. Dies spiegelt sich in der konsequenten Verlagerung von gewerblich-technischen zu kaufmännischen und serviceorientierten Berufsbildern wider.

Gleichzeitig paßt die DB AG ihre Ausbildungsrichtlinien dem neuen. kundenorientierten Denken und Handeln an: Im Rahmen der dualen Erstausbildung stehen neben dem Vermitteln kaufmännischer Grundkenntnisse gleichrangig Verhaltenstraining und die Entwicklung sozialer Kompetenz. Keine theoretischen Rollenspiele, sondern aktive Kundenberatung und Reisendenbegleitung. In diesem Zusammenhang hat die Deutsche Bahn AG damit begonnen, einzelne kleine Bahnhöfe in die "unternehmerische Verantwortung" von Auszubildenden zu geben, die damit Praxisbezug im direkten Kundenkontakt trainieren. Noch in

diesem Jahr werden 30 Bahnhöfe in dieses Ausbildungsprogramm übergehen.

Führungskräfteentwicklung

Die DB hat 1995 außer in den Bereichen Controlling, Personal, Marketing und Informatik ihren Führungskräftebedarf weitgehend intern abgedeckt. Mit den Führungskräften werden in Zielvereinbarungen Management- und Führungsziele festgeschrieben. Neben der fachlichen Qualifikation wird von den Führungskräften der DB insbesondere verlangt, daß sie unternehmerisches Denken entwickeln und leben - weg von der behördlichen, "imperativen Führung" hin zur "kooperativen Führung" im Team.

Verbesserungen durch den Mitarbeiter

Im Rahmen des betrieblichen Vorschlagwesens wurden im Geschäftsjahr 15.770 Verbesserungsvorschläge gemacht (1994 waren es 3.951) und 2.801 Ideen aufgegriffen sowie honoriert. Der wirtschaftliche Erfolg der Vorschläge lag mit 57,1 Mio. DM deutlich über 1994 (17,7 Mio. DM). Insgesamt wurden Prämien in Höhe von 7,7 Mio. DM ausgezahlt.

Im Herbst lief der erste konzernweite Ideenwettbewerb der DB, dessen Ergebnisse mit insgesamt 75.000 DM Prämie honoriert wurden.



Sozialpartnerschaft

Zum Jahresende bestanden bei der DB 730 Wahlbetriebe mit über 6.600 gewählten Betriebsräten. Davon sind rund 1.000 vollständig, rund 200 teilfreigestellt. Die weiteren strukturellen Schritte in der zweiten Stufe der Bahnreform werden die Interessenvertretungen der Beschäftigten, beginnend im Jahr 1996, verändern. Neben einer auf das Gesamtunternehmen bezogenen Interessenvertretung, die den Wandel des Konzerns mitgestaltet, behalten Betriebsräte vor Ort ihre wichtige Bedeutung.

Soziale Leistungen

Die sozialen Leistungen sind als Folge der Bahnreform neu strukturiert worden.



Die Verpflegungseinrichtungen sind zum Ende des Geschäftsjahres in ein Dienstleistungszentrum Gastronomie (DZG) mit einheitlicher unternehmerischer Führung überführt worden. Ihm gehören derzeit 480 Verpflegungseinrichtungen mit 2.100 Mitarbeitern an.

Die Versorgung mit Wohnraum für die Mitarbeiter ist weiterhin für die DB eine unerläßliche Voraussetzung zur Förderung der Mobilität ihrer Beschäftigten. Das Unternehmen verfügt über einen Bestand von 9.000 eigenen Wohnungen. An insgesamt 150.000 Wohnungen, im Eigentum des Bundeseisenbahnvermögens, von Eisenbahnwohnungsgesellschaften und Eisenbahner-Baugenossenschaften, übt sie ein Belegungsrecht aus. Der Nettoaufwand für die Bereitstellung der Werkswohnungen und des Wohnraums zur vorübergehenden Unterbringung lag bei 48,5 Mio. DM. An Arbeitgeberdarlehen zur Familienförderung wurden 25 Mio. DM aufgewendet.

Bundesbahnsozialwerk und Bahn-Sozialwerk der ehemaligen Deutschen Reichsbahn als Teil des Bundeseisenbahnvermögens werden 1996 in eine selbständige Stiftung Bahnsozialwerk (BSW) überführt. 1995 hat die DB das BSW mit rund 11 Mio. DM gefördert und darüber hinaus Räumlichkeiten sowie Einrichtungen zur Verfügung gestellt.

Behinderte

Die DB beschäftigte Ende 1995
11.500 Behinderte mit unterschiedlich schweren Behinderungen. Insbesondere in den Transportbereichen, in denen an vielen Arbeitsplätzen bestimmte körperliche Eignungen der Mitarbeiter Voraussetzung
sind, konnte die sozialpolitisch wünschenswerte Quote an behinderten
Beschäftigten nicht erreicht werden.
In allen anderen Unternehmensbe-

reichen fördern Geschäfts- und Zentralbereiche die berufliche Eingliederung von Behinderten etwa durch Arbeitshilfen oder behindertengerechte Ausgestaltung von Arbeitsplätzen und Arbeitsräumen.

Arbeitsschutz

1995 ereigneten sich bei der DB 17.800 Unfälle, 17 mit tödlichem Ausgang. Die Größenordnung blieb der des Vorjahres vergleichbar.

Die Unfallhäufigkeit betrug bei der DB durchschnittlich 4,9 Unfälle je 1000 Vollarbeiter und Monat.

Die Deutsche Bahn wird ihre unternehmerische Fürsorge gegenüber den Mitarbeitern durch einen modernen, gemeinsan mit der EUK betriebenen Unfallschutz in Zukunft noch intensiver wahrnehmen. Dabei stehen weniger die Kosten als vielmehr die Unversehrtheit der bei der Deutschen Bahn Beschäftigten im Vordergrund.

Sonstige Informationen

Die Neustrukturierung des Ressorts Forschung und Technologie zielt auf eine Konzentration der originären Forschungsaufgaben. Im Mittelpunkt der technologischen Weiterentwicklung des "Systems Bahn" standen die Konzeption eines Erprobungsträgers für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, die Steigerung der Effizienz im Güterverkehr, die Entwicklung von Schallschutzmaßnahmen an Güterwagen sowie die Entwicklung eines einheitlichen europäischen Betriebssteuersystems auf Funkbasis.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Deutschen Bahn gegenüber den anderen Verkehrsträgern ist die technologische Weiterentwicklung des "Systems Bahn" ein entscheidender Faktor. Die optimale Nutzung der bewährten Bahn-Technologien, und verstärkt auch die Anwendung neuer Technologien, bieten die Chance zur Entwicklung neuer, attraktiver und damit marktwirksamer Angebote, aber auch erhebliche Potentiale zur Produktivitätssteigerung. Diese Möglichkeiten gezielt und systematisch auszuloten, ist Aufgabe des Ressorts Forschung und Technologie.

Das Zentralressort versteht sich primär als wissenschaftlich-technischer Vordenker zur Weiterentwicklung des Gesamtsystems Bahn und übernimmt als Dienstleister FE-Aufgaben für alle anderen Ressorts der DB. Dabei werden alle Aktivitäten stets an der Maßgabe des wirtschaftlichen Nutzens, speziell den

Aspekten Produktivitätssteigerung und Attraktivitätsgewinn orientiert.

Im Geschäftsjahr wurde eine Neustrukturierung des Ressorts Forschung und Technologie in die Wege geleitet. Ziele sind unter anderem die Konzentration auf originäre Forschungsaufgaben, die Schaffung klarer Schnittstellen und Aufgabenteilungen mit den operativen Geschäftsbereichen, die Bildung von technologie-orientierten Kompetenzzentren sowie eine Konzentration der Forschungsstandorte.

Für den Neubau des Forschungsund Versuchszentrums München wurde der Grundstein gelegt. Dort und an den anderen Standorten setzt die DB bei der Bahnforschung auf den verstärkten Einsatz von EDV-gestützten Analysemethoden und Simulationsverfahren zur Minderung des kostspieligen Versuchsaufwandes.

Um verstärkt neue Ideen aus dem externen wissenschaftlichen Bereich für die Weiterentwicklung des Systems Bahn nutzbar zu machen, schreibt die Deutsche Bahn erstmals einen Forschungspreis zum Thema "Zukunft System Bahn" aus.

Die Ziele und Aktivitäten zur Weiterentwicklung der Bahntechnologie sind in einem Forschungs- und Entwicklungsplan (FE-Plan) zusammengefaßt. Dieser Plan, der über das Ressort Forschung und Technologie hinaus auch sämtliche Innovations-Anstrengungen der operativen Geschäftsbereiche enthält, wird laufend fortgeschrieben bzw. durch neue und weitergehende Aktivitäten ergänzt.

Zu den Schwerpunkten im Geschäftsjahr zählten unter anderem konzeptionelle Arbeiten an einem Erprobungsträger für den Hochgeschwindigkeitsverkehr, dem sogenannten ICE 21, sowie die anwendungsnahe Erprobung neuer Komponenten für den Hochgeschwindig-





66 Testzug Akustik –
die Deutsche Bahn bekämpft die Schallentwicklung
beim Güterverkehr an der Quelle.

gung eingehend erforscht. Dabei geht es neben der Frage, inwieweit Schallemissionen gesenkt werden können, auch um das Problem der wirtschaftlichen Realisierung solcher Maßnahmen. Die technischen Möglichkeiten sind mit Effekten bis zu 20 dB(A)-Schallreduktion erfolgversprechend; diese gilt es hinsichtlich ökonomischer Umsetzbarkeit zu optimieren.

keitsverkehr wie beispielsweise luftgefederte Laufwerke und eine automatische Kupplung für Triebköpfe bzw. Steuerwagen.

Für den Güterverkehr wurden eine Reihe neuer Technologien bzw. Systemideen erprobt, die auf eine Stärkung der Marktposition des Schienengüterverkehrs abzielen. So wurden erste Prototypen Selbstfahrender Transporteinheiten (STE) für eine wirtschaftliche und attraktive Bedienung - mit Systemgeschwindigkeiten vergleichbar dem Lkw - aufkommensschwacher Relationen bzw. Gleisanschlüsse bei der Industrie in Auftrag gegeben. Höhere Effizienz bei der Produktion von Güterverkehrsleistungen versprechen neue Komponenten wie die automatische Zug-Kupplung (Z-AK) und ein elektronisch gesteuertes Bremssystem, mit denen die Zeit für die Zugbildung mit Kontrolle der Zugvollständigkeit

und Bremsfunktion deutlich reduziert werden kann.

Der bei der DB bereits seit Jahren bewährte Einsatz funkferngesteuerter Rangierlokomotiven, der bisher auf Kleinlokomotiven beschränkt war, wurde nach eingehenden Tests in enger Zusammenarbeit mit der Industrie nunmehr auch auf leistungsstarke Großrangier-Lokomotiven ausgedeht; umfangreiche Umrüstund Ergänzungsprogramme versprechen in diesem Bereich erhebliche Produktivitätsfortschritte.

Breiten Raum bei der Forschung und Entwicklung im Güterverkehrsbereich nimmt auch die Frage des Schallschutzes ein. An einem Komponentenerprobungsträger "Leiser Güterwagen" wurden verschiedene Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzmaßnahmen wie Schallschürzen, Absorber, Kunststoffbremssohlen, Scheibenbremsen, aber auch Schallschutzwände und Schienenschleifen zur Riffelbeseiti-

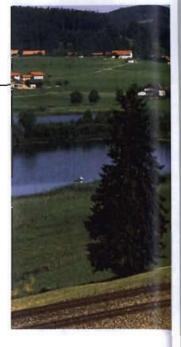
In enger Kooperation mit der Italienischen Staatsbahn und den Österreichischen Bundesbahnen wird die DB schwerpunktmäßig für die hochbelasteten Korridore des Alpentransit-Verkehrs nach effizienten Lösungen suchen.

Kooperation mit europäischen Nachbarbahnen auch in einem anderen Bereich: Die DB ist maßgeblich an der Spezifikation und Erprobungsvorbereitung eines einheitlichen europäischen Betriebssteuersystems auf Funkbasis beteiligt. Gemeinsam mit der italienischen und der französischen Bahn wurde in Abstimmung mit der EU-Kommission eine "User-Group" gegründet. Von der erfolgreichen Entwicklungsarbeit hängt insbesondere der künftige Einsatz europäischer Hochgeschwindigkeitszüge auf internationalen, grenzüberschreitenden Verbindungen in den unterschiedlichen Signal- und Steuerungssystemen der jeweiligen Bahnen ab.

Sonstige Informationen

66 Der Umweltvorteil des Schienenverkehrs als Wettbewerbsvorteil.

Die Bahn verfügt über allgemein anerkannte systembedingte ökologische Vorteile. Das Ökologiekonzept der Deutschen Bahn verbindet
die klassischen Felder des Umweltschutzes mit den Zielen des strategischen Umweltschutzes des Unternehmens. Die Nutzung der
ökologischen Vorteile gegenüber den Wettbewerbern auf dem Verkehrsmarkt steht im Vordergrund unserer Bemühungen.



UMWELTSCHUTZ

Die DB ist bestrebt, die unbestrittenen Umweltvorteile des Schienenverkehrs gegenüber anderen Verkehrsarten zu einem durchgängig komparativen Wettbewerbsvorteil auszubauen. Ein Ökologiekonzept, verbunden mit einem "Konzernsystem Umweltschutz", ist die Grundlage für eine weitreichende Umsetzung ökologischer Erfordernisse in allen Unternehmensbereichen.

Durch die Einbeziehung ökologischer Parameter in die Gestaltung der Produkte der Bahn - also ihrer Transport- und Beförderungsleistung - sowie in Bau- und Instandhaltungsprozesse wird der im System begründete ökologische Vorteil der Bahn zu einem strategischen Vorteil gegenüber den Wettbewerbern am Verkehrsmarkt stetig ausgebaut und abgesichert.

Das Ökologiekonzept erfaßt unter dem "operativen" Umweltschutz Maßnahmen, die kurz- und mittelfristig Defizite im Umweltschutz abbauen. Sie beziehen sich im wesentlichen auf die klassischen Felder des betrieblichen Umweltschutzes, also auf Themen wie Abfallvermeidung, verwertung und -entsorgung, Bodenund Gewässerschutz, Altlastensanierung, Luftreinhaltung, Schallschutz, Immissionsschutz, Landschaftsverbrauch, Hygiene, technische Anlagensicherheit und Gefahrgutsicherheit. In zunächst 55 Einzelmaßnahmen aus diesen Bereichen wird der operative Umweltschutz konkret in die Tat umgesetzt. Zu den konkreten Maßnahmen im unmittelbaren Kunden-Umfeld gehört beispielsweise auch die Einführung einer getrennten Abfallsammlung in den ICE-Zügen. Wie dort werden zudem sämtliche Neubaufahrzeuge der DB ausschließlich mit geschlossenen WC-Systemen ausgestattet.

Beim "strategischen" Umweltschutz geht es um eine nachhaltige und dauerhafte unternehmerische Entwicklung unter Aspekten des Umweltschutzes, ausgehend von rechtlichen Entwicklungen, öffentlichen Erwartungshaltungen, unternehmerischen Entwicklungskonzepten sowie betriebsspezifischen Erfordernissen. Die strategischen Umweltschutzziele der DB werden generell in einem fortzuschreibenden Konzernsystem Umweltschutz und der Entwicklung eines betriebswirtschaftlich geprägten Umweltmanagements/Umweltcontrollings manifestiert.

Zur Ökologiestrategie zählt auch die ökologische Gestaltung neuer Fahrzeuggenerationen, die sich durch verminderte Energieverbräuche, ge-



ringere Emissionen, hohe Recyclingfähigkeit und weitgehend geschlossene Stoffkreisläufe innerhalb eines integrierten Abfallwirtschaftskonzepts auszeichnen.

Auf dem Gebiet des Umweltschutzes wird die DB zudem die Öffentlichkeit kontinuierlich informieren, den sachlichen Dialog mit allen gesellschaftlichen Institutionen suchen und das Umweltbewußtsein ihrer Mitarbeiter fördern.

Zu den konkreten Konsequenzen aus dem Ökologiekonzept zählt bereits das im Geschäftsjahr 1994 verabschiedete Energiesparprogramm 2005 der DB. Zielsetzung ist es, bis zur Hälfte des ersten Jahrzehnts im neuen Jahrhundert den spezifischen, also leistungsbezogenen Primären-

ergieverbrauch der Triebfahrzeuge und den absoluten Primärenergieverbrauch in stationären Prozessen um jeweils 25 Prozent im Vergleich zu 1990 zu reduzieren.

Das Programm enthält eine Fülle von Einzelmaßnahmen im technischen Bereich wie auf betrieblich-organisatorischer Ebene und bei den betrieblich-technischen Abläufen. Konkrete Pläne zur Minderung des spezifischen Primärenergieverbrauchs sind in der Fahrzeug-Optimierung der verstärkte Einsatz der Drehstrom-Antriebstechnik, verbunden mit der Energierückgewinnung beim Bremsen, der Fahrzeugleichtbau sowie die aerodynamische Gestaltung der Triebfahrzeuge. Bei der Realisierung dieser Aufgaben sind Forschung und Entwicklung in hohem Maße gefragt, um neue, den anspruchsvollen Anforderungen genügende Fahrzeugkomponenten zu entwickeln.

In diesem Zusammenhang ist auch die Entwicklung von neuen Systemen und Komponenten der Betriebssteuerung zur flüssigeren und energieoptimierten Gestaltung von Betriebsabläufen im Fern- und Regionalverkehr zu nennen – wie das bereits im Aufbau befindliche Programm CIR-ELKE, Computer Integrated Railroading, zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit im Kernnetz.

In den stationären Prozessen fordert das Energiesparprogramm eine weitestgehende Kraft-Wärme-Kopplung bei neuen Bahnstromwerken sowie die Rationalisierung der Wärmeerzeugung und -nutzung, die rationelle Nutzung der Elektroenergieanlagen, Optimierung des Kraftfahrzeugbestandes und -einsatzes, Substitution von Kohle durch schadstoffarme Energieträger und Senkung des Wasserverbrauchs.

Sonstige Informationen

Als einer der größten Auftraggeber in Deutschland hat die Deutsche Bahn ihre Einkaufspolitik konsequent auf marktwirtschaftliche Prinzipien ausgerichtet. Durch die Verstärkung des Wettbewerbs der Anbieter – auch durch Einbeziehung internationaler Lieferanten, durch funktionale Leistungsbeschreibungen und durch partnerschaftliche Suche nach Kostensenkungspotentialen konnten Einsparpotentiale von durchschnittlich mehr als 10 Prozent erreicht werden.



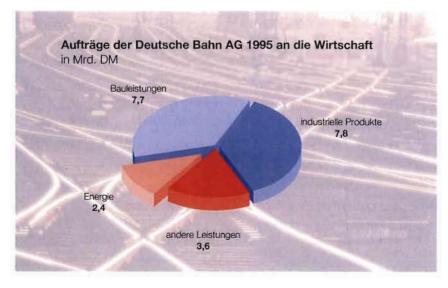
EINKAUF

Die DB hat im Geschäftsjahr 1995
Aufträge für rund 21,5 Mrd. DM an
die Wirtschaft vergeben und ist damit weiterhin einer der größten Auftraggeber in Deutschland. Das Unternehmen betont dabei seine volkswirtschaftliche Verantwortung im
Hinblick auf die Einbindung mittelständischer Unternehmen und von
potentiellen Lieferanten aus den
neuen Bundesländern. Ungeachtet

dessen wird über europaweite Ausschreibungen auch der internationale Wettbewerb – im Sinne der erklärten Einkaufspolitik des Unternehmens sowie entsprechend den EU-Richtlinien – gefördert.

Von gut 7,7 Mrd. DM an Vergaben im Bereich der Bau- und Ingenieurleistungen sind im Geschäftsjahr etwa 4,3 Mrd. DM (rund 56 Prozent) an kleine und mittelständische Unternehmen geflossen – entweder unmittelbar oder an mittelständische Bietergemeinschaften.

Als Mitglied der "Einkaufsoffensive Ost" unterstützt die DB aktiv den wirtschaftlichen Wiederaufbau in den neuen Bundesländern. So wurden im Geschäftsjahr 1995 Aufträge im Wert von rund 6,9 Mrd. DM an Unternehmen in Ostdeutschland vergeben - rund 32 Prozent des gesamten Auftragsvolumens der DB. Im einzelnen handelte es sich um Fahrzeuge und Fahrzeugersatzteile sowie sonstige eisenbahnspezifische und andere Anlagen, Bauteile, Maschinen und Material im Gesamtwert von 2,7 Mrd. DM, um Bau- und Ingenieurleistungen im Wert von 2,7 Mrd. DM sowie den Einkauf elektrischer Energie und sonstiger Dienstleistungen für 1,5 Mrd. DM.





66 Die DB hat im Geschäftsjahr 1995 Aufträge für rund 21,5 Mrd. DM an die Wirtschaft vergeben.

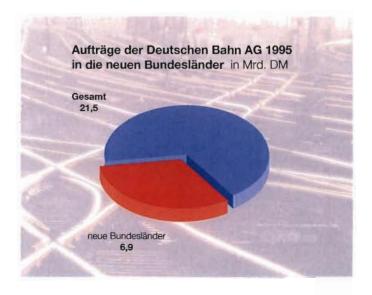
Die konsequente Ausrichtung auf den Markt bei gleichzeitiger Verstärkung des internationalen Wettbewerbs sowie die zunehmende Veränderung der Ausschreibungen hin zu funktionalen Leistungsbeschreibungen haben dazu beigetragen, daß der Einkauf der DB Einsparpotentiale von durchschnittlich mehr als 10 Prozent realisieren konnte.

Nicht nur bei den Großaufträgen für neue Fahrzeuge und den Bauvergaben zum Infrastrukturausbau, sondern auch bei der Vielzahl der "Alltagseinkäufe" hat das Zentralressort Konzerneinkauf Einsparungen durchsetzen können. Dabei galt stets die oberste Linie der Einkaufspolitik: "Wir brauchen für die notwendigen Kostensenkungen Wettbewerb und Partnerschaft".

Dies wurde möglich durch eine Vielzahl von Einzelmaßnahmen. In vielen Bereichen wurde die Zusammenarbeit mit Liefer- und Leistungspartnern über gemeinsame Wertanalysen und Wertgestaltungsprojekte intensiviert.

Beispielsweise wurden bei der Herstellung von Fahrausweisautomaten Kostenketten von der Entwicklung bis zur Produktion analysiert und dabei Kostensenkungspotentiale von über 20 Prozent ermittelt. Davon profitiert nicht nur die DB als Auftraggeber, sondern die Lieferpartner können zugleich ihre günstigere Kostenstruktur in den internationalen Wettbwerb einbringen. Ähnliche Zielsetzungen werden auch in den Arbeitsgruppen "Oberleitungsbau" und "Kostengünstiges Bauen" in echter Partnerschaft zwischen DB und Industrie verfolat.

Darüber hinaus profitiert die DB von der Intensivierung des Wettbewerbs von Ideen, Leistungen und Kosten. Neben laufenden Aktivitäten – insbesondere mit Anbietern aus den neu-



Sonstige Informationen

66 Leipzig Hauptbahnhof –
historisches Gebäude und Zukunftsmarkt vereint.

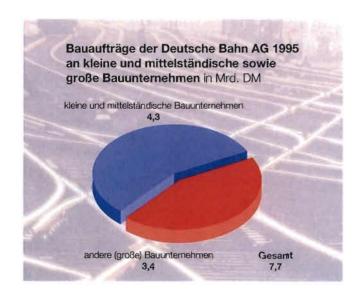
en Bundesländern - richtete das Zentralressort Konzerneinkauf in fast allen westeuropäischen und vielen mittel- und osteuropäischen Ländern Lieferantentage aus, um neue Kontakte und Geschäftsbeziehungen aufbauen zu können. Mit der EUkonformen Einrichtung von technisch-wirtschaftlichen Qualifizierungsverfahren gelang es u. a., das Anbieterspektrum für den Bereich Oberleitung von drei deutschen Unternehmen, die zu gleichartigen Bedingungen eines gemeinsamen Rahmenvertrags beauftragt wurden, auf insgesamt neun im Wettbewerb stehende nationale und internationale Anbieter zu verbreiten. Dies führte auch im Zusammenwirken mit der Arbeitsgruppe Oberleitungsbau zu erheblichen Kostensenkungspotentialen.

Nachdem bereits in den vergangenen Jahren die direkten Auslandseinkäufe im Lieferbereich kontinuierlich gesteigert wurden, vergab die DB im Geschäftsjahr 1995 den ersten großen Bauauftrag an ein französisches Unternehmen, das ein Teillos in der Größenordnung von über 200 Mio. DM zur Untertunnelung im Zentralen Bereich Berlins gewinnen konnte.

Völlig verändert wurde die Belieferung mit handelsüblichen Produkten wie Werkzeugen, Büromaterial, elektrotechnischem Material und Unternehmensbekleidung. Während Bundesbahn und Reichsbahn früher eine Vielzahl von Rahmenverträgen mit einer hohen Zahl von Lieferanten hatten, wird der Bezug heute über Kataloge von Händlern bzw. Ver-

sandhäusern abgewickelt und die Produkte just-in-time ausgeliefert. Dabei beschränkt sich die DB auf wenige leistungsstarke Großhändler als Handelspartner. Parallel dazu wurde die bisherige Sortimentsvielfalt bereinigt. Beides führte neben der Arbeits- und Aufwandssenkung im Einkauf und bei den jeweiligen Bedarfsträgern im Konzern zu einer erheblichen Verminderung des logistischen Aufwandes.

Die konsequente Nutzung des nationalen und internationalen Anbietermarktes und des Wettbewerbs von Ideen, Leistungen und Konditionen hat bereits meßbare Beiträge zur Produktivitätssteigerung in allen operativen Geschäftsbereichen gebracht.









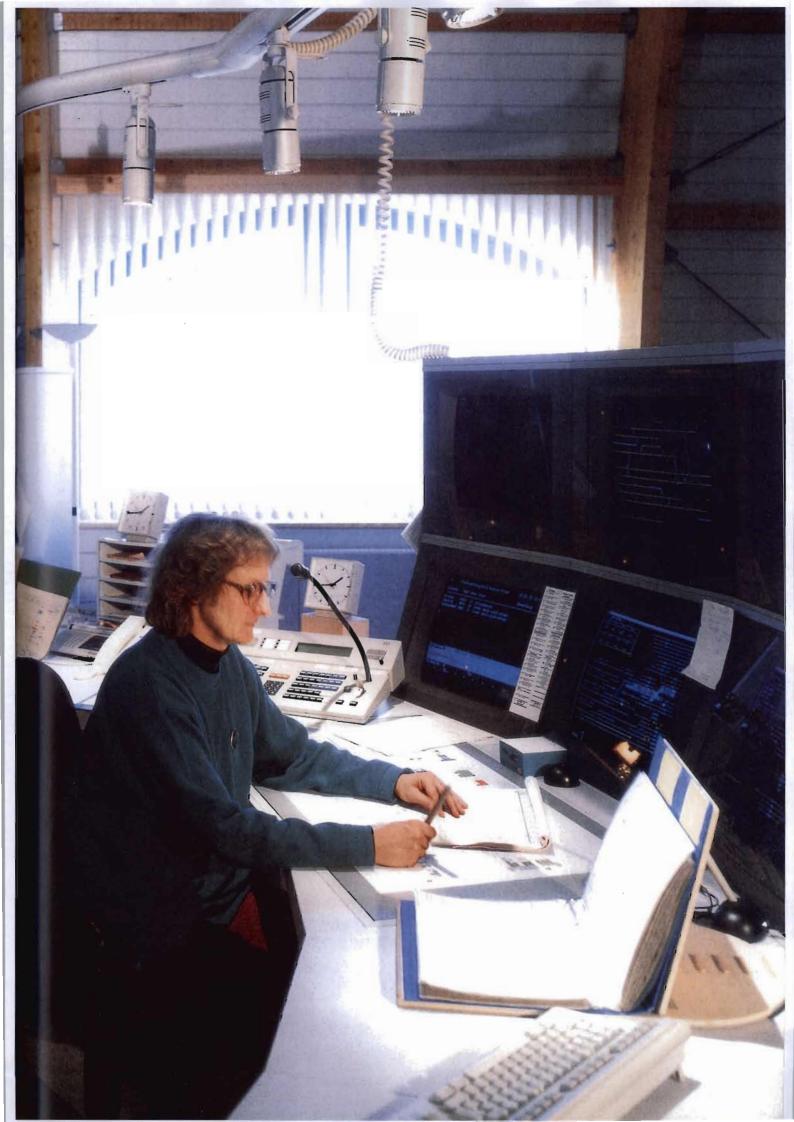
Die Immobilien der Deutschen Bahn werden zukünftig in einer Managementgesellschaft optimal und professionell verwaltet.

IMMOBILIEN

Im Zusammenhang mit der Bahnreform werden die Bahn-Immobilien dem Bund bzw. der Deutschen Bahn zugeordnet. Die beim Bund verbleibenden Immobilien sollen zur Tilgung der Altschulden durch eine privatwirtschaftliche Organisation verwertet werden.

Die Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH wird als 100prozentige Tochter der DB eine optimale Bewirtschaftung der Immobilienbestände vornehmen, die der DB zugeordnet werden. Auf diese Tochtergesellschaft werden die Aktivitäten und der Personalbereich des Zentralbereichs Immobilien übertragen. Als reine Managementgesellschaft wird sie für den DB-Konzern sämtliche im Zusammenhang mit Immobilien stehenden Aufgaben professionell wahrnehmen.





Aktiva

		31.12.1995	Vorjahr
		Mio DM	Mio DM
<u>A.</u>	Anlagevermögen		
	Immaterielle Vermögensgegenstände	524	533
	Sachanlagen	40.584	33.466
	Finanzanlagen	1.435	886
		42.543	34.885
В.	Umlaufvermögen		
	Vorräte	962	1.242
	Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	5.410	3.214
	Schecks, Kassenbestände, Bundesbank- und Postbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	654	177
		7.026	4.633
c.	Rechnungsabgrenzungsposten	79	97
Sur	nme Aktiva	49.648	39.615

Passiva

		31.12.1995	Vorjahr
		Mio DM	Mio DM
Α.	Eigenkapital		
	Gezeichnetes Kapital	4.200	4.200
	Kapitalrücklage	7.300	7.300
	Bilanzgewinn	361	180
		11.861	11.680
В.	Rückstellungen	20.640	16.808
C.	Verbindlichkeiten	17.007	10.984
D.	Rechnungsabgrenzungsposten	140	143
Sur	mme Passiva	49.648	39.615

Aktiva

		31.12.1995	Vorjahr
		Mio DM	Mio DM
A.	Anlagevermögen		
	Immaterielle Vermögensgegenstände	553	562
	Sachanlagen	42.114	34.609
	Finanzanlagen	718	596
Sur	mme Anlagevermögen	43.385	35.767
В.	Umlaufvermögen		
	Vorräte	1.167	1.387
	Forderungen und sonstige Vermögengegenstände	6.041	3.436
	Wertpapiere	98	92
	Schecks, Kassenbestand, Bundesbank- und Postbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	1.279	1. 2 52
Sur	mme Umlaufvermögen	8.585	6.167
с. —	Rechnungsabgrenzungsposten	94	103
Sur	mme Aktiva	52.064	42.037

Passiva

		31.12.1995 Mio DM	Vorjahr Mio DM
A.	Eigenkapital		
	Gezeichnetes Kapital	4.200	4.200
	Kapitalrücklage	7.300	7.300
	Gewinnrücklagen	309	388
	Bilanzgewinn	361	180
	Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter	109	93
Sur	nme Eigenkapital	12.279	12.161
В.	Sonderposten für Investitionszuschüsse	188	164
C.	Sonderposten mit Rücklageanteil	158	137
D.	Rückstellungen	21.723	17.576
E.	Verbindlichkeiten	17.519	11.845
F.	Rechnungsabgrenzungsposten	197	154
Sur	nme Passiva	52.064	42.037

Gewinn- und Verlustrechung

der Deutschen Bahn AG für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1995

•	1995	1994
	Mio DM	Mio DM
Umsatzerlöse	23.655	23.753
Bestandsveränderungen	-8	-4
andere aktivierte Eigenleistungen	3.872	2.346
Gesamtleistung	27.519	26.095
sonstige betriebliche Erträge	3.204	2.956
Materialaufwand	-8.389	-7.208
Personalaufwand	-16.509	-17.590
Abschreibungen	-1.836	-1.567
sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.659	-2.516
	330	170
Beteiligungsergebnis	97	396
Zinsergebnis	-37	-77
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	390	489
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-209	-309
Jahresüberschuß	181	180
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	180	0
Bilanzgewinn	361	180

der Deutschen Bahn für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1995

	1995	1994
	Mio DM	Mio DM
Umsatzerlöse	29.824	28.933
Bestandsveränderungen	3	13
andere aktivierte Eigenleistungen	3.899	2.720
Gesamtleistung	33.726	31.666
sonstige betriebliche Erträge	3.329	3.519
Materialaufwand	-11.259	-10.161
Personalaufwand	-18.626	-19.358
Abschreibungen	-2.246	-1.924
sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.374	-3.226
	550	516
Beteiligungsergebnis	10	37
Zinsergebnís	-7	-62
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	553	491
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-289	-310
Jahresüberschuß	264	181
anderen Gesellschaftern zustehender Gewinn	39	39
auf andere Gesellschafter entfallender Verlust	4	8



der Deutschen Bahn AG und der Deutschen Bahn Konzern für das Geschäftsjahr 1995

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 Betragsangaben lauten auf Mio DM.

Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluß sind neben der Deutsche Bahn AG als Mutterunternehmen 144 inländische und 13 ausländische Tochterunternehmen, an denen die Deutsche Bahn AG direkt oder indirekt zu mehr als der Hälfte am stimmberechtigten Kapital beteiligt ist, sowie 3 Unternehmen, bei denen sie oder eines ihrer Tochterunternehmen als Gesellschafter berechtigt ist, die Mehrheit der Mitglieder des Leitungs- oder Aufsichtsorgans zu bestellen, einbezogen.

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

69 assoziierte Unternehmen sind mit ihrem anteiligen Eigenkapital erfaßt.

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

a) in den Konzernabschluß einbezogene Unternehmen

Zugänge aus Neugründungen	11
Zugänge aus Anteilserwerb	9
	20
Abgänge durch Verkauf	3
Abgänge durch Verschmelzungen im Konzern	11
	14
	6
b) bei assoziierten Unternehmen	
Zugänge aus Neugründungen	1
Zugänge aus Anteilserwerb	1
	2
Abgänge aus Auflösung	8
	- 6

Die Unterschiedsbeträge aus der Erstkonsolidierung sind in den Gewinnrücklagen verrechnet.

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 313 Abs. 2 bezie-

hungsweise § 285 Nr. 11 HGB wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der Nummer HRB 50000 hinterlegt.

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 Konzerneröffnungsbilanz (1. Januar 1994) bzw. den späteren Erwerbszeitpunkt.

Aus der Kapitalkonsolidierung auf den Stichtag der Konzerneröffnungsbilanz 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 Konzerneröffnungsbilanz 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. Drei assoziierte Unternehmen haben ein abweichendes Wirtschaftsjahr, ein Zwischenabschluß auf den 31. Dezember wurde nicht erstellt. Soweit Jahresabschlüsse auf den 31. Dezember 1995 oder für ein im Geschäftsjahr 1995 abgelaufenes Wirtschaftsjahr nicht vorlagen, wurden die Abschlüsse des Vorjahres zugrunde gelegt.

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 Gewinnund Verlustrechnung mit den Durchschnittsmittelkursen des Geschäftsjahres. Soweit sich hieraus Umrechnungsdifferenzen ergeben, sind sie als "son-

stige 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

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Für die Bewertung der vom Bundeseisenbahnvermögen auf die Deutsche Bahn AG übergegangenen Vermögensgegenstände 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 Garantiebetrag gemäß Art. 1 § 20 Abs. 4 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes von fünf Milliarden DM anzusetzen.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich 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 DM 4.000,00, ansonsten Anlagegegenstände im Einzelwert bis DM 800,00) 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 Sonderabschreibungen in steuerrechtlich zulässigem 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.

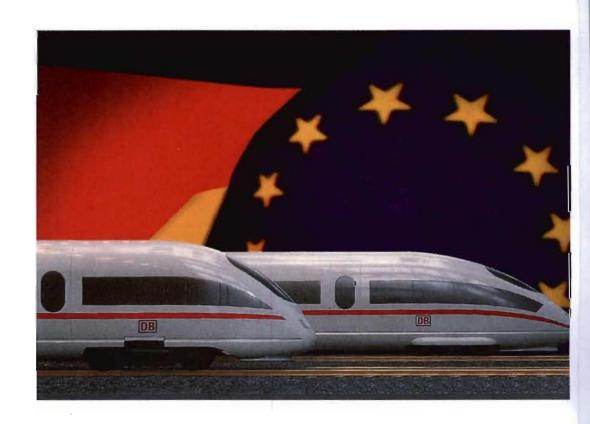
Entwicklung des Anlagevermögens der Deutschen Ba	wicklung des Anlagevermögens der Deutschen Bahn AG			Anschaffungs- und Herstellungskosten			
	Vortrag zum 01.01.1995	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge			
Immaterielle Vermögensgegenstände							
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	547	51	44	-16			
2. geleistete Anzahlungen	61	16	-40	-4			
	608	67	4	-20			
Sachanlagen							
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	•			•			
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	5.122	204	16	-2	A		
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	1.420	120	177	-23			
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	6.988	333	1.174	-6			
	13.530	657	1.367	-31			
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	6.087	1.758	1.944	-75			
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	5.744	825	594	-504			
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	336	72	96	-10	1		
5. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	825	438	329	-153			
6. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8.291	5.704	-4.334	0			
	34.813	9.454	-4	-773	13		
Finanzanlagen							
Anteile an verbundenen Unternehmen	662	797	0	-433			
2. Beteiligungen	85	181	0	-5			
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	21	. 8	-20	-1			
4. Wertpapiere des Anlagevermögens	0	8	0	-8			
5. sonstige Ausleihungen	118	22	20	-3			
	886	1.016	0	-450	- 11		
Anlagevermögen gesamt	36.307	10.537	0	-1.243			



			Abschreibungen			
Stand	Vortrag	Abschrei- bungen	Star	nd	Buchwert	Buchwert
am	7um	Geschäfts-	а	m	am	am

Deutsche Bahn





Entwicklung des Anlagevermögens Deutsche Bahn Konzern Anschaffungs- und Herstellungsko			ellungskosten		
	Vortrag zum 01.01.1995	Änderungen des Konsolidierungs- kreises	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	604	1	54	49	-18
2. Geschäfts- oder Firmenwert	10	1	7	0	-3
3. geleistete Anzahlungen	64	0	16	-44	-5
	678	2	77	5	-26
Sachanlagen					
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	5.216	1	221	19	-4
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	1.893	12	135	191	-50
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	7.003	0	332	1.173	-6
	14.112	13	688	1.383	-60
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	6.088	0	1.757	1.919	-70
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	7.188	1	1.053	595	-260
Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	439	0	92	101	-11
5. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.248	5	531	343	-190
6. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8.301	0	5.790	-4.346	0
	37.376	19	9.911	-5	-591
Finanzanlagen					
Anteile an verbundenen Unternehmen	9	0	2	0	-8
2. Anteile an assoziierten Unternehmen	322	0	105	0	-6
3. Beteiligungen	44	0	3	0	0
Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	30	0	9	-20	-4
5. Wertpapiere des Anlagevermögens	75	0	2	0	-9
6. sonstige Ausleihungen	124	0	22	20	-5
	604	0	143	0	-32
Anlagevermögen gesamt	38.658	21	10.131	0	-649

				٦	schreibunger	Ab			
Buchwert am 31.12.1994	Buchwert am 31.12.1995	Stand am 31.12.1995	Abgänge	Umbu- chungen	Zu- schrei- bungen	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Änderungen des Konsolidierungs- kreises	Vortrag zum 01.01.1995	Stand am 31.12.1995
496	514	-176	19	0	0	-87	0	-108	690
2	8	-7	3	0	0	-2	0	-8	15
64	31	0	0	0	0	0	0	0	31
562	553	-183	22	0	0	-89	0	-116	736
5.216	5.453	0	0	0	0	0	0	0	5.453
1.590	1.807	-374	32	3	0	-106	0	-303	2.181
6.866	8.208	-294	0	0	0	-157		-137	8.502
13.672	15.468	-668	32	3	0	-263	0	-440	16.136
5.555	8.475	-1.219	12	0	0	-698	0	-533	9.694
5.879	6.663	-1.914	105	0	0	-710	0	-1.309	8.577
335	444	-177	4	-1	0	-76	0	-104	621
867	1.319	-618	179	-2	0	-410	-4	-381	1.937
8.301	9.745	0	0	0	0	0	0	0	9.745
34.609	42.114	-4.596	332	0	0	-2.157	-4	-2.767	46.710
9	3	0	0	0	0	0	0	0	3
322	427	6	0	0	26	-20	0	0	421
44	47	0	0	0	0	0	0	0	47
27	15	0	3	0	0	0	0	-3	15
71	65	-3	1	0	0	0	0	-4	68
123	161	0	1	0	0	0	0	-1	161
596	718	3	5	0	26	-20	0	-8	715
35.767	43.385	-4.776	359	0	26	-2.266	-4	-2.891	48.161

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ DEUTSCHE BAHN AG UND DEUTSCHE BAHN KONZERN

(Tabellenwerte in Mio. DM)

Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den vorhergehenden Seiten dargestellt.

Die im Geschäftsjahr 1995 erhaltenen Investitionszuschüsse des Bundes gemäß Art. 2 § 22 Abs.1 Nr. 2 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes für Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn in Höhe von Mio. DM 4.104 (Vorjahr Mio. DM 3.120) sind

mit Anlagezugängen zu verrechnen. Im Geschäftsjahr wurden Mio. DM 35 außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen.

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

17

962

6

1.242

30

1.167

18

1.387

Vorräte			Deutsche Bahn AG		he Bahn nzern
		1995	1994	1995	1994
	Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	925	1.214	969	1.230
	unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	18	20	148	120
	fertige Erzeugnisse und Waren	2	2	20	19

geleistete Anzahlungen

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			the Bahn AG		he Bahn nzern
		1995	1994	1995	1994
	Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (davon mit einer Restlaufzeit von	754	795	1.280	1.269
	mehr als einem Jahr)	(0)	(O)	(0)	(O)
	Forderungen gegen verbundene Unternehmen (davon mit einer Restlaufzeit von	196	516	5	1
	mehr als einem Jahr)	(0)	(O)	(0)	(O)
	Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht (davon mit einer Restlaufzeit von	659	413	684	452
	mehr als einem Jahr)	(45)	(75)	(45)	(75)
	sonstige Vermögensgegenstände (davon Forderungen mit einer Restlaufzeit	3.801	1.490	4.072	1.714
	von mehr als einem Jahr)	(0)	(O)	(0)	(3)
		5.410	3.214	6.041	3.436

In den sonstigen Vermögensgegenständen sind Forderungen aus Schuldscheindarlehen enthalten.

Rechnungsabgrenzungsposten			Deutsche Bahn AG		Deutsche Bahn Konzern		
		1995	1994	1995	1994		
	sonstige Rechnungsabgrenzungsposten latente Steuern	79 0	97	92	103		
		79	97	94	103		
Gezeichnetes Kapital	Das Grundkapital von Mio. DM 4.200 ist eingeteilt in 84.000.000 auf den Inhaber lautende Aktien im Nennbetrag von je	DM 50,00. I von der Bun halten.					
Kapitalrücklage	Die Kapitalrücklage weist mit Mio. DM 7.300 den Betrag aus, um den das Eigenkapital in der Eröffnungsbilanz der Deutsche Bahn AG das gezeichnete Kapital überstieg.	Soweit die E abschluß eir nehmen Kap diese im Kor werten der E oder in "Aus derer Gesell	nbezogener bitalrücklag nzernabsch Beteiligunge gleichspos	n Tochteru en enthalte Iluß mit de en zu verre ten für Ant	nter- en, sind n Buch- chnen eile an-		
Gewinnrücklagen	Vortrag zum 1.1.1995						
	Gewinnrücklagen		388	,			
	Bilanzgewinn		180		568		
	Unterschiedsbeiträge aus Erstkonsolici im Geschäftsjahr	dierung			-127		
	Konzern-Jahresüberschuß		264				
	auf andere Gesellschafter entfallender Anteil						
	am Manzarrarrahnia		-35		229		
	am Konzernergebnis						
	ant Konzemergeonis				670		
	Ausweis als Bilanzgewinn						

Unter "andere Gewinnrücklagen" sind in der Konzernbilanz die Eigenkapitalanteile der Tochtergesellschaften ausgewiesen, die nach Verrechnung mit den Beteiligungsbuchwerten und der Umgliederung in "Ausgleichsposten für Änteile anderer Gesellschafter" verbleiben.

Bilanzgewinn	Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Bilanzgewinn entspricht dem Bilanzge-	winn im Jah Bahn AG.	nresabschluß de	er Deutsche
Ausgleichsposten für Anteile an-			Deutsche B	ahn Konzern
derer Gesellschafter			1995	1994
	passive Ausgleichsposten		152	156
	aktive Ausgleichsposten		43	63
			109	93
	Die Ermittlung der Ausgleichsposten er- folgt nach der Buchwertmethode ohne Auflösung stiller Reserven. Die aktiven Ausgleichsposten betreffen auf mittelba-		teile entfallende nwerte sowie a	
Sonderposten für Investitionszu- schüsse	Soweit Tochterunternehmen (Busgesell- schaften) Zuschüsse von Dritten zu An- schaffungskosten gewährt werden, sind diese nicht anschaffungskostenmindernd berücksichtigt, sondern im Sonderposten	für Investitionszuschüsse ausgewiesen. Die Auflösung erfolgt entsprechend der Abschreibungsmethode der bezuschuß- ten Anlagegegenstände.		
Sonderposten mit			Deutsche B	ahn Konzern
Rücklageanteil			1995	1994
	gemäß § 273 HGB			
	Rücklage gemäß § 6 b EStG (nicht üb	pertragen)	18	5
	Rücklage gemäß § 7 g EStG		2	1
	Rücklage gemäß Abschnitt 34 Abs. 4	EStR	0	0
			20	6
	gemäß § 281 HGB			
	Rücklage gemäß § 6 b EStG (übertrag	gen)	33	34
	Divoldence com 80 S 14 Devil-FO	,	1	
	Rücklage gemäß § 14 BerlinFG			1
	Rücklage gemäß § 3 Abs. 2 ZonenRF	-G	41	1 52
			41 14	1 52 17
	Rücklage gemäß § 3 Abs. 2 ZonenRF	RFG		
	Rücklage gemäß § 3 Abs. 2 ZonenRF Rücklage gemäß § 3 Abs. 2 a ZonenF	RFG	14	17

Die Sonderposten mit Rücklageanteil sind unverändert aus den Einzelabschlüssen der Tochtergesellschaften übernommen. Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil sind mit Mio. DM 28 im Posten Sonstige betriebliche Erträge enthalten. Die Einstellungen in die Sonderposten mit Rücklageanteil in Höhe von Mio. DM 49 sind unter "sonstige betriebliche Aufwendungen" erfaßt.

Rückstellungen

	Deutsche Bahn AG		- 00.101	che Bahn nzern
	1995	1994	1995	1994
Rückstellungen für Pensionen	472	464	628	602
Steuerrückstellungen	355	169	543	367
Rückstellungen für latente Steuern	0	0	56	57
sonstige Rückstellungen	19.813	16.175	20.496	16.550
	20.640	16.808	21.723	17.576

Wesentliche Posten in den sonstigen Rückstellungen betreffen Personalverpflichtungen, ausstehende Abrechnungen für erhaltene Lieferungen und Leistungen, Erlösschmälerungen bzw. noch zu erbringende Leistungen an Kunden sowie Aufwandsrückstellungen für Umweltschutzmaßnahmen und Strukturmaßnahmen.

Verbindlichkeiten

Deutsche Bahn AG	1995		Restlau	fzeit	1994
	gesamt	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als	gesamt
Zinslose Darlehen gemäß §§ 9 und 10 Bundesschienenwegeausbaugesetz	9.351	663	1.877	6811	4.577
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1	1	0	0	788
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	67	54	13	0	91
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.275	3.270	5	0	3.074
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.569	569	0	1.000	203
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	234	225	9	0	153
sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern) (davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	2.510 (118) (18)	677 (118) (18)	819 (0) (0)	1.014 (0) (0)	2.098 (228) (47)
	17.007	5.459	2.723	8.825	10.984

Deutsche Bahn Konzern	1995		Restlau	fzeit	1994
	gesamt	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	gesamt
Zinslose Darlehen gemäß §§ 9 und 10 Bundesschienenwegeausbaugesetz	9.351	663	1.877	6.811	4.577
Anleihen	1.000	0	0	1.000	0
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	184	80	68	36	1.004
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	183	183	0	0	217
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.758	3.758	0	0	3.520
Verbindlichkeiten aus der Annahme gezogener Wechsel und der Ausstellung eigener Wechsel	1	1	0	0	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1	1	0	0	3
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	237	228	9	0	166
sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern) (davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	2.804 (197) (61)	2.789 (197) (61)	13 (0) (0)	(0) (0)	2.358 (347) (78)
	17.519	7.703	1.967	7.849	11.845

Zum 31. Dezember 1995 waren von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bei in den Konzemabschluß einbezogenen Unternehmen Mio. DM 55 grundpfandrechtlich gesichert sowie Mio. DM 18 durch Sicherungsübereignung der finanzierten Investitionsgüter.

Haftungsverhältnisse

	Deutsche Bahn AG			he Bahn nzern	
	1995	1994	1995	1994	
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln	0	0	3	3	
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften (davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	1.450 (1.000)	2.357	451	2.359	
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	4.685	5.938	4.685	5.938	

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens ge-

genüber der Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA). Kredite der EUROFIMA an das Bundeseisenbahnvermögen (bzw. dessen Rechtsvorgänger Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn) wurden von diesen durch Sicherungsübereignung 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 Mio DM 2.000 aufgelegtes Multi-Currency Commercial Paper Programm eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie abgegeben, die zum 31. Dezember 1995 mit DM Null valutierte.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

	Deutsche Bahn AG	Deutsche Bahn Konzern
Bestellobligo für Investitionen	15.118	15.007
ausstehende Einlagen auf Aktien	523	523
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- un	d	
anderen Drittschuldverhältnissen	674	893

Die ausstehenden Einlagen auf Aktien betreffen die EUROFIMA Europäische

Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Umsatzerlöse Deutsche Bahn Deutsche Bahn AG Konzern 1995 1994 1995 1994 Fernverkehr 5.171 4.860 Nahverkehr 10.597 10.791 Personenverkehr insgesamt 15.651 **18.426** 17.619 15.768 Ladungsverkehr 6.799 6.969 Stückgut 792 1.084 Güterverkehr gesamt 7.591 8.053 7.825 8.395 Touristik 1.766 1.746 0 0 Gastronomie 0 0 293 134 1.039 übrige Tätigkeitsbereiche 49 1.514 296 **23.655** 23.753 **29.824** 28.933

Sonstige betriebliche Erträge			che Bahn AG		he Bahr nzern
		1995	1994	1995	1994
	Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	1.509	1.472	1.326	1.480
	Mieten und Pachten	802	728	773	821
	übrige betriebliche Erträge	289	196	419	375
	Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	106	222	151	385
	Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	226	266	310	343
	Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	20	0	26	9
	Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	0	0	28	25
	übrige periodenfremde Erträge	252	72	296	81
		3.204	2.956	3.329	3.519
Materialaufwand	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·		the Bahn		he Bahi nzern
		1995	1994	1995	1994
	Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	3.033	3.375	3.513	3.922
	Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.182	1.915	4.520	4.276
	Aufwendungen für Instandhaltungen	5.484	4.508	5.536	4.553
		10.699	9.798	13.569	12.751
	Zuwendungen des Bundes gemäß Art. 2 § 22 Abs. 1 Nr. 3 Eisenbahnneuordnungsgesetz	- 2.310	- 2.590	- 2.310	- 2.590
		8.389	7.208	11.259	

Im Geschäftsjahr 1995 wurden die für selbsterstellte Anlagen bezogenen Lieferungen und Leistungen im Materialaufwand erfaßt. Die Aktivierung im Anlagevermögen erfolgt über andere aktivierte Eigenleistungen.

Personalaufwand				che Bahn AG		che Bahr nzern
			1995	1994	1995	1994
	Löhne und Gehälter für Arbeitnehme der Deutsche Bahn AG	r	12.009	11.644		
	für zugewiesene Beamte					
	a) Zahlung an das Bundeseisenbahn gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	vermögen	4.670	5.711		
	b) direkt ausgezahlte Nebenbezüge		280	277		
			16.959	17.632	18.706	19.087
	Soziale Abgaben und Aufwendunger Altersversorgung und Unterstützung für Arbeitnehmer der Deutsche Bahn		1.887	2.633		
	für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnve gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2	ermögen	1.007	1 110		
	Eisenbahnneuordnungsgesetz)		1.067	1.116	0.004	4.062
	(davon für Altersversorgung)		2.954	3.749 (2.105)	3.324	(2.158)
	abzüglich Erstattung von Personalko gemäß Art. 2 § 21 Abs. 5 Nr. 1 Eisenbahnneuordnungsgesetz durch		11.00.0	(23,000)	(,)	(
		, ado				
	Bundeseisenbahnvermögen	<u>·</u>	-3.404	-3.791		-3.791
			-3.404 16.509	-3.791 17.590		-3.791 19.358
Beschäftigte				17.590	18.626	
Beschäftigte			16.509 sche Bah	17.590 n	18.626	19.358 the Bahr
Beschäftigte		Deuts	16.509 sche Bah AG	17.590 n	Deutso	19.358 the Bahr
Beschäftigte	Bundeseisenbahnvermögen	Deuts	16.509 sche Bah AG	17.590 n	18.626 Deutsc Kor 1995	19.358 the Bahr nzern 1994
Beschäftigte	Bundeseisenbahnvermögen im Jahresdurchschnitt	Deuts	16.509 sche Bah AG 199	17.590 n	18.626 Deutsc Kor 1995	19.358 the Bahr
Beschäftigte	im Jahresdurchschnitt Arbeitnehmer Auszubildende	Deuts 1995 189.938	16.509 sche Bah AG 199 212.01	17.590 n 7 22 26 1	18.626 Deutsc Kor 1995 26.802	19.358 che Bahr nzern 1994 240.636
Beschäftigte	im Jahresdurchschnitt Arbeitnehmer Auszubildende gemäß Art. 2 § 12 ENeuOG	1995 189.938 16.931 206.869	16.509 sche Bah AG 199 212.01 19.12 231.14	17.590 n 14 7 22 26 1	Deutsc Kor 1995 26.802 17.853	19.358 che Bahr nzern 1994 240.636 19.899 260.535
Beschäftigte	im Jahresdurchschnitt Arbeitnehmer Auszubildende	1995 189.938 16.931 206.869 104.973	16.509 sche Bah AG 199 212.01 19.12 231.14	17.590 n 14 7 22 16 1 3 24	Deutsc Kor 1995 26.802 17.853 14.655	19.358 che Bahr nzern 1994 240.636 19.899 260.535
Beschäftigte	im Jahresdurchschnitt Arbeitnehmer Auszubildende gemäß Art. 2 § 12 ENeuOG	1995 189.938 16.931 206.869	16.509 sche Bah AG 199 212.01 19.12 231.14	17.590 n 14 7 22 16 1 3 24	Deutsc Kor 1995 26.802 17.853 14.655	19.358 che Bahr nzern 1994 240.636 19.899 260.535
Beschäftigte	im Jahresdurchschnitt Arbeitnehmer Auszubildende gemäß Art. 2 § 12 ENeuOG zugewiesene Beamte	1995 189.938 16.931 206.869 104.973	16.509 sche Bah AG 199 212.01 19.12 231.14	17.590 n 14 7 22 16 1 3 24	Deutsc Kor 1995 26.802 17.853 14.655	19.358 che Bahr nzern 1994 240.636 19.899 260.535
Beschäftigte	im Jahresdurchschnitt Arbeitnehmer Auszubildende gemäß Art. 2 § 12 ENeuOG	1995 189.938 16.931 206.869 104.973	16.509 sche Bah AG 199 212.01 19.12 231.14	17.590 n 14 7 22 16 1 3 24 18 10	Deutsc Kor 1995 26.802 17.853 14.655 04.972	19.358 che Bahr nzern 1994 240.636 19.899 260.535
Beschäftigte	im Jahresdurchschnitt Arbeitnehmer Auszubildende gemäß Art. 2 § 12 ENeuOG zugewiesene Beamte	1995 189.938 16.931 206.869 104.973 311.842	16.509 sche Bah AG 199 212.01 19.12 231.14 115.05 346.20	17.590 n 14 7 22 6 1 3 24 13 34	Deutsc Kor 1995 26.802 17.853 14.655 04.972	19.358 che Bahr 1994 240.636 19.899 260.535 115.058 375.593
Beschäftigte	im Jahresdurchschnitt Arbeitnehmer Auszubildende gemäß Art. 2 § 12 ENeuOG zugewiesene Beamte am 31. Dezember Arbeitnehmer	Deuts 1995 189.938 16.931 206.869 104.973 311.842	16.509 sche Bah AG 199 212.01 19.12 231.14 115.05 346.20	17.590 n 14 7 22 66 1 3 24 58 10 11 34	Deutsc Kor 1995 26.802 17.853 14.655 04.972 19.627	240.636 19.899 260.535 115.058 375.593
Beschäftigte	im Jahresdurchschnitt Arbeitnehmer Auszubildende gemäß Art. 2 § 12 ENeuOG zugewiesene Beamte am 31. Dezember Arbeitnehmer	1995 189.938 16.931 206.869 104.973 311.842 176.409 17.887	16.509 sche Bah AG 199 212.01 19.12 231.14 115.05 346.20	17.590 n 14 7 22 6 1 3 24 6 1 3 21 7 1 100 23	18.626 Deutsc Kor 1995 26.802 17.853 14.655 04.972 19.627	240.636 19.899 260.535 115.058 375.593 226.358 21.282

Sonstige betriebliche			he Bahn AG		ne Bahn izern
Aufwendungen		1995	1994	1995	1994
	Mieten und Pachten	470	373	655	515
	übrige betriebliche Aufwendungen (davon sonstige Steuern)	2.347 (179)	1.728 (48)	2.641 (190)	2.181 (63)
	Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	287	165	289	167
	Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	317	250	375	265
	Aufwendungen aus der Einstellung in Sonderposten mit Rücklageanteil	0	0	49	93
	sonstige periodenfremde Aufwendungen	238	0	365	5
		3.659	2.516	4.374	3.226
Beteiligungsergebnis		Deutsche Bahn AG		Bahn Deutsche B	
	-	1995	1994	1995	1994
	Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen)	90 (73)	519 (515)	34 (0)	28 (0)
	Erträge aus assoziierten Unternehmen	0	0	26	10
	Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	54	0	0	0
	Aufwendungen aus Verlustübernahme	-30	-123	-30	-1
	Abschreibungen auf Beteiligungen	-17	0	-20	0
		97	396	10	37
Zinsergebnis			the Bahn		he Bahn izern
		1995	1994	1995	1994
	Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens (davon aus verbundenen Unternehmen)	1 (0)	4 (4)	5 (0)	9 (0)
	sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon aus verbundenen Unternehmen)	128 (3)	36 (3)	156 (0)	73
	Abschreibungen auf andere Finanzanlagen und auf Wertpapiere des Umlaufvermögens	0	0	0	-7
	Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon aus verbundenen Unternehmen)	-166 (-50)	-117 (-2)	-168 (0)	-137 (0)
		-37	-77	-7	-62

SONSTIGE ANGABEN: Zusammenfassende Darstellung der Vermögens- und Finanzlage Deutsche Bahn Konzern

Bilanzvergleich		31. 12.	1995	31.12	1994	Veränc	lerung
		Mio DM	%	Mio DM	%	Mio DM	%
	Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände	42.667	82,0	35.171	83,7	7.496	21,3
	Finanzanlagen	718	1,3	596	1,4	122	20,5
	Anlagevermögen	43.385	83,3	35.767	85,1	7.618	21,3
	Vorräte	1.167	2,2	1.387	3,3	-220	- 15,9
	Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	6.233	12,0	3.631	8,6	2.602	71,7
	Flüssige Mittel	1.279	2,5	1.252	3,0	27	2,2
	Umlaufvermögen	8.679	16,7	6.270	14,9	2.409	38,4
	Summe Aktiva	52.064	100,0	42.037	100,0	10.027	23,9
	Eigenkapital	12.279	23,6	12.161	28,9	440	
						118	1,0
	Sonderposten mit Rücklage- anteil und Sonderposten für Investitionszuschüsse	346	0,7	301	0,7	45	1,0
	anteil und Sonderposten für		0,7	301 602			
	anteil und Sonderposten für Investitionszuschüsse	346			0,7	45	15,0
	anteil und Sonderposten für Investitionszuschüsse Pensionsrückstellungen	346 628	1,2	602	0,7	45 26	15,0
	anteil und Sonderposten für Investitionszuschüsse Pensionsrückstellungen langfristige Verbindlichkeiten	346 628 7.849	1,2 15,1	602 3.480	0,7 1,4 8,3	45 26 4.369	15,0 4,3 125,5
	anteil und Sonderposten für Investitionszuschüsse Pensionsrückstellungen langfristige Verbindlichkeiten langfristiges Fremdkapital	346 628 7.849 8.477	1,2 15,1 16,3	602 3.480 4.082	0,7 1,4 8,3 9,7	45 26 4.369 4.395	15,0 4,3 125,5 107,7
	anteil und Sonderposten für Investitionszuschüsse Pensionsrückstellungen langfristige Verbindlichkeiten langfristiges Fremdkapital kurzfristige Rückstellungen übrige kurzfristige	346 628 7.849 8.477 21.095	1,2 15,1 16,3 40,5	3.480 4.082 16.974	0,7 1,4 8,3 9,7 40,4	45 26 4.369 4.395 4.121	15,0 4,3 125,5 107,7 24,3

Anhang

Kapitalflußrechnung (Mio DM) Jahresüberschuß 264 Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens 2.266 Zuschreibungen zu Gegenständen des Anlagevermögens 26 Veränderung der Sonderposten für Investitionszuschüsse 24 + Veränderung der Sonderposten mit Rücklageanteil 21 + Zunahme der Rückstellungen 4.147 Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens 138 Zunahme der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, der 2.613 sonstigen Vermögensgegenstände und anderer Aktiva Verringerung der Vorräte und der sonstigen Rechnungsabgrenzungsposten 231 Zunahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und 799 Leistungen und anderer Passiva Verringerung erhaltener Anzahlungen und Rückzahlung von Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen 36 Mittelzufluß aus laufender Geschäftstätigkeit 5.215 + Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens 152 Zugänge im Anlagevermögen - 14.208 Verrechnung erhaltener Investitionszuschüsse 4.060 In "andere Gewinnrücklagen" verrechnete Unterschiedsbeträge aus 127 Erstkonsolidierung im Geschäftsjahr Mittelabfluß aus der Investitionstätigkeit - 10.123 Einzahlungen anderer Gesellschafter aus Kapitalerhöhungen bei Konzernunternehmen 1 20 Gewinnausschüttungen an andere Gesellschafter bei Konzernunternehmen -4.774 Zinslose Darlehen gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz Begebung von Anleihen 1.000 Tilgung von Bankkrediten 820 Mittelzufluß aus der Finanzierungstätigkeit 4.935 + Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes 27 Finanzmittelbestand am 1. Januar 1995 1.252 Finanzmittelbestand am 31. Dezember 1995 1.279

Deutsche Bahn Konzern

TDM

7.100

2.031

40

0

0

169

Deutsche Bahn

AG TDM

7.100

169

2.031

405

40

0

0

Gesamtbezüge des Vorstands	
und des Aufsichtsrats sowie der	
ehemaligen Mitglieder	
enemangen magneter	Gesamtbezüge des Vorstands
	Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder
	Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder

Gewinnverwendungsvorschlag

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den ausgewiesenen Bilanzgewinn von DM 361.545.680,03 auf neue Rechnung vorzutragen.

Gesamtbezüge des Aufsichtsrats

Kredite an Mitglieder des Vorstands

Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats

Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder

Berlin, den 18. April 1996

Der Vorstand

Bestätigungsvermerk

"Die Buchführung, der Jahresabschluß und der Konzernabschluß entsprechen nach unserer pflichtgemäßen Prüfung den gesetzlichen Vorschriften. Der Jahresabschluß und der Konzernabschluß 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 18. April 1996

C&L Deutsche Revision

Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Dickmann)

(Roth)

Wirtschaftsprüfer

Wirtschaftsprüfer

Herausgeber: Vorstand der Deutschen Bahn AG

Zentralbereich Konzernkommunikation

Ruschestraße 59 10365 Berlin

Stephensonstraße 1 60326 Frankfurt am Main Tel.: 069 - 97 33 - 64 04

Fotos:

Jens Waldenmaier, Hamburg Deutsche Bahn AG, Berlin

Gestaltung:

CAT Kommunikationsberatung, Hamburg

Produktion:

Colordruck, Leimen

Der Umwelt zuliebe: Gedruckt auf 50% chlorfrei gebleichtem und 50% recyceltem Papier

Dieser Geschäftsbericht ist auch auf CD-Rom erhältlich. Zu bestellen per Fax: 069 - 97 33 - 78 20