



Geschäftsbericht 1997



„Der Kunde steht im Mittelpunkt des Interesses unserer Mitarbeiter.“

Deutsche Bahn Konzern auf einen Blick

	1997	1996	1995	1994
Umsatz in Mio. DM	30.466	30.221	29.824	28.933
Ergebnis vor Steuern in Mio. DM	359	721	553	491
Beschäftigte (jeweils am 31.12.)	268.273	288.768	312.579	336.042
Bilanzsumme in Mio. DM	66.287	57.935	52.064	42.037
Eigenkapital in Mio. DM	16.473	13.125	12.279	12.161
Bruttoinvestitionen in Mio. DM	13.957	15.199	14.334	13.942
Cash-flow vor Steuern in Mio. DM	3.585	3.475	2.826	2.888

Bericht des Aufsichtsrates	2	
Vorwort des Vorstandsvorsitzenden	4	
Organe der Gesellschaft	6	
Lagebericht	8	
	Konjunkturelle Entwicklung	8
	Die Entwicklung der Verkehrsmärkte	10
	Umsatzentwicklung	12
	Ergebnis	14
	Personal	16
	Investitionen	16
	Veränderungen im Beteiligungsbereich	18
	Bericht des Vorstandes über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen	18
	Ausblick	19
Organigramm	20	
Berichte der Geschäftsbereiche	22	
	Fernverkehr	22
	Nahverkehr	30
	Personenbahnhöfe	32
	Güterverkehr	38
	Fahrweg	44
Wesentliche Beteiligungen	50	
	Touristik/Fernverkehr	50
	Nahverkehr	52
	Service	55
	Sonstige	58
	Güterverkehr	60
	Kennzahlen wichtiger Beteiligungs- gesellschaften der Deutschen Bahn AG	61
Weitere Informationen	62	
	Mitarbeiter	62
	Forschung und Technologie	70
	Umweltschutz	72
	Konzerneinkauf	73
	Immobilien	74
Jahresabschluß	76	
	Bilanz	
	– Deutsche Bahn AG	76
	– Deutsche Bahn Konzern	78
	Gewinn- und Verlustrechnung	
	– Deutsche Bahn AG	80
	– Deutsche Bahn Konzern	81
	Anhang	
	– Deutsche Bahn AG	
	– Deutsche Bahn Konzern	82
	Erläuterungen zur Bilanz	
	– Deutsche Bahn AG	
	– Deutsche Bahn Konzern	90
	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	
	– Deutsche Bahn AG	
	– Deutsche Bahn Konzern	96
	Sonstige Angaben	100

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 geprüft und beraten, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen der Zustimmung des Aufsichtsrates unterliegen.

In Vorbereitung der Aufsichtsratsitzungen ist das Präsidium des Aufsichtsrates ebenfalls viermal im Geschäftsjahr zu Sitzungen zusammengekommen. 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 31.12.1997 sowie der mit dem Konzernlagebericht zusammengefaßte Lagebericht der DB AG wurden durch den von der Hauptversammlung bestellten Abschlußprüfer, die C & L Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt/Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Die Berichte des Abschlußprüfers haben allen Mitgliedern des Aufsichtsrates rechtzeitig vor der Bilanzsitzung vorgelegen und wurden in der gemeinsamen Sitzung von Aufsichtsrat, Abschlußprüfer und Vorstand am 13.05.1998 ausführlich besprochen.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluß der DB AG, den Lagebericht und den Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinnes 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 C & L hat der Aufsichtsrat Kenntnis genommen.

Die C & L hat auch den vom Vorstand erstellten Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen geprüft und ihn mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht geprüft, er hat gegen die im Bericht enthaltene Schlußerklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die C & L keine Einwendungen erhoben.

Am 09.07.1997 hat Herr Dr. Günther Saßmannshausen den Vorsitz des Aufsichtsrates der DB AG niedergelegt. In Würdigung seiner Verdienste bei der Bahnreform und seines Engagements bei der Begleitung der Deutsche Bahn AG in den besonders schwierigen Anfangsjahren wurde Herr Dr. Saßmannshausen am selben Tag zum Ehrenvorsitzenden des Aufsichtsrates ernannt. Wir danken Herrn Dr. Saßmannshausen für seinen Einsatz im Dienste des Unternehmens.

Am selben Tage wurde Herr Dr.-Ing. E.h. Heinz Dürr zum Vorsitzenden des Aufsichtsrates berufen. Zuvor hatte der Aufsichtsrat Herrn Dr. Dürr für seine verdienstvolle Tätigkeit gedankt. Er hat die Bahnreform wesentlich mitgestaltet, unter seinem Vorstandsvorsitz wurden die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn zusammengeführt und die Umstrukturierung zu einem marktorientierten Unternehmen eingeleitet. Der Aufsichtsrat hat es begrüßt, daß er dem Unternehmen als Vorsitzender des Aufsichtsrates auch weiterhin in verantwortungsvoller Position zur Verfügung steht.

Mit Wirkung zum 01.05.1997 wurde Herr Dr. Johannes Ludewig zum ordentlichen Mitglied des Vorstandes und mit Wirkung vom 09.07.1997 zum Vorsitzenden des Vorstandes bestellt.

Am 09.07.1997 wurde die Bestellung von Herrn Herrmann Wolters als ordentliches Mitglied des Vorstandes bis zum 31.01.1998 verlängert. An diesem Tag trat Herr Wolters nach über neununddreißigjähriger Mitarbeit in den Ruhestand. Der Aufsichtsrat hat seinen vorbildlichen Einsatz im Dienste des Unternehmens gewürdigt.

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 1997 geleisteten Einsatz.

Berlin, im Mai 1998

Für den Aufsichtsrat:



Heinz Dürr
Vorsitzender



Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Die Deutsche Bahn hat sich auf ihrem Weg der Umstrukturierung zu einem integrierten Mobilitäts-, Verkehrs- und Dienstleistungskonzern auch im vierten Jahr seit Beginn der Bahnreform weiter fortentwickelt. Neuausrichtung und Neustrukturierung des Konzerns gehen voran.

1997 war kein einfaches Jahr für die Deutsche Bahn. Das Unternehmen mußte sich in einem schwierigen wirtschaftlichen Umfeld bewähren, das die Entwicklung der Geschäftsfelder der DB AG nicht unerheblich beeinflusste. Vor diesem Hintergrund belegen die wichtigsten Kennziffern, daß das Unternehmen auch unter nicht einfachen Wettbewerbsbedingungen seine Leistung steigern konnte.

So stieg der Konzern-Umsatz im Geschäftsjahr 1997 um 0,8 Prozent auf rund 30,5 Milliarden DM. Recht beachtlich ist auch das Ergebnis 1997 mit rund 360 Millionen DM vor Steuern. Der vorliegende Geschäftsbericht präsentiert das Zahlenwerk und die entsprechenden Informationen im einzelnen.

1997 wurden weitere wichtige Entscheidungen vorbereitet, getroffen und umgesetzt, um die Deutsche Bahn als maßgeblichen Mitspieler auf dem hart umkämpften Verkehrsmarkt der Zukunft zu stärken.

Von zentraler Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der DB AG sind Pünktlichkeit und Präzision.

„Pünktlich wie die Eisenbahn“ – diese Devise müssen alle Führungskräfte und alle Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen als das Qualitätsmerkmal der Bahn begreifen. Verstärkt wurden daher im vergangenen Jahr Führungskräfte und Mitarbeiter der DB in Gesprächen für das Thema Pünktlichkeit und Präzision sensibilisiert mit dem Ziel, nachhaltige Verbesserungen in allen Bereichen – nicht nur im Betriebsdienst – zu erreichen.

Insbesondere im organisatorischen Bereich wurden dabei interessante Ideen und Vorschläge zur Verbesserung von Pünktlichkeit und Präzision entwickelt, die nun umgesetzt werden. Mit der weiteren konsequenten Modernisierung der Fahrzeugflotte werden Zug um Zug auch die technischen Bedingungen für eine pünktliche Eisenbahn verbessert. Insgesamt betrachtet, sind bereits enorme Fortschritte bei den Pünktlichkeitswerten zu verzeichnen.

Modernisierung, absolute Marktnähe und Kundenorientierung der Angebote, ergänzt durch einen umfassenden Service, sind unverzichtbare Voraussetzungen, damit die Deutsche Bahn sich erfolgreich im Wettbewerb durchsetzen und behaupten kann. Die Zahlen des Geschäftsjahres 1997 – insbesondere die Entwicklung im Personenverkehr – machen deutlich, wo künftig verstärkt angesetzt werden muß.

Eine der wichtigsten Maßnahmen ist der Ausbau der Bahnfahrt zur Mobilitätskette von Haus zu Haus. Erste Angebote wie BahnTaxi, Gepäckträger und CallCenter müssen zu einem kompletten Reiseservice mit kurzen und schnellen Übergängen an den Schnittstellen der Verkehrsträger weiterentwickelt werden. Mit Dienstleistungen und Komplettangeboten orientiert sich auch der Güterverkehr verstärkt an den Bedürfnissen der Kunden. Dies ist ein wichtiges Konzept, denn hier liegt ein Potential, mit dem die DB Marktanteile hinzugewinnen kann.

Eine immer bedeutendere Rolle spielt für den Konzern die Internationalisierung des Geschäfts. Und zwar vor allem im Güterverkehr, wo die DB AG heute einen grenzüberschreitenden Anteil von 40 Prozent hat. Im Kombinierten Ladungsverkehr liegt der Anteil zwischen 50 und 60 Prozent. Diese Zahlen machen deutlich, welche Dimension der grenzüberschreitende Verkehr gewonnen hat.

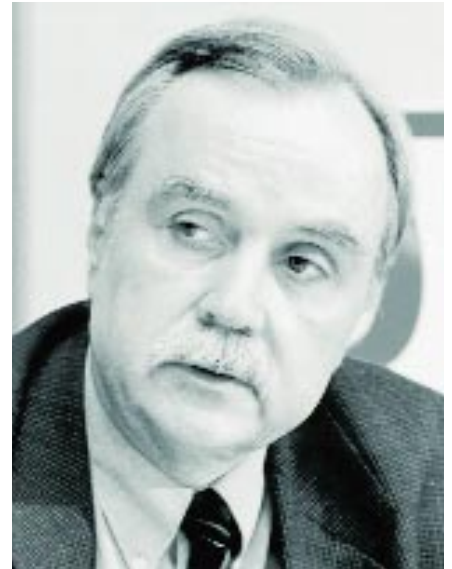
Ein wichtiger Schritt zu mehr internationaler Kooperation ist die Idee der „Freightways“, die im vergangenen Jahr von der Politik angestoßen und mit Beginn des Jahres 1998 umgesetzt worden ist. Im internationalen Personenverkehr fährt seit Dezember 1997 der „Thalys“ zwischen Köln, Brüssel, Amsterdam und Paris.

Die Deutsche Bahn muß verstärkt als europäischer Konzern deutscher Herkunft auf dem zukünftigen Heimatmarkt Europa agieren, um gerade auch hier als leistungsfähiges Verkehrsunternehmen und wettbewerbsfähiger Dienstleister erfolgreich zu sein.

Die Umsetzung der 2. Stufe der Bahnreform gibt der DB AG unternehmerische Instrumente an die Hand. Hier wurden auch im zurückliegenden Geschäftsjahr wichtige Weichen gestellt, wie etwa die Eingliederung der Funktionen von Traktion und Werken in die Transportbereiche, die von elementarer Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit der Transportbereiche ist und zum Jahresende 1997 abgeschlossen wurde.

Der Umstrukturierungsprozeß bei der Deutschen Bahn befindet sich nun in einer entscheidenden Phase. Seit Beginn des Jahres 1998 arbeitet das Unternehmen in einer „Als-Ob-Struktur“, als gäbe es die Holding und die fünf Aktiengesellschaften der Geschäftsbereiche Fernverkehr, Nahverkehr, Güterverkehr, Personenbahnhöfe und Netzbereits. In einer Art Probelauf von einem Jahr besteht so die Möglichkeit zu prüfen, wie die neuen Strukturen funktionieren, und wo gegebenenfalls korrigierend einzugreifen ist.

Insgesamt zeigen die Ergebnisse, daß die Neuordnung, die mit der Bahnreform 1994 in Gang gesetzt worden ist, auch im abgelaufenen Geschäftsjahr effektiv fortgesetzt wurde. In diesem schwierigen Prozeß haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gerade auch im vergangenen Jahr wieder Enormes geleistet und bieten damit die Gewähr, daß die DB AG auch den weiterhin sicherlich nicht einfachen Weg, der noch vor ihr liegt, erfolgreich bewältigt.



A handwritten signature in blue ink that reads "J. Ludewig".

Dr. Johannes Ludewig
Vorstandsvorsitzender

Organe der Gesellschaft

Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG

Dr.-Ing. E.h. Heinz Dürr
Vorsitzender des Aufsichtsrates
Berlin
(seit 09.07.1997)

Dr. Günther Saßmannshausen
Vorsitzender des Aufsichtsrates
Hannover
(bis 09.07.1997)
Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrates
(seit 09.07.1997)

Rudi Schäfer*
Stellv. Aufsichtsratsvorsitzender,
Vorsitzender der Gewerkschaft der
Eisenbahner Deutschlands (GdED)
Frankfurt am Main

Christian Bormann*
DB AG
Erfurt

Niels Lund Chrestensen
N. L. Chrestensen GmbH
Erfurt

Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing.
Hermann Franz
Vorsitzender des Aufsichtsrates
Siemens AG
München

Norbert Hansen*
Stellv. Vorsitzender der
Gewerkschaft der Eisenbahner
Deutschlands (GdED)
Frankfurt am Main

Marlies Helling*
DB AG
Frankfurt am Main

Hans Jochen Henke
Staatssekretär im Bundesministerium
für Verkehr
Bonn

Heinz Hermanns*
DB AG
Köln

Bernhard Ivo*
Bezirksleiter der Gewerkschaft der
Eisenbahner Deutschlands (GdED)
Essen

Willi Klußmeier*
DB AG
Essen

Dr. rer. pol. Horst Köhler
Präsident des Deutschen Sparkassen-
und Giroverbandes
Bonn

Roland Kohn
MdB
Bonn

Dr. rer. pol. Hermann Krämer
Mitglied des Vorstandes VEBA AG
Düsseldorf

Dr. E.h. Helmut Maucher
Präsident des Verwaltungsrates
Nestlé S.A.
Vevey/Schweiz

Werner Mößinger*
Vorsitzender des
Gesamtbetriebsrates
DB AG
Frankfurt am Main

Dr. h.c. Friedel Neuber
Vorsitzender des Vorstandes
Westdeutsche Landesbank
Girozentrale
Düsseldorf

Lothar Schote*
DB AG
Bad Homburg

Horst Skrzypietz*
DB AG
Köln

Dr. Jürgen Stark
Staatssekretär im Bundesministerium
der Finanzen
Bonn

*Arbeitnehmervertreter

Vorstand der Deutschen Bahn AG

Dr. Johannes Ludewig
Vorsitzender des Vorstandes
(seit 09.07.1997)

Dr.-Ing. E.h. Heinz Dürr
Vorsitzender des Vorstandes
(bis 09.07.1997)

Dr. Eberhard Sinnecker
Vorstand Güterverkehr

Diethelm Sack
Vorstand Finanzen und Controlling

Peter Münchschwander
Vorstand Fahrweg

Dr. Horst Föhr
Vorstand Personal

Prof. Dr. Ulf Häusler
Vorstand Fahrweg

Peter Reinhardt
Vorstand Immobilien, Recht,
Personenbahnhöfe

Hermann Wolters
Vorstand Werke
(bis 31.01.1998)

Roland Heinisch
Vorstand Forschung und
Technologie

Wolfgang Gemeinhardt
Vorstand Konzerneinkauf

Heinz Neuhaus
Vorstand Personenfernverkehr
(bis 13.05.1998)

Dr. Axel Nawrocki
Vorstand Personenfernverkehr
(seit 13.05.1998)

Klaus Daubertshäuser
Vorstand Personennahverkehr

Konjunkturelle Entwicklung

Das Bruttoinlandsprodukt ist 1997 um 2,2 Prozent gewachsen. Im Jahr 1996 betrug das Wachstum 1,4 Prozent.

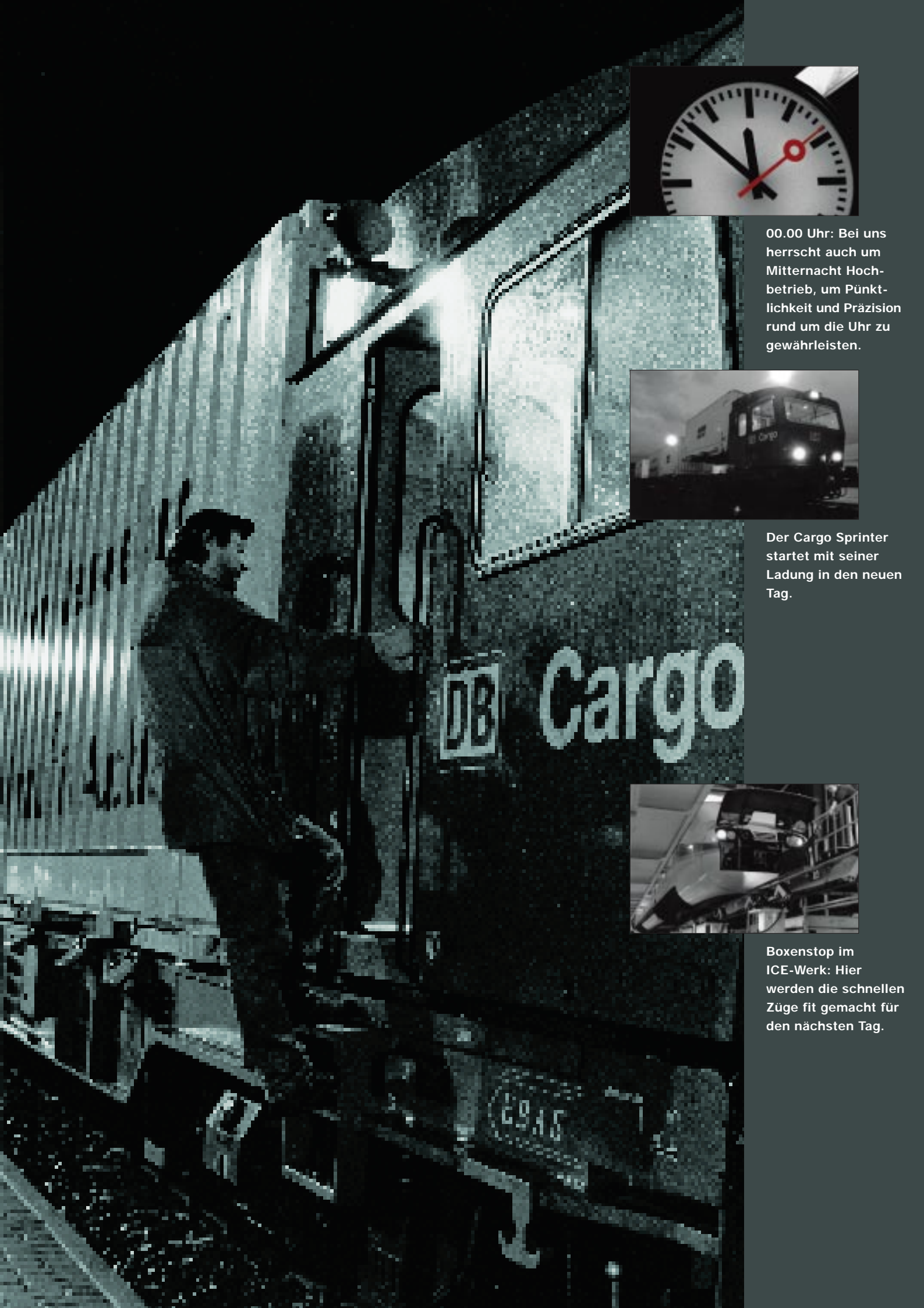
Getragen wurde die konjunkturelle Erholung insbesondere von einer zunehmenden Auslandsnachfrage. Die Exporte haben um 10,7 Prozent zugenommen. Nur verhalten expandierte hingegen die Inlandsnachfrage, deren wichtigste Komponente, der private Verbrauch, mit 0,2 Prozent deutlich schwächer zunahm als das Bruttoinlandsprodukt.

Während in den alten Bundesländern die Wachstumsrate des Vorjahres (1,3 Prozent) mit 2,2 Prozent deutlich übertroffen wurde, war das Wachstum in den neuen Bundesländern mit 1,6 Prozent unter dem des Vorjahres (2,0 Prozent).

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung führte zu keiner Verbesserung auf dem Arbeitsmarkt. Die Arbeitslosenquote zog von 10,4 Prozent in 1996 auf 11,5 Prozent in 1997 an. Die Zahl der Erwerbstätigen ist um 1,4 Prozent zurückgegangen.

Mit dem Anstieg der Lebenshaltungskosten um 1,8 Prozent wurde der Wert des Vorjahres (1,5 Prozent) leicht überschritten.

Für das laufende Jahr wird von einer weiteren konjunkturellen Erholung ausgegangen. Dabei gehen die Erwartungen vor allem von einer Belebung der Binnennachfrage aus. Dies sollte auch zu einer Erhöhung in der Transportnachfrage – insbesondere im Bereich Personenverkehr – führen.



00.00 Uhr: Bei uns herrscht auch um Mitternacht Hochbetrieb, um Pünktlichkeit und Präzision rund um die Uhr zu gewährleisten.



Der Cargo Sprinter startet mit seiner Ladung in den neuen Tag.



Boxenstop im ICE-Werk: Hier werden die schnellen Züge fit gemacht für den nächsten Tag.

Die Entwicklung der Verkehrsmärkte

■ Personenverkehr

Der Gesamtmarkt im Personenverkehr in Deutschland hat in 1997 nur um 0,4 Prozent bezogen auf die Leistung zugenommen. Die Ursache liegt in den im Verlauf des Jahres ungünstiger gewordenen Rahmenbedingungen. Dazu haben die geringe Erhöhung der verfügbaren Einkommen, der Rückgang der Erwerbstätigenzahl und die Stagnation des privaten Verbrauchs beigetragen.

Beim Individualverkehr kam es 1997 zu einer leichten Zunahme der Verkehrsleistung um 0,5 Prozent.

Dagegen ist bei der DB AG ein Rückgang in der Verkehrsleistung um rund 2,4 Prozent zu verzeichnen. Von diesem Rückgang sind sowohl der Fernverkehr als auch der Nahverkehr betroffen. Aus der Entwicklung wird deutlich, daß der durch die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen verursachte Druck auf die Nachfrage in erster Linie die Bahn betroffen hat.

Die Einschätzung der Verkehrsmarktentwicklung für 1998 ist im Personenverkehr optimistischer als für 1997. Weiter verbesserte Angebote der DB AG werden den Fernverkehr und Nahverkehr stimulieren.

■ Güterverkehr

In 1997 ist die Leistung im Güterverkehr insgesamt um 6,9 Prozent gegenüber 1996 gestiegen. In diesem Anstieg spiegelt sich die konjunkturelle Belebung in fast allen Produktionsbereichen wider.

Für den Straßengüterverkehr wird davon ausgegangen, daß die Leistung dort um 8,4 Prozent gegenüber dem Vorjahr angestiegen ist; dies auch aufgrund hoher Zuwächse bei ausländischen Fahrzeugen.

Der Güterverkehr der DB AG verzeichnet einen Anstieg in der Leistung in 1997 um 7,5 Prozent. Die Wachstumsrate liegt damit über der des Gesamtmarktes. Zu diesem Wachstum haben fast alle Güterbereiche beigetragen. Besondere Schwerpunkte liegen in den Bereichen Montan und Industriegüter. Die Leistung im Kombinierten Verkehr ist 1997 um 8 Prozent gegenüber dem Vorjahr angestiegen.

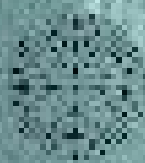
Unter anderem witterungsbedingt hat die Binnenschifffahrt einen Anstieg in der Leistung von nur 1,4 Prozent zu verzeichnen.

Die Einschätzungen für die Nachfrageentwicklung im Güterfernverkehr für das laufende Jahr sind angesichts der konjunkturellen Erwartungen insgesamt noch positiv. In einigen Bereichen wird allerdings von einer gewissen Abflachung der Konjunktur ausgegangen.



DB

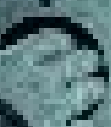
SOS-Notruf
Information



11011



hier
sprechen



SOS/Notruf
hier drücken



Information
hier drücken

drücken



01.00 Uhr: Für unsere Kunden sind wir auch mitten in der Nacht ansprechbar. Zum Beispiel über die einfach zu bedienenden, zentral platzierten Notrufsäulen.



Arbeiten an der Strecke - wie zum Beispiel an der Oberleitung - werden vorzugsweise nachts ausgeführt -, damit der Schienenverkehr tagsüber ungehindert fließen kann.



Manche Reisende brauchen nicht nur ein Transportmittel, sondern auch Hilfe. Die Bahnhofsmission ist für solche Fälle da - auch nachts um eins!

Umsatzentwicklung

Der **Konzern** hat im Geschäftsjahr 1997 Umsatzerlöse in Höhe von 30,5 Mrd. DM erreicht. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet das eine Steigerung von rd. 1 Prozent.

Die **DB AG** weist 1997 Umsatzerlöse in Höhe von 24,5 Mrd. DM aus. Im Vergleich zum Vorjahr sind die Ausgliederung der S-Bahn Hamburg und die Überführung des Bereichs Stückgut auf die Beteiligungsgesellschaft BAHNTRANS zu berücksichtigen. Auf vergleichbarer Basis ist der Umsatz der DB AG gegenüber 1996 um etwa 2 Prozent gestiegen.

Der **Fernverkehr** hat mit 5,4 Mrd. DM einen Zuwachs gegenüber dem Vorjahr von 1,8 Prozent erreicht. Wesentliche Umsatzträger sind der EuroCity/InterCity mit 2,0 Mrd. DM, der ICE mit 1,7 Mrd. DM sowie der InterRegio mit 1,1 Mrd. DM. Die Verkehrsleistung – ausgedrückt in Personenkilometern – hat um 0,9 Prozent abgenommen. Rückgänge in der Leistung sind insbesondere bei den Produkten EC/IC eingetreten. Die Verkehrsleistung des ICE hat um 8 Prozent gegenüber dem Vorjahr zugenommen. Die Zahl der Reisenden im Fernverkehr ist im abgelaufenen Geschäftsjahr um 0,6 Prozent angestiegen.

Der Umsatz des **Nahverkehrs** beträgt 1997 11,0 Mrd. DM. Unter Berücksichtigung der genannten Ausgliederung der S-Bahn Hamburg bedeutet das eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 3,2 Prozent. Die Verkehrsleistungen sind um 4,0 Prozent zurückgegangen, während die Zahl der Reisenden um 2 Prozent gestiegen ist. Die Zahlungen der Länder aus Verkehrsverträgen beträgt in 1997 7,8 Mrd. DM. Im Vergleich zu 1996 bedeutet das eine Zunahme um 4,3 Prozent.

Die Umsatzentwicklung im **Ladungsverkehr (Cargo)** wurde 1997 durch die konjunkturelle Entwicklung entscheidend beeinflusst. Mit 6,7 Mrd. DM liegt der Umsatz des Bereichs auf vergleichbarer Basis 2,5 Prozent über dem des Vorjahres. Die Umsätze im Konventionellen Ladungsverkehr sind um 1,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr gestiegen. Die Steigerung im Kombinierten Verkehr beträgt 14,5 Prozent.

Die Verkehrsleistung im Güterverkehr – ausgedrückt in Tonnenkilometer – ist 1997 im Vergleich zum Vorjahr um 7,5 Prozent gestiegen. Das Aufkommen (beförderte Tonnen) ist um 2,4 Prozent gestiegen. Dabei beträgt der Anstieg im Aufkommen beim Kombinierten Verkehr 9,4 Prozent. Das Wachstum in der Leistung ist vor allen Dingen auf den Konventionellen Ladungsverkehr zurückzuführen und hier insbesondere auf die Montantransporte.

Der Bereich **Stückgut** ist im abgelaufenen Jahr durch rückläufige Nachfrage und durch sich verschärfenden Wettbewerb geprägt. Bedingt durch die stufenweise Überleitung der Geschäftsaktivitäten auf das Beteiligungsunternehmen BAHNTRANS wurden 1997 Umsatzerlöse von 255 Mio. DM erzielt. In 1996 haben die Umsätze noch 577 Mio. DM betragen.

In den anderen Bereichen der DB AG wurden Umsatzerlöse in Höhe von 1,1 Mrd. DM erzielt. Darin sind Erlöse aus der Vermietung und Verpachtung von Bahnflächen sowie vor allem an Tochtergesellschaften berechnete Trassennutzung, Traktionsleistungen und Stationsgebühren enthalten.

Im Bereich **Touristik**, der sich im wesentlichen aus der Gruppe des Deutschen Reisebüros (DER), der Bayern Express GmbH (BEX) sowie AMEROPA zusammensetzt, beträgt der Umsatz für das Geschäftsjahr 1997 2 Mrd. DM. Gegenüber 1996 reduziert er sich damit um 4,7 Prozent. Während auf dem Sektor der Geschäftsreisen noch leichte Steigerungen gegenüber dem Vorjahr erreicht wurden, waren die Umsätze auf der Veranstalterseite, insbesondere bei Fernreisen, rückläufig.

Zu den anderen Gesellschaften des Bereichs Reise&Touristik gehören u. a. die Deutsche Touring (DTG), die Deutsche Fährgesellschaft Ostsee und die Bodensee Schiffsbetriebe (BSB). Erstmals in den Konzernabschluß einbezogen wird die City-NightLine (CNL), an der die DB AG 60 Prozent der Anteile hält. Die restlichen Anteile werden von den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) gehalten. Die Umsätze dieser Gruppe betragen 1997 491 Mio. DM; die Steigerung gegenüber dem Vorjahr ohne Berücksichtigung der erstmals konsolidierten CNL beträgt 12,8 Prozent. Die Veränderung ist im wesentlichen auf die Entwicklung bei der Deutschen Touring und der Deutschen Fährgesellschaft Ostsee zurückzuführen, wobei bei letzterer Effekte aus der Umstellung des Catering-Geschäftes innerhalb des Konzerns enthalten sind.

Im Bereich **Regionalverkehr** haben die regionalen Busgesellschaften 1997 Umsätze in Höhe von 2,4 Mrd. DM und damit eine Zunahme gegenüber 1996 von 2 Prozent erzielt. Bei der S-Bahn Berlin sind die Umsätze von 897 Mio. DM in 1996 auf 814 Mio. DM in 1997 zurückgegangen. Ursache ist die Neufestlegung der Einnahmeaufteilungsregelung mit den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG). Die aus der DB AG ausgegliederte S-Bahn Hamburg hat im abgelaufenen Jahr Umsätze in Höhe von 291 Mio. DM erzielt.

Im Bereich **Service** konnte die MITROPA-Gruppe ihren Umsatz in 1997 steigern. Mit 729 Mio. DM wurde ein Zuwachs von 3,3 Prozent erreicht. Der Anstieg ist auch bedingt durch die Akquisition von Leistungen im Bereich „Service im Zug“ in europäischen Nachbarländern.

Die Konzerngesellschaften des Bereichs **Güterverkehr** erreichen im abgelaufenen Geschäftsjahr Umsätze in Höhe von 742 Mio. DM. Wesentliche Umsatzträger sind die Gesellschaften Transfracht International, TRANSA und Nuclear Cargo Service (NCS). Erstmals konsolidiert wurde die gemeinsam mit der NSCargo und dem US-Unternehmen CSX gegründete Gesellschaft für kombinierten Verkehr NDX, die ihren Sitz in Holland hat. Im Vergleich zu 1996 ist die Neuordnung des internationalen Teils des Kombinierten Verkehrs zu berücksichtigen. Auf vergleichbarer Basis hat dieser Bereich einen Umsatzzuwachs von rund 3 Prozent erreicht.

Ergebnis

■ DB AG

Das Betriebsergebnis der DB AG beträgt nach Verrechnung von Zinsen im abgelaufenen Geschäftsjahr 336 Mio. DM. Unter Berücksichtigung von Sondereffekten im Vorjahr ist es annähernd unverändert.

Das Finanzergebnis beträgt 1997 246 Mio. DM. Im Vorjahr waren noch minus 38 Mio. DM ausgewiesen. Beteiligungserträgen von insgesamt 478 Mio. DM aus Ergebnisübernahmen und Dividenden stehen in 1997 Abschreibungen und Vorsorgen für den Beteiligungsbereich in Höhe von 232 Mio. DM gegenüber. In den Beteiligungserträgen sind Auflösungen von steuerlichen Sonderabschreibungen bei der Deutschen Fähr-gesellschaft Ostsee enthalten.

Die Gesamtleistung der DB AG liegt 1997 mit 27,9 Mrd. DM fast in gleicher Höhe wie im Vorjahr. Unter Einbeziehung der Sonstigen Erträge steigen die Betriebserträge um 2,4 Prozent auf 32,1 Mrd. DM.

Die Betriebsaufwendungen unter Einbeziehung der Zinsen steigen ebenfalls um 2,4 Prozent auf 31,8 Mrd. DM.

In den Aufwendungen sind Beiträge des Bundes zur Abarbeitung des technischen und organisatorischen Rückstandes auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn verrechnet. Nach der getroffenen Vereinbarung werden diese Beiträge von Jahr zu Jahr reduziert und laufen im Jahre 2002 ganz aus. In 1997 macht die Reduzierung einen Betrag von 540 Mio. DM aus. Unter Berücksichtigung dieser Entwicklung beträgt der Kostenanstieg gegenüber dem Vorjahr 0,7 Prozent.

Von den Gesamtaufwendungen entfallen rund 76 Prozent auf Material- und Personalkosten.

Der Personalaufwand beträgt 1997 13,9 Mrd. DM; im Vergleich zu 1996 sind das rund 7 Prozent weniger. Die Zahl der durchschnittlich Beschäftigten ist von 256.656 auf 233.266 zurückgegangen; dabei sind allerdings die erwähnten organisatorischen Änderungen in der Konzernstruktur zu berücksichtigen.

Der weitere Prozeß der Sanierung der Bahn 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 1997 entsprechende bilanzielle Vorsorge getroffen.

Die erbrachte Verkehrsleistung pro durchschnittlich Beschäftigtem ist in 1997 auf vergleichbarer Basis um rund 12 Prozent angestiegen; in den letzten vier Jahren beträgt der Produktivitätszuwachs rund 80 Prozent.

Bedingt durch die nach wie vor hohe Investitionstätigkeit steigen die Abschreibungen. Diese betragen 1997 2,7 Mrd. DM. Im Vergleich zu 1996 bedeutet das eine Zunahme um rund 17 Prozent.

■ Konzern

Der Konzern erreicht im Geschäftsjahr 1997 ein Ergebnis vor Ertragsteuern in Höhe von 359 Mio. DM. Der Vergleichswert des Vorjahres war 721 Mio. DM. Im Vergleich zum Vorjahr ist zu berücksichtigen, daß in 1996 der Ertrag aus dem Verkauf von Anteilen an ARCOR im Ergebnis enthalten war. Im Geschäftsjahr 1997 sind insbesondere die erstmalige Konsolidierung der Gesellschaften CityNightLine, DGT und NDX, die Auflösung von steuerlichen Sonderabschreibungen sowie Vorsorgemaßnahmen im Beteiligungsbereich zu berücksichtigen. Bei Eliminierung dieser Effekte bewegt sich das Konzernergebnis in der Größenordnung des Vorjahres.

Die Ergebnisentwicklung im Konzern wird im wesentlichen durch die DB AG bestimmt.



Wir wollen unseren Fahrgästen ein sauberes Ambiente bieten – Tag für Tag. Daran arbeiten wir – Nacht für Nacht!



Zur Sicherstellung des hohen ICE-Serviceniveaus gehört Einsatzbereitschaft zu jeder Zeit.

02.00 Uhr: Eine Nachtschicht im Dienste unserer Kunden. Der effektive und engagierte Einsatz unserer Mitarbeiter zu jeder Tages- und Nachtzeit ist das Rückgrat reibungsloser Mobilität.

Personal

■ DB AG

Am 31. Dezember 1997 waren bei der DB AG 223.523 Mitarbeiter beschäftigt. Gegenüber dem Stand am 31. Dezember 1996 bedeutet das einen Rückgang um 9,5 Prozent.

Etwa 1 Prozent des Rückganges sind auf Ausgliederungsmaßnahmen innerhalb des Konzerns zurückzuführen.

Der Stand an Auszubildenden hat am Jahresende 15.619 betragen; die Ausbildungsquote beträgt 7 Prozent.

■ Konzern

Die Beschäftigtenzahl im Konzern hat sich von 288.768 am 31. Dezember 1996 auf 268.273 am 31. Dezember 1997 um 7,1 Prozent reduziert. Im Durchschnitt des Jahres waren im Konzern 277.471 Mitarbeiter beschäftigt. Gegenüber 1996 sind das 6,1 Prozent weniger.

Investitionen

Die Bruttoinvestitionen der DB AG betragen 1997 12,7 Mrd. DM. Das sind rund 12 Prozent weniger als im Vorjahr. Im Vorjahr waren Zugänge zu den Grundstücken aus der mit dem Bund und dem Bundeseisenbahnvermögen getroffenen Vereinbarung über die Aufteilung des Grundvermögens enthalten. Im Zusammenhang mit der Aufteilung des Grundvermögens wurden die der DB AG zugeordneten Grundstücke im Geschäftsjahr 1997 entsprechend der Vorgabe des Gründungsgesetzes zur Bahnreform neu bewertet. Daraus ergab sich ein Aufwertungseffekt von rund 3 Mrd. DM, der in voller Höhe in die Kapitalrücklage eingestellt wurde.

Die Anlagenzugänge im Bereich Netz betragen 8,6 Mrd. DM. Die Zugänge dieses Bereichs werden im wesentlichen mit zinslosen Darlehen

des Bundes und direkt im Sachanlagevermögen verrechenbaren Baukostenzuschüssen sowie Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert. Die Baukostenzuschüsse des Bundes werden im wesentlichen für die Abarbeitung von sogenannten investiven Altlasten in Ostdeutschland gewährt; sie sind befristet bis zum Jahr 2002.

In den übrigen Bereichen wurden 4,1 Mrd. DM investiert. Im Schwerpunkt handelt es sich um Fahrzeuganschaffungen für den Personenverkehr. Die Investitionen an den Personenbahnhöfen sind um rund 15 Prozent auf 411 Mio. DM angestiegen. Wesentliche Vorhaben im Bereich der Informationstechnologie wurden in den Bereichen Güterverkehr und der Zentrale fortgeführt. Ausstattungen für Lokomotiven sowie

Modernisierungsmaßnahmen in den Instandhaltungswerken waren weitere Inhalte des Investitionsprogramms.

Für die Finanzierung der Investitionen, insbesondere in den Transportbereichen, wurde im wesentlichen der Cash-flow, der 1997 3,3 Mrd. DM beträgt, eingesetzt.

Der Zugang bei den Finanzanlagen beträgt 1,6 Mrd. DM. Darin sind unter anderem die Ausgründungen der Bahnstromgesellschaft (DBEnergie) und der S-Bahn Hamburg sowie der Kauf der restlichen Anteile am Deutschen Reisebüro enthalten.

Die Brutto-Sachanlagenzugänge des Konzerns betragen 14,0 Mrd. DM; der Anteil der DB AG daran beträgt mehr als 90 Prozent.



03.00 Uhr: Die Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) bereiten die Züge auf den täglichen Ansturm vor, während ihre Fahrgäste noch schlafen.



Wir bringen unsere Fahrgäste nicht nur pünktlich ans Ziel, sondern auch auf den neuesten Stand - mit der druckfrischen Tagespresse.

Veränderungen im Beteiligungsbereich

Der Konzern umfaßt am 31. Dezember 1997 neben der DB AG 195 voll konsolidierte Unternehmen und 78 Gesellschaften als assoziierte Unternehmen.

Im Bereich des Fernverkehrs sind Bestandteil der geplanten Angebotsverbesserungen Direktzugverkehre zwischen den Metropolen. Diese Verkehre sollen von einer eigenen Gesellschaft, der Metropolitan Expreß GmbH, vermarktet werden.

Gemeinsam mit den Schweizerischen Bundesbahnen betreibt und vermarktet die DB AG Nachtreisezüge zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik. An der dafür gegründeten Gesellschaft, der City NightLine, hält die DB AG 60 Prozent der Anteile.

Aufgrund der Neugruppierungen im Touristikbereich hat die DB AG die von der Lufthansa gehaltenen Anteile am Deutschen Reisebüro (33,2 Prozent) übernommen. Die DB AG hält danach 100 Prozent der Anteile.

Die von der DB AG gehaltenen Anteile an START (33 $\frac{1}{3}$ Prozent) wurden an Lufthansa verkauft.

Analog dem Modell in Berlin wurde mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. 1. 1997 die S-Bahn Hamburg als eigene Gesellschaft verselbständigt.

Zusammen mit der englischen Gesellschaft Foster Yeoman wurde im Bereich des Güterverkehrs ein Gemeinschaftsunternehmen zur Organisation von Baumaterialtransporten gegründet.

Im Bereich Bahnbau wurden 92,3 Prozent der Anteile an der Deutschen Gleis- und Tiefbau GmbH (DGT) übernommen. Die DB AG hält jetzt 100 Prozent der Anteile an dieser Gesellschaft.

Bericht des Vorstandes über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen

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

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

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

Ausblick

Die konjunkturelle Entwicklung in Deutschland für das laufende Jahr wird stabil eingeschätzt. Auf dieser Basis erwartet die DB AG moderate Zuwächse im Personenverkehr. Diese Erwartung geht davon aus, daß Angebots- und Serviceverbesserungen der Bereiche zu steigenden Verkehrsleistungen führen. Im Güterverkehr wird davon ausgegangen, daß die erreichte Marktposition weiter verteidigt werden kann.

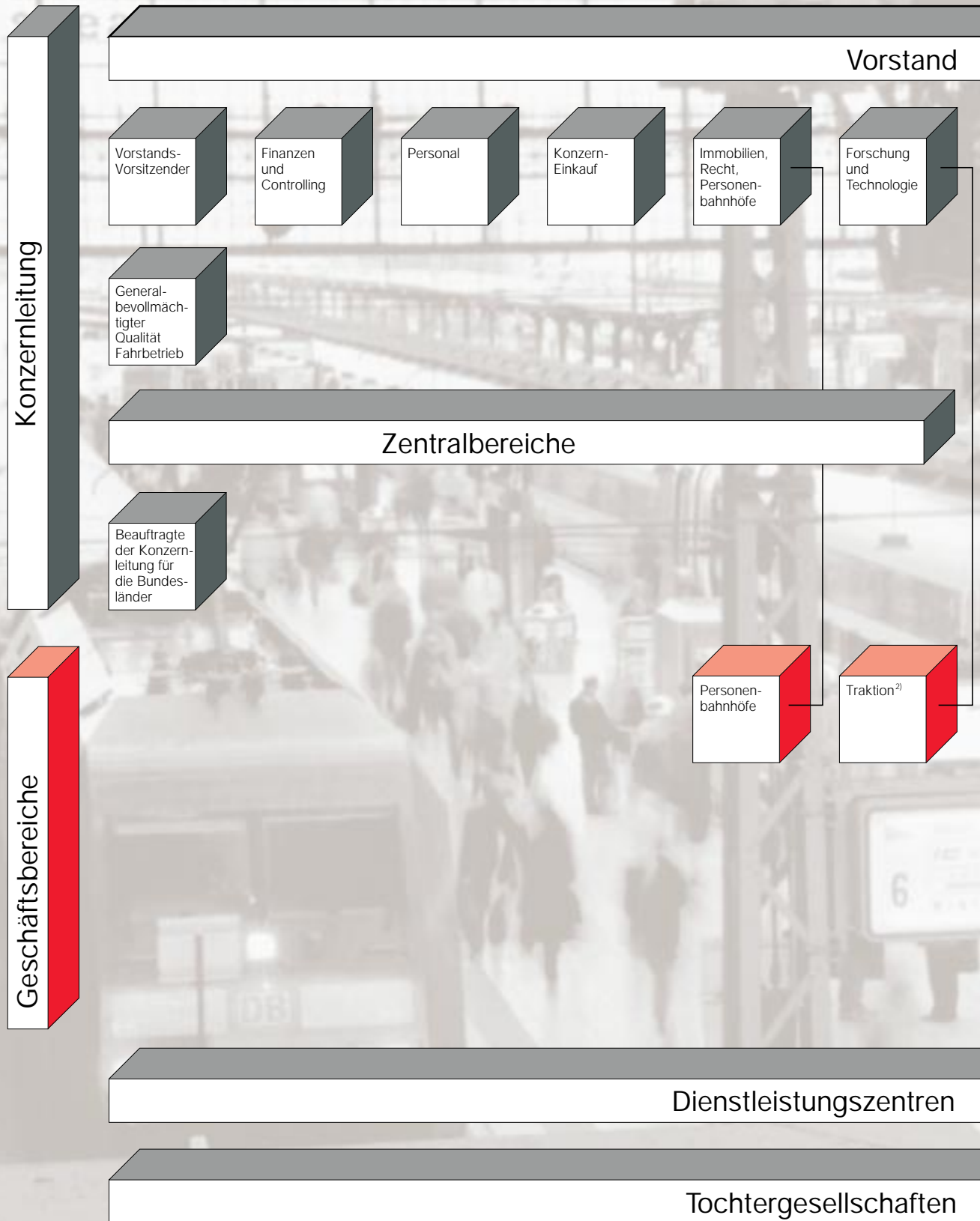
Im Konzern werden Umsatzzuwächse ebenfalls in den Bereichen Fern- und Nahverkehr erwartet. Insgesamt wird davon ausgegangen, daß der Konzernumsatz im laufenden Jahr größeres Wachstum aufweisen wird als 1997.

Der in den letzten Jahren begonnene Weg zur Produktivitätssteigerung wird auch im laufenden Jahr fortgesetzt. In Verhandlungen mit Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen wird versucht, die erforderlichen Maßnahmen arbeitsplatzschonend umzusetzen.

Angebotsverbesserungen und Produktivitätserhöhung sind eng verbunden mit entsprechenden Investitionsprogrammen. Die Investitionstätigkeit des Konzerns wird sich im laufenden Jahr mindestens in der gleichen Größenordnung wie 1997 bewegen. Die Finanzierung der Vorhaben des Bereiches Netz wird auch über den Einsatz von DB AG-Mitteln sichergestellt.

Auf der Basis dieser Erwartungen wird davon ausgegangen, daß sich das Betriebsergebnis bei DB AG und im Konzern weiter stabilisiert.

ADtranz





¹⁾ bis zum 31.01.1998

²⁾ bis zum 31.12.1997

Geschäftsbereiche

Personenverkehr

■ Fernverkehr

Kundenresonanz und Markterfolge im Geschäftsjahr 1997 bestärken den Geschäftsbereich Personenfernverkehr darin, der Qualität und Pünktlichkeit weiterhin höchste Priorität zu geben. Auch die moderne Informationstechnologie sowie der Aufbau einer integrierten Reisekette von Haustür zu Haustür und die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern werden Mobilität und Reisekomfort erhöhen.

Marktentwicklung

Obwohl sich der Fernverkehrsmarkt 1997 abschwächte, konnte der Geschäftsbereich Personenfernverkehr

den Umsatz abermals steigern. Daran hatte der zunehmende Einsatz moderner ICE-Züge maßgeblichen Anteil. Dem verstärkten Wettbewerbsdruck durch sinkende Preise und neue Anbieter im innerdeutschen Flugverkehr begegnete die DB mit erweiterten Serviceleistungen und speziellen Angeboten für Familien sowie zu bestimmten Reisezeiten und aus Anlaß von Großveranstaltungen.

Der Umsatz im Personenfernverkehr stieg 1997 um 1,8 Prozent auf 5,45 Mrd. DM. Daran war der ICE-Verkehr mit einem Umsatzplus von 11,4 Prozent auf 1,7 Mrd. DM überdurchschnittlich beteiligt; zu dem zweistelligen Zuwachs hat die

Inbetriebnahme weiterer ICE-Züge der zweiten Generation beigetragen. Das Spitzenprodukt ICE erreicht mittlerweile einen Anteil von 32 Prozent am Gesamtumsatz des Personenfernverkehrs.

Mit 2,0 Mrd. DM blieb der IC/EC-Verkehr stärkster Umsatzträger im Fernverkehr. Bedingt durch Leistungsverlagerungen bei einzelnen Strecken auf die neuen ICE-Züge ergab sich hier jedoch ein Rückgang um 3,7 Prozent. Im InterRegio-Verkehr lag der Umsatz mit 1,1 Mrd. DM und einer Steigerungsrate von 1,8 Prozent im Entwicklungstrend des Gesamtumsatzes.



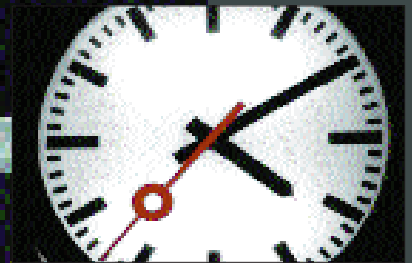
04.00 Uhr: Modernste Kommunikationstechnologie und geschulte Mitarbeiter leisten einen Beitrag zu mehr Information und Sicherheit - auch an S-Bahn-Stationen.

Produkte und Angebote

Der Geschäftsbereich hat seine Produkte weiter verbessert und ausgebaut. Im Marktsegment ICE führte er zum Fahrplanwechsel am 1. Juni 1997 die neue ICE-Linie 10 (Berlin – Hannover – Köln – Bonn) ein. Auf dieser Ost-West-Achse mit hohem geschäftlichem Potential verkehren neue ICE 2-Züge im 2-Stunden-Takt. Sie sollen die Kunden bereits frühzeitig für das Spitzenprodukt der Deutschen Bahn gewinnen und den Markt für die kommende Neubaustrecke Berlin – Hannover vorbereiten.

Den Betrieb aufgenommen haben die ICE-Verbindungen auf den Strecken zwischen Rhein/Ruhr und Frankfurt/Main sowie München, ebenso zwischen Berlin und Hamburg. Auf der Strecke Berlin – Hamburg konnte der ICE erstmals die Reisezeit des legendären „Fliegenden Hamburgers“ mit 2 Stunden 15 Minuten unterbieten. Der Nachfrage folgend wurde das Fernverkehrsangebot auf der Strecke Hamburg – Berlin ab Mitte des Jahres zum Stundentakt verdichtet.

Um die Attraktivität der Bahn-Touristik zu erhöhen, fahren InterRegio-Züge über ihre bisherigen Linienwege hinaus in klassische Feriengebiete, beispielsweise von Berlin an die ostfriesische Küste und vom Rheinland auf die Ostseeinsel Fehmarn.



Die letzten Handgriffe vor der ersten Tasse Kaffee.



Ein moderner Doppelstockwagen startet in den Tag...

Geschäftsbereiche

Im Nachtreiseverkehr ist seit dem 1. März 1997 neben den Verbindungen Berlin – Bonn und Berlin – München auf der Relation Hamburg – München die dritte InterCityNight-Linie eingerichtet worden. Zwei neue ICN-Hotelzüge verkehren seitdem erfolgreich auf dieser Nord-Süd-Verbindung und tragen zur Produktverbesserung im Nachtreise-segment bei.

Im internationalen Verkehr haben ab 14. Dezember 1997 neue Thalys-Hochgeschwindigkeitszüge auf der Strecke Köln – Brüssel – Paris die bisherigen EC-Züge abgelöst. Der Thalys – er ist ein Gemeinschaftsprodukt der DB und der Französischen, Belgischen und Niederländischen Bahnen – verkürzt die Reisezeit zwischen Paris und Köln um 60 Minuten auf rund 4 Stunden und verbessert den Fahrkomfort. In Brüssel bestehen Umsteigeverbindungen in den Eurostar nach London.

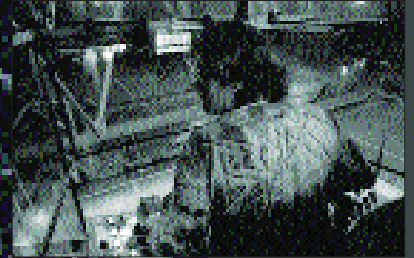
Mit neuen und verbesserten Angeboten reagierte der Geschäftsbereich Personenfernverkehr auf die schwächere Konjunktur und den verschärften Wettbewerb. Hier zählte die Einführung des ICE-Familien-Super-Sparpreises im August 1997 zu den wichtigsten Maßnahmen. Das familienfreundliche Pauschalticket gewährt zwei Erwachsenen mit beliebig vielen eigenen Kindern oder Enkelkindern bis 17 Jahre einen sehr günstigen Preis für Bahnreisen innerhalb Deutschlands und nach Österreich.

Das Guten-Abend-Ticket gilt seit April 1997 an Samstagen bereits ab 14.00 Uhr. Dadurch hat sich die Auslastung der Fernzüge für diese bislang schwächer nachgefragte Zeit erhöht.

Steigende Fahrgastzahlen im internationalen Verkehr bewirkte der neue Sparpreis für die Schweiz, der das bereits bestehende Sparpreis-Angebot nach Österreich ergänzt.

An Besucher der documenta X hat die Deutsche Bahn 65.000 Eintrittskarten in Kombination mit einer Bahnreise verkauft. Diese Aktion stand 1997 im Vordergrund der Vermarktung von Einzelevents und Pauschalarrangements durch die DB. Weitere touristische Angebote und Programme bündelte das Unternehmen unter der Dachmarke „Bahn-Tours“. Das Angebot „FerienTicket“ ist ausgebaut und ein neues Nostalgie-reisen-Programm mit historischen Fahrzeugen aufgelegt worden. Um auch am wachsenden Markt der Flugpauschalurlauber zu partizipieren, hat der Geschäftsbereich Personenfernverkehr mit Reiseveranstaltern wie TUI und DERTOUR Verträge über eine im Reisepreis eingeschlossene Bahnreise zum Abflughafen geschlossen.

Eine neue Serviceeinrichtung ist die erste – im Hauptbahnhof Frankfurt/Main im Juli 1997 eröffnete – DB Lounge. Im November folgte eine weitere im restaurierten und erneuerten Leipziger Hauptbahnhof. Gleichzeitig bieten die umgebauten und grundlegend modernisierten DB ReiseZentren in diesen und zahlreichen weiteren Bahnhöfen eine optimierte Beratungsqualität und -atmosphäre.



Nichts für Morgenmuffel: Präzisionsarbeit im Kran bei der Lkw-Verladung.



ICE-Züge in Startaufstellung für ihr tägliches Rennen im Stundentakt.



Freundlichkeit in aller Frühe. Für den Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) eine Selbstverständlichkeit.

05.00 Uhr: Auch Straßenfahrzeuge entscheiden sich oft für die Schiene – hier Lkw bei der Cargo-Zugverladung.

Geschäftsbereiche

Zu den neuen Serviceangeboten im Zug zählt seit Juli 1997 die Produktion und Verteilung einer kostenlosen, tagesaktuellen Zeitung: ICE-Reisende der 1. Klasse erhalten sie am Nachmittag. Sie nutzt eine innovative Übertragungstechnik der Daten in den fahrenden Zug.

Die Preiserhöhung im Fernverkehr orientierte sich 1997 an der Entwicklung der allgemeinen Lebenshaltungskosten und blieb in den alten Bundesländern mit einer Steigerung um durchschnittlich 1,4 Prozent moderat. Die Preise in den neuen Bundesländern wurden weiter an das Preisniveau im alten Bundesgebiet angepaßt.

Investitionen

Das Investitionsprogramm des Geschäftsbereichs Personenfernverkehr stand auch 1997 im Zeichen der Neubeschaffung und Modernisierung von Fahrzeugen. Nach der Auslieferung eines Großteils der 43 bestellten ICE 2-Züge hat der Austausch alter Lokomotiven durch das neue Modell der Baureihe 101 begonnen. Bis zum Jahresende standen 62 Loks für den schnellen IC-Verkehr zur Verfügung. Das schon früher begonnene umfangreiche Modernisierungsprogramm von insgesamt 500 IC/EC-Reisezugwagen für lokbespannte Züge setzte sich fort und soll 1998 abgeschlossen werden.

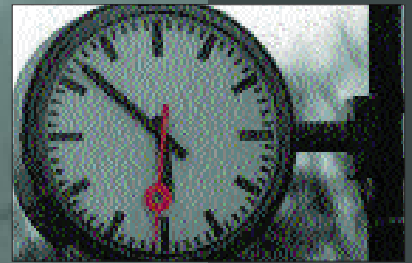
Um Wendezeiten, zum Beispiel in Kopfbahnhöfen, zu verringern, hat der Geschäftsbereich Personenfernverkehr 1997 weitere 35 Steuerwagen für den IC- und IR-Verkehr in Betrieb genommen. Lokbespannte Züge lassen sich mit den neuen Steuerwagen wie Triebzüge fahren: Der zeitraubende und kostenintensive Lokwechsel bei Änderung der Fahrtrichtung ist nicht mehr erforderlich. Ein Umbauftrag für weitere 40 Steuerwagen ist erteilt. Für den Skandinavien-Verkehr wurden außerdem 14 Doppelstock-Hotelschlafwagen und 17 Wagen mit Ruhesesseln beschafft.

Personalentwicklung

Die Zahl der Mitarbeiter im Geschäftsbereich Personenfernverkehr sank zum Jahresende 1997 um 5,3 Prozent auf 17.775 Beschäftigte. Dies war möglich dank weiter optimierter Arbeitsprozesse und neuer flexibler Arbeitszeiten. In Teilbereichen wechselte Personal in kundennahe Tätigkeitsfelder.

Strategie

Der Geschäftsbereich Personenfernverkehr verfolgt das Ziel, einer wachsenden Zahl von Kunden komfortable und preiswerte Lösungen für ihre individuellen Reisebedürfnisse zu bieten – und das auf hohem Qualitätsniveau. Neben einer schnellen und komfortablen Bahnfahrt hat der Aufbau einer integrierten Reisekette von Haustür zu Haustür entscheidende Bedeutung. Kooperationen mit Partnern und die Vernetzung der Verkehrsträger sollen dabei helfen, die Reisewünsche der Bahnkunden von A bis Z zu erfüllen.



06.00 Uhr: Der Cargo-Lokführer – einer der Mitarbeiter, die täglich Pünktlichkeit und Präzision im Güterverkehr ansteuern.



Der erste Einkauf des Tages – in unserem ServiceStore.



Schöne Ferien beginnen oft mit der Anreise in einem unserer AutoZüge.

Geschäftsbereiche

Schon bestehende Serviceangebote wie das BahnTaxi und der Kurier-GepäckService sowie Gepäckträger, Parkservice und Mietwagenstationen an Bahnhöfen werden deshalb 1998 deutlich ausgeweitet. Ziel ist ein flächendeckendes Angebot. Darüber hinaus ist geplant, vor Bahnhöfen spezielle Service-Inseln einzurichten, um den bequemen und schnellen Übergang von der Straße auf die Schiene sicherzustellen.

Fernflugreisende sollen künftig innerhalb Deutschlands verstärkt mit dem Zug zum Flughafen kommen. Die geplante Anbindung der Flughäfen Frankfurt/Main, Düsseldorf, Köln/

Bonn, Berlin-Schönefeld und Leipzig/Halle an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn sowie der Einsatz von schnellen Zügen – zum Teil auf Neubaustrecken – haben zum Ziel, den innerdeutschen Flugverkehr mittelfristig weitgehend zu ersetzen. Entsprechende Baumaßnahmen werden vorbereitet oder sind schon in vollem Gange.

Ausblick

Die konsequent ausgebaute Informationstechnologie wird den Bahnkunden komplette Reiseauskünfte und Buchungsmöglichkeiten von der Startadresse bis zum Ziel bieten.

Dem dient der Ausbau von Beratung und Verkauf über das Internet sowie über moderne Call Center mit bundesweit einheitlicher Telefonnummer. Ab Frühjahr 1998 werden rund 7.000 neue Ticketautomaten flächendeckend installiert, die den Kunden rund um die Uhr informieren und ihm Fahrscheine verkaufen.

Neben dem Aufbau der Reise- und Informationskette sind weitere Verkürzungen der Reisezeiten und der verstärkte Einsatz moderner Züge strategisch wichtige Maßnahmen des Geschäftsbereichs Personenfernverkehr, um auch künftig Marktanteile zu gewinnen.

07.00 Uhr: Vielleicht die schönste Art, eine Bahnreise zu beginnen – in der DB-Lounge.



Im Herbst 1998 wird die fertiggestellte Neubaustrecke Berlin – Hannover eine Fahrzeitverkürzung auf der wichtigen Ost-West-Achse von rund einer Stunde bringen. Der ICE-Verkehr wird durch die Einführung des ICE 2-Flügelkonzeptes auf dieser Strecke eine neue, kundenfreundliche Komponente erhalten: Zwei Halbzugeneinheiten des neuen ICE 2 werden zwischen Berlin und Hamm (Westf.) zusammengekoppelt verkehren, wobei der eine Zugteil dann die Strecke Dortmund – Düsseldorf und der andere die Linie Wuppertal – Hagen – Köln – Bonn bedient. Mehr umsteigefreie ICE-Verbindungen, zusätzliche ICE-Halte

und die verkürzte Reisezeit versprechen eine spürbare Erhöhung der Nachfrage.

Die Erschließung der Auslandsmärkte durch Kooperationen mit den dortigen Bahngesellschaften und dem Aufbau einer eigenen europaweiten Marketing- und Vertriebsorganisation ist ein weiteres strategisches Ziel des Geschäftsbereiches. In Zusammenarbeit mit den europäischen Partnern ist der Ausbau internationaler Zugverbindungen geplant, die europäische Metropolen schnell und komfortabel verbinden.

Zum Jahreswechsel 1997/98 hat der Geschäftsbereich die für den Fernverkehr arbeitenden Mitarbeiter der bisherigen Geschäftsbereiche Werke und Traktion übernommen. Mit der Integration dieser Mitarbeiter in die Prozeßkette des Personenfernverkehrs verbessern sich die Voraussetzungen für weitere Fortschritte in Produktivität und Pünktlichkeit.



Viele Wege führen zur Bahn...



Alles, was Bahnreisenden so schmecken könnte...

■ Nahverkehr

Die allgemeine Wirtschaftslage spiegelte sich in einem Rückgang der Verkehrsleistungen wider. Neue Tarifangebote und Dienstleistungen, noch besser aufeinander abgestimmte Fahrpläne und die kooperative Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern sowie weiterhin erhebliche Investitionen in den Fahrzeugpark werden jedoch die Marktposition der Deutschen Bahn festigen.

Marktentwicklung

Die Verkehrsleistungen nahmen 1997 um 4,0 Prozent auf 28,0 Mrd. Personenkilometer ab. Der Rückgang ist im wesentlichen auf die gesamtwirtschaftliche Situation in der Bundesrepublik, auf steigende Arbeitslosigkeit und dem sinkenden privaten Verbrauch zurückzuführen.

Der Geschäftsbereich Nahverkehr erzielte einen Umsatz von 11,0 Mrd. DM, also 1,6 Prozent mehr als im Vorjahr. Die Erlöse aus den Fahrgeldeinnahmen bewegten sich mit 3,22 Mrd. DM auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Bundesländer bestellten als Aufgabenträger des Schienenpersonennahverkehrs beim Geschäftsbereich Nahverkehr Verkehrsleistungen für knapp 7,8 Mrd. DM; das bedeutete ein Plus von 4,3 Prozent. Der Zuwachs resultiert aus Zusatzvereinbarungen über weitere Zugangebote im Fahrplanjahr 1997/98.

Produkte/Angebote

In den Bundesländern Bayern sowie Rheinland-Pfalz/Saarland wurden zum 1. März 1997 tarifliche Sonderangebote eingeführt: Das „Bayern-Ticket“ und das „Shopping- und Freizeit-Ticket Rheinland-Pfalz/Saarland“ sollen neue Kundengruppen gewinnen und insbesondere die Züge während der weniger nachgefragten Zeiten außerhalb des Berufsverkehrs auslasten. Sie sind in ihrer Geltungsdauer entsprechend ausgelegt. In Bayern wurden im ersten Jahr rund 400.000 und in Rheinland-Pfalz sowie im Saarland 145.000 dieser Sonderangebote verkauft.

Nach einer erfolgreichen Pilotphase in Berlin/Brandenburg und Niedersachsen/Bremen machte der Kundendienst im Nahverkehr einen entscheidenden Schritt voran: Nach und nach werden den Fahrgästen bundesweit Regionale Ansprechpartner Nahverkehr (RAN) an 18 Standorten zur Verfügung stehen. Sie nehmen Wünsche, Anregungen, Kritik und Verbesserungsvorschläge der Kunden rund um das DB-Nahverkehrsangebot in den Regionen qualifiziert entgegen. Die RAN-Teams haben die Aufgabe, Fragen der Fahrgäste rasch zu beantworten und insbesondere auch dazu beizutragen, Kundenwünsche schnell umzusetzen und gegebenenfalls Schwachstellen zu beseitigen. Das regionale RAN-Team ist über eine einheitliche Servicenummer

(0 18 03/194 195) sowie per Post und E-Mail erreichbar.

Mehr Kundenfreundlichkeit verspricht auch INKAS, das Integrierte Kundeninformationssystem für Auskunft, Service und Sicherheit. Es sieht vor, die Reisenden in den Zügen und auf Nahverkehrsstationen per Farbdisplay über Verspätungen und Störungen zu informieren. Ein Pilotprojekt startet Mitte 1998 zwischen Fürth und Marktertbach mit voraussichtlich sechs Zügen unter Einbeziehung aller 13 Stationen.

Um die Identifikation der Kunden mit dem Produkt Bahnreise im Nahverkehr zu fördern und den DB-Nahverkehr als Markenartikel zu positionieren, hat der Geschäftsbereich 1997 das DB-Rot als Fahrzeugfarbe bundeseinheitlich eingeführt.

Der Geschäftsbereich beteiligte sich im Mai an der Ausstellung City Transport 97 anlässlich des UITP-Weltkongresses in Stuttgart. Er präsentierte innovative Gestaltungskonzepte für Schienenfahrzeuge, den multifunktionalen Wartepavillon „DB PlusPunkt“ und die dynamische Fahrgastinformation. Attraktion war das Zugmodell eines Triebwagens im Maßstab 1:1, der mögliche Innovationen für den Nahverkehrskunden gebündelt vorführte.

Strategie

In der Folge der Regionalisierung wächst der Wettbewerb um Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr. Der Geschäftsbereich zielt darauf, langfristige Verträge mit einer definierten Angebotsqualität abzuschließen. Dies schafft Planungssicherheit nach innen für Fahrzeug- und Qualitätsinvestitionen, und es erhöht zugleich die Produktakzeptanz sowie damit auch die Nachfrage auf dem Besteller- und dem Fahrgastmarkt.

Verstärkt bietet der Geschäftsbereich den Aufgabenträgern des Nahverkehrs seine verkehrsplanerische Kompetenz an. Ebenso strebt er Kooperationen mit anderen Schienenverkehrsunternehmen, Busgesellschaften und Verkehrsverbänden an. Ziel sind jeweils weitere Angebotsverbesserungen, etwa einheitliche Tarife oder optimal aufeinander abgestimmte Fahrpläne. Zudem koordinieren Nah- und Fernverkehr sowie die Busdienste ihre Angebote stärker – im Interesse einer integrierten Mobilität der Kunden und eines durchgehenden Bahnangebotes „aus einer Hand“.

Investitionen

Die Beschaffung neuer Fahrzeuge sowie die Modernisierung älterer Reisezugwagen stehen im Mittelpunkt der Investitionen. Ihr Volumen erreichte 1,2 Mrd. DM. Es diente zum Kauf von 194 Doppelstockwagen, 44 Neigetechnik-Triebwagenzügen

sowie weiteren S-Bahnen und Reisezugwagen. Modernisiert wurden 570 einstöckige sowie 70 doppelstöckige Reisezugwagen. 78 Lokomotiven erhielten Steuerungseinrichtungen für den Wendezugbetrieb.

An Nahverkehrsstationen wurden 588 Fahrausweisautomaten neu installiert. Außerdem begann der Geschäftsbereich, in den neuen Triebwagen Automaten für den Fahrscheinverkauf im Zug aufzustellen.

Personalentwicklung

Zum Jahresende beschäftigte der Geschäftsbereich 14.200 Mitarbeiter – ohne Auszubildende. Gegenüber dem Vorjahr sank die Mitarbeiterzahl um rund 830, im wesentlichen als Folge der Ausgliederung der S-Bahn Hamburg in eine eigenständige GmbH.

Der Arbeitsschwerpunkt im Personalmanagement lag bei Aus- und Weiterbildungsmaßnahmen für den „Kundenbetreuer im Nahverkehr“ (KiN). Bis zum Jahresende nahmen über 3.000 Mitarbeiter an einem speziellen Servicetraining teil. Auch die Führungskräfte der regionalen Organisationseinheiten haben sich für ihre spezifischen Aufgaben weitergebildet.

Erfolgreich waren die Bemühungen, den Personaleinsatz flexibler zu gestalten. So konnte der Teilzeitanteil von 1,9 Prozent zu Beginn des Jahres auf 2,9 Prozent zum Jahresende erhöht werden.

Ausblick

Das Konzept der Kundenbetreuung im Nahverkehr wird Mitte 1998 im Zugbegleitdienst bundesweit eingeführt.

Weiter ausgebaut wird das Konzept der ZugBus-Gesellschaften: Hier entstehen zwei neue ZugBus-Gesellschaften: „Nordrhein“ und „Westfalen“.

Weitere Verbesserungen im Leistungsangebot sind zum Sommerfahrplan 1998 vorgesehen, so in Nordrhein-Westfalen die landesweite Einführung des Integralen Taktfahrplans und in Niedersachsen eine stärkere Vertaktung. In Berlin wird – mit der vollständigen Wiedereröffnung der von Grund auf erneuerten Stadtbahnstrecke – das Regional-Express-System mit Fahrmöglichkeiten und Direktverbindungen in und durch die Hauptstadt neu strukturiert. Geplant ist der weitere Einsatz von NeiTech-Zügen auf zusätzlichen Strecken.

Zum 1. Januar 1998 übernahm der Geschäftsbereich die für den Nahverkehr arbeitenden Mitarbeiter der ehemaligen Geschäftsbereiche Traktion und Werke. Mit der Integration dieser Mitarbeiter gewinnt der Geschäftsbereich wachsenden Einfluß auf kostenbestimmende Produktionsfaktoren.

■ Personenbahnhöfe

Mit modernen, sauberen und sicheren Verkehrsstationen, die umfassenden Reiseservice und schnelle Übergänge zu den übrigen Verkehrsträgern bieten, fördert der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe den Ausbau der Bahnfahrt zur Mobilitätskette. Dabei stärkt das umfangreiche Renovierungs- und Neubauprogramm für die Bahnhöfe auch die Rolle der DB AG in der Regional- und Stadtentwicklung.

Marktentwicklung

Der Geschäftsbereich Personenbahnhöfe betreut rund 6.100 Bahnhöfe. Etwa 1,4 Mrd. Reisende pro Jahr nutzen die Bahnhöfe. Hinzu kommen etwa 1,1 Mrd. Kunden, die sich im Bahnhof aufhalten, um Reisende zu begleiten oder Dienstleistungen der Pächter in Anspruch zu nehmen.

Strategie

Zentrale Aufgabe des Geschäftsbereiches ist es, die Personenbahnhöfe konsequent zu modernisieren und die dafür nötigen Nachholinvestitionen so schnell wie möglich zu realisieren – dies häufig unter Mitwirkung von Drittinvestoren. Im Geschäftsjahr wurde ein neues Modell zur Entwicklung und Finanzierung von Bahnhofsprojekten erarbeitet: Es bündelt 27 unterschiedlich ertragsstarke Bahnhöfe mit 1,2 Millionen Reisenden im Jahr in einem Paket und macht auf diese Weise Investitionen auch an weniger rentablen Standorten interessant. So erreichen alle 27 Bahnhöfe bis Ende 2000 einen gleich hohen Qualitätsstandard. Der Gesamtkapitalbedarf dafür wird auf 1 Mrd. DM geschätzt. Rund 60 Prozent sollen durch die Beteiligung privater Investoren aufgebracht werden. Das Paket ermöglicht zudem Projektentwicklung, Generalplanung und Vermarktung aus einer Hand.

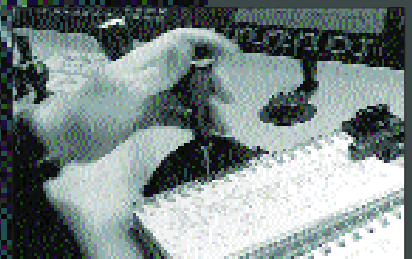
Im Zuge der Modernisierung werden weitere größere Bahnhöfe mit Reisezentren ausgestattet. Außerdem entstehen zeitgemäße, auf die örtlichen Bedürfnisse zugeschnittene sanitäre Anlagen und in größeren Stationen auch Lounges für die Reisenden.

Auf kleinen Bahnhöfen und Haltepunkten wird der multifunktionale Wartepavillon DB PlusPunkt errichtet: eine kompakte Informations- und Serviceeinheit mit einer wind- und wettergeschützten Wartezone und Sitzgelegenheiten sowie weiteren modularen Elementen wie beispielsweise Toiletten, Fahrradbox und Kiosk.

Der für die mittleren und kleineren Bahnhöfe entwickelte DB ServiceStore ist mit seiner Kombination von DB-Dienstleistungen und Convenience-Angeboten sowie den langen Öffnungszeiten vor allem auf die Bedürfnisse von Berufspendlern abgestimmt. Der erste ServiceStore arbeitet als Pilotprojekt im S-Bahnhof Frankfurt Galluswarte. 1998 soll die flächendeckende Einführung beginnen.



Ein sicherer Park-
platz direkt am Bahn-
hof gestaltet die
Bahnreise noch
komfortabler.



Der Buchfahrplan –
Richtschnur jedes
Lokführers.

08.00 Uhr: Eine Fahrt
über den morgend-
lichen Bodensee –
die Autofähre der
Deutschen Bahn
verbindet präzise
Logistik mit einem
faszinierenden Natur-
erlebnis.

Produkte und Angebote

Im Zuge des 3-S-Programms („Sicherheit – Sauberkeit – Service“) gingen 1997 in München, Leipzig, Dresden-Neustadt weitere stationäre 3-S-Zentralen in Betrieb, auf die weitere Stationen im Umfeld aufgeschaltet sind. Um bedarfsorientierte 3-S-Schwerpunkte zu bilden, wurden darüber hinaus acht mobile 3-S-Zentralen eingerichtet und an ersten Standorten getestet.

Herausragendes Ereignis des Geschäftsjahres war die Eröffnung der von Grund auf renovierten Empfangshalle des Leipziger Hauptbahnhofs. Nach den umfangreichen mehrjährigen Restaurierungs- und Modernisierungsarbeiten hat Bundeskanzler Helmut Kohl dieses traditionsreiche Gebäude neu eröffnet. Der Verkehrsknotenpunkt bietet nun neben allen Service-Einrichtungen der DB AG auf den Ebenen unter dem Querbahnsteig auch eine attraktive Einkaufsfläche auf 30.000 Quadratmetern mit 140 Geschäften, Lokalen und Dienstleistungseinrichtungen.

In Berlin gingen die Arbeiten an den Bahnhöfen der Stadtbahn zügig voran. So wurden die Stationen Hackescher Markt und Jannowitzbrücke fertiggestellt.

Der Umbau des Hauptbahnhofs Köln hat planmäßig begonnen, ebenso der Bau des Fernbahnhofs am Flughafen Frankfurt am Main und des EXPO-Bahnhofs Hannover-Laatzten.

In Frankfurt am Main ist die Sanierung des Südflügels im Hauptbahnhof abgeschlossen. Entstanden sind ein neues ReiseZentrum und die bundesweit erste DB Lounge, die bei den Kunden hohe Zufriedenheit bringt; auch der „Markt im Bahnhof“ ist umfassend neu gestaltet und richtet sich mit modernen Elementen wie Internetplätzen und Business News stärker als bisher auch an Geschäftsreisende.

Vom DB PlusPunkt wurden die Module der Vorserie aufgestellt und zwei weitere Versionen für besonders schmale Bahnsteige entwickelt. Inzwischen sind bundesweit insgesamt 17 DB PlusPunkte installiert, die bis zu 90 Prozent aus Mitteln des Gemeindefinanzierungsgesetzes (GVFG) finanziert wurden.

In Nordrhein-Westfalen sieht ein Rahmenvertrag die Einrichtung von 100 Fahrradstationen mit bewachter Fahrradaufbewahrung und Dienstleistungen wie Wartung und Reparatur vor.

Das neu entwickelte Kundeninformationssystem RISTEL befindet sich im Raum Hessen im Test: Hierbei handelt es sich um ein Reisendeninformationssystem, das via Satellit über PC, Videotext oder Handy aktuelle Zugauskünfte abrufbar macht und so insbesondere ermöglicht, frühzeitig auf Verspätungen zu reagieren.

Investitionen

Der Geschäftsbereich hat 1997 rund 425 Mio. DM investiert. Schwerpunkte waren die Instandhaltung und Verbesserung von Nahverkehrsbahnhöfen sowie die Planung und Durchführung großer Projekte, darunter die Revitalisierung der 27 Bahnhöfe im Paket, der Lehrter Bahnhof, die Hauptbahnhöfe in Hannover und Köln sowie der Auf- und Ausbau der 3-S-Zentralen.

Der Geschäftsbereich Netz realisierte die mit Aus- und Neubaustrecken verbundenen Projekte. Das daraus resultierende bahnhofsbezogene Investitionsvolumen erreicht rund 310 Mio. DM.

Unsere Pünktlichkeit am

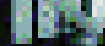
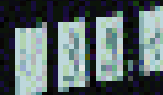
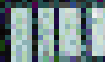
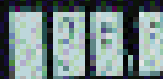
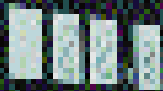
Fernverkehr

Nahverkehr

S-Bahn

Bundesweit %

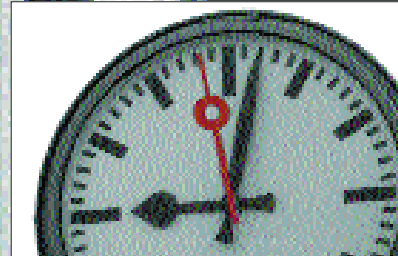
Frankfurt %



Zum Vergleich:
Bundesweit %

Fernverkehr
Nahverkehr

S-Bahn



Raum für mehr Konzentration und Kommunikation – in der gepflegten Atmosphäre der DB-Lounge.



In Frankfurt entsteht ein Meilenstein für die Mobilität von morgen – der Fernbahnhof am Airport.

09.00 Uhr: Wir lassen uns schon morgens in puncto Pünktlichkeit gerne auf die Finger schauen. Schautafeln im Bahnhof zeigen Tag für Tag an, wie pünktlich wir im Rennen liegen.

Personalentwicklung

Seit 1. Januar 1997 sind die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Bahnsteigaufsichtsdienstes, die in der Hauptsache betriebliche Aufgaben wahrnehmen oder mit der Durchführung der Zugfahrten beschäftigt sind, in den Geschäftsbereichen Netz und Fernverkehr tätig. Einerseits verringerte sich der Personalbestand des Geschäftsbereiches Personenbahnhöfe um 15 Prozent auf insgesamt 5.750, andererseits konnte die Zahl der Arbeitsplätze in Service und Kundenbetreuung um 660, also um mehr als 40 Prozent, gesteigert werden.

Hohe Priorität hat die weitere Verbesserung der Qualifikation des Servicepersonals. Die Anpassung der Seminarinhalte für die Servicemitarbeiter und insbesondere das Programm „BahnhofServicePlus“, das die Kompetenzen der Mitarbeiter im Team stärkt und ihnen mehr Gestaltungsfreiräume verschafft, waren weitere wichtige Schritte, um die Kundenbetreuung zu verbessern.

Ausblick

Auch in Zukunft steht die Verbesserung von Service und Qualität bei Sicherheit und Sauberkeit im Mittelpunkt der Aktivitäten des Geschäftsbereichs. 1998 wird das Bahnstufensicherheitsbarometer flächendeckend eingeführt. Als kontinuierliches Bewertungselement für jeden einzelnen Bahnhof trägt es dazu bei, den Qualitätsstandard für die Reisenden zu sichern.

In den Hauptbahnhöfen Hamburg, Bremen, Hannover und Essen sowie voraussichtlich Münster und Duisburg nehmen neue hochtechnisierte 3-S-Zentralen den Betrieb auf. Vorgesehen sind auch Maßnahmen zur automatischen und flächendeckenden Kundeninformation in den Bahnhöfen.

Das geplante Investitionsvolumen wird 1998 deutlich über 1 Mrd. DM liegen. Schwerpunkte sind weiterhin die 27 Bahnhöfe des Bahnstufenpaketes, der Lehrter Bahnhof in Berlin, die Hauptbahnhöfe Köln und Hannover, der Flughafenbahnhof Frankfurt/Main sowie eine Vielzahl kleinerer Projekte. Hier ist insbesondere die Aufstellung von DB PlusPunkten in Zusammenarbeit mit Ländern und Kommunen zu nennen. 1998 sollen allein in Nordrhein-Westfalen 65 DB PlusPunkte errichtet werden.

Bis Ende 1998 wird die Erneuerung des Bahnhofs Berlin Friedrichstraße abgeschlossen sein, nachdem bereits im März 1998 der vollständig modernisierte und um eine Ladepassage erweiterte Bahnhof Berlin Alexanderplatz eröffnet wurde.

Bei Neu- und Umbauten von großen Bahnhöfen wirkt sich in der Vermarktung das verbesserte Centermanagement aus. Auf rund 50 kleinen und mittleren Bahnhöfen wird 1998 das DB ServiceStore-Konzept umgesetzt.

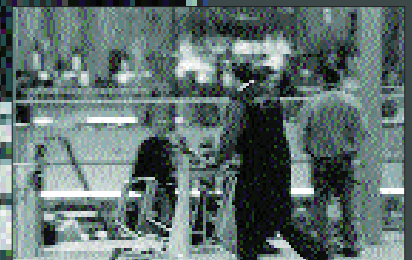
Fahrplan



Radtour ohne Tortur
– dank den Fahrrad-
abteilen im InterCity
und InterRegio.



Eines unserer moder-
nen Reisezentren, in
denen Kunden beraten
und Fahrkarten ver-
kauft werden.



Wir nehmen unseren
Kunden einiges ab –
zum Beispiel mit dem
GepäckträgerService
am Bahnsteig.

10.00 Uhr: Auf zu
neuen Abenteuern!
Aber die Fahrt
dorthin sollte sicher,
pünktlich und
komfortabel sein.

Güterverkehr

■ DB Cargo

Mit erweiterten Servicefunktionen und größerer Kundennähe sowie neuen Fahrzeugen und Kooperationen mit logistischen Dienstleistern holt DB Cargo mehr Verkehr auf die Schiene. Zunehmende Bedeutung gewinnt der internationale Güterverkehr, der schon fast die Hälfte der Gesamtleistung des Geschäftsbereichs ausmacht.

Marktentwicklung

Der Geschäftsbereich Güterverkehr – DB Cargo – hat das Geschäftsjahr 1997 erfolgreich abgeschlossen. Begünstigt durch die gesamtwirtschaftliche Entwicklung und die steigende Transportnachfrage erhöhte sich der Umsatz um 1,3 Prozent auf 6,69 Mrd. DM. Bereinigt um einmalige Effekte aus den 1996 mit der DB verschmolzenen Gesellschaften Transfracht GmbH und Kombiwaggon GmbH erzielte DB Cargo im abgelaufenen Jahr ein vergleichbares Wachstum von rund 3 Prozent.

Die Verkehrsleistung stieg um 7,5 Prozent auf 72,5 Mrd. Tonnenkilometer, wobei die Transportmenge um 2,4 Prozent auf 294,9 Mio. Tonnen wuchs. Maßgeblich für die Steigerung der Verkehrsleistung war eine weitere Zunahme der durchschnittlichen Transportweite, wobei DB Cargo überproportionale Zuwächse im strategisch wichtigen internationalen Geschäft erzielen konnte. Der anhaltende Preisdruck verhinderte ein entsprechendes Wachstum beim Umsatz.

In den Teilmärkten entwickelten sich die Transporte von Eisen und Stahl sowie Eisenerzen infolge der hervorragenden Stahlkonjunktur besonders erfreulich. Deutliche Steigerungen erzielte DB Cargo in den anspruchsvollen Wachstumsmärkten der Kaufmanns- und Industriegüter – insbesondere bei Fahrzeugen, Halb- und Fertigwaren, forstwirtschaftlichen Erzeugnissen – sowie im Kombinierten Ladungsverkehr.

Ein Aufwärtstrend war auch bei chemischen Produkten und Düngemitteln zu verzeichnen. Bei Baustoffen waren nach einem guten Start im ersten Halbjahr konjunkturbedingte Einbußen hinzunehmen. Gleichwohl wurde das Vorjahresvolumen noch übertroffen.

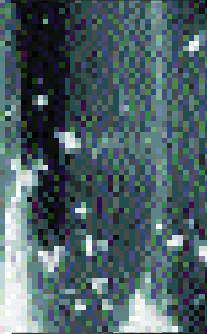
Bei Stein- und Braunkohle machte sich der anhaltende Strukturwandel im Energiemarkt mit weiteren Rückgängen bei den Transportmengen bemerkbar. Doch konnte DB Cargo das Geschäft ab Jahresmitte stabilisieren und Ausfälle im Inlandsverkehr teilweise durch Zuwächse bei Importen kompensieren.

Das Volumen bei Mineralöltransporten ging gegenüber dem Vorjahr zurück. Der Grund lag in der milden Witterung im Februar/März 1997, die insbesondere die Nachfrage nach Heizöl reduzierte. Bei landwirtschaftlichen Produkten sank das Aufkommen wegen stark rückläufiger Getreideexporte.

Positiv entwickelte sich die Produktivität. Trotz höherer Verkehrsleistungen kam es zu einer Entlastung beim betrieblichen Aufwand um rund 5 Prozent gegenüber dem Vorjahr.



11.00 Uhr: Ein Blick hinter die Kulissen: eine Vormittags-schicht im Weichenwerk Witten.



Bahnhöfe in Deutschland – moderne Verkehrsknoten mit Dienstleistungszentren im Herzen der Städte.

Produkte und Angebote

Im konventionellen Ladungsverkehr, der zu 82 Prozent das Geschäft von DB Cargo ausmacht, stieg der Umsatz um 1,9 Prozent auf 5,47 Mrd. DM. Die Verkehrsleistung erreichte 57,5 Mrd. Tonnenkilometer, also 7,2 Prozent mehr, und die Transportmenge wuchs um 1,6 Prozent auf 261,1 Mio. Tonnen.

Der Kombinierte Ladungsverkehr erzielte eine erhebliche Leistungssteigerung. Sein Umsatz nahm um 14,5 Prozent auf 0,93 Mrd. DM zu; darin waren erstmals die Anteile aus der Verschmelzung mit der Transfracht GmbH enthalten. Bereinigt um diesen Effekt verbleibt ein Umsatzanstieg von über 8 Prozent. Die Leistung wuchs um 8,4 Prozent auf 14,4 Mrd. Tonnenkilometer und die Menge um 9,6 Prozent auf 33,7 Mio. Tonnen.

Generell gewinnt der internationale Verkehr für DB Cargo an Bedeutung. Positive Trends im Außenhandel sowie neue Ladungsströme – wie etwa bei Steinkohleimporten – haben bei den grenzüberschreitenden Transporten eine überdurchschnittliche Zuwachsrate der Verkehrsleistung um fast 12 Prozent ermöglicht. Gemessen in Tonnenkilometern ist der internationale Verkehr bereits zu über 47 Prozent an der gesamten Leistung von DB Cargo beteiligt.

Strategie

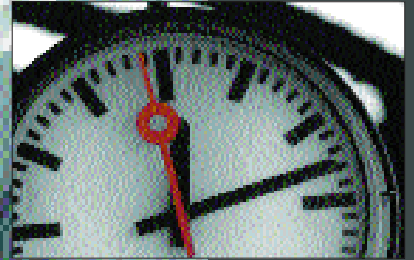
DB Cargo legt Schwerpunkte auf die Erfolgsfaktoren Serviceorientierung und Kundennähe, logistisches Know-how und Internationalisierung.

Nach der Ausrichtung des Vertriebs auf fünf ergebnisverantwortliche Marktbereiche steht der Aufbau des zentralen KundenServiceZentrums in Duisburg im Mittelpunkt der weiteren Verbesserung der Kundenorientierung.

Das KundenServiceZentrum übernimmt nach und nach die komplette Auftragsabwicklung sowie eine Fülle von Dienstleistungen vom Güterwagenservice über die Auskunft zum Transportstatus bis hin zum Reklamationsmanagement und der Kundeninformation im Störfall. Die Niederlassungen Duisburg, Hagen und Hannover waren bis zum Ende des Geschäftsjahres voll funktionsfähig in das KundenServiceZentrum integriert. 1998 folgen als weitere Niederlassungen u. a. Hamburg, Köln und Bremen. Zum Jahresende 1999 werden bei gleichzeitiger Erweiterung der Servicefunktionen sämtliche Niederlassungen an das KundenServiceZentrum angeschlossen sein.

Um langfristig den Markterfordernissen und Kundenwünschen umfassender gerecht zu werden, wird sich DB Cargo nicht allein auf die Carrierfunktion beschränken, sondern im Rahmen von Partnerschaftskonzepten zunehmend Gesamtlogistikangebote machen. Voraussetzung hierfür sind der Aufbau von eigenem Logistik-Know-how sowie verstärkte Kooperationen mit Speditionen und Logistik-Dienstleistern.

Angesichts der wachsenden Bedeutung des internationalen Geschäfts verstärkt DB Cargo seine Aktivitäten im Ausland. Dazu werden Vertriebsrepräsentanzen in allen wichtigen europäischen Ländern aufgebaut oder neu organisiert. Kooperationen mit anderen Bahnen bilden weitere wichtige Elemente der Internationalisierung.



Kleine Reparaturen werden bei uns sofort erledigt. Dafür sorgen unsere kompetenten und aufmerksamen Mitarbeiter.



Signale – die Ampeln der Schiene! Hergestellt und aufgestellt von Fachleuten, die Zeichen setzen.

12.00 Uhr: Guten Appetit! Den haben um die Mittagszeit viele tausend unserer Mitarbeiter in den Casinos des Dienstleistungszentrums Gastronomie.

Geschäftsbereiche

Investitionen

Die Modernisierung und Anpassung des Güterwagen- und Triebfahrzeugparks an die Kundenbedürfnisse stellen den Schwerpunkt der Investitionen dar, um zum einen wachsende Marktanforderungen zu erfüllen und zum anderen die Produktivität zu erhöhen. Das Investitionsvolumen erreichte 406 Mio. DM, davon 262 Mio. DM für Güterwagen und 136 Mio. DM für neue Lokomotiven.

Personalentwicklung

DB Cargo beschäftigte – ohne Auszubildende – im Jahresmittel 23.708 Mitarbeiter nach 28.527 im Vorjahr. Neben der weiteren Personalanpassung bewirkten insbesondere Umgliederungen im Konzern diesen Rückgang. Am Jahresende 1997 beschäftigte DB Cargo, Auszubildende nicht mitgerechnet, 22.463 Mitarbeiter, nach 27.454 ein Jahr zuvor.

Mit der Übernahme der güterverkehrsbezogenen Funktionen aus den Geschäftsbereichen Traktion und Werke hat sich die Belegschaftsstärke von DB Cargo zum Jahresanfang 1998 mehr als verdoppelt.

Ausblick

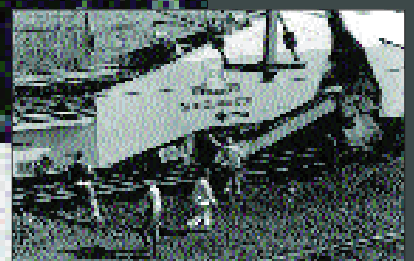
Auf der Grundlage der anhaltenden konjunkturellen Belebung erwartet DB Cargo für 1998 eine stabile bis leicht steigende Verkehrsentwicklung. Dazu könnten vor allem die Marktsegmente Kaufmanns- und Industriegüter sowie – zumindest noch in der ersten Jahreshälfte – das Stahlgeschäft beitragen. Schwierig dürften weiterhin die Brennstoffmärkte, vor allem der Braunkohlebereich in den östlichen Bundesländern, und der Agrarsektor bleiben. Auch von der allgemeinen Baukonjunktur werden keine Wachstumsimpulse ausgehen; im Bahn- und Verkehrsbau hingegen lassen sich mit entsprechenden Logistiksystemen neue Geschäftsfelder erschließen.

Von der Integration der Geschäftsbereiche Traktion und Werke ab Januar 1998 erwartet DB Cargo eine wesentliche Steigerung der Produktivität und Qualität.

BahnTaxi



Was im Bordrestaurant auf den Tisch kommt, genießt bei Reisenden einen guten Ruf.



Schienenverlegung – ein Job für Spezialisten und Spezialgerät.

13.00 Uhr: Eine Bahnreise führt heute von Tür zu Tür. Das BahnTaxi leistet dazu einen wesentlichen Beitrag – nicht nur mittags um eins.

Fahrweg

■ Netz

Mit seinen Investitionen in Infrastruktur und Anlagen steigert der Geschäftsbereich Netz die Produktivität des Fahrweges und schafft Raum für mehr Quantität und Qualität im Schienenverkehr. Damit leistet er einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung der Pünktlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der DB AG und – durch den diskriminierungsfreien Zugang zum Netz – auch anderer Bahnunternehmen.

Marktentwicklung

Der Geschäftsbereich Netz betreut derzeit mehr als 100 Kunden, darunter auch die DB-Geschäftsbereiche Personenfernverkehr, Personennahverkehr und DB Cargo. Alle internen und externen Kunden zusammen erbrachten eine Leistung von rund 840 Millionen Zugkilometern – im Personenfernverkehr 150 Millionen, im Personennahverkehr 500 Millionen und im Güterverkehr 190 Millionen.

Produkte und Angebote

Der Geschäftsbereich vermarktet Trassen und Anlagen. Auf 40.000 Kilometer Strecken fahren täglich bis zu 40.000 Züge. Außerdem stellte der Geschäftsbereich rund 13.000 Kilometer Gleise in Rangierbahnhöfen und Zugbildungs- sowie Abstellanlagen zur Verfügung.

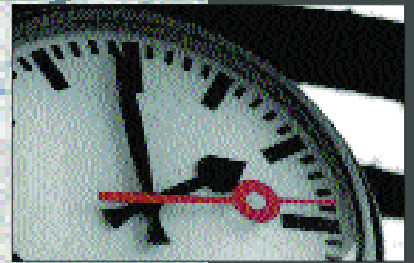
Gemeinsam mit fünf weiteren europäischen Bahnen entwickelte der Geschäftsbereich Netz das neue Angebot der „Freightways“ für den europäischen Güterverkehr. Seit Anfang 1998 werden diese hochwertigen, schnellen Güterverkehrstrassen an internationale Kunden vermarktet. Das neue Produkt soll insbesondere die Wettbewerbsfähigkeit des grenzüberschreitenden Güterverkehrs durch schnellere Abfertigung „aus einer Hand“ verbessern.

Strategie Netz 21

Zur Steigerung des Leistungsvermögens des Schienennetzes hat die DB AG die umfassende Strategie „Netz 21“ entwickelt. Sie ermöglicht Produktivitätssteigerungen und Angebotsverbesserungen zu marktfähigen Preisen und führt somit zu einer Senkung der Fahrwegkosten.

Eckpunkte der Strategie „Netz 21“ sind die

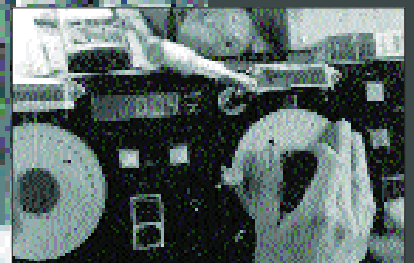
- **Prioritäten:** Das Streckennetz wird neu strukturiert in ein Vorrang-, ein Leistungs- und ein Regionalnetz. Der Umfang orientiert sich an den Marktanforderungen und einer kundengerechten Netzplanung.
- **Streckenstandards:** Der Fahrweg wird in zehn Kategorien mit unterschiedlichen Streckenstandards und einer entsprechenden baulichen Umsetzung eingeteilt.
- **Entmischung:** Eine geschwindigkeitsorientierte Entmischung und Harmonisierung der Zugfahrten in bestimmten Korridoren führt zu einer generellen Leistungssteigerung.
- **Engpaßbeseitigung:** Angestrebt sind weitere Leistungssteigerungen durch die Beseitigung von Engpässen. Dazu dienen Investitionen, die insbesondere die Möglichkeiten neuer Technologien berücksichtigen.
- **Marketingkonzepte:** Neue Vertriebsanstrengungen und Investitionen sollen Verkehrspotentiale in schwächer belasteten Netzteilen stärker ausschöpfen.



14.00 Uhr: Das großzügig gestaltete Reisezentrum. Hell wie der lichte Tag – nicht nur am frühen Nachmittag.



Immer mehr Fahrgäste reisen ohne unnötigen Ballast – und bestellen den KurierGepäckService zu sich nach Hause.



Präzision ist alles – auch beim Gleisbau.

Geschäftsbereiche

Eine erste Stufe des „Netz 21“ wird zum Sommerfahrplan 1998 realisiert. Weitere Schritte folgen nach dem jeweiligen Infrastrukturausbau.

Die Einteilung in Kategorien und die Entmischung führen zu einer Anpassung der Infrastruktur an Kundenanforderungen und zu einer Verminderung des Anlagevermögens im Geschäftsbereich Netz. Daraus ergeben sich Möglichkeiten, das Ergebnis des Geschäftsbereiches Netz zu verbessern.

Die Strategie erfordert darüber hinaus, die Investitionen in das bestehende Netz neu auszurichten und zu verstärken. Hierbei kommt es insbesondere darauf an,

- die Knoten zu optimieren,
- gezielt in Instandhaltungsarme Technik zu investieren,
- intelligente Diagnosesysteme einzuführen,
- moderne Informationstechnologie einzusetzen.

Investitionen

Mit Investitionen in die Schieneninfrastruktur und Anlagen leistet der Geschäftsbereich Netz einen wesentlichen Beitrag zur Verbesserung von Qualität und Quantität und damit zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der Anbieter von Schienenverkehrsleistungen.

Auf der Grundlage des Bundes-schieneausbaugesetzes sowie dessen Bedarfsplan hat der Geschäftsbereich Netz 1997 mehr als 5 Mrd. DM investiert. Davon flossen 1,6 Mrd. DM in die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Hierbei stellte die Schnellfahrstrecke Berlin – Hannover mit Neu- und Ausbaumaßnahmen einen Schwerpunkt dar. Sie geht 1998 in Betrieb. In den Knoten Berlin wurden rund 1,5 Mrd. DM investiert.

In den westlichen Bundesländern bildete die Neubaustrecke Köln – Rhein/Main mit rund 1,2 Mrd. DM einen Schwerpunkt in der Investitionstätigkeit.

In die Modernisierung des Altnetzes flossen 2,5 Mrd. DM. Etwa die Hälfte dient der Erneuerung des Oberbaus, steigert unmittelbar die Leistungsfähigkeit des Streckennetzes und trägt dazu bei, die Pünktlichkeit zu verbessern. Parallel dazu werden die Leit- und Sicherungstechnik modernisiert und Rationalisierungsvorhaben weiter betrieben.

Um die Infrastruktur für den Regionalverkehr zu verbessern, wurden rund 1 Mrd. DM aus den Mitteln des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) investiert. Die Beträge flossen überwiegend in den Knoten Berlin sowie in die Weiterentwicklung der Nahverkehrssysteme in den Ballungsgebieten der Länder Bayern, Hessen, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen. Im Großraum Hannover handelt es sich über-

wiegend um Infrastrukturmaßnahmen im Vorfeld der EXPO 2000.

Zur Finanzierung der Gesamtinvestitionen von rund 8,6 Mrd. DM standen dem Geschäftsbereich Bundesmittel in Höhe von 6,6 Mrd. DM zur Verfügung, und zwar 4,1 Mrd. DM als zinslose Darlehen, 1,9 Mrd. DM als Baukostenzuschüsse für die Altlastenbeseitigung in den neuen Bundesländern sowie 0,6 Mrd. DM sonstige Baukostenzuschüsse. Aus dem GVFG-Bundesprogramm kamen 0,3 Mrd. DM. Die Baukostenzuschüsse Dritter beliefen sich auf 0,9 Mrd. DM. Hinzu kamen DB-Eigenmittel von 0,8 Mrd. DM.

Personalentwicklung

Der Personalbestand reduzierte sich zum Jahresende um 10,5 Prozent auf 65.000 Beschäftigte. Dabei nutzten 2.300 Mitarbeiter übertarifliche Abfindungen, und 3.650 entschieden sich für den Vorruhestand. 921 Mitarbeiter aus den neuen Bundesländern nutzten berufliche Möglichkeiten in den alten Ländern.



15.00 Uhr: Die „Fluglotsen der Schiene“ tragen an den Netzleitstellen Verantwortung für reibungslosen Zugverkehr und damit für Pünktlichkeit und Sicherheit.



Ein Nachmittag auf dem Bahnsteig: Gelassenheit bei den Fahrgästen, Pünktlichkeit beim IC-Kurier.

■ **Bahnbau**

Marktentwicklung

Überwiegend im Auftrag des Geschäftsbereiches Netz erbringt der Geschäftsbereich Bahnbau Leistungen im Ingenieurbau, in der Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnik sowie im Oberbau. Er ist mit Bau-, Montage-, Werkstatt- und Serviceleistungen auch für den Geschäftsbereich Personenbahnhöfe sowie für Fremdkunden tätig. Bei leicht rückläufigem Marktvolumen konnte er seine Auftragslage unter Wettbewerbsbedingungen sichern.

Nach seiner Neustrukturierung mit einer dezentralen Organisation und sieben Bau- und Montageniederlassungen sowie zwei Werken bietet der Geschäftsbereich Bahnbau nunmehr Komplettleistungen für die Baudurchführung bis hin zu Projektierung für den Fahrweg an. Um die Konzentration auf diese Kernkompetenzen voranzutreiben, wurden vier Werke in den Geschäftsbereich Spezialwerke verlagert. Das Reorganisationsprojekt Leistungserstellungs- und Geschäftsprozesse führte zu einer Verbesserung von Qualität und Produktivität.

Investitionen

Im Vordergrund standen die Modernisierung des Maschinenparks im Gleisbau sowie die Rationalisierung der Oberleitungsmontage. Darüber hinaus wurden Sicherheitsausrüstungen für Baustellen verbessert und neue Hilfsbrücken beschafft.

Personalentwicklung

Bei gleichbleibendem Leistungsvolumen verringerte sich die Zahl der Mitarbeiter von 10.199 auf 8.024 Beschäftigte.

Ausblick

Der Geschäftsbereich Bahnbau arbeitet daran, seine Abläufe und Leistungsprozesse weiter zu optimieren. Die Produktivität zu steigern, ist unverändert das Ziel.

■ Umschlagbahnhöfe

Marktentwicklung

Der Geschäftsbereich ist für die Betriebsführung, den Neu- und Ausbau sowie die Instandhaltung der Terminals des Kombinierten Verkehrs verantwortlich. Er betrieb im Geschäftsjahr Umschlaganlagen an rund 50 Standorten. Mit rund 2 Mio. Umschlägen im Jahr und einem Marktanteil von über 70 Prozent ist er der größte Dienstleister im Umschlaggeschäft.

Produkte/Angebote

Zum Umschlag der Ladeeinheiten von der Schiene auf die Straße und umgekehrt gewährt der Geschäftsbereich in seinen Terminals allen Marktteilnehmern den diskriminierungsfreien Zugang. Über den Umschlag hinaus erbringt er Serviceleistungen von der Übernahme der Auftragsabwicklung bis zur Bereitstellung von Abstellflächen für Ladeeinheiten.

Strategie

Um die Wettbewerbsfähigkeit des Kombinierten Verkehrs zu stärken, modernisiert der Geschäftsbereich die Terminal-Infrastruktur, führt neue, kostengünstige Produktionsverfahren ein und optimiert die Ablauforganisation des Umschlags. Die mittelfristige Investitionsstrategie zielt darauf, die Umschlagkapazitäten an allen wirtschaftsstarken Standorten durch Neu- und Ausbau der Terminals für das erwartete Verkehrswachstum vorzubereiten.

Investitionen

Mit Gesamtinvestitionen von über 300 Mio. DM werden sechs Terminals an den Standorten Basel, Erfurt, Großbeeren (Berlin), Karlsruhe, Kornwestheim und Leipzig neu gebaut sowie die Anlage Köln-Eifeltor erweitert und modernisiert. Die 1996 begonnenen Baumaßnahmen werden 1998 und 1999 abgeschlossen.

Für das Geschäftsjahr 1998 sind weitere Neu- und Ausbaumaßnahmen an den Standorten Glauchau, Frankfurt/Main, Magdeburg, Regensburg und Rostock geplant.

Personalentwicklung

Die Zahl der Mitarbeiter verringerte sich von 650 auf 600 Beschäftigte.

Ausblick

Mit der zweiten Stufe der Bahnreform werden die Umschlagbahnhöfe als eigenständiger Geschäftsbereich in die künftige DB Netz AG integriert.

Wesentliche Beteiligungen

Touristik/Fernverkehr

■ Deutsches Reisebüro GmbH (DER)

Bei einer insgesamt rückläufigen Verbrauchernachfrage erhöhte sich der Umsatz inländischer Reisebüros und Reiseveranstalter um 3 Prozent. Das Wachstum wurde überwiegend durch Niedrigpreisangebote in Mittelmeerflug-Destinationen getragen. Dagegen entwickelten sich Fernreisen und sogenannte erdgebundene Reisen leicht rückläufig.

In diesem Umfeld stiegen die Umsatzerlöse der Deutsches Reisebüro GmbH (DER) um 4,3 Prozent auf 1,36 Mrd. DM. Wesentliche Ursache für den Umsatzanstieg war die vollständige

Integration der 100-Prozent-Beteiligung abr zum 1. Januar 1997. Das Ergebnis vor Steuern verringerte sich geringfügig auf 10,1 Mio. DM. Die Beschäftigungszahl erhöhte sich zum Jahresende um 276 auf 2.340 Mitarbeiter. Zum Jahresende beschäftigte das DER 2.340 Mitarbeiter. Mit Wirkung vom 1. Januar 1998 wurden die beiden Geschäftsbereiche Vertrieb und Reiseveranstalter

einschließlich der ihnen zugeordneten Tochtergesellschaften ver-selbstständig.

■ DFO – Deutsche Fährgesellschaft Ostsee

Bei einem insgesamt zunehmenden Güterverkehr von und nach Skandinavien konnte die Deutsche Fährgesellschaft Ostsee

Deutsches Reisebüro GmbH (DER)		1997	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	1.356	4,3 Prozent
Ergebnis vor Steuern	Mio. DM	10	- 17,2 Prozent
Investitionen	Mio. DM	15	- 56,4 Prozent
Mitarbeiter am 31.12.1997		2.340	13,4 Prozent



16.00 Uhr: Pünktliches Ende einer Dienstfahrt. Dahinter stecken präzise Organisation und verantwortungsbewußte Lokführer.

gesellschaft Ostsee mbH (DFO) im Geschäftsjahr 1997 ihre Position weiter festigen und den Umsatz um 13 Prozent auf 296 Mio. DM steigern. Die starke Ergebniszunahme um 218 Mio. DM auf 129 Mio. DM resultiert zum ganz überwiegenden Teil aus der steuerlich bedingten Auflösung von Sonderabschreibungen auf Schiffe, die im Vorjahr das Ergebnis belasteten.

Mit Inbetriebnahme des umgestalteten Fährhafens Puttgarden und gleichzeitiger Taufe der neuen Doppelendfähren „Schleswig-Holstein“ und „Deutschland“ im Oktober 1997 schloß die Gesellschaft ihre Großinvestitionen im wesentlichen ab. Das Durchschnittsalter der eingesetzten

Schiffe wurde von 22 Jahren (1993) auf 7 Jahre verkürzt. Der Markt nahm insbesondere die Neubauten gut auf; sie setzen hinsichtlich Komfort und Sicherheit den Standard in der südlichen Ostsee. Für das Geschäftsjahr 1998 erwartet die Gesellschaft eine anhaltende Festigung ihrer Wettbewerbsposition. Die DFO erweiterte ihr Angebot ab April 1998 um den Fähr-

dienst zwischen Rönne (Bornholm) und Ystad (Schweden).

Die Deutsche Bahn AG und das Dänische Ministerium für Verkehr beabsichtigen, die Geschäftsanteile an der DFO wie auch der Scandlines A/S, Kopenhagen, an die neu gegründete Scandlines AG, Rostock, zu übertragen.

Deutsche Fährgesellschaft Ostsee mbH (DFO)

		1997	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	296	13,1 Prozent
Ergebnis vor Steuern	Mio. DM	129	
Investitionen	Mio. DM	149	- 12,6 Prozent
Mitarbeiter am 31.12.1997		445	- 6,1 Prozent



Die Rush hour beginnt - auch am Service-Point.

Nahverkehr

■ Bahnbus-Holding GmbH – Gruppe

Unter der Dachgesellschaft Bahnbus-Holding GmbH (BBHG-Gruppe) sind regionale Bus- und ZugBus-Gesellschaften zusammengefaßt. Die Unternehmen der BBHG-Gruppe erzielten in 1997 einen Umsatz von 2,4 Mrd. DM und damit eine Zunahme gegenüber 1996 um 2 Prozent. Das Ergebnis vor Steuern verringerte sich um 13 Prozent auf 124 Mio. DM.

Die Betriebsleistungen der Busgesellschaften lagen mit 533 Mio. Wagenkilometern knapp über dem Vorjahr. Sie schließen neue Produkte wie Nacht- und Expreßbusse sowie Flughafenshuttle ein.

Die Investitionen blieben mit 291 Mio. DM um 30,5 Prozent hinter dem Vorjahr zurück.

Die Zahl der Mitarbeiter stieg in 1997 um 4,7 Prozent auf 6.800.

In Nordrhein-Westfalen werden drei Busgesellschaften der BBHG-Gruppe Bestandteil eines mit der Landes-

regierung gemeinsam konzipierten ZugBus-Modells.

Die Bahnbus-Holding GmbH wird im Vorgriff auf die Konzernveränderungen in der 2. Stufe der Bahnreform im laufenden Jahr mit der Deutschen Bahn AG verschmolzen.

Bahnbus-Holding GmbH – Gruppe –		1997	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	2.408	1,9 Prozent
Ergebnis vor Steuern	Mio. DM	124	– 13,0 Prozent
Investitionen	Mio. DM	291	– 30,5 Prozent
Mitarbeiter am 31.12.1997		6.800	4,7 Prozent

■ S-Bahn Berlin GmbH

Die S-Bahn Berlin GmbH konnte 1997 ihren Marktanteil in Berlin und dem angrenzenden Umland behaupten und zum Teil sogar ausbauen. Trotz wirtschaftlich schwieriger Lage in den Ländern Berlin und Brandenburg sowie steigender Arbeitslosigkeit ist es gelungen, mit insgesamt 2.535 Mio. geleisteten Personenkilometern und 264 Mio. beförderten Personen das Vorjahresniveau der Beförderungsleistung beizubehalten.

Der Umsatz 1997 von 814 Mio. DM ist gegenüber dem Vorjahr um 83 Mio. zurückgegangen. Ursache ist die geänderte Einnahmeverteilung zwischen den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) und der S-Bahn Berlin GmbH.

Die dadurch entstandenen Erlösausfälle konnten auch durch die beiden Tarifierhöhungen 1997 nicht ausgeglichen werden.

Schwerpunkte der gegenüber 1996 stark gestiegenen Investitionstätigkeit ist die Beschaffung neuer Fahrzeuge der Baureihe 481 sowie der Neubau der Betriebswerkstatt in Grünau.

Der Personalbestand zum Jahresende 1997 beträgt 4.414 Mitarbeiter.

Die Leistung der S-Bahn Berlin GmbH wurde mit hohen Pünktlichkeitsstandards erbracht. Die konsequente Ausrichtung der S-Bahn auf Sicherheit der Reisenden und Sauberkeit der Fahrzeuge und Anlagen wird zunehmend durch Kunden und Öffentlichkeit anerkannt.

S-Bahn Berlin GmbH		1997	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	814	– 9,3 Prozent
Ergebnis vor Steuern	Mio. DM	3	– 91,4 Prozent
Investitionen	Mio. DM	206	794,4 Prozent
Mitarbeiter am 31.12.1997		4.414	5,1 Prozent

Wesentliche Beteiligungen

■ S-Bahn Hamburg GmbH

Die S-Bahn Hamburg GmbH wurde zum 1. Januar 1997 aus der DB AG ausgegliedert und hat in ihrem ersten Geschäftsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 291 Mio. DM erzielt. Das Ergebnis vor Steuern war mit 0,1 Mio. DM leicht positiv.

Aufgrund der allgemeinen Entwicklung des ÖPNV im Verbundraum Hamburg stagnierte die Beförderungsleistung der S-Bahn Hamburg GmbH. Sie lag 1997 bei rund 150 Mio. Fahrgästen und 1.513 Mio. Personenkilometern. Die Verkehrsleistung betrug 11,1 Mio. Zugkilometer.

Die Investitionen in 1997 betreffen vor allem S-Bahn-Züge, daneben den Neubau der Triebfahrzeughalle im Werk Hamburg-Ohlsdorf.

Ende 1997 betrug der Personalbestand 1.305 Mitarbeiter.

In der Öffentlichkeit positiv aufgenommen wurde eine Kooperation zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der S-Bahn Hamburg GmbH, die es der S-Bahn Hamburg ermöglichte, einen Begleitservice in Zügen einzurichten.

Die schrittweise Modernisierung des S-Bahn-Systems wird auch 1998 fortgeführt. Geplant sind Investitionen in neue Fahrzeuge, in die Modernisierung vorhandener Fahrzeuge und in den Umbau des Werkes Hamburg-Ohlsdorf.

S-Bahn Hamburg GmbH

1997

Umsatz	Mio. DM	291
Ergebnis vor Steuern	Mio. DM	0
Investitionen	Mio. DM	212
Mitarbeiter am 31.12.1997		1.305



Innovatives Informationssystem im ICE: Die ICE-Press mit aktuellen, funkübertagenen Informationen, die im Zug gedruckt und verteilt werden.



Die Wegeleitsysteme in den Bahnhöfen sorgen dafür, daß jeder weiß, wo's langgeht.

17.00 Uhr: Zu den frequenzstarken Zeiten erleichtern wir den Reisenden mit aktuellen Durchsagen die Orientierung.

Service

■ MITROPA AG

Auch 1997 waren alle Geschäftsbereiche der MITROPA AG unvermindert der konjunkturbedingten Konsumzurückhaltung ausgesetzt. Durch die Erweiterung der Geschäftsbasis sowie gezielte Verkaufsförderungsaktionen konnte der Umsatz auf 503 Mio. DM (Vorjahr 462 Mio. DM) gesteigert werden. Projektanlaufkosten führten zu einem leichten Rückgang des Ergebnisses auf 1,0 Mio. DM. Die Investitionen beliefen sich auf 30 Mio. DM (Vorjahr 25 Mio. DM). Ende 1997 betrug die Zahl der Vollzeitbeschäftigten 4.651.

1997 knüpfte MITROPA an ihre Tradition im europäischen Zugcateringmarkt an. In der Schweiz wurde die MITROPA Suisse SA, Bern, gegründet. In Frankreich gelang der Einstieg in das Zugsystem TGV. 1998 soll der Weg, durch gezielte Akquisition die Position im europäischen Markt zu festigen, weiter beschritten werden.

Der Bereich Service an Autobahnen und Straßen wird in Zukunft unter dem neuentwickelten Markenauftritt MITROPA Stop & Shop firmieren, der an neuen Standorten eine gute Kundenakzeptanz erfährt.

■ dvm Deutsche Verkehrsdienstleistungs- und Management GmbH

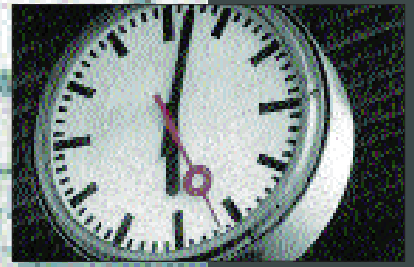
Die in der dvm-Gruppe zusammengefaßten sieben Bahnreinigungsgesellschaften (BRG) sowie die BSG Bahn Schutz & Service GmbH erreichten 1997 Umsatzerlöse von 764 Mio. DM und damit einen Zuwachs gegenüber Vorjahr um 7,4 Prozent. Das Ergebnis vor Steuern stieg um 13,5 Prozent auf 20 Mio. DM. Die dvm-Gruppe investierte nach

17 Mio. DM im Vorjahr 14 Mio. DM in 1997. Die Zahl der Beschäftigten verringerte sich um 591 auf 12.680.

Im Berichtsjahr haben die Geschäftsfelder Gebäudedienste und Fahrwegdienste (Sicherungsleistungen im Gleisbereich, Vegetationspflege, Gebäudereinigung) an Bedeutung gewonnen. Im Geschäftsjahr 1998 wird ein weiterer Ausbau des Dienstleistungsangebots – auch außerhalb der Deutschen Bahn Gruppe – angestrebt.

MITROPA AG		1997	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	503	8,9 Prozent
Ergebnis vor Steuern	Mio. DM	1	– 43,2 Prozent
Investitionen	Mio. DM	30	18,5 Prozent
Mitarbeiter am 31.12.1997		4.651	– 12,5 Prozent

Deutsche Verkehrsdienstleistungs- und Management GmbH (dvm)		1997	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	764	7,4 Prozent
Ergebnis vor Steuern	Mio. DM	20	13,5 Prozent
Investitionen	Mio. DM	14	– 17,7 Prozent
Mitarbeiter am 31.12.1997		12.680	– 4,5 Prozent



18.00 Uhr: Nach der Arbeit schnell nach Hause. Für Millionen von Menschen liegt da nichts näher als der Nahverkehr.



Die 3-S-Zentrale. Hier werden Sauberkeit, Sicherheit und Service überwacht – mit modernster Informationstechnologie.

Sonstige

■ DE-Consult

Die als Ingenieur-, Planungs- und Consultingunternehmen tätige DE-Consult Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH (DE-Consult) realisierte 1997 einen Umsatz in Höhe von 292 Mio. DM und erreichte damit einen Anstieg gegenüber Vorjahr um 11 Prozent. Die Gesellschaft schloß das Geschäftsjahr 1997 mit einem Fehl-

betrag vor Steuern in Höhe von 29 Mio. DM ab. Ursache für die Ergebnisverschlechterung sind einmalige bilanzielle Vorsorge- und Kapazitätsanpassungsmaßnahmen, die infolge des zunehmenden Wettbewerbs und der strategischen Neuausrichtung der DE-Consult erforderlich werden.

Die Investitionen wurden gegenüber Vorjahr um 2 Mio. DM auf 5 Mio. DM

zurückgenommen. Die Zahl der Beschäftigten sank um 20 Prozent auf 1.312.

Die Vermessungsaktivitäten in der 50-Prozent-Beteiligungsgesellschaft GI-Consult haben sich im Geschäftsjahr 1997 im Markt gut behauptet und ein positives Ergebnis erzielt.

■ DBEnergieversorgungs GmbH & Co. KG

Die DBEnergie ist zum 1. Januar 1997 aus der Deutschen Bahn AG ausgegründet worden. Sie ist das Energieversorgungsunternehmen der Deutschen Bahn AG, für deren Konzerngesellschaften Strom erzeugt,

DE-Consult		1997	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	292	11,0 Prozent
Ergebnis vor Steuern	Mio. DM	-29	-367,3 Prozent
Investitionen	Mio. DM	5	-37,1 Prozent
Mitarbeiter am 31.12.1997		1.312	-20,0 Prozent



19.00 Uhr: Früher
Abend in der
3-S-Zentrale eines
großen Bahnhofs.
Alles unter Kontrolle!

beschafft und verteilt wird. 1997 wurden mehr als 10 Mrd. MWh an den Deutsche Bahn-Konzern geliefert.

Die DBEnergie erreichte in ihrem ersten Geschäftsjahr einen Umsatz von 1.708 Mio. DM und ein Vorsteuerergebnis von 9,0 Mio. DM.

Der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit lag 1997 im weiteren Ausbau der

Energieanlagen und des 110-kV-Bahnstrom-Netzes. Am Jahresende waren in der DBEnergie 607 Mitarbeiter beschäftigt.

■ **Mannesmann Arcor**

Die Umsätze konnten gegenüber Vorjahr deutlich auf 1.209 Mio. DM gesteigert werden. Hauptkunde ist die Deutsche Bahn AG, die rund

1.024 Mio. DM bzw. etwa 85 Prozent zu den Umsatzerlösen beiträgt.

Investitionen wurden in Höhe von 543 Mio. DM durchgeführt. Schwerpunkte hierbei lagen im Aufbau eines flächen-deckenden Festnetzes und zugehöriger Vermittlungstechnik sowie im weiteren Ausbau des Glasfaserkabelnetzes.

Der durchschnittliche Personalbestand hat sich um 6,9 Prozent gegenüber Vorjahr erhöht. Am Jahresende 1997 waren 7.362 Personen beschäftigt. Die Gesellschaft nimmt zunehmend erfolgreich den Wettbewerb in dem ab 1. Januar 1998 liberalisierten Markt auf.

DBEnergieversorgungs GmbH & Co. KG

		1997
Umsatz	Mio. DM	1.708
Ergebnis vor Steuern	Mio. DM	9
Investitionen	Mio. DM	76
Mitarbeiter am 31.12.1997		607



Frischer Nachschub für das Bordrestaurant.



Güterverkehr

■ Transfracht International

Die Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH (Transfracht International) ist die Vertriebsgesellschaft der Deutschen Bahn AG für den Containerverkehr.

Der Ausbau der internationalen Angebote schritt planmäßig voran. Insbesondere an den Standorten Antwerpen (Niederlassung) und Rotterdam (Tochtergesellschaft) konnten erfreuliche Steigerungen im schienengebundenen Hafenhinterlandverkehr erzielt werden. Auch die kontinentalen Verkehre, vor allem nach Frankreich und England, weisen Zuwachsraten auf. Im nationalen Überseeverkehr hat sich das Qualitätsprodukt „Albatros“ im Markt behauptet.

Das Geschäftsjahr 1997 schließt bei Umsätzen von 325 Mio. DM mit einem Verlust von 1,3 Mio. DM, der im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrages durch die DB AG ausgeglichen wurde. Er resultiert aus Anlaufkosten der Geschäftsaufnahme auf neuen Auslandsmärkten. Diese Anlaufkosten konnten nicht vollständig durch das Stammgeschäft kompensiert werden, das weiterhin unter Wettbewerbsdruck steht. Für das laufende Geschäftsjahr wird eine Umsatzausweitung und ein positives Geschäftsergebnis erwartet.

■ BAHNTRANS GmbH

Bei unverändert hohem Wettbewerbsdruck und infolge der Gutstrukturbereinigung kam es neben einem planmäßigen Mengenrückgang zu einer Umsatzverringernung um 276 Mio. DM auf 1.088 Mio DM.

Hohe Einmalaufwendungen durch die Zusammenlegung der Produktionssysteme (z. B. Umbaumaßnahmen in den Niederlassungen, Schulungen für Mitarbeiter, Ausbau der Datenverarbeitung) haben 1996/97 zu einem Verlust von 35 Mio. DM geführt.

Die Übergabe des Geschäftsbereichs Stückgut der Deutschen Bahn AG an BAHNTRANS und die damit verbundene Schließung aller Stückgutabfertigungen der DB AG im gesamten Bundesgebiet wurde zum Jahreswechsel 1997/98 abgeschlossen.

Transfracht International

1997

Umsatz	Mio. DM	325
Ergebnis vor Steuern	Mio. DM	- 1,3
Investitionen	Mio. DM	2
Mitarbeiter am 31.12.1997		198

BAHNTRANS GmbH

1996/97

Veränderung zum Vorjahr

Umsatz	Mio. DM	1.088	- 20,2 Prozent
Ergebnis vor Steuern	Mio. DM	- 35	
Investitionen	Mio. DM	22	115,4 Prozent
Mitarbeiter am 31.12.1997		3.987	29,9 Prozent

Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften der Deutsche Bahn AG

	Anteil am Kapital in Prozent	Eigenkapital am 31.12.97 Mio. DM	Ergebnis ¹⁾		Umsatz		Beschäftigte am 31.12.	
			1997 Mio. DM	1996 Mio. DM	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM	1997	1996
Touristik/Fernverkehr								
Deutsches Reisebüro GmbH	100,0	143	10,1	12,2	1.355,8	1.300,4	2.340	2.064
AMEROPA-Reisen GmbH	100,0	7	2,3	1,2	174,2	180,9	119	151
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH	100,0	9	2,1	3,3	34,5	39,0	260	321
DFO Deutsche Fährgesellschaft Ostsee mbH	100,0	151	129,5	-88,6	296,1	261,7	445	474
Deutsche Touring Gesellschaft mbH	60,8	11	3,5	6,0	102,4	97,9	170	172
Nahverkehr								
BBHG Bahnbus-Holding – Gruppe	100,0	–	124,1	142,7	2.408,4	2.362,5	6.800	6.496
S-Bahn Berlin GmbH	100,0	324	3,4	39,4	813,6	896,9	4.414	4.200
S-Bahn Hamburg GmbH	100,0	122	0,1		291,1		1.305	
Servicegesellschaften								
MITROPA AG	100,0	17	1,0	1,8	503,4	462,3	4.651	5.317
dvm Deutsche Verkehrsdienstleistungs- u. Management GmbH	100,0	–	20,2	17,8	763,6	710,8	12.680	13.271
Güterverkehr								
Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH	100,0	1	-1,3	0,2	324,6	104,3	198	178
NUCLEAR CARGO + Service GmbH	100,0	13	4,5	3,6	30,0	29,5	51	57
Kombiwaggon Vermarktungs GmbH	100,0	2	1,4	0,2	37,9	30,6	38	40
TRANSA Spedition GmbH	50,0	16	5,1	3,7	355,1	346,0	334	333
Sonstige								
Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH	100,0	11	13,3	14,0	215,4	209,5	230	274
DBG Deutsche Bahn Gleisbau GmbH	100,0	15	0,2	0,3	74,2	99,1	213	247
lbb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH	100,0	4	1,6	1,1	120,4	104,7	343	383
TLC Transport-, Informatik- und Logistik-Consulting GmbH	100,0	5	5,3	2,2	182,8	90,8	411	229
DE-Consult Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH	74,0	29	-28,6	10,7	291,6	262,7	1.312	1.639
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz- Vermittlungs-GmbH	65,0	2	7,8	8,2	28,1	20,0	41	39
DBEnergie GmbH & Co. KG	100,0	1.013	9,0		1.708,3		607	

1) Ergebnis vor Ertragsteuern und Gewinnabführung

Mitarbeiter

■ Mitarbeiter

Auch 1997 unterstützte das Personalmanagement die Weiterentwicklung des DB-Konzerns zu einem vielseitigen, konsequent kundenorientierten Dienstleister. Dazu waren neue Wege in der Aus- und Weiterbildung zu gehen und die Leistungsorientierung beim Entgelt sowie die Kundenorientierung bei der Arbeitszeitgestaltung zu stärken. Zu den wichtigen personalpolitischen Zielen gehörte es, die Produktivität in allen Bereichen zu steigern, die Personalkosten im erforderlichen Maß zu senken und die Führung im Konzern zu verbessern, zugleich aber auch den Konsens zwischen den Sozialpartnern über die Ziele der Bahnreform zu bewahren.

■ Personalentwicklung

Das Bestreben, die Produktivität in allen Unternehmensbereichen zu verbessern, kennzeichnet die zweite Stufe der Bahnreform zum 1. Januar 1999. Erneut ist es gelungen, den dazu erforderlichen weiteren Stellenabbau ausschließlich durch Fluktuation und sozialverträgliche Maßnahmen zu erreichen.

Vorwiegend in den technischen Bereichen führten Strukturbereinigungen und Rationalisierungsschritte zu einem weiteren Wegfall von Arbeitsplätzen. In kundennahen Bereichen hingegen entstanden neue Arbeitsplätze. Bei der Personalentwicklung macht sich auch positiv bemerkbar, daß die Bahn – soweit wirtschaftlich vertretbar – Aufgaben im Unternehmen gehalten hat, die zuvor durch externe Leistungen erledigt wurden.

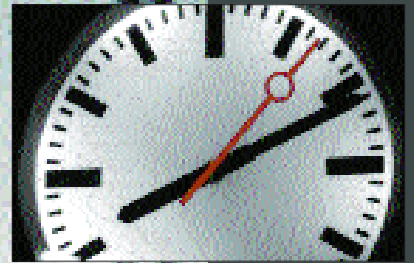
Am 31. Dezember 1997 hatte die DB AG 223.523 Mitarbeiter; verglichen mit Ende 1996 waren das 9,5 Prozent weniger. Im DB-Konzern reduzierte sich der Personalbestand um 7,1 Prozent auf 268.273 Mitarbeiter.

In die DB AG traten 3.525 Mitarbeiter ein – überwiegend in kaufmännischen Funktionen sowie im Verkauf. Darunter waren 1.867 Auszubildende.

■ Produktivität

Mit der Ausschöpfung von Rationalisierungspotentialen und organisatorischen Veränderungen wie auch mit Investitionen – beispielsweise in die Signaltechnik, die elektronische Stellwerkstechnik und wartungsärmere Fahrzeuge – konnte die Deutsche Bahn ihre Produktivität 1997 erheblich steigern.

Um die Wettbewerbsfähigkeit aller Bereiche weiter auszubauen, muß die Produktivität auch in den nächsten Jahren konsequent gesteigert werden. Ein wichtiger Ansatzpunkt dafür wird die zunehmende Flexibilisierung der Arbeitszeiten sein.



Berater, Betreuer,
Verkäufer und
Ansprechpartner in
Personalunion – der
Kundenbetreuer im
Nahverkehr (KiN).



Raum für eine Ruhe-
pause und Ambiente
zum Verweilen.
Einladende Innen-
architektur im
Bahnhof.

20.00 Uhr: Ein Cargo-
Rangierer stellt seinen
Zug für eine Fahrt
zusammen. Denn die
Nacht gehört dem
Güterverkehr.

■ Dienstleistungszentrum Arbeit

Aufgabe des im April 1997 gegründeten Dienstleistungszentrums Arbeit (DZA) ist es, den Mitarbeitern, deren Arbeitsplätze durch Rationalisierungsmaßnahmen entfallen, neue Beschäftigungsmöglichkeiten zu beschaffen. Dazu werden sie auf freie Arbeitsplätze innerhalb und außerhalb des Konzerns vermittelt oder auch vorübergehend per Arbeitnehmerüberlassung in wirtschaftlich sinnvollen Projekten der Geschäftsbereiche eingesetzt. 1997 hat das DZA 11.300 Mitarbeiter übernommen. Von ihnen haben rund 2.000 einen internen Arbeitsplatz erhalten. Rund 3.600 Beschäftigte sind aus der DB AG sozialverträglich ausgeschieden. Die übrigen Mitarbeiter – immerhin 5.700 – bekamen Aufgaben in Projekten wie zum Beispiel dem Renovieren von Bahnhöfen und dem Vermessen von Grundstücken, oder sie widmeten sich beruflichen Qualifizierungsmaßnahmen und warten auf ihre Vermittlung.

■ Tarifpolitik

Am 1. Januar 1998 ist der Tarifvertrag über die Jahresarbeitszeit in Kraft getreten. Damit ist der Weg frei für flexible, auf die Bedürfnisse der Bereiche und Betriebe abgestellte Arbeitszeitlösungen. Auf der Basis von 1.984 Arbeitsstunden pro Jahr kann die Bahn den Nachfrageschwankungen jetzt besser mit entsprechend angepaßtem Personaleinsatz begegnen.

Tarifpolitisch bedeutsam war 1997 auch, daß der Reisekostentarifvertrag durch eine Richtlinie ersetzt und neue produktivitätsorientierte Pausenregelungen für das Transportpersonal eingeführt werden konnten.

Um für differenzierte Prämien- und Leistungslohnsysteme die notwendigen Freiräume zu schaffen, haben ab 1. November 1997 individuelle Besitzstandsregelungen die Bestimmungen zu Gedinge und Leistungslohn abgelöst. Ferner ist nun die Leistungszulage für Lokführer von der Erbringung produktiver Zeiten abhängig; sie wird bei Fortzahlungsentgelten für Urlaub, Krankheit, Arbeitsbefreiung und dergleichen nicht mehr berücksichtigt.

Einige tarifpolitische Ziele konnten 1997 noch nicht erreicht werden, so zum Beispiel eine veränderte Bemessungsgrundlage für die Entgeltfortzahlung im Krankheitsfall, die teilweise Anrechnung von Kuren auf den Jahresurlaub und die Abgeltung bestimmter Zulagen, welche die Entgeltsystematik bei der Bahn verkomplizieren.

Auf betriebsverfassungsrechtlichem Gebiet setzten sich die Vorbereitungen für die zweite Stufe der Bahnreform fort. Abgeschlossen wurden die Gesamtbetriebsvereinbarungen zur Integration der Geschäftsbereiche Traktion und Werke in die Transportbereiche und zum Aufbau des Bereichs Spezialwerke.

Ebenfalls abgeschlossen sind die Zuordnungstarifverträge, die Größe und Anzahl der Wahlbetriebe in den derzeitigen und künftigen Konzernunternehmen und damit mittelbar auch die Betriebsratsstruktur regeln. Im Tarifvertrag zu betriebsverfassungsrechtlichen Fragen ist das Entsendungsverfahren zum Gesamtbetriebsrat geändert: Künftig sind die Entsendungsbereiche nach Geschäftsbereichen und nicht mehr nach Bundesländern zu bilden.

Für den Fall des Arbeitgeberwechsels innerhalb des DB-Konzerns wurden Beschäftigungsstandards in den Tarifverträgen festgeschrieben. Dazu gehören unter anderem die Anerkennung von Betriebszugehörigkeiten wie die Fortschreibung bestehender kündigungsbeschränkender Regelungen für langjährige Mitarbeiter. Auch diese Regelungen dienen einer erhöhten Flexibilität und Mobilität im DB-Konzern.

■ Gesundheitspolitik

Die Gesundheitsförderung verfehlte 1997 das angestrebte Ziel. Der Krankenstand sank lediglich um 0,4 auf 6,1 Prozentpunkte. Dabei waren in den Geschäftsbereichen unterschiedliche Entwicklungen zu beobachten, was den Handlungsbedarf unterstreicht.

Die Ideen und Konzepte des mit den Sozialpartnern vereinbarten Gesundheitsbündnisses Bahn müssen noch stärker in praktisches Handeln vor Ort umgesetzt werden. Dies zu gewährleisten, ist das Ziel der 1997 verabschiedeten neuen Regionalstruktur des betriebsärztlichen Dienstes und des Grundlagenvertrages mit dem Bundeseisenbahnvermögen über betriebsärztliche Leistungen.

Die Gesundheitsvorsorge ist künftig in Gesundheitszentren organisiert, die auf die ganzheitliche gesundheitliche Betreuung der Mitarbeiter zielen. Abwesenheitszeiten durch Krankheit sollen unter anderem durch Prävention, Vermeidung langer Wege und arbeitsplatznahe Nachsorge verkürzt werden. Auch kommt es darauf an, Synergien zwischen den Leistungen unterschiedlicher medizinischer Spezialisten im betriebsärztlichen Dienst herzustellen.

Das erste von sieben Gesundheitszentren nahm am 1. Oktober in Berlin seine Tätigkeit auf. Weitere Zentren folgen in Karlsruhe und Hannover. Hier werden neben den Betriebsärzten, Sozialarbeitern und Psychologen auch der Eisenbahn-Sportverein und die Bahn-Betriebskrankenkasse vertreten sein. Angeschlossen ist ein Reha-Zentrum.

■ Aus- und Weiterbildung

Im DB-Konzern waren insgesamt 17.049 Auszubildende beschäftigt. Die Ausbildungsquote blieb damit auf dem hohen Niveau der Vorjahre: Mit 7 Prozent rangiert die DB AG in der Spitzengruppe der deutschen Wirtschaft.

Im Vordergrund stand weiterhin die kaufmännisch-dienstleistungsorientierte Berufsausbildung. Sie ist stark praxisnah orientiert. So können die Auszubildenden in den Vertiefungsphasen weitgehend selbständig arbeiten; ihnen stehen in den Betrieben „Ausbildungspaten“ zur Seite.

Erfolgreich ist das Prinzip der Juniorfirma: Die Zahl der JuniorBahnhöfe stieg auf 42. Daneben gibt es inzwischen JuniorGleis-Firmen und JuniorSchalter – alles Einrichtungen, die den jungen Menschen früh Verantwortung und Teamgeist wie auch Kunden- und Serviceorientierung aus eigener Anschauung vermitteln.

Erheblich erweitert wurde das „Computer Based Training“ (CBT) in der Aus- und Weiterbildung. Für nahezu alle unternehmensrelevanten Bereiche stehen in den Trainingszentren 400 Unterrichtseinheiten für die CBT-Schulung zur Verfügung.

■ Führungskräfteentwicklung

Die Führungskultur bei der Bahn hat sich 1997 weiterentwickelt: Unternehmerisches Verhalten, Ergebnisverantwortung und Führung durch Zielvereinbarungen standen dabei im Mittelpunkt. Die 1996 erstmals praktizierten Führungsgespräche mit Zielvereinbarungen wurden ausgeweitet. Einbezogen waren 1997 über 1.000 leitende Angestellte, also etwa 70 Prozent.

An Bedeutung gewonnen haben die Potentialeinschätzungsgespräche mit den Führungskräften des Führungskreises 1 (Fk 1) über die Mitarbeiter des Führungskreises 2 (Fk 2). Überdies gaben Führungskräfte des Fk 2 Auskunft über die Potentiale der ihnen zugeordneten Fach- und Führungskräfte. Zur Präzisierung der Förderempfehlungen führte die DB AG erneut Management Audits durch. Darüber hinaus fanden vier Führungskräfte Entwicklung Workshops (FEW) statt – sogenannte Entwicklungs Assessment Center (AC) mit jeweils acht Kandidaten in den Geschäftsbereichen Netz, Personenbahnhöfe und DB Cargo.

Im Jahr 1997 fanden mehr als 1.000 Führungsgespräche für Leitende Angestellte statt. Ziel ist es, in der Konsequenz der neuen Unternehmenskultur durch Zielvereinbarungen, gegenseitiges Feedback und leistungsbezogene Förderung Mitarbeiter mit Führungsaufgaben stärker an das Unternehmen zu binden. 1998 sollen Führungsgespräche mit allen außertariflich eingruppierten Mitarbeitern geführt werden.

Um die interne Besetzung von Führungspositionen zu verbessern, wurde die Konzernförderdatei ausgebaut. Sie verbessert die bereichs- und standortübergreifende Besetzung von Positionen und den zielgerichteten Einsatz von Weiterbildungsmaßnahmen. Die Konzernförderdatei steht allen Geschäftsbereichen zur Verfügung. Derzeit enthält sie Informationen über 1.100 leitende Angestellte. Die Einbeziehung aller AT-Kräfte ist voraussichtlich Ende Juni 1998 abgeschlossen.

Mit einem externen universitären Bildungsanbieter hat die DB AG ein zweiteiliges General Management Seminar für die Führungskräfte des Fk 1 und Fk 2 entwickelt. Die ersten vier Seminare haben 1997 stattgefunden.



Der Hafen von Rostock
– Endstation für die
Schiene, aber nicht
für die Deutsche Bahn.



Wetterschutz in
schöner Form – der
PlusPunkt auf dem
Bahnsteig.

21.00 Uhr: Pünktlich-
keit auf hoher See.
Einer unserer „Lok-
führer“ mit Kapitän-
patent auf einem
Ostsee-Fährschiff
der DFO.

In das 1996 gestartete DB-Managementnachwuchsprogramm traten 1997 mehr als 100 Hochschulabsolventen der Fachrichtungen Wirtschaftswissenschaften, Wirtschaftsingenieurwesen, Verkehrsingenieurwesen, Maschinenbau und Elektrotechnik ein.

An unmittelbar vor dem Abschluß stehende Studierende wendet sich das Praktikantenprogramm, um sie frühzeitig für die DB AG zu gewinnen und in das DB-Managementnachwuchsprogramm zu integrieren. Insgesamt 100 Plätze stehen zur Verfügung.

Die DB war 1997 auf vier Hochschulkontaktmessen präsent. Hier zeigte sich, daß der Arbeitgeber Bahn attraktiver geworden ist. Bei einer Befragung, in welchen deutschen Firmen die Hochschüler gern arbeiten würden, belegte die DB AG den 11. Platz unter 208 Unternehmen. Noch 1992 stand die Bahn lediglich auf Platz 67 unter 157 Unternehmen.

■ Einheitliche Personalpolitik

Bei der DB AG waren zum Jahresende rund 77.500 zugewiesene Beamte und 2.000 beurlaubte Beamte beschäftigt. Das entspricht 35 Prozent des Personalbestandes.

Zum Beginn des Geschäftsjahres ist die „Anrechnungsrichtlinie“ in Kraft getreten. Sie verbessert die Möglichkeiten, Beamte noch stärker leistungsbezogen zu bezahlen. Dem Unternehmen ist es nunmehr möglich, beamteten Mitarbeitern bei besonderen Leistungen Zulagen wie den anderen Arbeitnehmern zu zahlen. Im Laufe des Geschäftsjahres wurde weiterhin erreicht, daß den Beamten genauso wie den Arbeitnehmern bei einem beruflich veranlaßten Wechsel eine Mobilitätshilfe gewährt werden kann.

Soziales

Die 1996 im Zuge der Bahnreform gegründete Bahn-Betriebskrankenkasse (Bahn-BKK) betreute 1997 durchschnittlich 515.000 Mitglieder. Im wachsenden Wettbewerb der Krankenkassen arbeitet sie kontinuierlich an ihrer strukturellen Modernisierung und an der Optimierung ihrer Dienstleistungen.

Die Integration Schwerbehinderter und anderer Mitarbeiter mit verminderter Leistungskraft in das Berufsleben zählt zu den sozialen Verpflichtungen, denen sich die DB AG stellt. Zum Jahresende waren 7.270 Schwerbehinderte in der DB AG beschäftigt. Darüber hinaus dienen spezielle Schwerbehinderten-Werkstätten der beruflichen Rehabilitation mit der Chance der Wiedereingliederung in den Betrieb.

Aus den beiden Sozialwerken Ost und West entstand Anfang des Geschäftsjahres das Bahnsozialwerk (BSW) als rechtsfähige Stiftung. Das BSW ist eine der größten betrieblichen Sozialeinrichtungen Deutschlands. Sie betreut ihre mehr als 500.000 Mitglieder in sozialen und gesundheitlichen Fragen. Die Mitglieder können auch an kulturellen Freizeitprogrammen und Erholungsreisen teilnehmen.

Im Dienstleistungszentrum Gastronomie (DZG) wurde die Mitarbeiterverpflegung neu geordnet. Es führt 340 Restaurants an allen wichtigen Standorten; die Modernisierung der Betriebe wird kontinuierlich fortgesetzt. Je nach örtlichen Gegebenheiten und Bedürfnissen gibt es für die Mitarbeiter vier unterschiedliche Gastronomie-Typen vom Bistro bis zum Großrestaurant mit eigener Küche.

■ Chancengleichheit

Derzeit beträgt der Frauenanteil in der DB AG 15,3 Prozent. Beauftragte für Chancengleichheit sind in den Geschäftsbereichen, Konzerntöchtern und Dienstleistungszentren tätig. Ecksteine einer erfolgreichen Gleichstellungspolitik sind die Erhöhung des Frauenanteils im Unternehmen sowie die Förderung von Frauen in Fach- und Führungspositionen. Eine Reihe von Maßnahmen soll Mitarbeiterinnen bei der Kinderbetreuung, bei der Integration während des Erziehungsurlaubes und bei der Rückkehr ins Arbeitsleben helfen.

■ Betriebliches Vorschlagswesen

Immer mehr Mitarbeiter entwickeln Verbesserungsvorschläge: 163 pro 1.000 Beschäftigte waren es 1997, also 25 Prozent mehr als im vorherigen Geschäftsjahr. Ihr Gesamtnutzen belief sich auf 93,8 Mio. DM.

■ Arbeitsschutz

Die Zahl der Arbeits- und Wegeunfälle verringerte sich deutlich um 11,6 Prozent auf 11.365. Die Unfallhäufigkeit sank um 4,4 Prozent auf 28,4 Unfälle pro eine Million versicherter Stunden. Allerdings verursachten alle Unfälle zusammen den Ausfall von 46.258 Arbeitstagen, und das waren 7,9 Prozent mehr als im Vorjahr.

■ Ausblick

Die DB AG strebt eine Verlängerung des Beschäftigungsbündnisses Bahn mit dem weiteren Verzicht auf betrieblich veranlaßte Kündigungen an. Die Verhandlungen mit den Tarifpartnern waren bei Drucklegung des Geschäftsberichtes noch nicht abgeschlossen.

Wichtige Ziele für 1998 sind der weitere Abbau der Überstunden durch eine konsequente Flexibilisierung der Arbeitszeiten. Für eine sozialverträgliche Personalanpassung soll die gesetzliche Möglichkeit, wonach beamtete Mitarbeiter in den Vorruhestand gehen können, verstärkt genutzt werden.

Die Gesundheitspolitik zielt darauf, den Krankenstand mittelfristig auf ein in der Dienstleistungsbranche übliches Niveau zu senken.

Ein zentrales Thema ist die Fortsetzung der „inneren Bahnreform“. Zum einen ist darauf hinzuwirken, daß bei Führungskräften und Mitarbeitern die Markt- und Kundenorientierung einen noch höheren Stellenwert bekommt. Zum anderen gilt es, die Mitarbeiter auf die rechtliche Verselbständigung der Geschäftsbereiche zum 1. Januar 1999 in der zweiten Stufe der Bahnreform vorzubereiten.

Forschung und Technologie

Die technologische Weiterentwicklung des „Systems Bahn“ ist ein wesentlicher Baustein zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs. Dabei geht es um die Optimierung bewährter Bahntechnologien und insbesondere um den Einsatz neuer Technologien.

Der Forschungs- und Entwicklungsplan (FE-Plan), der die laufend fortgeschriebene FE-Strategie formuliert und dokumentiert, umfaßt neben den Vorhaben des Ressorts Forschung und Technologie auch ressortübergreifende Innovationsprojekte der operativen Geschäftsbereiche.

Beispielhaft belegen folgende Fortschritte die Weiterentwicklung des Systems Bahn im

■ Personenverkehr:

- Das Forschungs- und Technologie-Zentrum (FTZ) konzipiert und koordiniert verschiedene Aktivitäten zu „Mobilitätsdienstleistungen“.
- mit dem Ziel, das „Systemhaus Bahn“ im Mobilitätsmarkt zu positionieren und durch die verbesserte Leistungsqualität mehr Verkehr auf die Schiene zu holen. Gemeinsam mit dem Geschäftsbereich Regionalverkehr und einem Herstellerkonsortium beteiligt sich das FTZ an dem BMBF-Förderwettbewerb „Mobilität in Ballungsräumen“. Der Vorschlag betrifft ein Projekt mit einem zukunftsweisenden Pilotbetrieb im Raum Nürnberg.
- Zur EXPO 2000 in Hannover soll ein Leichter Innovativer Regional-Express (LIREX) neue Möglichkeiten

im Schienennahverkehr eröffnen; die Arbeiten in der Industrie sind angelaufen.

- Aerodynamische Untersuchungen, auch in Simulationen, befaßten sich zum Beispiel mit der Auswirkung von Seitenwind bei ICE 2-Steuerwagen und der Druckwellenausbreitung in langen Tunnelstrecken (Sonic Boom).
- Zur Verbesserung des Fahrkomforts in den Triebzügen ICE 1 und ICE 2 hat eine spezielle Meßstelle auf der Schnellfahrstrecke Göttingen – Hannover den Betrieb aufgenommen: Sie erfaßt unrunde Räder und meldet sie an das ICE-Werk Hamburg, das den notwendigen Radsatztausch alsbald vornimmt. Weitere Anlagen sollen 1998 für den Güterverkehr folgen.

■ Güterverkehr:

- Für die Güterwagenverfolgung per Satellitenortung im GSM-Mobilfunk wurde „Sandy“ als Prototyp fertiggestellt und unter Alltagsbedingungen erprobt.
- Erfolgreich getestet wurden Spurwechselradsätze, mit denen Güterwagen in einfachen, stationären Anlagen von der mitteleuropäischen Normalspur auf die russische Breitspur überwechseln können; die Anpassung an die spanische Breitspur ist angelaufen.
- Der CargoSprinter, in dem neue Technologien wie die elektronische Bremssteuerung EBAS und die automatische Kupplung Z-AK verwirklicht sind, hat zum Winterfahrplan 1997/98 planmäßige Probeverkehre zwischen Hamburg

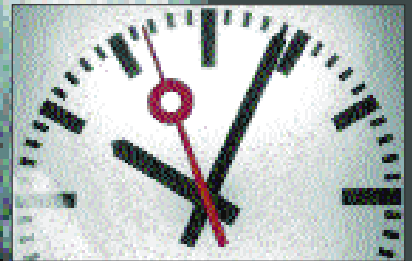
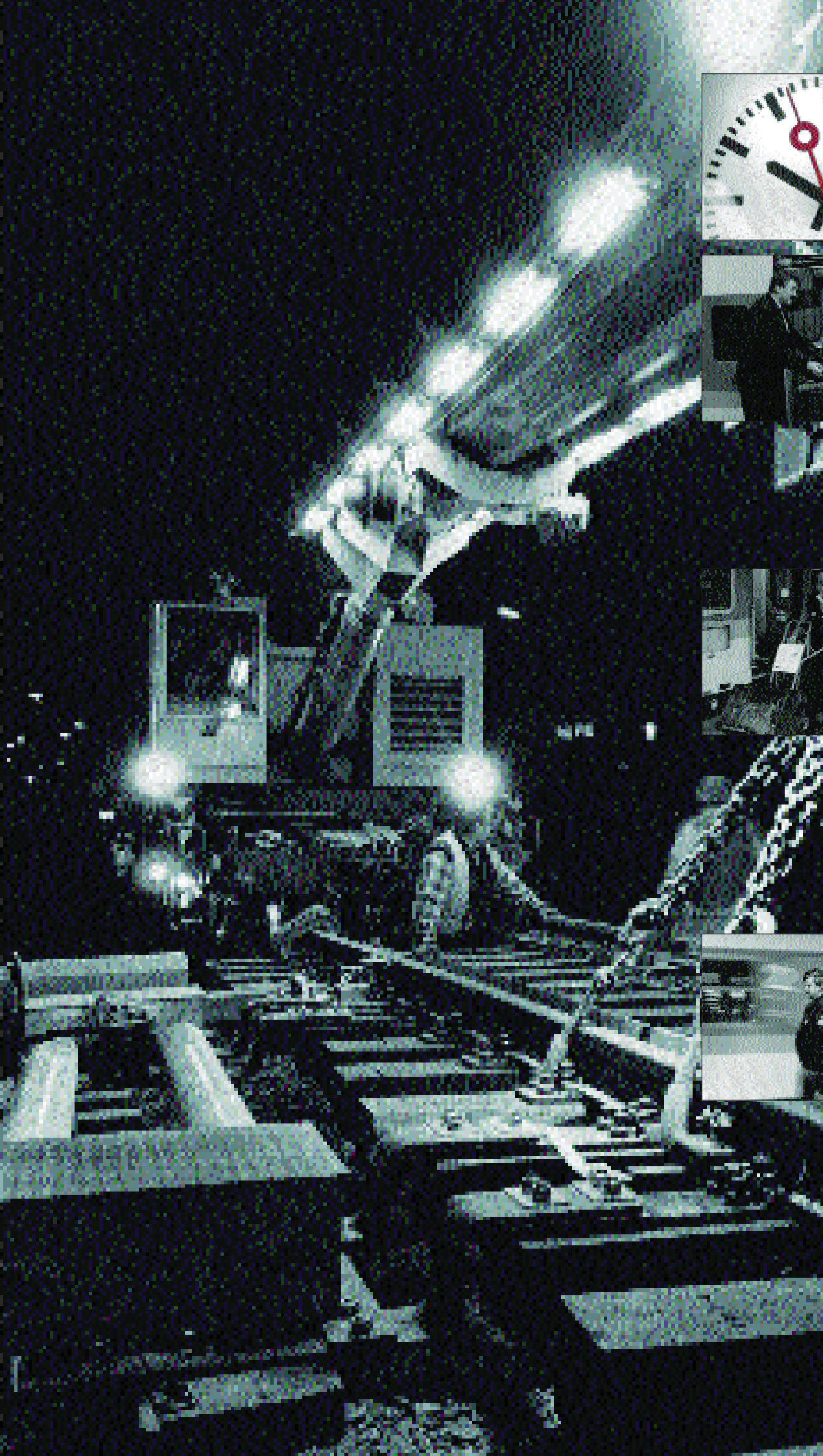
und Osnabrück sowie dem AirCargoCenter in Walldorf am Flughafen Frankfurt aufgenommen. Die Einheiten verkehren ab Hannover gebündelt nach dem Prinzip Train Coupling/Train Sharing.

■ Netz:

- Der Feldversuch mit der Elektronischen Buchfahrplan (EBuLa) im Raum Nordbayern/Westsachsen wurde erfolgreich abgeschlossen. Damit erhalten die Lokomotivführer die relevanten Daten für ihre Fahrstrecke per Bildschirm und nicht mehr in Papierform. Ein Realisierungsprojekt bereitet die Betriebs-einführung vor.
- Gelungen ist der technische Nachweis, daß Strecken mit schallabsorbierender fester Fahrbahn keine höheren Schallemissionen als Strecken mit klassischem Schotteroberbau verursachen.

Internationale Kooperationen bei den Aktivitäten in der Forschung und Entwicklung wurden weiter vertieft. Der Weltkongreß der Eisenbahnforschung im Herbst in Florenz trug zum intensiven Ausbau technologischer Erkenntnisse für das System Bahn bei.

Mit Präsentationen zu Reisenden-Informationssystemen hat die DB AG am Telematik-Weltkongreß in Berlin teilgenommen.



Eine Nachtfahrt im InterCityNight beginnt mit persönlicher Begrüßung auf dem Bahnsteig.



Wir tragen nicht nur Verantwortung für unsere Fahrgäste – sondern auch für deren Gepäck!



Prävention durch Präsenz. Geschulte BSG-Mitarbeiter machen unsere Bahnhöfe sicherer.

22.00 Uhr: Harte Arbeit statt weicher Fernsehsessel. Beim Weicheneinbau fängt die Hauptarbeitszeit oft erst am späten Abend an.

Umweltschutz

Die DB AG will die Umweltfreundlichkeit des technischen Systems Bahn ausbauen und noch stärker als Wettbewerbsvorteil in den hart umkämpften Verkehrsmarkt einbringen. Auf diese Weise leistet sie ihren Beitrag zur Gestaltung eines dauerhaft umweltverträglichen Verkehrs im Sinne der Agenda 21.

Der Umweltbeirat der DB AG und das Bahn-Umwelt-Zentrum haben dafür die „Agenda 21-Bahn“ formuliert.

Sie zielt darauf,

- Voraussetzungen für eine weitgehende Verlagerung von Straßen- und Luftverkehr auf die Bahn zu schaffen,
- Emissionen zu vermindern als Beitrag zur Reduktion der regionalen Belastungen und zum Klimaschutz,
- Schienenverkehrslärm zu mindern,
- Natur und Landschaft zu schützen,
- die Rolle der Bahn bei der Stadt- und Regionalentwicklung zu stärken,
- die Kosteneffizienz bei Investitionen und im Betrieb zu erhöhen,
- ein Umweltmanagement- und Audit-System aufzubauen.

Für das Energiesparprogramm 2005 hat das Bahnumweltzentrum das Projekt „Energiemanagement DB AG“ gestartet. Es soll den Energieverbrauch und damit auch die CO₂-Emissionen der DB AG senken sowie zugleich erhebliche Einsparpotentiale realisieren.

Zu einer zentralen Forschungs- und Entwicklungsaufgabe hat die DB AG den Schallschutz – insbesondere zur Eindämmung der Lärmemissionen des Güterverkehrs – gemacht. In einem Mehrjahresprogramm sollen Güterwagen und ältere Nahverkehrswagen von bisher üblichen Klotzbremsen mit Grauguß-Bremssohlen auf Kunststoff-Verbundsohlen umgerüstet werden. Mit dieser Technik lassen sich die Bremsgeräusche erheblich reduzieren. Die DB AG bemüht sich, diese Umrüstung auch im Rahmen des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC voranzutreiben.

Parallel dazu läuft das internationale Projekt Low Noise Technology: Gemeinsam mit den Bahnen Italiens, Österreichs und der Schweiz sowie Hochschuleinrichtungen und Fahrzeug- und Komponentenherstellern erforscht die DB AG Komponenten zukünftiger Güterwagen, die eine weitere Reduzierung der Schallemissionen versprechen.

Konzerneinkauf

Mit einer aktiven Entwicklung der Beziehungen zu nationalen und internationalen Lieferanten sowie der weiteren Förderung des Wettbewerbs von Ideen, Leistungen und Konditionen trägt der Einkauf zu einer Stärkung der Deutschen Bahn im Wettbewerb bei. In die gleiche Richtung zielen Partnerschaften mit Lieferanten und verstärkte Harmonisierung, Standardisierung und Vereinfachung von Produkten und Verfahren.

Im Geschäftsjahr 1997 hat die DB AG Aufträge für rund 17,2 Mrd. DM an die Wirtschaft vergeben. Davon entfielen

- 6,0 Mrd. DM auf industrielle Produkte,
- 5,1 Mrd. DM auf Bau- und Ingenieurleistungen,
- 3,4 Mrd. DM auf Dienstleistungen,
- 2,7 Mrd. DM auf Energie.

Schwerpunkte waren Projektentwicklungs-, Ingenieur- und Bauleistungen für den Streckenneubau und -ausbau einschließlich Oberleitungen und elektrischer Stellwerke, Fahrzeugbeschaffungen für die Transportbereiche, Hard- und Software für moderne Informationstechnologien sowie Maßnahmen zur Erneuerung der Bahnhöfe.

Kleine und mittelständische Firmen, die sich durch kreative und wettbewerbsfähige Angebote auszeichneten, waren wieder überdurchschnittlich am Einkaufsvolumen der DB AG beteiligt. Im Bereich der Bauleistungen sicherten sie sich zwei Drittel aller Aufträge.

An Unternehmen mit Sitz in den neuen Bundesländern gingen DB-Aufträge für 4,8 Mrd. DM. Dies entspricht mit 28 Prozent dem hohen Anteil der Vorjahre.

Ausländische Unternehmen erhielten bei industriellen Produkten rund 5 Prozent der direkten Aufträge und lagen damit auf Vorjahresniveau. Der internationale Einkauf hat den Wettbewerb unter den Lieferanten der DB AG nachhaltig intensiviert.

Auch konzernintern waren bessere Einkaufskonditionen zu erreichen. Im verstärkten Wettbewerb der DB-Werke und Beteiligungsunternehmen untereinander sowie mit Dritten ließen sich im Konzern häufig Produktionsreserven nutzen und Kostensenkungspotentiale realisieren.

Die Einkaufspolitik zielt verstärkt auf eine verbesserte Qualität und Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Anlagen. Die Lieferpartner stellen sich – zum Teil mit erheblichen internen Anstrengungen – auf die neuen Anforderungen ein: Die Auftragnehmer sollen mehr die Gesamtverantwortung für Projekte im Sinne von System-, Termin- und Qualitätsverantwortung übernehmen. Dies gilt insbesondere bei konsortialen Projekten und muß im partnerschaftlichen Miteinander von Bahn und Firmen noch intensiviert werden.

Vorrangig ist es, bei allen neuen Fahrzeugen und Anlagen sicherzustellen, daß sie sich vom ersten Betriebseinsatz an zuverlässig bewähren. Gemeinsam mit den Lieferpartnern werden dafür Systeme und Vorgehensweisen entwickelt, in denen die bisherigen Erfahrungen der Zusammenarbeit berücksichtigt sind.

Für Einkaufsentscheidungen werden neben dem Anschaffungspreis die Lebenszykluskosten von Fahrzeug und Anlagen immer wichtiger. Investitions-, Betriebs-, Instandhaltungs- und letztlich Entsorgungskosten werden mehr und mehr bereits in den Einkaufsverträgen definiert. Um Lebenszykluskosten möglichst genau einschätzen zu können, werden DB und Bahnindustrie noch intensiver zusammenarbeiten, Felddaten und Informationen aus Neubau und Instandhaltung sammeln und gemeinsam auswerten.

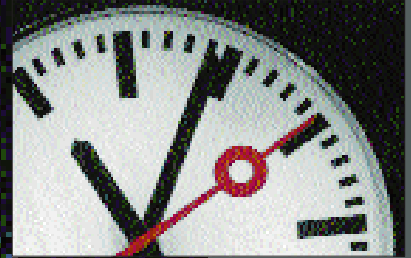
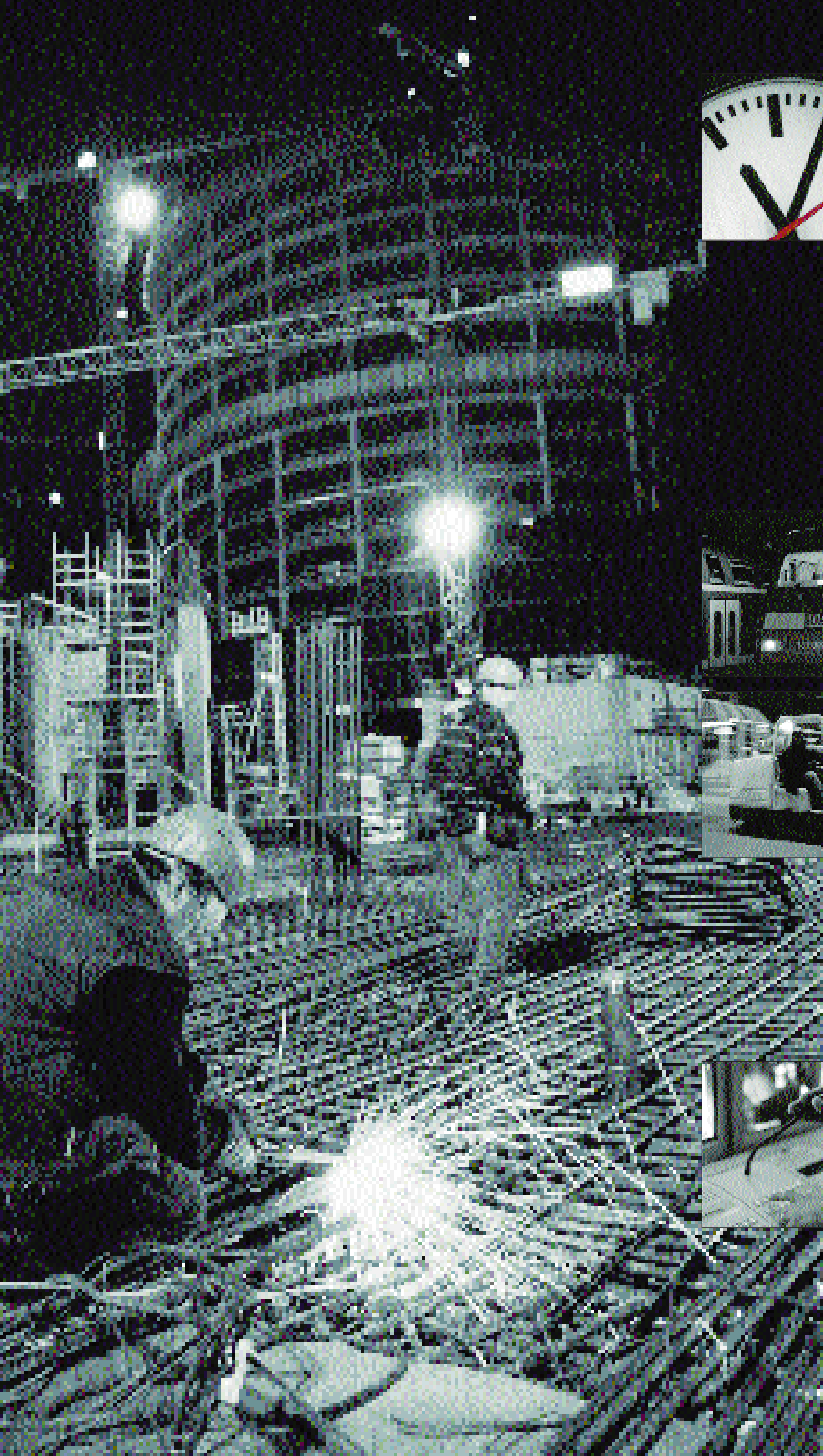
Immobilien

Die Deutsche Bahn Immobilien-gesellschaft hat sich im Geschäftsjahr verstärkt damit befaßt, den für die weitere Unternehmensentwicklung nicht benötigten Grundbesitz zu verwerten.

Dabei ist es durch den Aufbau eines effizienten Facility-Managements gelungen, bisher nicht genutzte Kostensenkungs- und neue Wertschöpfungspotentiale zu realisieren. Dazu trug zum einen der zunehmende Verkauf kostenintensiver Flächen bei, und zum anderen machte sich der Aufbau des Bereiches Projektentwicklung positiv bemerkbar.

Entsprechend den gesetzlichen und vertraglichen Regelungen zwischen dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) und der DB AG war im Rahmen des Projektes EBAL (Erhebung und bilanzielle Bewertung aller Liegenschaften der DB AG) der auf die DB übertragene Grundbesitz nach handelsrechtlichen Vorschriften zu inventarisieren und zu bewerten. Dies geschah auf der Basis einer vorsichtigen Einschätzung der jeweiligen Verkehrswerte der Immobilien. Fristgerecht zum Ende des Geschäftsjahres löste die konkretere Bewertung den bisherigen Garantiebetrug gemäß DB GrG (Deutsche Bahn Gründungsgesetz) in Höhe von 5 Mrd. DM ab.

Durch die Bildung von Bewirtschaftungseinheiten ist die interne Nutzungszuordnung des Grundbesitzes konkretisiert. Sie ist auf insgesamt 40.000 Plänen dokumentiert und in einer Datenbank hinterlegt. Die Bewertungen haben auch die Grundlage geschaffen für die Zuordnung der Immobilien zu den künftigen eigenständigen DB-Unternehmen in der zweiten Stufe der Bahnreform.



23.00 Uhr: Am Potsdamer Platz fliegen die Funken rund um die Uhr. Berlins Mitte braucht schließlich nicht nur neue Gebäude, sondern auch den richtigen Anschluß ans Schienennetz.



Nächtlicher Einsatz auf der Schiene – und auf dem Bahnsteig.



Die letzte Durchsage des Tages...

Aktiva

	31.12.1997 Mio. DM	31.12.1996 Mio. DM
A. Anlagevermögen		
Immaterielle Vermögensgegenstände	214	514
Sachanlagen	54.671	44.765
Finanzanlagen	3.639	2.300
	<u>58.524</u>	<u>47.579</u>
B. Umlaufvermögen		
Vorräte	742	766
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4.306	6.811
Schecks, Kassenbestände, Bundesbank- und Postbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	443	705
	<u>5.491</u>	<u>8.282</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten	45	46
Summe Aktiva	<u>64.060</u>	<u>55.907</u>

Passiva

	31.12.1997 Mio. DM	31.12.1996 Mio. DM
A. Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	4.200	4.200
Kapitalrücklage	10.391	7.300
Gewinnrücklagen	1.791	616
Bilanzgewinn	385	978
	16.767	13.094
B. Rückstellungen		
	21.646	22.352
C. Verbindlichkeiten		
	25.547	20.288
D. Rechnungsabgrenzungsposten		
	100	173
Summe Passiva	64.060	55.907

Aktiva

	31.12.1997 Mio. DM	31.12.1996 Mio. DM
A. Anlagevermögen		
Immaterielle Vermögensgegenstände	524	551
Sachanlagen	57.888	46.456
Finanzanlagen	1.301	1.388
	<u>59.713</u>	<u>48.395</u>
B. Umlaufvermögen		
Vorräte	1.181	958
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4.353	7.242
Wertpapiere	101	101
Schecks, Kassenbestände, Bundesbank- und Postbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	874	1.180
	<u>6.509</u>	<u>9.481</u>
C. Rechnungsabgrenzungsposten	65	59
Summe Aktiva	<u><u>66.287</u></u>	<u><u>57.935</u></u>

Passiva

	31.12.1997 Mio. DM	31.12.1996 Mio. DM
A. Eigenkapital		
Gezeichnetes Kapital	4.200	4.200
Kapitalrücklage	10.391	7.300
Gewinnrücklagen	1.427	556
Bilanzgewinn	385	978
Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter	70	91
	<u>16.473</u>	<u>13.125</u>
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse	11	191
C. Sonderposten mit Rücklageanteil	81	210
D. Rückstellungen	23.094	23.742
E. Verbindlichkeiten	26.382	20.438
F. Rechnungsabgrenzungsposten	246	229
Summe Passiva	<u>66.287</u>	<u>57.935</u>

Deutsche Bahn AG

	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM
Umsatzerlöse	24.468	24.401
Bestandsveränderungen	-4	12
andere aktivierte Eigenleistungen	3.437	3.431
Gesamtleistung	27.901	27.844
sonstige betriebliche Erträge	4.195	3.923
Materialaufwand	-10.320	-9.762
Personalaufwand	-13.939	-14.988
Abschreibungen	-2.665	-2.280
sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.749	-3.980
	423	757
Beteiligungsergebnis	246	-38
Zinsergebnis	-87	-4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	582	715
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	518
Jahresüberschuß	582	1.233
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	978	361
Einstellung in die Gewinnrücklagen	-1.175	-616
Bilanzgewinn	385	978

Deutsche Bahn Konzern

	1997 Mio. DM	1996 Mio. DM
Umsatzerlöse	30.466	30.221
Bestandsveränderungen	-182	12
andere aktivierte Eigenleistungen	3.791	3.459
Gesamtleistung	34.075	33.692
sonstige betriebliche Erträge	4.188	4.243
Materialaufwand	-13.136	-12.665
Personalaufwand	-16.943	-17.369
Abschreibungen	-3.168	-2.713
sonstige betriebliche Aufwendungen	-4.310	-4.243
	706	945
Beteiligungsergebnis	-295	-248
Zinsergebnis	-52	24
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	359	721
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	32	407
Jahresüberschuß	391	1.128
anderen Gesellschaftern zustehender Gewinn	15	32
auf andere Gesellschafter entfallender Verlust	20	3

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.

■ Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluß sind neben der Deutsche Bahn AG als Mutterunternehmen 171 inländische und 20 ausländische Tochterunternehmen, an denen die Deutsche Bahn AG direkt oder indirekt zu mehr als der Hälfte am stimmberechtigten Kapital beteiligt ist, sowie 4 Unternehmen, bei denen sie oder eines ihrer Tochterunternehmen als Gesellschafter berechtigt ist, die Mehrheit der Mitglieder des Leitungs- oder Aufsichtsorgans zu bestellen, einbezogen.

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

78 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 und Ausgliederungen	15
Zugänge aus Anteilserwerb	5
Zugänge aus erstmaliger Einbeziehung	4
	24
Abgänge durch Verkauf	3
Abgänge durch Verschmelzungen im Konzern	3
	6
	18

b) bei assoziierten Unternehmen

Zugänge aus Neugründungen	7
Zugänge aus Anteilserwerb	1
Zugänge aus erstmaliger Einbeziehung	4
	12
Abgänge durch Verkauf	4
Abgänge durch Anteilszukauf (erstmalig vollkonsolidiert)	1
	5
	7

Die Unterschiedsbeträge aus der Erstkonsolidierung sind in den Gewinnrücklagen verrechnet. Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 313

Abs. 2 beziehungsweise § 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 Konzernöffnungsbilanz (1. Januar 1994) bzw. den späteren Erwerbszeitpunkt.

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

Bei der Kapitalkonsolidierung zum Erwerbszeitpunkt werden die Anschaffungswerte

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

Für die Bilanzierung der assoziierten Unternehmen nach der Equity-Methode gelten die gleichen Grundsätze. Drei assoziierte Unternehmen haben ein abweichendes Wirtschaftsjahr, ein Zwischenabschluß auf den 31. Dezember wurde nicht erstellt. Soweit Jahresabschlüsse auf den 31. Dezember 1997 oder für ein im Geschäftsjahr 1997 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 Gewinn- und Verlustrechnung mit den Durchschnittsmittelkursen des Geschäftsjahres. Soweit sich hieraus Umrechnungs-

differenzen ergeben, sind sie als „sonstige betriebliche Erträge“ bzw. „sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen. In den Einzelabschlüssen werden Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung zum Geld- bzw. Briefkurs des Entstehungstages umgerechnet. Anpassungen erfolgen, sofern sich aus den Kursen zum Bilanzstichtag niedrigere Forderungen bzw. höhere Verbindlichkeiten ergeben.

■ **Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden**

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 war danach mit dem Verkehrswert zum 1. Januar 1994, mindestens aber, solange der Verkehrswert noch nicht abschließend ermittelt war, mit dem Garantiebtrag gemäß Art. 1 § 20 Abs. 4 des Eisenbahnneuordnungsgesetzes von fünf Milliarden DM anzusetzen.

Die Bewertung der auf die Deutsche Bahn AG übertragenen Grundstücke mit dem Verkehrswert gemäß Artikel 2 § 10 Abs. 3 ENeuOG ist nunmehr abgeschlossen. Der den Garantiebtrag von 5,0 Mrd. DM übersteigende Mehrbetrag aus der Bewertung mit dem Verkehrswert war gemäß Artikel 2 § 10 Abs. 4 ENeuOG in die Kapitalrücklage einzustellen.

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 Deutsche Bahn AG**

(in Mio. DM)

Anschaffungs-

	Vortrag zum 01.01.1997	Zugänge
Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	725	70
2. geleistete Anzahlungen	20	1
	745	71
Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	6.822	3.391
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	2.045	127
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	9.442	304
	18.309	3.822
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	12.211	1.277
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	7.678	1.608
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	656	90
5. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.623	498
6. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	8.997	6.628
	49.474	13.923
Finanzanlagen		
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1.073	1.352
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	8	36
3. Beteiligungen	1.357	153
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	5	2
5. sonstige Ausleihungen	57	18
	2.500	1.561
Anlagevermögen gesamt	52.719	15.555

und Herstellungskosten			Abschreibungen					Buchwert	
Umb- chungen	Abgänge	Stand am 31.12.1997	Vortrag zum 01.01.1997	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Umb- chungen	Abgänge	Stand am 31.12.1997	am 31.12.1997	am 31.12.1996
20	-412	403	-231	-70	0	111	-190	213	494
-20	0	1	0	0	0	0	0	1	20
0	-412	404	-231	-70	0	111	-190	214	514
8	-79	10.142	0	0	0	0	0	10.142	6.822
296	-92	2.376	-231	-95	4	12	-310	2.066	1.814
1.614	-11	11.349	-481	-228	-4	2	-711	10.638	8.961
1.918	-182	23.867	-712	-323	0	14	-1.021	22.846	17.597
945	-684	13.749	-2.002	-983	0	106	-2.879	10.870	10.209
1.295	-426	10.155	-1.379	-722	-1	44	-2.058	8.097	6.299
87	-21	812	-160	-87	-1	8	-240	572	496
185	-389	1.917	-456	-480	2	282	-652	1.265	1.167
-4.430	-174	11.021	0	0	0	0	0	11.021	8.997
0	-1.876	61.521	-4.709	-2.595	0	454	-6.850	54.671	44.765
19	-97	2.347	-90	-71	-19	0	-180	2.167	983
0	-3	41	0	0	0	0	0	41	8
-19	-37	1.454	-110	-1	19	4	-88	1.366	1.247
0	-3	4	0	0	0	0	0	4	5
0	-14	61	0	0	0	0	0	61	57
0	-154	3.907	-200	-72	0	4	-268	3.639	2.300
0	-2.442	65.832	-5.140	-2.737	0	569	-7.308	58.524	47.579

■ **Entwicklung des Anlagevermögens Deutsche Bahn Konzern**

(in Mio. DM)

	Vortrag zum 01.01.1997	Änderungen des Konsolidierungskreises	Anschaffungs- Zugänge
Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	798	1	85
2. Geschäfts- oder Firmenwert	16	0	5
3. geleistete Anzahlungen	22	0	3
	836	1	93
Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	6.936	0	3.393
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	2.488	0	194
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	9.455	0	306
	18.879	0	3.893
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	12.186	0	1.277
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	9.728	183	2.155
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	796	41	112
5. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.176	16	610
6. geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	9.105	5	7.120
	52.870	245	15.167
Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	13	-11	1
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	1	0	0
3. Anteile an assoziierten Unternehmen	1.257	0	168
4. Beteiligungen	46	0	1
5. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	11	0	2
6. Wertpapiere des Anlagevermögens	73	0	7
7. sonstige Ausleihungen	60	3	19
	1.461	-8	198
Anlagevermögen gesamt	55.167	238	15.458

und Herstellungskosten			Abschreibungen							Buchwert	
Umbu- chungen	Abgänge	Stand am 31.12.1997	Vortrag zum 01.01.1997	Änderungen des Konso- lidierungs- kreises	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Zu- schrei- bungen	Umbu- chungen	Abgänge	Stand am 31.12.1997	am 31.12.1997	am 31.12.1996
20	-31	873	-276	0	-109	0	0	22	-363	510	522
0	-2	19	-9	0	-3	0	0	2	-10	9	7
-20	0	5	0	0	0	0	0	0	0	5	22
0	-33	897	-285	0	-112	0	0	24	-373	524	551
9	-60	10.278	0	0	0	0	0	0	0	10.278	6.936
307	-142	2.847	-435	0	-126	0	4	19	-538	2.309	2.053
1.615	-10	11.366	-486	0	-235	0	-4	1	-724	10.642	8.969
1.931	-212	24.491	-921	0	-361	0	0	20	-1.262	23.229	17.958
1.030	-79	14.414	-2.001	0	-1.018	0	0	29	-2.990	11.424	10.185
1.391	-786	12.671	-2.432	-10	-979	0	-1	278	-3.144	9.527	7.296
79	-24	1.004	-252	-30	-111	0	11	12	-370	634	544
210	-454	2.558	-808	-8	-587	0	-10	353	-1.060	1.498	1.368
-4.641	-13	11.576	0	0	0	0	0	0	0	11.576	9.105
0	-1.568	66.714	-6.414	-48	-3.056	0	0	692	-8.826	57.888	46.456
0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	3	13
0	-1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
0	-38	1.387	-67	0	-234	5	0	25	-271	1.116	1.190
0	-20	27	-3	0	-1	0	0	0	-4	23	43
0	-2	11	0	0	-1	0	0	0	-1	10	11
0	-7	73	-3	0	0	0	0	1	-2	71	70
0	-2	80	0	-1	-1	0	0	0	-2	78	60
0	-70	1.581	-73	-1	-237	5	0	26	-280	1.301	1.388
0	-1.671	69.192	-6.772	-49	-3.405	5	0	742	-9.479	59.713	48.395

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 1997 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 2.122 Mio. DM (Vorjahr 3.116 Mio. DM) sind mit Anlagezu-

gängen zu verrechnen. Im Geschäftsjahr wurden bei der DB AG 26 Mio. DM (Konzern 48 Mio. DM) außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen.

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

■ Vorräte

	DB AG		DB Konzern	
	1997	1996	1997	1996
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	714	739	771	780
unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	20	24	365	150
fertige Erzeugnisse und Waren	7	2	28	17
geleistete Anzahlungen	1	1	17	11
	742	766	1.181	958

■ Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	DB AG		DB Konzern	
	1997	1996	1997	1996
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr)	904 (100)	812 (16)	1.442 (2)	1.325 (0)
Forderungen gegen verbundene Unternehmen (davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr)	751 (0)	300 (0)	11 (0)	1 (0)
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht (davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr)	263 (0)	182 (0)	297 (0)	199 (0)
sonstige Vermögensgegenstände (davon Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr)	2.388 (95)	5.517 (57)	2.603 (2)	5.717 (2)
	4.306	6.811	4.353	7.242

■ **Rechnungs-
abgrenzungsposten**

	DB AG		DB Konzern	
	1997	1996	1997	1996
Disagio	0	0	14	6
Sonstige Rechnungs- abgrenzungsposten	45	46	51	53
	45	46	65	59

■ **Gezeichnetes Kapital**

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

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

■ **Kapitalrücklage**

Die Kapitalrücklage in Höhe von insgesamt 10.391 Mio. DM setzt sich zusammen aus dem Betrag, um den das Eigenkapital in der Eröffnungsbilanz der Deutsche Bahn AG das gezeichnete Kapital überstieg (7.300 Mio. DM) und dem den Garantiebtrag der Grundstücke übersteigenden Mehrbetrag aus der Bewertung mit dem Verkehrswert gemäß Artikel 2 § 10 Abs. 4 ENeuOG (3.091 Mio. DM).

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

■ **Gewinnrücklagen**

Andere Gewinnrücklagen

Deutsche Bahn AG			
Vortrag zum 1.1.1997			616
Einstellung der Hauptversammlung aus dem Bilanzergebnis des Vorjahres			884
Einstellung aus dem Jahresüberschuß des Geschäftsjahres			291
Stand am 31.12.1997			1.791
Deutsche Bahn Konzern			
Vortrag zum 1.1.1997			
Gewinnrücklagen		556	
Bilanzgewinn		978	1.534
Veränderungen der Unterschiedsbeträge aus Konsolidierung			-122
Entnahme aus dem Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter			4
Konzern-Jahresüberschuß		391	
auf andere Gesellschafter entfallender Anteil am Konzernergebnis		5	396
			1.812
Ausweis als Bilanzgewinn			-385
Stand am 31.12.1997			1.427

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

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

■ Bilanzgewinn	Der in der Konzernbilanz ausgewiesene Bilanzgewinn entspricht dem Bilanzgewinn im Jahresabschluß der Deutsche	Bahn AG nach Einstellung in die Gewinnrücklagen.
-----------------------	---	--

■ Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter		DB Konzern	
		1997	1996
	passive Ausgleichsposten	87	130
	aktive Ausgleichsposten	17	39
		70	91

Die Ermittlung der Ausgleichsposten erfolgt nach der Buchwertmethode ohne Auflösung stiller Reserven. Die aktiven	Ausgleichsposten betreffen auf mittelbare Fremdanteile entfallende nicht aktivierte Firmenwerte sowie aufgelaufene Verluste.
---	--

■ Sonderposten für Investitionszuschüsse	Soweit Tochterunternehmen (Regionalverkehrsgesellschaften) Zuschüsse von Dritten zu Anschaffungskosten gewährt werden, sind diese im Geschäftsjahr erstmals anschaffungskostenmindernd berücksichtig	sichtigt worden. Im Vorjahr wurden sie im Sonderposten für Investitionszuschüsse ausgewiesen. Die Auflösung erfolgt entsprechend der Abschreibungsmethode der bezuschußten Anlagegegenstände.
---	--	---

■ Sonderposten mit Rücklageanteil		DB Konzern	
		1997	1996
	gemäß § 273 HGB		
	Rücklage gemäß § 6 b EStG (nicht übertragen)	13	18
	Rücklage gemäß § 7 g EStG	1	1
	Rücklage gemäß Abschnitt 34 Abs. 4 EStR	0	0
		14	19
	gemäß § 281 HGB		
	Rücklage gemäß § 6 b EStG (übertragen)	5	2
	Rücklage gemäß § 14 BerlinFG	0	0
	Rücklage gemäß § 3 Abs. 2 ZonenRFG	23	33
	Rücklage gemäß § 3 Abs. 2 a ZonenRFG	0	1
	Rücklage gemäß § 4 FördergebietsG	39	155
		67	191
		81	210

Die Sonderposten mit Rücklageanteil sind unverändert aus den Einzelabschlüssen der Tochtergesellschaften übernommen. Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil sind mit 142	Mio. DM im Posten „sonstige betriebliche Erträge“ enthalten. Die Einstellungen in die Sonderposten mit Rücklageanteil in Höhe von 13 Mio. DM sind unter „sonstige betriebliche Aufwendungen“ erfaßt.
---	--

■ Rückstellungen

	DB AG		DB Konzern	
	1997	1996	1997	1996
Rückstellungen für Pensionen	553	500	727	669
Steuerrückstellungen	532	323	658	558
Rückstellungen für latente Steuern	0	0	50	71
sonstige Rückstellungen	20.561	21.529	21.659	22.444
	21.646	22.352	23.094	23.742

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	1997	Restlaufzeit			1996
		gesamt	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	
Zinslose Darlehen gemäß §§ 9 und 10 Bundesschiene- wegeausbaugesetz	14.400	870	3.478	10.052	12.337
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	22	8	14	0	2
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	42	30	12	0	106
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.264	2.259	5	0	3.313
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.043	1.042	1	2.000	1.912
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.183	158	12	1.013	810
sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern)	4.593 (110)	4.493 (110)	96 (0)	4 (0)	1.808 (93)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(140)	(140)	(0)	(0)	(25)
	25.547	8.860	3.618	13.069	20.288

■ **Verbindlichkeiten**

Deutsche Bahn Konzern	1997	Restlaufzeit			1996
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	
	gesamt				gesamt
Zinslose Darlehen gemäß §§ 9 und 10 Bundesschiene- wegeausbaugesetz	14.400	870	3.478	10.052	12.337
Anleihen	2.000	0	1.000	1.000	1.000
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	289	50	211	28	123
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	501	489	11	1	213
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.050	3.045	5	0	3.849
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3	3	0	0	10
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.195	1.195	0	0	813
sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern)	4.944 (175)	4.836 (175)	98 (0)	10 (0)	2.093 (161)
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(205)	(205)	(0)	(0)	(74)
	26.382	10.488	4.803	11.091	20.438

Zum 31. Dezember 1997 waren von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bei in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen 39 Mio. DM

grundpfandrechlich gesichert sowie 11 Mio. DM durch Sicherungsübereignung der finanzierten Investitionsgüter.

■ Haftungsverhältnisse

	DB AG		DB Konzern	
	1997	1996	1997	1996
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln	0	0	3	2
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften (davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	2.304	1.372	197	373
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	(2.107)	(1.000)	(0)	(0)
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	2.993	3.611	2.993	3.611

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens gegenüber der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial. Kredite der EUROFIMA an das Bundeseisenbahnvermögen (bzw. dessen Rechtsvorgänger Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn) wurden 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 2.000 Mio. DM aufgelegtes Multi-Currency Commercial Paper Programm eine unbedingte und unwiderrufliche Garantie abgegeben, die zum 31. Dezember 1997 mit DM Null valutierte.

■ Sonstige finanzielle Verpflichtungen

	DB AG	DB Konzern
Bestellobligo für Investitionen	14.311	15.149
ausstehende Einlagen	651	641
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	804	1.061

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

Basel, und die DB Projekt Nürnberg – Ingolstadt – München Objektverwaltungsgesellschaft mbH & Co. KG.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

■ Umsatzerlöse

	DB AG		DB Konzern	
	1997	1996	1997	1996
Fernverkehr	5.446	5.350		
Nahverkehr	10.999	10.829		
Personenverkehr gesamt	16.445	16.179	19.885	19.216
Ladungsverkehr	6.694	6.606		
Stückgut	255	577		
Güterverkehr gesamt	6.949	7.183	7.407	7.222
Touristik	0	0	1.765	1.834
Service	0	0	541	425
übrige Tätigkeitsbereiche	1.074	1.039	868	1.524
	24.468	24.401	30.466	30.221

■ Sonstige betriebliche Erträge

	DB AG		DB Konzern	
	1997	1996	1997	1996
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	1.900	1.568	1.213	1.419
Mieten und Pachten	518	544	449	563
übrige betriebliche Erträge	433	576	918	923
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	477	493	509	477
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	354	275	533	383
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	56	137	73	146
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	0	0	142	71
übrige periodenfremde Erträge	457	330	351	261
	4.195	3.923	4.188	4.243

■ Materialaufwand

	DB AG		DB Konzern	
	1997	1996	1997	1996
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	2.950	2.936	3.266	3.448
Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.802	3.613	6.230	5.950
Aufwendungen für Instandhaltungen	5.318	5.243	5.390	5.297
	12.070	11.792	14.886	14.695
Zuwendungen des Bundes gemäß Art. 2 § 22 Abs. 1 Nr. 3 Eisenbahnneuordnungsgesetz	-1.750	-2.030	-1.750	-2.030
	10.320	9.762	13.136	12.665

Die für selbsterstellte Anlagen bezogenen Lieferungen und Leistungen sind im Materialaufwand erfaßt. Die Aktivierung im Anlagevermögen erfolgt über andere aktivierte Eigenleistungen.

■ Personalaufwand

	DB AG		DB Konzern	
	1997	1996	1997	1996
Löhne und Gehälter für Arbeitnehmer der DB AG	9.619	10.488		
für zugewiesene Beamte				
a) Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	4.135	4.356		
b) direkt ausgezahlte Nebenbezüge	250	265		
	14.004	15.109	16.466	17.061
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung für Arbeitnehmer der DB AG	1.886	1.898		
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	924	974		
	2.810	2.872	3.352	3.301
(davon für Altersversorgung)	(1.362)	(1.365)	(1.508)	(1.428)
abzüglich Erstattung von Personalkosten gemäß Art. 2 § 21 Abs. 5 Nr. 1 Eisenbahnneuordnungsgesetz durch das Bundeseisenbahnvermögen	-2.875	-2.993	-2.875	-2.993
	13.939	14.988	16.943	17.369

■ **Beschäftigte**

	DB AG		DB Konzern	
	1997	1996	1997	1996
im Jahresdurchschnitt				
Arbeitnehmer	151.826	164.302	194.333	202.441
Auszubildende	13.858	15.248	15.143	16.252
	165.684	179.550	209.476	218.693
gemäß Art. 2 § 12 ENeuOG				
zugewiesene Beamte	81.440	92.354	83.138	93.169
	247.124	271.904	292.614	311.862
am 31. Dezember				
Arbeitnehmer	146.047	158.968	189.104	199.736
Auszubildende	15.619	16.336	17.049	17.473
	161.666	175.304	206.153	217.209
gemäß Art. 2 § 12 ENeuOG				
zugewiesene Beamte	77.476	87.891	79.169	89.032
	239.142	263.195	285.322	306.241

■ **Sonstige betriebliche Aufwendungen**

	DB AG		DB Konzern	
	1997	1996	1997	1996
Mieten und Pachten	945	599	1.006	705
übrige betriebliche Aufwendungen (davon sonstige Steuern)	3.210 (332)	2.664 (269)	2.640 (356)	2.646 (283)
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	351	389	359	378
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	105	167	147	189
Aufwendungen aus der Einstellung in Sonderposten mit Rücklageanteil	0	0	13	123
sonstige periodenfremde Aufwendungen	138	161	145	202
	4.749	3.980	4.310	4.243

■ Beteiligungsergebnis

	DB AG		DB Konzern	
	1997	1996	1997	1996
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen)	90 (89)	125 (123)	4 (1)	4 (0)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	11	9	23	37
Erträge aus Gewinn- abführungsverträgen	377	102	0	0
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-160	-91	-85	-190
Abschreibungen auf Beteiligungen	-72	-183	-237	-99
	246	-38	-295	-248

■ Zinsergebnis

	DB AG		DB Konzern	
	1997	1996	1997	1996
Erträge aus anderen Wert- papieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens (davon aus verbundenen Unternehmen)	4 (1)	3 (0)	8 (0)	8 (0)
sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon aus verbundenen Unternehmen)	194 (18)	151 (6)	201 (0)	186 (0)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon aus verbundenen Unternehmen)	-285 (-129)	-158 (89)	-261 (0)	-170 (0)
	-87	-4	-52	24

Sonstige Angaben

Zusammenfassende Darstellung der Vermögens- und Finanzlage Deutsche Bahn Konzern

■ Bilanzvergleich

	31.12.1997		31.12.1996		Veränderung	
	Mio. DM	%	Mio. DM	%	Mio. DM	%
Sachanlagen, immaterielle Vermögensgegenstände	58.412	88,1	47.007	81,1	11.405	24,3
Finanzanlagen	1.301	2,0	1.388	2,4	-87	-6,3
Anlagevermögen	59.713	90,1	48.395	83,5	11.318	23,4
Vorräte	1.181	1,8	958	1,7	223	23,3
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	4.519	6,8	7.402	12,8	-2.883	-38,9
Flüssige Mittel	874	1,3	1.180	2,0	-306	-25,9
Umlaufvermögen	6.574	9,9	9.540	16,5	-2.966	-31,1
Summe Aktiva	66.287	100,0	57.935	100,0	8.352	14,4
Eigenkapital	16.473	24,9	13.125	22,7	3.348	25,5
Sonderposten mit Rücklageanteil und Sonderposten für Investitionszuschüsse	92	0,1	401	0,7	-309	-77,1
Pensionsrückstellungen	727	1,1	669	1,1	58	8,7
langfristige Verbindlichkeiten	11.091	16,7	10.058	17,4	1.033	10,3
langfristiges Fremdkapital	11.818	17,8	10.727	18,5	1.091	10,2
kurzfristige Rückstellungen übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	15.537	23,5	10.609	18,3	4.928	46,5
kurzfristiges Fremdkapital	37.904	57,2	33.682	58,1	4.222	12,5
Summe Passiva	66.287	100,0	57.935	100,0	8.352	14,4

■ Konzern-
Kapitalflußrechnung

(in Mio. DM)

Jahresüberschuß	391
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	+ 3.405
Zuschreibungen zu Gegenständen des Anlagevermögens	- 5
Veränderung der Sonderposten für Investitionszuschüsse	- 180
Veränderung der Sonderposten mit Rücklageanteil	- 129
Veränderung der Rückstellungen	- 648
Gewinn aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	- 150
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, der sonstigen Vermögensgegenstände und anderer Aktiva	+ 2.889
Veränderung der Vorräte und der sonstigen Rechnungsabgrenzungsposten	- 229
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und anderer Passiva	+ 2.451
Veränderung erhaltener Anzahlungen und der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	+ 281
Mittelzufluß aus laufender Geschäftstätigkeit	+ 8.076
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	+ 1.079
Zugänge im Anlagevermögen	- 17.769
davon Zugänge aus der abschließenden Bewertung der Grundstücke zu Verkehrswerten	+ 3.091
Verrechnung erhaltener Investitionszuschüsse	+ 2.122
Veränderung der Unterschiedsbeträge aus Konsolidierung	- 122
Mittelabfluß aus der Investitionstätigkeit	- 11.599
Gewinnausschüttungen an andere Gesellschafter bei Konzernunternehmen	- 12
Zinslose Darlehen gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz	+ 2.063
Begebung von Anleihen	+ 1.000
Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	+ 166
Mittelzufluß aus der Finanzierungstätigkeit	+ 3.217
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	- 306
Finanzmittelbestand am 1. Januar 1997	1.180
Finanzmittelbestand am 31. Dezember 1997	874

■ Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

	DB AG TDM	DB Konzern TDM
Gesamtbezüge des Vorstands	7.899	7.899
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	480	480
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	2.987	2.987
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	405	405
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	0	0
Kredite an Mitglieder des Vorstands	0	0
Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats	0	0

■ Gewinnverwendungs-vorschlag

Die Gewinn- und Verlustrechnung der Deutsche Bahn AG weist nach Einstellung von 291.000.000,00 DM in andere Gewinnrücklagen gemäß § 58 Abs. 2 AktG einen Bilanzgewinn zum 31.12.1997 von 385.049.467,21 DM aus.
Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, einen Betrag von

385.000.000,00 DM in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen und einen Betrag von 49.467,21 DM auf neue Rechnung vorzutragen.

Berlin, den 3. April 1998

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 3. April 1998

C & L Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dickmann
Wirtschaftsprüfer

Roth
Wirtschaftsprüfer

Herausgeber:

Vorstand der Deutschen Bahn AG
Zentralbereich Konzernkommunikation
Holzmarktstraße 17
10880 Berlin

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
Telefon 0 69/97 33-64 04

Konzeption und Gestaltung
Deutsche Bahn Medien GmbH,
Frankfurt am Main.

Fotos:
Ralf Braum,
Frankfurt am Main

Produktion:
LGS, Frankfurt am Main
Greven & Bechtold, Hürth

Der Umwelt zuliebe
auf 50 % chlorfrei gebleichtem
und 50 % recyceltem
Papier gedruckt.