

Die Bahn schafft Verbindungen



Geschäftsbericht 1998

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen	1994	1995	1996	1997	1998
Umsatz in Mio. DM	28.933	29.824	30.221	30.466	30.018
Ergebnis vor Steuern in Mio. DM	491	553	721	359	394
Mitarbeiter (jeweils am 31.12.)	331.101	312.579	288.768	268.273	252.468
Anlagevermögen in Mio. DM	35.767	43.385	48.395	59.713	62.075
Bilanzsumme in Mio. DM	42.037	52.064	57.935	66.287	68.377
Eigenkapital in Mio. DM	12.161	12.279	13.125	16.473	16.681
Bruttoinvestitionen in Mio. DM	13.942	14.334	15.199	13.957	14.982
Nettoinvestitionen in Mio. DM ¹⁾	10.822	9.988	9.889	12.172	5.946
Abschreibungen in Mio. DM	1.924	2.246	2.713	3.168	3.397
Cash-flow vor Steuern in Mio. DM ²⁾	2.888	2.826	3.475	3.585	3.882

¹⁾ Bruttoinvestitionen abzüglich der Baukostenzuschüsse von Bund, Ländern und/oder Gemeinden

²⁾ Ergebnis vor Steuern zuzüglich Abschreibungen auf Sachanlagevermögen und Veränderung Pensionsrückstellungen

Produktionskennzahlen	1994	1995	1996	1997	1998
Schieneverkehr DB Reise&Touristik					
Anzahl Reisende in Mio.	139	149	151	152	149
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	34.845	36.277	35.620	34.854	34.275
Schieneverkehr DB Regio³⁾					
Anzahl Reisende in Mio.	1.382	1.441	1.514	1.500	1.450
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	30.272	32.033	33.436	32.253	31.324
Schieneverkehr DB Cargo⁴⁾					
Beförderte Güter in Mio. t	307	300	288	295	289
Verkehrsleistung in Mio. tkm	69.775	68.744	67.369	72.389	73.273

³⁾ Angaben einschließlich zwischenzeitlich ausgegliederter Konzerngesellschaften

⁴⁾ Angaben ohne Stückgutgeschäft

Bericht des Aufsichtsrats	2
Vorwort des Vorstandsvorsitzenden	4
Bahnreform	6
Organe der Gesellschaft	10
Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG	10
Vorstand der Deutschen Bahn AG	11
Lagebericht	12
Konjunkturelle Entwicklung	12
Die Entwicklung der Verkehrsmärkte	12
Umsatzentwicklung	15
Ergebnis	18
Bilanz	19
Investitionen	21
Finanzen	22
Personal	23
Veränderungen im Beteiligungsbereich	24
Bericht des Vorstandes über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen	25
Übergreifende Konzernthemen	26
Ausblick	27
Organigramm	28
Berichte der Konzernsparten	30
Konzernsparte DB Reise&Touristik	30
Konzernsparte DB Regio	38
Konzernsparte DB Station&Service	44
Konzernsparte DB Cargo	50
Konzernsparte DB Netz	54
Wesentliche Beteiligungen	60
Konzernsparte DB Reise&Touristik	60
Konzernsparte DB Regio	62
Konzernsparte DB Cargo	66
Konzernsparte DB Netz	67
Sonstige	68
Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften der Deutschen Bahn AG	71
Mitarbeiter	72
Forschung und Technologie	82
Jahresabschluß	86
Deutsche Bahn Konzern	
– Bilanz	86
– Gewinn- und Verlustrechnung	88
– Kapitalflußrechnung	89
Deutsche Bahn AG	
– Bilanz	90
– Gewinn- und Verlustrechnung	92
Anhang	93
Entwicklung des Anlagevermögens	
– Deutsche Bahn Konzern	96
– Deutsche Bahn AG	98
Erläuterungen zur Bilanz	100
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	108
Sonstige Angaben	113
Fünffjahresübersicht Deutsche Bahn Konzern	116

Weichen für die zweite Stufe Bahnreform gestellt

1998 sind die Weichen für die Neuorganisation des Unternehmens gestellt worden. Über das ganze Jahr lag auf der Vorbereitung der zweiten Stufe Bahnreform ein besonderer Schwerpunkt in der Arbeit des Aufsichtsrats. In seiner Sitzung am 8. Juli 1998 hat der Aufsichtsrat und am 2. Dezember 1998 eine außerordentliche Hauptversammlung der DB AG dem Ausgliederungsplan und allen weiteren Vorlagen zur Umsetzung der zweiten Stufe Bahnreform zugestimmt. Damit ist diese in der deutschen Wirtschaft wohl bislang größte Ausgliederung nach dem Umwandlungsgesetz wie vorgesehen zum Beginn des laufenden Jahres auf den Weg gebracht worden.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Insgesamt ist der Aufsichtsrat im abgelaufenen Geschäftsjahr wiederum viermal zusammengetreten. Zwischen diesen Terminen standen Präsidium und Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen im Unternehmen regelmäßig miteinander in Kontakt. Der Aufsichtsratsvorsitzende, mein Vorgänger im Amt, Dr.-Ing. E. h. Heinz Dürr, hat in ständiger Verbindung mit dem Vorstandsvorsitzenden gestanden und wurde laufend über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

Arbeitsschwerpunkte

Der Aufsichtsrat hat sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands und der Lage und Entwicklung des Unternehmens befaßt und sich ein eigenes Bild gemacht. Er hat einzelne Geschäftsvorfälle beraten, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen der Zustimmung des Aufsichtsrats unterliegen. In seiner Sitzung vom Juli hat sich der Aufsichtsrat intensiv über Fragen der Umstellung der elektronischen Datenverarbeitung im Unternehmen auf den EURO und auf das Jahr 2000 unterrichten lassen. Darüber hinaus hat er sich in dieser Sitzung eingehend mit der Situation nach dem schweren Bahnunglück von Eschede auseinandergesetzt.

Jahresabschluß

Den Jahresabschluß der Deutschen Bahn AG und den Konzernabschluß zum 31. Dezember 1998 sowie den mit dem Konzernlagebericht zusammengefaßten Lagebericht der DB AG hat der von der Hauptversammlung bestellte Abschlußprüfer, die C & L Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt/Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Allen Mitgliedern des Aufsichtsrats wurde der Bericht des Abschlußprüfers rechtzeitig vor der Bilanzsitzung vorgelegt und in der gemeinsamen Sitzung von Aufsichtsrat, Abschlußprüfer und Vorstand am 11. Mai 1999 eingehend behandelt.

Der Vorstand hat ebenfalls einen ausführlichen Lagebericht gegeben. Der Aufsichtsrat hatte keine Einwendungen und stimmt dem vom Vorstand aufgestellten und anschließend von der C & L Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt/Main, geprüften Jahresabschluß und dem Vorschlag für die Verwendung des Bilanzgewinns zu. Der Jahresabschluß der DB AG ist damit festgestellt.

Der mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Konzernabschluß und der Konzernlagebericht sind dem Aufsichtsrat ebenfalls vom Vorstand 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 Schlußklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die C & L keine Einwendungen erhoben.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Mit Wirkung zum 30. Juni 1998 ist Horst Skrzipek, mit Wirkung zum 11. November 1998 sind Hans-Joachim Henke, Roland Kohn und Dr. Jürgen Stark und mit Wirkung zum 31. Dezember 1998 ist Dr. Horst Köhler aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Der Aufsichtsrat hat ihnen für ihre wertvolle Mitarbeit gedankt. Neu in den Aufsichtsrat berufen wurden zum 1. Juli 1998 Manfred Probst, zum 11. November 1998 Elke Ferner, Dr. Manfred Overhaus und Dr. Alfred Tacke sowie zum 1. Januar 1999 Albert Schmidt.

Aus dem Vorstand der DB AG ist am 31. Januar 1998 Hermann Wolters ausgeschieden. An diesem Tag trat er in den Ruhestand. Der Aufsichtsrat hat seinen vorbildlichen Einsatz im Dienste des Unternehmens gewürdigt. Am 13. Mai 1998 ist Heinz Neuhaus ausgeschieden. Der Aufsichtsrat hat ihm für seine intensive Arbeit im Unternehmen gedankt. Am 31. Dezember 1998 ist Professor Dr. Ulf Häusler aus dem Vorstand ausgeschieden und in den Ruhestand gewechselt. Der Aufsichtsrat hat ihm für seine Verdienste für die Bahn gedankt. Als ordentliches Vorstandsmitglied der DB AG neu berufen wurde zum 13. Mai 1998 Dr. Axel Nawrocki.

Am 24. Februar 1999 ist Dr.-Ing. E. h. Heinz Dürr vom Aufsichtsratsvorsitz der DB AG zurückgetreten und aus dem Gremium ausgeschieden. Dr. Dürr hat während seiner Zeit als Vorstandsvorsitzender der DB AG von 1991 bis 1997 und als Aufsichtsratsvorsitzender bleibende Verdienste um die Deutsche Bahn erworben. Der Aufsichtsrat dankt ihm für seinen großen Einsatz zugunsten der Erneuerung und Zukunftssicherung der Deutschen Bahn.

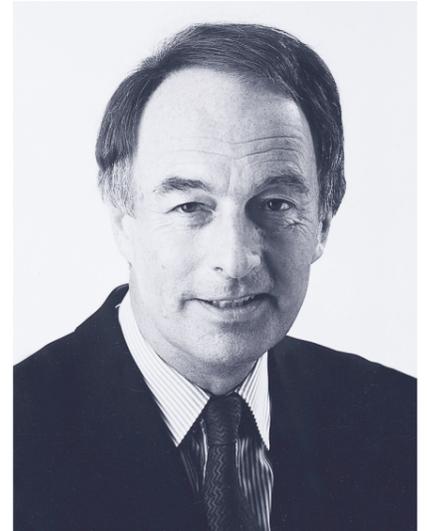
Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 1998 geleisteten großen Einsatz zugunsten der Bahn.

Berlin, im Mai 1999

Für den Aufsichtsrat:



Dr.-Ing. Dieter H. Vogel
Aufsichtsratsvorsitzender



Verbesserte Ergebnisqualität trotz außergewöhnlicher Belastungen

Das vergangene Geschäftsjahr hatte für unser Unternehmen mehrere Gesichter.

Für die Bahn wird 1998 dauerhaft verbunden bleiben mit dem tragischen Unfall von Eschede. Ein Unglück dieser Art und Größenordnung lag außerhalb der Vorstellungskraft. Es hat tiefes Leid und Schmerz für die Verletzten und die Angehörigen der Toten mit sich gebracht. Es hat auch die Bahn und ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tief getroffen. Wir waren und bleiben bestrebt, den Betroffenen wirksam Hilfe zu leisten, gebotene Schlüsse für Betrieb und Technik durch Mobilisierung von internem und externem Sachverstand zu ziehen, die Arbeit der Staatsanwaltschaft kooperativ zu begleiten und der Fürsorgeverpflichtung für betroffene Mitarbeiter gerecht zu werden.

Betrieblich zerfällt das Jahr 1998 in zwei ungleiche Teile: Vom Jahresbeginn bis Anfang Juni waren wir auf einem guten Weg, was die Qualität unserer Produktion, insbesondere auch die Pünktlichkeit angeht. Wir lagen voll in unserem selbstgesteckten Zielkorridor. Dann wurden wir durch den Unfall von Eschede deutlich zurückgeworfen. Den Fernverkehr haben wir zwar dank des beispiellosen Einsatzes unserer Mitarbeiter trotz des Ausfalls der gesamten ICE-1-Flotte zu jeder Zeit aufrechterhalten können. Doch waren über Monate hinweg Qualitäts- und Kapazitätseinschränkungen unvermeidbar. Unseren

Kunden haben wir Geduld und Verständnis für Abstriche an unserem Leistungsangebot abverlangen müssen. Erst im Spätherbst waren wir wieder auf dem Weg einer allmählichen Normalisierung. Mit dem 10-Punkte-Programm für Service und Pünktlichkeit haben wir im Dezember weitere Verbesserungen auf den Weg gebracht.

Wirtschaftlich war 1998 sicher kein einfaches Jahr. Gleichwohl sind wir im Sanierungsprozeß der Bahn ein beachtliches Stück vorangekommen. Die Performance des Unternehmens hat sich nachhaltig verbessert. Allerdings kommt dies allein beim Betriebsergebnis oder Konzerngewinn nicht hinreichend zum Ausdruck. Denn anders als Unternehmen in eingeschwungenem Zustand durchläuft die Bahn einen Prozeß aus jährlich rückläufigen Finanzhilfen des Bundes, den sogenannten Altlastenerstattungen und – im Zuge der nachhaltigen Modernisierung – aus jährlich anwachsenden Abschreibungen. Aus beidem zusammen ergibt sich eine Größenordnung von 1 bis 1,4 Mrd. Mark, um die die DB AG jedes Jahr besser werden muß, um im Ergebnis zumindest nicht zurückzufallen. 1998 ist eine Verbesserung in dieser Größenordnung erstmals seit den Anfangserfolgen der Bahnreform von 1995 gelungen – ein mehr als beachtliches Ergebnis, zumal wenn man die außergewöhnlichen Belastungen des abgelaufenen Geschäftsjahres in Rechnung stellt.

Zu der deutlichen Verbesserung der Ergebnisqualität des Unternehmens haben unsere Mitarbeiter einen entscheidenden Beitrag geleistet. Wir haben die Bahn auf dem Weg zu einem für den Wettbewerb auf der Schiene und zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern gerüsteten Unternehmen gemeinsam vorangebracht. Tarifpartner, Betriebsrat und Vorstand haben ihren Willen, diesen Weg fortzusetzen, durch den erneuten Abschluß eines Beschäftigungsbündnis Bahn dokumentiert.

Im Wettbewerb bestehen und Marktanteile für die Schiene zurückzugewinnen heißt allerdings mehr, als Aufwand zu reduzieren und Kosten zu begrenzen. Unser klares Ziel ist ein Anstieg der Verkehrsleistungen und Wachstum durch vermehrte Dienstleistungen im Umfeld unseres Kerngeschäfts. Auf beides richten wir uns strategisch aus. Dabei haben wir Europa im Visier. Denn im einheitlichen Wirtschafts- und Währungsraum Europa dürfen die Bahnen nicht bei einer nationalen Aufstellung verharren. Für uns ist DB Cargo mit der in 1999 fest vorgesehenen Fusion mit dem Güterverkehr der niederländischen NS-Cargo und weiteren Kooperationen der Vorreiter. Im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern müssen wir, was unsere Internationalisierung angeht, Zeit aufholen. Innerhalb des europäischen Schienenverkehrs führen DB AG und NS den Geleitzug an.

Für unser Kerngeschäft hat das Netz als limitierender Faktor des Verkehrs auf der Schiene strategische Bedeutung. Mit Netz 21 haben wir heute eine methodisch sorgfältig abgesicherte Investitionsplanung und -strategie, die den effizienten Einsatz der Investitionsmittel sicherstellt und größtmögliche Effekte vor allem durch gezielte Investitionen in das bestehende Schienennetz gewährleistet.

Wesentliche Beiträge zu einer gesteigerten Leistungskraft der Bahn über die Erneuerung von Fahrzeugflotten, Bahnhöfen und Anlagen hinaus versprechen wir uns von Investitionen in unsere Informations- und Kommunikationssysteme. Diese Zukunft hat bei DB Cargo mit dem 1998 in Duisburg in Betrieb genommenen KundenServiceZentrum und seiner zentralen Abwicklung und Online-Verfolgung von Aufträgen schon begonnen.

Auch bevorstehende Innovationen wie ein flexibles Preis-, Erlös- und Kapazitätsmanagement im Personenfernverkehr setzen hochleistungsfähige Informationstechnik voraus. Immer mehr entwickeln sich Bits, Bytes und Datennetze zum „zweiten Netz“ der Bahn. Seine Bedeutung steht dem klassischen Bahnnetz und dem darauf stattfindenden Verkehr nicht nach.

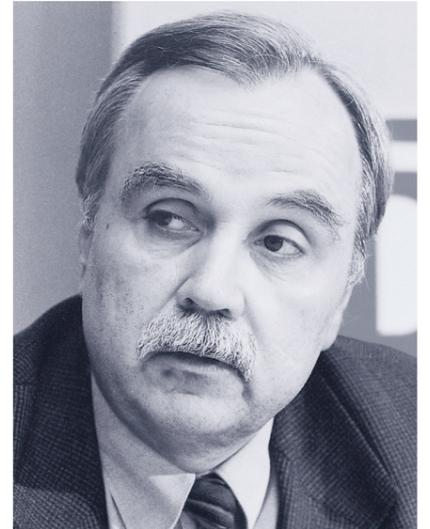
Organisatorisch haben wir 1998 zur Vorbereitung auf die zweite Stufe Bahnreform genutzt. Sie ist Anfang 1999 wirtschaftlich in Kraft getreten

und wird rechtlich Mitte dieses Jahres nach Ausgründung der fünf Führungsgesellschaften rückwirkend zum 1. Januar 1999 vollzogen. In der neuen Struktur – DB Reise&Touristik, DB Regio, DB Cargo, DB Station&Service und DB Netz als rechtlich selbständige Gesellschaften unter dem Dach der DB AG als Management Holding – verfügen wir über dezentralisierte unternehmerische Verantwortung und Marktnähe, zugleich aber auch über die Absicherung der Bahn als Verbundunternehmen.

Wir ergreifen die Chancen der Bahnreform in der jetzt erreichten zweiten Stufe mit Konsequenz und Beharrlichkeit. Die weit verbreitete Grundsympathie für den Verkehrsträger Schiene wird uns zusätzlich helfen, unser Ziel Schritt für Schritt zu erreichen: mehr Verkehr auf die Schiene durch die DB AG – ein wachsendes Unternehmen auf solider Grundlage, mit europäischer Ausrichtung und einem stabilen Angebot an Arbeitsplätzen.



Dr. Johannes Ludewig
Vorstandsvorsitzender



Die Bahnreform – eine positive Zwischenbilanz

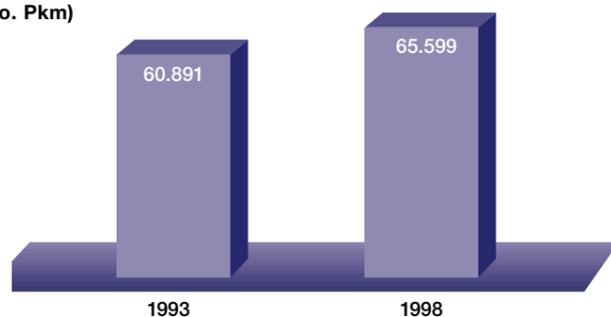
Etwa 37.000 Züge täglich auf 38.000 Kilometern Streckennetz, pro Tag fast vier Millionen Reisende und im Jahr rund 290 Millionen Tonnen Gütertransporte – das sind die Kennziffern der Deutschen Bahn heute. Sie markieren zugleich die Erfolge in der ersten Stufe der 1994 eingeleiteten Bahnreform. Mit der zweiten Reformstufe hat für den neu aufgestellten DB-Konzern jetzt die entscheidende Phase seines tiefgreifenden Wandels zum privatwirtschaftlich ausgerichteten, kundennahen Service-Unternehmen begonnen.

Mehr Verkehr auf die Schiene

Mit der Bahnreform werden im wesentlichen drei Ziele verfolgt: die Wirtschaftlichkeit des Systems Eisenbahn durch umfassende Modernisierung, kostengünstige Strukturen und attraktive Angebote an die Kunden verbessern, den Staatshaushalt entlasten sowie mehr Verkehr auf die Schiene holen.

Die Zahl ihrer Reisenden war 1998 um gut 12 Prozent höher als 1993, dem letzten Jahr vor der Bahnreform, und etwa ebenso stark wuchs der Güterverkehr auf mehr als 73 Milliarden Tonnenkilometer.

Personenkilometer
(Mio. Pkm)



Größte Unternehmenssanierung

Die Bahnreform hat die Basis für erhebliche Produktivitätsverbesserungen gelegt. Erst seit der Gründung der Deutschen Bahn AG am 1. Januar 1994 war es möglich, Einschränkungen des öffentlichen Dienst- und Haushaltsrechts zu überwinden, das betriebswirtschaftliche Geschehen transparent zu machen und die in den vorangegangenen Jahrzehnten unterbliebenen Investitionen in Infrastruktur, Fahrzeuge und Markterschließung nachzuholen. Summa summarum: Die DB AG hat jedes ihrer Geschäftsjahre mit einem positiven Ergebnis vor Steuern abgeschlossen.

Dabei wuchs der Konzernumsatz je Mitarbeiter um rund 70 Prozent.

Zu der deutlich verbesserten Produktivität hat wesentlich beigetragen, daß die DB AG dank der gewonnenen unternehmerischen Eigenverantwortung ihre Geschäftsprozesse beschleunigen und dadurch auch flexibel auf den Absatz- und Beschaffungsmärkten agieren konnte als zuvor. Hinzu kamen Investitionen in moderne Technik, beispielsweise der Ersatz von Mechanik durch Elektronik in der Leit- und Sicherungstechnik des Fahrwegs und die Automation von Produktionsprozessen, für die kein Verkehrsträger besser geeignet ist als die spurgeführte Eisenbahn.

In den Jahren 1994 bis 1998 hat der DB-Konzern gut 70 Mrd. DM investiert – eine Summe, die fast der Hälfte des Umsatzes entspricht. Drei Fünftel dienten dem Neu- und Ausbau sowie der Modernisierung der Infrastruktur einschließlich der Bahnhöfe. Ein Viertel der Investitionen floß in die Erneuerung der Fahrzeugflotten im Personen- und Güterverkehr. Das vorliegende Investitionsprogramm für die nächsten Jahre sieht eine ähnliche Größenordnung vor.

Mit den Investitionen der DB AG und dem Einkauf von Waren und Leistungen für das laufende Geschäft – ein Volumen von etwa 22 Mrd. DM im Jahr – sind erhebliche externe Beschäftigungseffekte verbunden. Zusätzlich zu den rund 250.000 Arbeitsplätzen des Konzerns Ende 1998 sichern sie rund 200.000 Arbeitsplätze bei Zulieferern.



■ Zug der Zeit

Die neue Bahn kommt – auch auf der 1998 in Betrieb genommenen Schnellstrecke zwischen Berlin und Hannover. Hier ist alles neu: Die von der Gleisbauern und der Spezialmaschine verlegten Schienen wie auch die elektronische Betriebsleitzentrale in Magdeburg. Den Fortschritt können die Reisenden auf ihrer Uhr ablesen: Jetzt erreichen die Hauptstädter die EXPO-City in eindreiviertel Stunden.



Aufgrund einer gezielten Förderung und Entwicklung von Lieferanten in den neuen Bundesländern ist es gelungen, den Anteil der Aufträge in Ostdeutschland mit rund 30 Prozent des gesamten Auftragsvolumens auch in 1998 auf gleich hohem Niveau wie in den Vorjahren zu halten. Die Deutsche Bahn AG ist damit der größte Einzelauftraggeber in den neuen Bundesländern.

Mit einer langfristig angelegten, gezielt mittelstandsfreundlichen Einkaufspolitik der DB AG konnten kleine und mittlere Unternehmen mit ebenfalls rund 30 Prozent des Gesamtvolumens an Aufträgen der Deutschen Bahn AG partizipieren; im Bereich der Bauaufträge betrug der Anteil sogar kontinuierlich mehr als 50 Prozent.

Zu den wesentlichen Inhalten der Bahnreform, die das Unternehmen von seinen Altschulden freistellte, gehörten insbesondere auch

- die Finanzierung des Netzausbaus überwiegend durch zinslose Darlehen und Baukostenzuschüsse des Bundes,
- die Trennung von Transportbereichen und Infrastruktur unter einem gemeinsamen Konzerndach,
- die diskriminierungsfreie Öffnung des DB-Schienennetzes für andere Eisenbahngesellschaften,
- die Regionalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs – also die Übertragung seiner Aufgaben- und Ausgabenverantwortung auf die Bundesländer und verbunden damit die Befreiung der Bahn von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen – mit Wirkung vom 1. Januar 1996 an,
- die bis zum Jahre 2002 befristete Übernahme der Mehrbelastungen, die der DB AG aufgrund des Produktivitäts- und Investitionsrückstandes der ehemaligen Deutschen Reichsbahn entstehen, durch den Bund.

Zweite Stufe der Bahnreform

Zielstruktur: Die als zweite Stufe der Bahnreform gesetzlich vorgeschriebene und 1998 erprobte Zielstruktur ist zum 1. Januar 1999 wirtschaftlich in Kraft getreten. Nach der Eintragung ins Handelsregister Mitte 1999 stellt sich die Deutsche Bahn gesellschaftsrechtlich als mehrstufiger Konzern unter Führung einer Holding dar. Er gliedert sich in die DB AG als Konzernleitung und fünf unter dem gemeinsamen Markenzeichen „DB“ geführte Konzernsparten mit den Führungsgesellschaften:

- DB Reise&Touristik AG für Personenfernverkehr,
- DB Regio AG für Personennahverkehr,
- DB Cargo AG für Güterverkehr,
- DB Netz AG für Fahrweg,
- DB Station&Service AG für Personenbahnhöfe.

Verbundkonzern: Um das Marktgeschehen flexibel und kundennah mitzugestalten, haben die Führungsgesellschaften geschäftliche Entscheidungsbefugnis und Ergebnisverantwortung. Sie richten ihre Konzernsparten strategisch aus, entwickeln wettbewerbsorientierte Angebote, um vorhandene Marktpositionen zu sichern und erfolgversprechende neue zu erschließen. Sie gewährleisten Qualität und Wirtschaftlichkeit, planen und steuern die Investitionen.

Gleichzeitig erfordert die im Gesamtsystem Eisenbahn und seiner gemein-

samen Infrastruktur angelegte Verbundproduktion eine enge Zusammenarbeit und übergreifende Führung. Deshalb wird die DB AG eine Management-Holding sein. Sie konzentriert sich auf steuernde, koordinierende und kontrollierende Aufgaben. Dieses Konzept verbindet die Vorteile und marktnahen Chancen dezentraler Führung mit den Stärken und Synergien eines einheitlich geleiteten Konzerns. Der Konzernleitung sind Dienstleistungs- und Kompetenzzentren zugeordnet.

Dienstleistungszentren (DZ): Sie sind fachlich, führungstechnisch, ressourcen- und kompetenzmäßig eigenständige Organisationseinheiten. Als Profitcenter erbringen und verrechnen das DZ Bildung und das DZ Personalservices ihre Leistungen im Auftragsverhältnis mit der DB AG beziehungsweise den Konzernunternehmen. Sie können auch am externen Arbeitsmarkt für Fremdkunden tätig werden. Die übrigen Dienstleistungszentren sind als selbständige Unternehmen unmittelbar der DB AG zugeordnet, so DB Anlagen und Haus Service GmbH, DB Arbeit GmbH und DB Gastronomie GmbH.

Kompetenzzentren: Sie bündeln spezielles Know-how, mit dem der DB-Konzern seinen Vorsprung im Eisenbahnbereich sichern und ausbauen kann. Das Forschungs- und Technologiezentrum, das Bahn-Umwelt-Zentrum und der Konzernerwerb werden auf Anforderung

der einzelnen DB-Unternehmen, aber auch konzernübergreifend, tätig.

Beteiligungen: Über reine Transportleistungen im Personen- und Güterverkehr hinaus erbringt der Deutsche Bahn Konzern eine Fülle von weiteren Dienstleistungen rund um Reise und Transport. Der DB-Konzern umfaßt im wesentlichen 193 verbundene Unternehmen und 76 assoziierte Unternehmen. Je nach Geschäftsgegenstand sind sie den Führungsgesellschaften oder direkt der DB AG Holding zugeordnet.

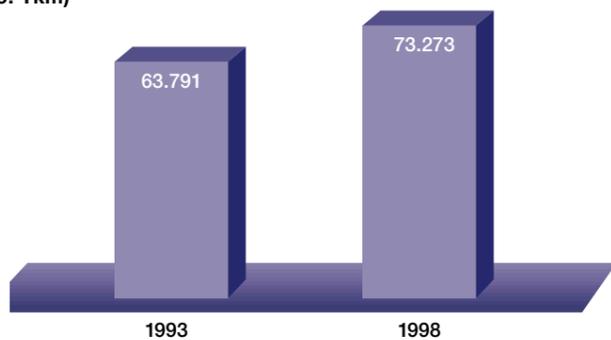
Innere Bahnreform

Mit dem Start der zweiten Stufe der Bahnreform und einer an Markterfordernissen ausgerichteten Konzernstruktur ist der äußere Rahmen für die wettbewerbsorientierte Weiterentwicklung der Deutschen Bahn Gruppe zu einem leistungsfähigen Transport- und Dienstleistungskonzern gesetzt.

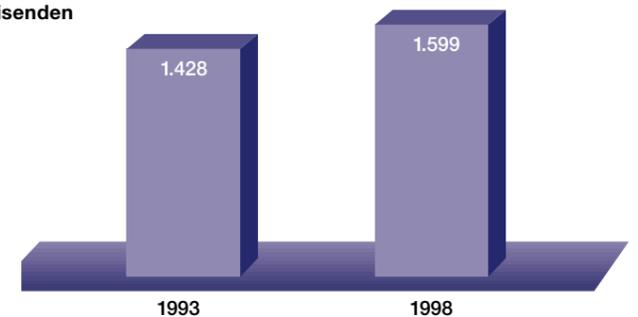
Maßgeblich für den künftigen unternehmerischen Erfolg sind außer den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen die Fortsetzung der inneren Bahnreform:

- die Geschwindigkeit, mit der weitere notwendige Produktivitätssprünge erreicht werden,
- die Qualität des Netzes 21, mit der die Leistungsfähigkeit des Fahrweges deutlich verbessert werden soll,
- die Art und Weise, wie die einzelnen Mitarbeiter und ihre Führungskräfte die neuen Rahmenbedingungen unternehmerisch aktiv ausschöpfen, um mit attraktiven Angeboten, Pünktlichkeit und Service den Kundennutzen zu steigern.

Tonnenkilometer – ohne Stückgut – (Mio. Tkm)



Zahl der Reisenden (Mio.)



Aufsichtsrat der Deutschen Bahn AG

Dr. Günther Saßmannshausen
Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrates
Hannover

Dr.-Ing. Dieter H. Vogel
Kaufmann
Vorsitzender des Aufsichtsrates
Düsseldorf
(seit 24. 03. 1999)

Dr.-Ing. E.h. Heinz Dürr
Unternehmer
Vorsitzender des Aufsichtsrates
Berlin
(bis 24. 02. 1999)

Rudi Schäfer*
Stellv. Aufsichtsratsvorsitzender,
Gewerkschaftssekretär i.R.
Bergisch Gladbach

Christian Bormann*
Betriebsratsvorsitzender
Deutsche Bahn AG
Erfurt

Niels Lund Chrestensen
Geschäftsführer
N.L. Chrestensen GmbH
Erfurt

Elke Ferner
Staatssekretärin im
Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen
Bonn
(seit 11. 11. 1998)

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

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

Marlies Helling*
Leiterin Personalangelegenheiten
DB Netz
Deutsche Bahn AG
Frankfurt am Main

Hans Jochen Henke
Mitglied des Deutschen Bundestages
Bonn
(bis 11. 11. 1998)

Heinz Hermanns*
Betriebsrat
Deutsche Bahn AG
Köln

Bernhard Ivo*
Bereichsvorstand Regionalverkehr
der Gewerkschaft der
Eisenbahner Deutschlands (GdED)
Frankfurt am Main

Willi Klußmeier*
Koordinator für
Betriebsratsangelegenheiten
Deutsche Bahn AG
Essen

Dr. rer. pol. Horst Köhler
Präsident
Europäische Bank für
Wiederaufbau und Entwicklung
London/Großbritannien
(bis 31. 12. 1998)

Roland Kohn
Publizist
Kirchheim a.d. Weinstraße
(bis 11. 11. 1998)

Dr. rer. nat. Hermann Krämer
Ehem. Mitglied des Vorstandes
der VEBA AG
Seevetal

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

Werner Mößinger*
Vorsitzender des
Konzern- und Gesamtbetriebsrates
Deutsche Bahn AG
Frankfurt am Main

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

Dr. Manfred Overhaus
Staatssekretär im
Bundesministerium der Finanzen
Bonn
(seit 11. 11. 1998)

Manfred Probst*
Stv. Vorsitzender des Betriebsrates
DB Netz, Betriebsstandort Ulm
Deutsche Bahn AG
Ulm
(seit 01. 07. 1998)

Albert Schmidt
Mitglied des Deutschen Bundestages
Bonn
(seit 01. 01. 1999)

Lothar Schote*
Leiter des Trainingszentrums
Bad Homburg v.d.H.
Deutsche Bahn AG
Bad Homburg v.d.H.

Vorstand der Deutschen Bahn AG

Dr. Johannes Ludewig
Vorsitzender des Vorstandes

Diethelm Sack
Vorstand Finanzen und Controlling

Dr. Horst Föhr
Vorstand Personal

Peter Reinhardt
Vorstand Immobilien, Recht,
Personenbahnhöfe

Roland Heinisch
Vorstand Forschung und
Technologie

Horst Skrzipietz*
Sprecher der Koordinierungsstelle
am Sitz des BKL**
für Nordrhein-Westfalen
Deutsche Bahn AG
Köln
(bis 30. 06. 1998)

Dr. Jürgen Stark
Vizepräsident
der Deutschen Bundesbank
Frankfurt am Main
(bis 11. 11. 1998)

Heinz Neuhaus
Vorstand Personenfernverkehr
(bis 13. 05. 1998)

Dr. Axel Nawrocki
Vorstand Personenfernverkehr
(seit 13. 05. 1998)

Klaus Daubertshäuser
Vorstand Personennahverkehr

Dr. Eberhard Sinnecker
Vorstand Güterverkehr

Peter Münchschwander
Vorstand Fahrweg

Dr. Alfred Tacke
Staatssekretär im Bundesministerium
für Wirtschaft und Technologie
Bonn
(seit 11. 11. 1999)

* Arbeitnehmersvertreter
**Beauftragter der Konzernleitung

Prof. Dr. Ulf Häusler
Vorstand Fahrweg
(bis 31. 12. 1998)

Hermann Wolters
Vorstand Werke
(bis 31. 01. 1998)

Wolfgang Gemeinhardt
Vorstand Konzerneinkauf

Lagebericht

■ Konjunkturelle Entwicklung

Das reale Bruttoinlandsprodukt ist 1998 um 2,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr gewachsen. Dies war das höchste jährliche Wirtschaftswachstum in Deutschland seit der Wiedervereinigung. Hierzu trug wesentlich die deutliche Expansion der Ausrüstungsinvestitionen um 10,1 Prozent bei, die in der ersten Jahreshälfte noch von einer deutlichen Expansion des Exports gestützt wurde. Infolge der Wirtschaftskrisen in verschiedenen Weltregionen ließ die Exportdynamik im weiteren Verlauf des Jahres deutlich nach, während sich der Zuwachs des privaten Verbrauchs im Jahresverlauf durch eine sich

verbessernde Arbeitsmarktsituation beschleunigte und im Gesamtjahr 1,9 Prozent erreichte.

Der Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts in den alten Bundesländern betrug 2,8 Prozent (Vorjahr: 2,3 Prozent), während die wirtschaftliche Leistung in den neuen Bundesländern um 2,0 Prozent anstieg (Vorjahr: 1,7 Prozent).

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung führte im 2. Halbjahr 1998 zu einer leichten Belebung auf dem Arbeitsmarkt. Die Arbeitslosenquote sank 1998 von 11,4 Prozent im Vorjahr auf 11,2 Prozent. Nachdem die Beschäftigtenzahlen zum Jahresbeginn noch erheblich unter dem

Vorjahresniveau lagen, übertrafen sie dieses in der zweiten Jahreshälfte ebenso deutlich. Im Jahresdurchschnitt resultierte daraus eine Stagnation.

Die Preise für die Lebenshaltung stiegen 1998 nur noch um 1,0 Prozent an (Vorjahr: 1,9 Prozent). Dies war die geringste jährliche Steigerungsrate seit Beginn der Indexberechnung für ganz Deutschland im Jahre 1991, obwohl zum 1. April 1998 die Mehrwertsteuer angehoben wurde. Wesentlich beigetragen hat zu dieser Entwicklung der starke Preisrückgang bei Mineralölzeugnissen und Rohstoffen.

■ Die Entwicklung der Verkehrsmärkte

Personenverkehr

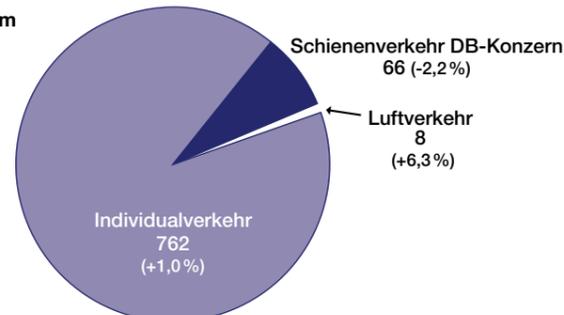
Nach vorläufigen Zahlen entwickelte sich im Jahr 1998 die Verkehrsleistung gemessen in Personenkilometern (Pkm) des Gesamtmarktes mit +0,8 Prozent nur moderat.

Die Zunahme im Individualverkehr war bei nur schwacher Ausweitung des Pkw-Bestandes und trotz Rückgangs der Kraftstoffpreise um -5,1 Prozent mit +1,0 Prozent in 1998 ebenfalls relativ gering.

Der Schienenverkehr des DB-Konzerns mußte in 1998 einen Rückgang von -2,2 Prozent hinnehmen. Der Rückgang im Fernverkehr betrug -1,7 Prozent, während der Nahverkehr einen Rückgang von -2,9 Prozent aufwies. Zwar stimulierte die konjunkturelle Belebung, insbesondere die Erholung auf dem Arbeitsmarkt, die Nachfrage. Diese positiven Impulse wurden aber durch unterschiedliche negative Sondereffekte überkompensiert.

Die Zunahme im Individualverkehr war bei nur schwacher Ausweitung des Pkw-Bestandes und trotz Rückgangs der Kraftstoffpreise um -5,1 Prozent mit +1,0 Prozent in 1998 ebenfalls relativ gering. Der Schienenverkehr des DB-Konzerns mußte in 1998 einen Rückgang von -2,2 Prozent hinnehmen. Der Rückgang im Fernverkehr betrug -1,7 Prozent, während der Nahverkehr einen Rückgang von -2,9 Prozent aufwies. Zwar stimulierte die konjunkturelle Belebung, insbesondere die Erholung auf dem Arbeitsmarkt, die Nachfrage. Diese positiven Impulse wurden aber durch unterschiedliche negative Sondereffekte überkompensiert.

Modal-Split 1998 im Personenverkehr (Mrd. Pkm)



Gesamt: 836 (+0,8%)

(± %) = relative Veränderung gegenüber 1997



■ Starke Hand

Unbeschwert reisen, ohne zu schleppen, ist ganz einfach. Der Zugchef ruft die 3-S-Zentrale am Zielbahnhof, die einen Gepäckträger rechtzeitig zum Bahnsteig dirigiert. Daß er beim Aussteigen hilft und die Koffer im Taxi verstaut, gehört selbstverständlich zum Service.



Das Zugunglück in Eschede führte zu einem temporären Leistungsrückgang im Schienenpersonenfernverkehr. Erst in den letzten beiden Monaten des Jahres 1998 konnten wieder positive Wachstumsergebnisse erzielt werden. Die Wettbewerbsposition der Schiene wurde darüber hinaus durch die günstige Preisentwicklung im Individualverkehr und im innerdeutschen Luftverkehr geschwächt.

Der innerdeutsche Luftverkehr erreichte mit +6,3 Prozent ein gutes Ergebnis deutlich über dem Markttrend, hält mit knapp 1 Prozent allerdings nur einen geringen Anteil am Gesamtmarkt.

Güterverkehr

1998 ist die Verkehrsleistung des Gesamtmarktes gemessen in Tonnenkilometern (Tkm) nach vorläufigen Zahlen um 3,5 Prozent gewachsen. Anhaltenden Belastungen, die aus dem Rückgang der Bauinvestitionen resultierten, standen deutliche Zuwächse bei der Produktion des verarbeitenden Gewerbes gegenüber. Nur noch unterdurchschnittlich expandierte allerdings die transportintensive Produktion von Vorleistungsgütern, die im letzten Quartal 1998 kaum noch über dem Vorjahresniveau lag. Insbesondere die Rohstahlproduktion ging seit dem Herbst deutlich zurück

und hatte bei der Jahresproduktion ein Minus von mehr als 2 Prozent zu verzeichnen. Auch die Expansion des Exports sowie die Chemie- und Baustoffkonjunktur ließen im Jahresverlauf deutlich nach.

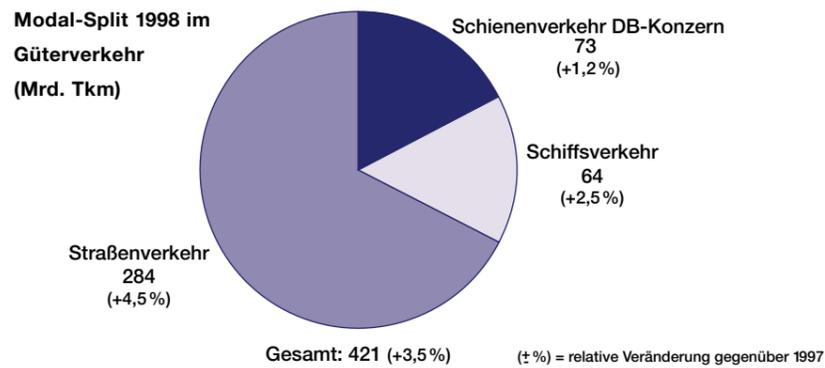
Die Verkehrsleistungen von DB Cargo sind 1998 um 1,2 Prozent gestiegen. Nach einem guten Start ist DB Cargo im letzten Quartal durch die Rückgänge im Stahlbereich sowie die nachlassende Chemie- und Baustoffkonjunktur in Mitleidenschaft gezogen worden.

Die Entwicklung der Transportmengen (gemessen in Tonnen) von DB Cargo läßt sich aufteilen in Versendungen in das Ausland bzw. aus dem Ausland, die um ca. 4,3 Prozent gewachsen sind, in grenzüberschreitende Durchgangsverkehre mit einem Zuwachs von 7,1 Prozent sowie dem Binnenverkehr, der um 6,4 Prozent gesunken ist. Im internationalen Verkehr wurde 1998 eine Verkehrsleistung in Höhe von rund 37 Mrd. Tkm erreicht. Damit

wurde erstmals mehr als die Hälfte (50,5 Prozent) der Verkehrsleistung im internationalen Verkehr abgewickelt.

Der Straßengüterverkehr (Regional- und Fernverkehr) wird mit einem Zuwachs von voraussichtlich +4,5 Prozent abschließen. Das Ergebnis ist insbesondere durch die intensive Einbindung der Straße im stark gewachsenen internationalen Verkehr und durch die Unabhängigkeit des Straßengüterverkehrs gegenüber den geschrumpften Montantransporten geprägt.

Bei der Binnenschifffahrt ist ein Leistungszuwachs von etwa 2,5 Prozent zu erwarten. Stabilisiert wurde die Entwicklung infolge eines starken Aufkommensüberhangs aus 1997. In der Jahresmitte kam es infolge von Niedrigwasser zu starken Leistungsrückgängen. Zum Jahresende wurde die Binnenschifffahrt – wie die Bahn – durch die einbrechende Montankonjunktur beeinträchtigt.



Umsatzentwicklung

Deutsche Bahn Konzern

Der **Konzern** hat im Geschäftsjahr 1998 Umsatzerlöse in Höhe von 30,0 Mrd. DM erzielt. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr in Höhe von –1,5 Prozent ist wesentlich beeinflusst durch die Einstellung des Stückgutgeschäfts zum 31.12.1997 (Umsatz 1997: 255 Mio. DM) und das Ausscheiden der Deutschen Fährgesellschaft Ostsee mbH aus dem Konsolidierungskreis (Umsatz 1997: 264 Mio. DM). Auf vergleichbarer Basis liegt der Konzernumsatz knapp auf Vorjahresniveau (+0,1 Prozent).

Die Konzernsparte **DB Reise&Touristik** liegt mit Umsatzerlösen in Höhe von 7,9 Mrd. DM um –2,8 Prozent unter Vorjahresniveau. Auf

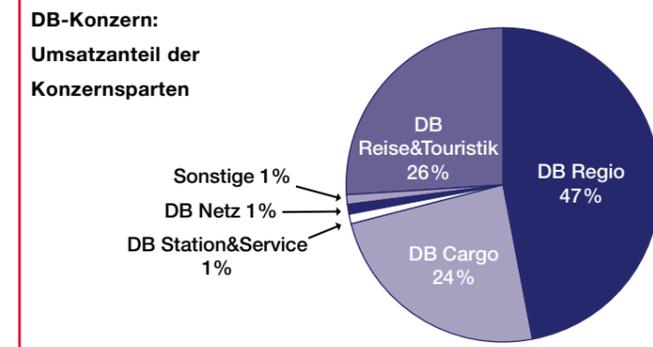
vergleichbarer Basis, d. h. unter Berücksichtigung des Ausscheidens der Deutschen Fährgesellschaft Ostsee mbH aus dem Konsolidierungskreis, konnte das Vorjahresniveau knapp gehalten werden (–0,3 Prozent). Der Anteil am Gesamtumsatz liegt damit bei rund 26 Prozent. Der leichte Umsatzrückgang geht ausschließlich auf geringere Erlöse im Bereich des Schienenpersonenfernverkehrs zurück, die nicht vollständig durch die Zuwächse im Bereich Touristik kompensiert werden konnten. Der Umsatzausfall als Folge des Unfalls in Eschede beträgt ca. 100 bis 125 Mio. DM.

Die Konzernsparte **DB Regio** konnte mit Umsatzerlösen von 14,0 Mrd. DM den Vorjahreswert knapp steigern (+0,2 Prozent). Sie bleibt mit einem Anteil von 47 Prozent umsatzstärkste Sparte des Konzerns. Der Umsatz enthält Zahlungen der Länder für bestellte Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr in Höhe von 8,3 Mrd. DM (+0,5 Prozent zum Vorjahr).

Die Konzernsparte **DB Cargo** verzeichnete einen Umsatzrückgang um 0,9 Prozent auf nunmehr 7,1 Mrd. DM. Der Anteil am Gesamtumsatz liegt bei rund 24 Prozent. Der Rückgang geht auf die sich ab September 1998 beginnende Konjunkturabschwächung in für den Güterverkehr relevanten Bereichen – insbesondere dem Baustoffsektor, der Chemie und dem Stahlbereich – zurück.

Die Konzernsparte **DB Station&Service** trägt mit einem Umsatz von 350 Mio. DM (–1,4 Prozent zum Vorjahr) rund 1 Prozent zum Gesamtumsatz bei. Die Umsatzerlöse stammen in erster Linie aus der Vermarktung von Bahnhofsf lächen an fremde Dritte.

Die Konzernsparte **DB Netz** konnte den Umsatz mit +50,6 Prozent auf nunmehr 235 Mio. DM steigern. Der Beitrag zum Gesamtumsatz liegt bei 1 Prozent.



Deutsche Bahn AG

Die Umsatzerlöse der **DB AG** lagen mit 23,0 Mrd. DM rund 6,0 Prozent unter Vorjahresniveau. Der Rückgang geht in erster Linie auf konzerninterne Strukturveränderungen zurück, insbesondere auf Ausgliederungen diverser Regionalbahnen aus dem Geschäftsbereich Nahverkehr. Auf vergleichbarer Basis liegen die Umsätze rund 1,5 Prozent unter Vorjahresniveau.

Aufgrund der strukturellen Veränderungen auch innerhalb der Geschäftsbereiche sind die nachfolgenden Zahlen gegenüber den Vorjahreswerten auf vergleichbarer Basis dargestellt.

Einen wesentlichen Einfluß auf den Umsatz der DB AG hatte der Umsatzrückgang des Geschäftsbereichs **Fernverkehr** in Höhe von 3,0 Prozent auf nunmehr 5,3 Mrd. DM. Hierbei spielte der Umsatzausfall als Folge des Unfalls in Eschede in Höhe von ca. 100 bis 125 Mio. DM (entspricht ca. 2,4 Prozent des Umsatzes im Geschäftsbereich Fernverkehr) eine entscheidende Rolle.



■ Gute Reise

So läßt sich die Fahrt genießen, bequem und zeitsparend über Nacht. Das Auto ist verladen, das Serviceteam hat alles gerichtet, der Lokführer steuert den Zug zuverlässig durch die Nacht, der erholsame Schlaf der Fahrgäste ist gesichert und die ausgeruhte Ankunft auch.

Der Geschäftsbereich **Nahverkehr** lag mit Umsatzerlösen in Höhe von 10,5 Mrd. DM rund 1,1 Prozent unter Vorjahresniveau. Der Rückgang wurde durch ein geringeres Fahrgastaufkommen und folglich geringere Fahrscheinerlöse verursacht.

Der Umsatz im Geschäftsbereich **Cargo** ging in Folge der konjunkturellen Abschwächung in der zweiten Hälfte des Jahres 1998 um 1,4 Prozent auf 6,6 Mrd. DM zurück.



■ Ergebnis

Deutsche Bahn Konzern

Der Konzern erreichte im Geschäftsjahr 1998 ein Ergebnis vor Steuern von 394 Mio. DM (Vorjahr: 359 Mio. DM). Dies entspricht einer Steigerung um 9,7 Prozent zum Vorjahr.

Das Betriebsergebnis (nach Zinsen, ohne Erträge aus Beteiligungsabgang und Einmaleffekten) war rückläufig und erreichte einen Wert von 334 Mio. DM (Vorjahr: 533 Mio. DM). Dabei gilt es zu berücksichtigen, daß Zinsaufwand und Abschreibungen in Folge der erheblichen Investitionen angestiegen sind, während gleichzeitig die Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn um 789 Mio. DM zurückgeführt wurden. Für gegebenenfalls erforderliche Restrukturierungen im DB-Konzern wurden zusätzliche Rückstellungen gebildet.

Die Gesamtleistung des Konzerns lag mit 33,5 Mrd. DM rund 1,8 Prozent unter Vorjahresniveau. Neben dem Umsatzrückgang spielte hier insbesondere das reduzierte Volumen an aktivierten Eigenleistungen eine Rolle. Unter Einbeziehung der Sonstigen betrieblichen Erträge stiegen die Betriebserträge um 0,7 Prozent auf 38,5 Mrd. DM.

Der Gesamtaufwand stieg um 0,7 Prozent auf 37,9 Mrd. DM. Darin enthalten sind Zuschüsse des Bundes zur Abarbeitung des technischen und organisatorischen Rückstandes der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Gemäß der getroffenen Vereinbarung werden diese Zuschüsse jährlich reduziert und laufen im Jahre 2002 aus.

Trotz rückläufiger Bundesmittel konnte der Personalaufwand um 3,2 Prozent auf 16,4 Mrd. DM und der Materialaufwand um 1,8 Prozent auf 12,9 Mrd. DM verringert werden. Die Abschreibungen hingegen stiegen in Folge der Investitionen

der vergangenen Jahre um 7,2 Prozent auf 3,4 Mrd. DM deutlich an. Der Anstieg der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ist auch im Zusammenhang mit dem Anstieg der Sonstigen betrieblichen Erträge zu sehen.

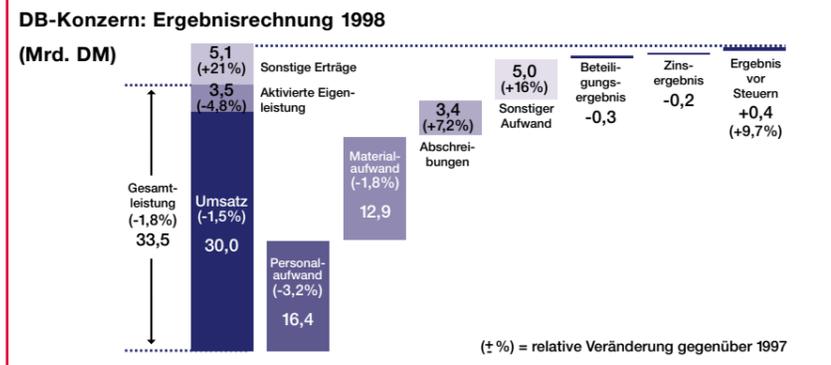
Das Beteiligungsergebnis in Höhe von -280 Mio. DM (Vorjahr: -295 Mio. DM) umfaßt im wesentlichen Beteiligungsergebnisse von assoziierten Unternehmen bzw. Aufwendungen aus Verlustübernahme und Abschreibungen auf Beteiligungen.

Der Zinsaufwand betrug saldiert 174 Mio. DM (Vorjahr: 52 Mio. DM). Der Anstieg spiegelt die Erhöhung der durchschnittlichen Verschuldung wider. Der Anteil am Gesamtaufwand war mit 0,5 Prozent aber weiterhin sehr niedrig.

Deutsche Bahn AG

Die DB AG erreichte im Geschäftsjahr 1998 ein Ergebnis vor Steuern von 701 Mio. DM (Vorjahr: 582 Mio. DM). Das Betriebsergebnis (nach Zinsen, ohne Erträge aus Beteiligungsabgang und Einmaleffekten) lag mit einem Wert von 192 Mio. DM unter Vorjahresniveau (Vorjahr: 337 Mio. DM).

Zur Ergebnisentwicklung sei auf die Ausführungen für den Konzern verwiesen. Die Ergebnisentwicklung im Konzern wird im wesentlichen durch die DB AG bestimmt.



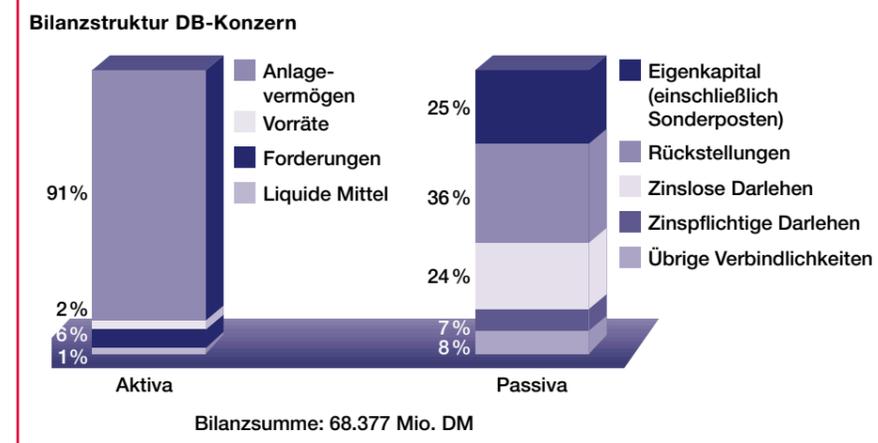
■ Bilanz

Deutsche Bahn Konzern

Das Gesamtvermögen hat sich im Geschäftsjahr 1998 um 3,2 Prozent auf 68,4 Mrd. DM erhöht. Der Anstieg ging – wie in den Vorjahren – im wesentlichen auf hohe Investitionen in das Anlagevermögen zurück. Der Anteil des Anlagevermögens (62,1 Mrd. DM; +4,0 Prozent) am Gesamtvermögen erhöhte sich von 90,1 auf 90,8 Prozent.

Das Eigenkapital lag mit 16,7 Mrd. DM über Vorjahresniveau (+1,3 Prozent). Die Eigenkapitalquote verringerte sich aufgrund des höheren Wachstums der Bilanzsumme von 24,9 auf 24,4 Prozent. Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben einen Anteil von rund 59 Prozent und die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von rund 16 Prozent am Gesamtkapital. Damit decken Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu rund 92 Prozent.

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, daß mit 16,2 Mrd. DM ein wesentlicher Anteil der Finanzverbindlichkeiten aus zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht.





■ **Kunden online**

Egal, um welche Fracht es sich handelt, um Kaufmannsgüter, Neufahrzeuge oder – wie hier – um Baumaterial, DB Cargo ist so nahe bei den Kunden wie nie zuvor. Das KundenServiceZentrum in Duisburg ist stets ansprechbar, verfolgt die Sendung vom Auftrag über die Verladung bis zur Abrechnung.



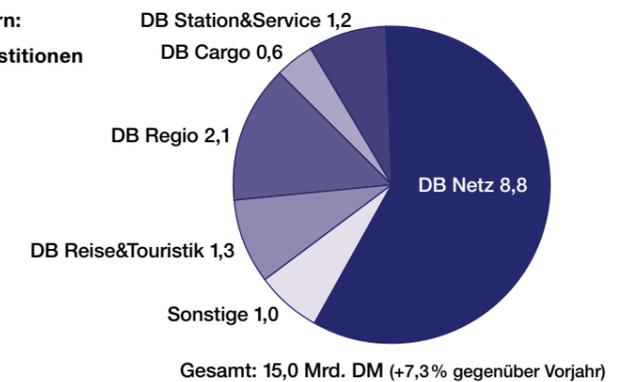
■ **Investitionen**

Deutsche Bahn Konzern

Die Bruttoinvestitionen des Konzerns im Geschäftsjahr 1998 betragen 15,0 Mrd. DM und damit 7,3 Prozent mehr als im Vorjahr.

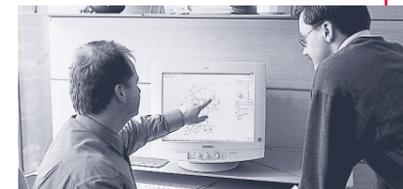
Schwerpunkt bei den Investitionen blieb weiterhin die Konzernsparte **DB Netz** mit einem Anteil von 59 Prozent. Die Anlagenzugänge in Höhe von 8,8 Mrd. DM wurden in erster Linie mit zinslosen Darlehen des Bundes und direkt im Sachanlagevermögen verrechneten Baukostenzuschüssen sowie Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz finanziert. Im Vergleich zu den Vorjahren hat sich die Infrastrukturfinanzierung des Bundes wie folgt verändert: Neu- und Ausbaustrecken werden nunmehr grundsätzlich mit Baukostenzuschüssen finanziert, während Investitionen in das

**DB-Konzern:
Bruttoinvestitionen
(Mrd. DM)**



Bestandsnetz mit zinslosen Darlehen des Bundes und Eigenmitteln der Deutschen Bahn finanziert werden.

Die Investitionen in den Konzernsparten **DB Reise&Touristik, DB Regio und DB Cargo** betrafen hauptsächlich die Anschaffung neuer Fahrzeuge. Weitere Schwerpunkte waren die Verbesserung der Informationstechnologie und die Modernisierung von Fahrzeuginstandhaltungswerken. Die Investitionen zur Modernisierung der Personenbahnhöfe wurden im Geschäftsjahr 1998 deutlich erhöht. Insgesamt wurden 1,2 Mrd. DM in der Konzernsparte **DB Station&Service** investiert.



Die Finanzanlagen des Konzerns haben sich gegenüber dem Vorjahr um 160 Mio. DM reduziert. Wesentliche Ursache hierfür war der Verkauf von weiteren 25,1 Prozent der Anteile an der Mannesmann Arcor AG & Co.

Deutsche Bahn AG

Die Bruttoinvestitionen der DB AG betragen 14,0 Mrd. DM und deckten damit rund 93 Prozent der Gesamtinvestitionen des Konzerns ab. Von den Investitionen der DB AG entfielen 9,0 Mrd. DM und damit über 64 Prozent auf die Geschäftsbereiche Netz/Umschlagbahnhöfe/Bahnbau und 5,0 Mrd. DM auf die übrigen Geschäftsbereiche.

■ **Finanzen**

Zentrales Finanzmanagement

Die DB AG ist das Treasury-Zentrum für den Deutschen Bahn Konzern und stellt sicher, daß alle Konzerngesellschaften zu quantitativ und qualitativ optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Bevor Finanzmittel extern beschafft werden, wird ein kurz- und langfristiger Finanzmittelausgleich innerhalb des Konzerns vorgenommen.

Bei Aufnahmen externer Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzgesellschaft DB Finance B.V., Amsterdam, und reicht diese Finanzmittel den Konzerngesellschaften als Termingelder bzw. Darlehen weiter. Die DB AG bildet hierbei den Risiko- und Ressourcenverbund für den Deutschen Bahn Konzern. Dies führt zu einer Konzentration von Substanz und Ertrag im Konzern und damit zu einer optimalen Ausnutzung der Synergieeffekte und einer entsprechenden Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Beschränkung von Handelsgeschäften (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) auf die DB AG ermöglicht die Umsetzung organisatorischer Maßnahmen zur Begrenzung der Geschäftsrisiken gemäß den Anforderungen des KonTraG. Hierzu zählen insbesondere die Limitierung und die Überwachung der sich aus Handelsgeschäften ergebenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken.

Refinanzierung

Der Finanzmittelbedarf für die Investitionen in die Schieneninfrastruktur wurde in erster Linie durch Mittel des Bundes gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz gedeckt. Die nicht durch Bundesmittel finanzierten Investitionen konnten überwiegend aus dem Cash Flow finanziert werden. Der Cash Flow vor Steuern, definiert als Ergebnis vor Steuern zuzüglich Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen und Veränderung Pensionsrückstellungen, betrug 1998 3,9 Mrd. DM und lag somit um 0,3 Mrd. DM bzw. 8,3 Prozent über dem Vorjahr.

Zur Deckung des verbleibenden Finanzbedarfs wurde im Juni 1998 von der DB Finance B.V. eine Anleihe über 1,5 Mrd. DM mit einer Laufzeit von 10 Jahren und einem Kupon von 5 Prozent auf den internationalen Kapitalmärkten plaziert. Des weiteren wurde eine 5jährige Anleihe über 81,64 Mio. DM mit Gläubigerumtauschrecht in im Eigentum der DB AG befindliche Deutsche Lufthansa Aktien begeben.

Im kurzfristigen Bereich, im wesentlichen zur Finanzierung des Working capital, nutzt die DB AG ihr 2 Mrd. DM Multi-Currency-Multi-Issuer-Commercial-Paper-Programm.

Trotz der hohen Investitionen der vergangenen Jahre betragen die gesamten zinspflichtigen Finanzschulden des DB-Konzerns lediglich 5,0 Mrd. DM (Vorjahr: 3,4 Mrd. DM). Dies entspricht 7,3 Prozent der Bilanzsumme.

■ **Personal**

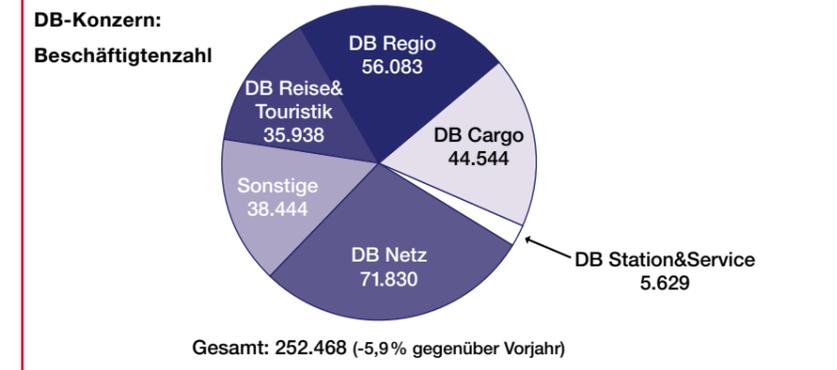
Deutsche Bahn Konzern

Die Beschäftigtenzahl im Konzern hat sich von 268.273 am 31.12.1997 auf 252.468 am 31.12.1998 verringert.

Der Rückgang um 5,9 Prozent geht hauptsächlich auf natürliche Fluktuation und Abgänge in den Vorruhestand zurück. Die Ausbildungsquote lag im Konzern mit einem Wert von 6,4 Prozent weiterhin auf hohem Niveau.

Deutsche Bahn AG

Bei der DB AG ging die Zahl der Beschäftigten von 223.523 am 31.12.1997 auf 202.793 am 31.12.1998 zurück. Dies entspricht einem Rückgang von 9,3 Prozent. Die Ausbildungsquote lag in der DB AG bei 7,2 Prozent.



■ **Veränderungen im Beteiligungsbereich**

Der Konzern umfaßte am 31. Dezember 1998 neben der Deutschen Bahn AG 193 verbundene Unternehmen (1997: 195) und 76 assoziierte Unternehmen (1997: 78).

Im Bereich des Fernverkehrs hat die Deutsche Bahn AG ihre Geschäftsanteile an der DFO Deutsche Fährgesellschaft Ostsee mbH auf die Scandlines AG übertragen. Im Gegenzug brachte das Dänische Ministerium für Verkehr seine Anteile an der Scandlines A/S in die Scandlines AG ein, an der die Deutsche Bahn AG und das Dänische Ministerium für Verkehr nunmehr jeweils 50 Prozent der Anteile halten.

Mit Wirkung zum 1. Januar 1998 wurden die beiden Geschäftsbereiche Reisevertrieb und Reiseveranstaltung aus der Deutschen Reisebüro GmbH (DER) ausgegliedert und in die DER Deutsches Reisebüro GmbH & Co. OHG und die DERTOUR GmbH & Co. KG eingebracht.

Die Deutsche Bahn AG und das DER haben ihre Beteiligungen an der Touristik Union International GmbH & Co. KG (TUI) durch Ausübung von Vorkaufsrechten um jeweils 2,5 Prozent auf jeweils 12,5 Prozent erhöht.

Im Bereich des Nahverkehrs nahmen die DB ZugBus Nordrhein Holding GmbH und die DB ZugBus Westfalen Holding GmbH ihren Geschäftsbetrieb auf, deren Aufgabe in der Erbringung integrierter Personenverkehrsleistungen durch ein kombiniertes Bus- und Schienenverkehrsangebot besteht.

Zu diesem Zweck wurde der Schienenpersonennahverkehr im Rhein-Ruhr-Gebiet aus der DB AG in die DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH und DB Regionalbahn Rheinland GmbH ausgegliedert und mit der BVR Busverkehr Rheinland GmbH in die DB ZugBus Nordrhein Holding GmbH eingebracht. Der Schienenverkehr in Westfalen wurde aus der DB AG in die DB Regionalbahn Westfalen GmbH ausgegliedert und mit der BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH und Westfalen Bus GmbH unter dem Dach der DB ZugBus Westfalen Holding GmbH zusammengeführt.

Im Bereich des Güterverkehrs hat die Deutsche Bahn AG ihre Anteile an der BahnTrans GmbH in Höhe von 50 Prozent an die Belgischen Staatsbahnen SNCB und die Thyssen Haniel Logistic Beteiligungs-GmbH verkauft. In diesem Zusammenhang hat die Deutsche Bahn AG 10 Prozent der Anteile an der Thyssen Haniel Logistics GmbH erworben.

Durch Erwerb von weiteren 25 Prozent der Anteile an der ATG Autotransportlogistic GmbH hat die Deutsche Bahn AG ihre Anteilsquote auf 50 Prozent erhöht.

Die Beteiligung an der Mannesmann Arcor AG & Co. wurde von 50,2 Prozent durch Veräußerung eines 25,1-Prozent-Anteils an das Partner-Konsortium unter Führung der Mannesmann AG auf 25,1 Prozent verringert.

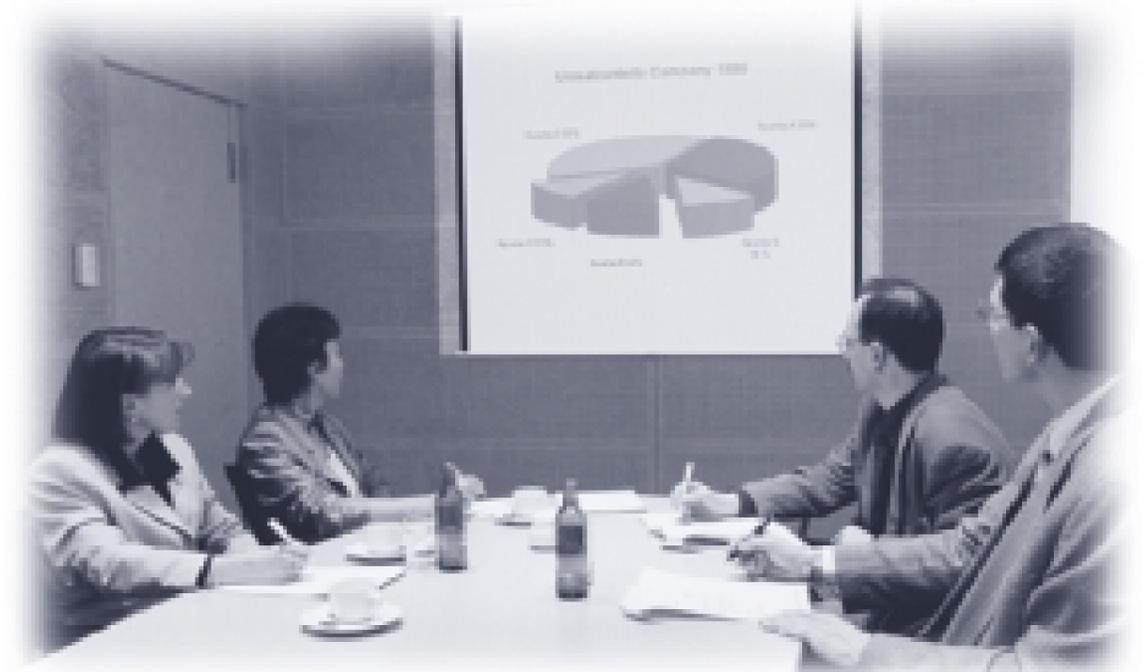
■ **Bericht des Vorstandes über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen**

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.“

■ **Richtig verbunden**
Die Deutsche Bahn macht Geschäftsreisende mobil – in jeder Hinsicht. Auch während sie unterwegs sind, haben sie Anschluß ans Geschehen, so an die Konferenz in der DB Lounge im Frankfurter Hauptbahnhof. Was sie eben am Laptop erarbeitet haben, können sie aus der Handyzone ihres ICE direkt ins Meeting übertragen.



■ **Übergreifende Konzernthemen**

Jahr 2000

Das Jahr-2000-Problem stellt alle Unternehmen vor erhebliche Herausforderungen. Die Deutsche Bahn hat hieraus für sich folgende EDV-technische Problembereiche abgeleitet:

- (1) Zentrale kaufmännische Systeme
- (2) Zentrale technische Systeme
- (3) Dezentrale kaufmännische Systeme
- (4) Eingebettete technische Systeme
- (5) Lieferanten- und Kundenbeziehungen

Aus dieser Problemstellung heraus wurden die folgenden zwei Projektkomplexe gebildet:

Projekt Zertifizierung 2000

Das Projekt Zertifizierung 2000 bearbeitet seit Mitte 1997 den Problembereich 1 (zentrale kaufmännische Systeme). Die Bearbeitung der Verfahren in diesem Bereich ist zu rund 90 Prozent abgeschlossen. Die Planung zur Behandlung der verbleibenden Verfahren liegt vor und sieht den Abschluß der Arbeiten bis Mitte 1999 vor.

Projekt Jahr 2000 konzernweit

Zur umfassenden Behandlung der Problembereiche 2–5 wurde Mitte 1998 je Vorstandsressort ein Projekt eingerichtet. Daneben wurde ein zentrales Koordinierungsprojekt Jahr 2000 konzernweit etabliert, das für die Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat zuständig ist und Kontrollen in den Projekten der Vorstandsressorts durchführt.

Die Phase der Inventarisierung sowie Risikobewertung und Priorisierung wurde per Dezember 1998 noch nicht vollständig abgeschlossen. Mit der Analyse und Umstellung der Systeme bzw. der Information von Herstellern und Lieferanten bezüglich der Jahr-2000-Fähigkeit wurde in den Projekten begonnen. Die derzeitigen Projektpläne sehen den Abschluß der Arbeiten bis Herbst 1999 vor. Da auch im DB-Konzern ein Restrisiko nicht ausgeschlossen werden kann, werden Notfall- und Ausweichplanungen in den einzelnen Vorstandsprojekten erarbeitet. Zusätzlich wurde ein vorstandsressortübergreifendes Projekt zum Thema Notfall- und Ausweichplanung initiiert.

Euro

Bereits seit Ende 1995 beschäftigt sich die Deutsche Bahn AG mit den Folgen der europäischen Wirtschafts- und Währungsunion für den DB-Konzern. Die Koordination der Aktivitäten wird von einem Projektteam gesteuert.

Für den Deutschen Bahn Konzern wurde grundsätzlich festgelegt, daß

- die Hauswährung zum 01.01.2002 von DM auf Euro umgestellt wird,
- die Kunden bei Bedarf ab 01.01.1999 Rechnungen in Euro erhalten können,
- die Fahrgäste auf Wunsch ab 01.01.1999 bargeldlose Zahlungen in den Service-Zentren auch in Euro tätigen können.

Die Entscheidung der Anpassung der Hauswährung auf Euro zum 01.01.2002 berücksichtigt die inlandsorientierte Geschäftstätigkeit der Deutschen Bahn, die hohe Anzahl der bargeldbezogenen Verkäufe, die Möglichkeit, im Rahmen des regulären Investitionsplans die EDV-Systeme um die Euro-Komponente zu ergänzen und die intensiven Beziehungen zu staatlichen Institutionen, deren Umstellungszeitpunkt ebenfalls zum Ende der Doppelwährungsphase festgelegt wurde.

■ **Ausblick**

Ausblick auf die künftige Geschäftsentwicklung

Im laufenden Geschäftsjahr 1999 wird mit einem Anhalten der negativen Auswirkungen der internationalen Wirtschaftskrisen und der daraus resultierenden Beeinträchtigung der Exportentwicklung und der Investitionstätigkeit gerechnet. Der private Verbrauch dürfte hingegen seinen Wachstumstrend fortsetzen. Per Saldo wird eine Abschwächung des BIP-Wachstums in 1999 erwartet.

Auf dieser Basis ist für den Personenverkehrsmarkt ein Wachstum wie in 1998 zu erwarten. Für den Personenverkehr der Deutschen Bahn wird ebenfalls mit Zuwächsen gerechnet.

Für den Güterverkehrsmarkt ist in 1999 besonders im Montanbereich mit weiteren Rückgängen zu rechnen, denen nur moderate Zuwächse in anderen Bereichen gegenüberstehen dürften. Insgesamt wird deshalb ein deutlich niedrigeres Wachstum im Güterverkehrsmarkt als in 1998 erwartet.

Die Deutsche Bahn geht davon aus, daß der Konzernumsatz im laufenden Jahr auf seinen Wachstumspfad zurückkehren wird. Die Anstrengungen zur Angebotsverbesserung und Produktivitätssteigerung und die damit verbundenen Investitionsprogramme werden konsequent fortgesetzt. Insofern wird sich die Investitionstätigkeit auch im laufenden Jahr auf dem hohen Niveau der Vorjahre bewegen. Die Finanzierung der Infrastrukturinvestitionen wird auch über den Einsatz von DB AG-Mitteln sichergestellt.

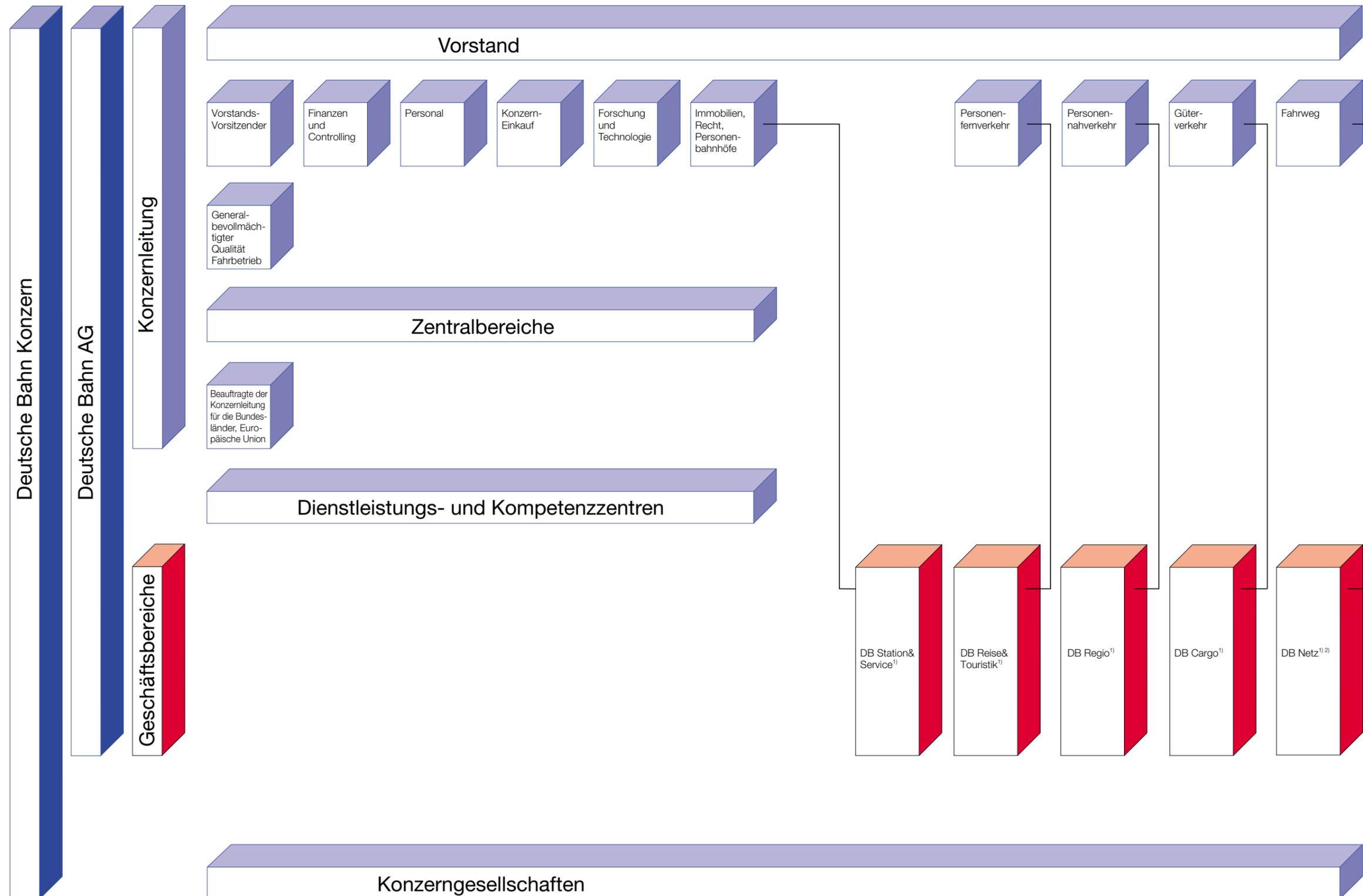
Auf der Basis dieser Erwartungen wird davon ausgegangen, daß zumindest eine Stabilisierung des Betriebsergebnisses im Konzern erreicht werden kann.

Risiken der künftigen Geschäftsentwicklung

Die Deutsche Bahn befindet sich in einer nachhaltigen Umstrukturierungsphase, die bis zum Jahre 2002 abgeschlossen sein wird. Nachhaltiges Umsatzwachstum durch Marktorientierung, Erhöhung der Produktivität und Umsetzung der notwendigen Investitionen erfordern die Formulierung ehrgeiziger wirtschaftlicher Zielsetzungen.

Diese Zielsetzungen sind mit folgenden wesentlichen Risiken behaftet:

- Zunehmender Wettbewerb auf der Schiene, insbesondere bei attraktiven Verkehren im Personen- und Güterverkehr,
- Konjunkturelle Entwicklung in den für den Schienengüterverkehr relevanten Bereichen,
- Planbarkeit der zur Verfügung stehenden Bundesmittel für Infrastrukturinvestitionen und
- Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit bei der Auslieferung von neuen Fahrzeugen und Fertigstellung von Anlagen.



Stand: 31. Dezember 1998

¹⁾ wirtschaftliche Ausgründung zum 1. Januar 1999, rechtliche Ausgründung vsl. zum 1. Juni 1999
²⁾ einschließlich DB Bahnbau und Umschlagbahnhöfe

Konzernsparte DB Reise&Touristik – Mobilität aus einer Hand

Um Fahrgäste neu zu gewinnen und enger an die Bahn zu binden, steigert DB Reise&Touristik den Kundennutzen auf vielfältige Weise: Zeitgewinn und Pünktlichkeit, Komfort im Zug, zielgruppengerechte Preise sowie Dienstleistungen rund um die Reise. Als wichtigen Trumpf im Wettbewerb entwickelt die Konzernsparte eine Reise- und Servicekette von Haus zu Haus und die Reisebuchung aus einer Hand. Bequeme Übergänge von und zu anderen Verkehrsträgern sollen Zugreisen attraktiver machen und die Systemstärken der Bahn – staufreies, umweltfreundliches Reisen – besser zur Geltung bringen.

Fernreisemarkt belebt

Im deutschen Fernreisemarkt war 1998 erstmals seit einer Reihe von Jahren wieder Aufwind spürbar. Die Zahl der Reisen wuchs im Vergleich zum Vorjahr um etwa drei Prozent. Dabei verlief der Trend bei innerdeutschen Reisen mit plus vier Prozent positiver als bei Auslandsreisen mit plus zwei Prozent. Das bedeutete eine Umkehr der in den letzten Jahren zu beobachtenden Entwicklung.

Die Wachstumsimpulse kamen 1998 ausschließlich aus dem Marktsegment Geschäftsreisen, die das Vorjahresvolumen um 14 Prozent übertrafen. Nach deutlichen Rückgängen in den Vorjahren haben sie allerdings noch nicht wieder die Buchungswerte von 1995 und 1996 erreicht. Der Markt für Privatreisen stagnierte.

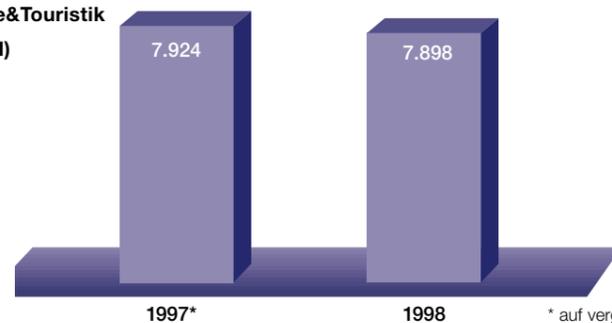
Die Konzernsparte DB Reise&Touristik konnte die positive Marktentwicklung nicht voll ausschöpfen und blieb mit ihrem Umsatz geringfügig unter dem Vorjahreswert, der sich – auf vergleichbarer Basis – um 0,3 Prozent auf rund 7,9 Mrd. DM ermäßigte.

Dazu haben die Folgen des Zugunglücks von Eschede im Juni entscheidend beigetragen. Wegen des Radwechsels in der gesamten ICE-Flotte der ersten Generation mit 59 Einheiten stand dieses Rückgrat des Fernverkehrs bis zum Herbst nicht komplett zur Verfügung. Und trotz des Engagements der Mitarbeiter sowie bestmöglicher Ersatzlösungen beim Fahrzeugeinsatz waren die Lücken im Verkehrsangebot nicht immer zu schließen.

Innovative Angebotsstrategie

Als Mobilitätsdienstleister mit hohem Anspruch bietet DB Reise&Touristik den Kunden immer mehr innovative und individuelle Lösungen für ihre Reisebedürfnisse. Wichtige Wachstumsfaktoren sind zusätzliche Verbindungen mit kürzeren Reisezeiten sowie die erweiterte und modernisierte Fahrzeugflotte. Zielgruppenspezifische Fahrpreisangebote vom ICE bis zum InterRegio erschließen neue Nachfragepotentiale und optimieren die Auslastung der Züge. Dabei werden an sämtliche Angebote wirtschaftliche Maßstäbe angelegt.

Umsatz Konzernsparte
DB Reise&Touristik
(Mio. DM)



* auf vergleichbarer Basis



Reiselektüre

Die Bahn hilft ihren Kunden, immer auf der Höhe der Zeit zu sein – auch mit der neuesten Tageszeitung. Gerade ist der frischgewaschene ICE im Bahnhof bereitgestellt, kann der Zugchef die tagesaktuelle Reiselektüre für die Fahrgäste entgegennehmen.



Schnellere Verbindungen: Insbesondere die Hauptstadt Berlin profitierte 1998 von erheblich besseren Anbindungen mit deutlich reduzierten Fahrzeiten. Seit der Eröffnung der Schnellfahrstrecke zwischen Berlin und Hannover – sie ist eine der modernsten in Europa – im September 1998 dauert die Zugfahrt zwischen beiden Städten nur noch eine Stunde und 47 Minuten (ab Mai 1999 nochmals 13 Minuten weniger). Täglich nutzen jetzt rund 10.000 Fahrgäste pro Richtung die neue Ost-West-Verbindung – etwa 50 Prozent mehr als vor der Inbetriebnahme der Neubaustrecke.

Auch die Reisedauer von Berlin in Richtung Rhein/Ruhr und Frankfurt am Main hat sich um eine Stunde verkürzt. Dabei wurde die Häufigkeit der Zugverbindungen zwischen Berlin und dem Rhein-Ruhr-Gebiet verdoppelt: Seitdem verbindet der ICE 2 die beiden größten deutschen Ballungszentren im Stundentakt.

Das auf der Linie Berlin–Hannover–Dortmund–Düsseldorf/Bonn bewährte Flügelzug-Konzept wird 1999 auch auf die Direktverbindung München–Hamburg/Bremen ausgeweitet werden: Alle zwei Stunden werden die beiden Halbzüge dann zusammengekoppelt von München bis Hannover verkehren, wo sie sich trennen und nach Bremen sowie Hamburg weiterfahren.

Die ebenfalls stündlich verkehrenden Züge zwischen Berlin und Frankfurt am Main haben eine Fahrzeit von vier Stunden und vier Minuten gegenüber mehr als sieben Stunden im Jahre 1990. Ein 1998 auf dieser Strecke eingeführter, nonstop fahrender ICE-Sprinter braucht lediglich drei Stunden und 49 Minuten.

Zur Beschleunigung im Berlin-Verkehr trägt nicht zuletzt die renovierte und 1998 wiedereröffnete Stadtbahn, der traditionelle Schienenstrang durch das Zentrum der Hauptstadt, bei. Endstation für ICE-, IC- und InterRegio-Reisende aus Richtung Westen ist seitdem nicht mehr der Bahnhof Zoologischer Garten, sondern der Ostbahnhof. Umgekehrt führt die Reise von Dresden nach Hamburg – nunmehr als optimale Verbindung zwischen Sachsen und Norddeutschland – durch das Herz Berlins mit Zwischenhalten am Ostbahnhof sowie an den Bahnhöfen Zoo und Spandau.

Neue Züge: Da sich DB Reise&Touristik als Mobilitätsdienstleister versteht, spielen auch Telekommunikation und Medien eine große Rolle, um den Komfort und Erlebnisgehalt der Zugreise zu erhöhen. Das Spitzenangebot auch in dieser Hinsicht ist der ICE mit Videoprogrammen und Deutschlands schnellster Tageszeitung „ICE-press“, die ab 16 Uhr in der 1. Klasse aller ICE der ersten Generation verteilt wird.

Neu ist ab 1999 auch die Ausstattung aller ICE-Züge mit Verstärkern, die problemloses und störungsfreies Telefonieren mit dem Handy ermöglichen. Alternativ dazu gibt es Ruhezonen, in denen der Handy-Gebrauch nicht erwünscht ist.

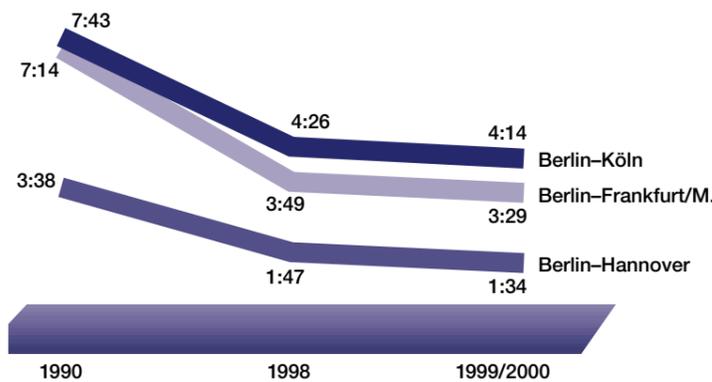
Maßstäbe in Design und Komfort setzt der neue ICE mit Neigetechnik. Er verfügt über ein gepflegtes Bordbistro, Audio-Empfang an allen Plätzen und im ersten Wagen über eine Lounge, von der aus die Fahrgäste dem Fahrzeugführer über die Schulter blicken können.

Die 1. Klasse ist mit Ledersitzen sowie Laptop-Anschlüssen ausgestattet und bietet ebenfalls ein eigenes Videoprogramm. DB Reise&Touristik führt diesen modernsten Zug der ICE-Familie 1999 anstelle der traditionellen D-Züge auf der Strecke von Stuttgart nach Zürich ein und verkürzt damit die Fahrzeit um 17 Minuten. Dieser neue ICE wird in den kommenden Jahren auch auf den bisherigen IC-Linien Berlin–München und Saarbrücken–Dresden fahren. Eine Version mit Dieselantrieb wird Nürnberg mit Dresden und München mit Zürich verbinden.

Zugkräftige Spezialtickets: Mit vorteilhaften Preisangeboten, die sich an den Bedürfnissen spezieller Zielgruppen orientieren, hat DB Reise&Touristik 1998 im schwierigen Wettbewerbsumfeld Pluspunkte gesammelt, so zum Beispiel mit

- ihren Jahreszeiten-Spezial-Angeboten für Sommer und Herbst: Sie rücken die Preiswürdigkeit von Zugreisen bundesweit ins Bewußtsein. Besonders mit dem HerbstSpezial gelang es 1998, Neukunden zu gewinnen,
- ICE-Familien-Sparpreisen: Sie weckten in dieser Zielgruppe starke Nachfrage,
- Guten-Abend-Tickets: Auch 1998 haben preisbewußte Kunden das Angebot positiv aufgenommen. Es sorgt für eine bessere Auslastung der Fernverkehrszüge in den nachfrageschwächeren Abendstunden und am Samstag-nachmittag,
- TwenTickets: Sie setzten den positiven Entwicklungstrend auch 1998 fort,
- TramperTickets: Dieses maßgeschneiderte Sommer-Angebot begeisterte viele junge Leute für Zugreisen.

Reisezeit nach Berlin



Im Sommer 1998 knüpfte DB Reise&Touristik an die erfolgreichen Sparpreise für Reisen nach Österreich (seit 1994) und in die Schweiz (seit 1997) an und brachte entsprechende Spezialangebote für die Länder Belgien, Dänemark, Frankreich, Italien, Kroatien, Luxemburg, Niederlande, Polen, Slowenien, Tschechien und Ungarn auf den Markt. Außerdem gilt analog zum deutschen Angebot ein ICE-Familien-Super-Sparpreis für acht europäische Länder. Steigende Umsatzzahlen belegen, daß es mit Pauschalangeboten gelungen ist, die Bahn für den internationalen Verkehr attraktiver zu machen:

Fast jeder zweite Auslandsreisende der DB Reise&Touristik nutzt einen Europa-Sparpreis. An der Spitze stehen dabei die klassischen Urlaubsländer Österreich, Schweiz und Italien. Mit rund 30 Prozent Plus weisen Polen und Tschechien bemerkenswerte Steigerungsraten auf.

Internationaler Verkehr: Auf große Resonanz treffen die Thalys-Hochgeschwindigkeitszüge, die Ende 1997 die EC-Züge auf der Strecke Köln-Brüssel-Paris ablösten. Die rund 800.000 Fahrgäste in den ersten zwölf Monaten übertrafen die Planzahlen der Partner – neben der Deutschen Bahn die französische SNCF, die belgische SNCB und die niederländische NS – deutlich. Seit September 1998 führt ein Zugpaar über Köln hinaus bis Düsseldorf. In Brüssel besteht die Möglichkeit zum Umsteigen in den Eurostar nach London.



■ **Urlaubsfreuden**

Der Ferientraum geht in Erfüllung: Mit den eigenen Rädern den Ostseestrand zu erfahren, ist ganz unkompliziert. Nach der Wahl des attraktiven Reiseziels und des passenden Zuges geht es expreß in den Urlaub. Und die Fahrräder reisen einfach mit.



Seit März 1998 verkehrt der Cisalpino täglich direkt von Stuttgart über Zürich nach Mailand. Die flotte Fahrt durch die Alpen bietet den Reisenden in dem Neigetechzug, der dank verbesserter Kurvenlage für hohen Komfort sorgt, ein besonderes Reise- und Landschaftserlebnis.

Die DB Reise&Touristik arbeitet an weiteren strategischen Partnerschaften mit Bahngesellschaften in Nachbarländern. In neuen Kooperationsformen mit der niederländischen NS, der österreichischen ÖBB, der schweizerischen SBB und der polnischen PKP soll die Europäisierung des Schienenverkehrs vorangetrieben werden.

Investitionen

Im Vordergrund stand auch 1998 die Modernisierung der Fahrzeugflotte. Neu auf die Schiene kamen

- 44 Steuerwagen für ICE-2-Züge. Damit steht die gesamte ICE-2-Flotte dem Regelverkehr nunmehr mit erhöhter Flexibilität zur Verfügung,
- 127 Triebfahrzeuge BR 101 für den IC-Verkehr. Weitere 18 Loks folgten Anfang 1999,
- 28 neue Steuerwagen für IC- und InterRegio-Züge. Sie beschleunigen die Wendezeiten in Kopfbahnhöfen, erhöhen das Reisetempo und damit auch die Pünktlichkeit. Weitere 12 Steuerwagen sind bestellt.

Planmäßige Fortschritte macht die Modernisierung der Reisezugwagen. Nach Abschluß der ersten Stufe des Redesign-Programms stehen 600 IC-Wagen mit moderner Innenausstattung zur Verfügung und ersetzen schrittweise ältere Fahrzeuge. Im Geschäftsfeld AutoZug wurden 21 Schlaf- und 27 Liegewagen kundengerecht umgebaut.

Im Vertriebsbereich flossen Investitionen in die Renovierung von 39 ReiseZentren nach dem Konzept des italienischen Designers De Lucchi und in die Installation der ersten 157 neuen Ticketautomaten, die bundesweit aufgestellt werden.

Weitere Mittel dienten der Einrichtung der nach Hamburg und München dritten Anlage für technische Diagnose, Wartung und Reinigung von Hochgeschwindigkeitszügen in Berlin-Rummelsburg sowie einer neuen Farbspritzanlage für den Außenanstrich der ICE-Züge im Werk Nürnberg. Dort können jetzt Fahrzeuge während ihres Revisionsaufenthaltes im 3-Schicht-Betrieb neu lackiert werden.

Personal

Ende 1998 beschäftigte die Konzernsparte DB Reise&Touristik 35.938 Mitarbeiter – 1.716 weniger als am Jahresanfang nach der Integration von Teilen der ehemals eigenständigen Geschäftsbereiche Traktion (Triebfahrzeugführer) und Werke (Wartung und Instandsetzung). Hohe Priorität hat die weitere bedarfsbezogene Flexibilisierung der Arbeitszeit, um die Anpassungsfähigkeit an die wechselnden Kundenbedürfnisse zu erleichtern. Dazu dienen „integrative Einsatzpläne“. Sie heben die herkömmliche Dreiteilung des Personals in Grund-, Vertretungs- und Sonderbedarf auf und ermöglichen innovative arbeitsorganisatorische Maßnahmen.

Im Jahre 1998 konnte das für den personenbezogenen Verkauf konzipierte Leistungs-Anreiz-System (LAS) tarifvertraglich verankert werden. Auf dieser Basis ist es möglich, mit den rund 5.300 Verkäufern, die in etwa 600 Teams organisiert sind, Umsatzziele zu vereinbaren und, wenn sie übertroffen werden, leistungsorientierte Vergütungen zu zahlen. Das Konzept zielt darauf, Eigeninitiative zu stärken und Selbstverantwortung zu fördern. Eine weitere LAS-Variante wird in einem Pilotprojekt getestet, um die Pünktlichkeit und Präzision bei der Zugbereitstellung zu steigern.

Ausblick

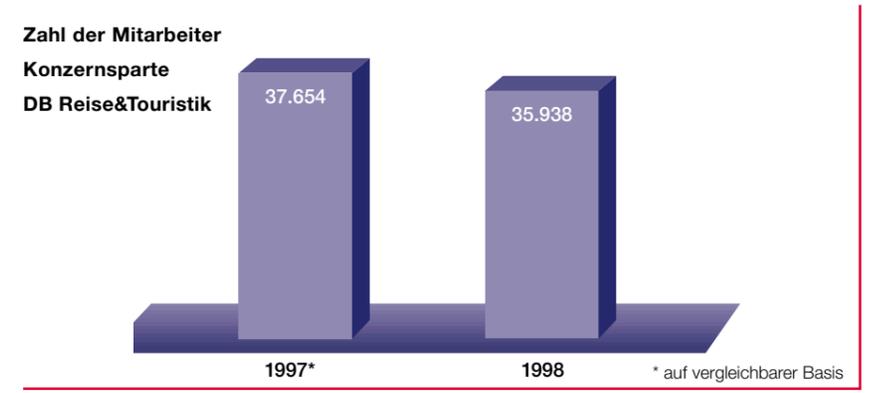
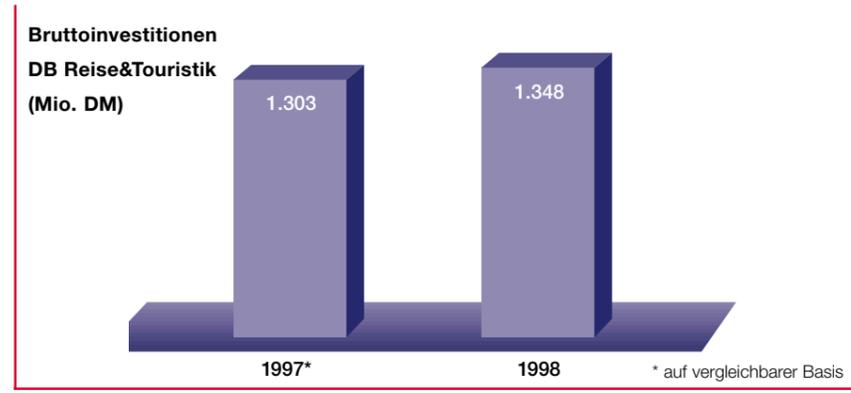
DB Reise&Touristik konzentriert sich unvermindert darauf, zusätzliche Marktpotentiale zu erschließen. Dazu zählen auch zielgruppen-gerechte neue Angebote und die kontinuierliche Erweiterung der Hochgeschwindigkeitsflotte sowie der Ausbau der Reiskette von Haustür zu Haustür durch verbesserte Zusammenarbeit zum Beispiel mit Mietwagenfirmen, Taxizentralen, Nahverkehrsverbänden und Fluggesellschaften.

Speziell für Geschäftsreisende entwickelt DB Reise&Touristik zusätzliche Sprinter-Verbindungen. Ganz neue Maßstäbe in Komfort und Reisezeit wird die neue Tochtergesellschaft Metropolitan (MET) mit ihrer in der Presse als „Wiedergeburt des Luxuszuges“ kommentierten Schnellverbindung zwischen Köln und Hamburg setzen. Der mit Leder und viel Holz ausgestattete Zug, dessen Start für Sommer 1999 vorgesehen ist, verfügt über eine Office-Zone mit Fax- und Telefonanschlüssen, einen Ruhebereich sowie einen Clubbereich, der sich auch für Minikonferenzen eignet.

Von zentraler Bedeutung ist es auch, ein einfaches und plausibles Preissystem am Markt zu etablieren, das zielgruppenspezifische Bedürfnisse und die Auslastung der Züge

konsequent ins Kalkül zieht. Die BahnCard wird kundenorientiert zur Reisekarte weiterentwickelt: zwar ohne Kreditkartenfunktion, aber mit Zusatzleistungen rund um die Reise. Mit dem Ausbau und der Optimierung der Vertriebs- und Informationswege wird DB Reise&Touristik die Servicequalität weiter steigern.

Call Center und Internet-Angebote automatisieren geschäftliche Routine und verschaffen den Mitarbeitern neue Spielräume, um die Kunden bei der umfassenden Reiseplanung gezielt zu beraten. Dabei gewinnt der von den Kunden gewünschte Service von Haus zu Haus aus einer Hand weiter an Bedeutung. Die Bahn kann auf diese Weise Vorteile des Individualverkehrs bieten und zugleich ihre eigentliche Stärke – staufreies Reisen von Innenstadt zu Innenstadt – besser zur Geltung bringen.



Konzernsparte DB Regio – Mit modernen Konzepten überzeugen

Im verschärften Wettbewerb setzt DB Regio, der Nahverkehr der Deutschen Bahn, auf innovative Verkehrskonzepte, marktgerechte Angebote und zeitgemäßen Service. Dem dient das Investitionsprogramm der nächsten fünf Jahre in Höhe von 9,2 Mrd. DM. Kundennähe und Service im Zug weiter zu stärken, ist das Ziel des Pilotprojekts „RegioTeam“, das die Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) mit den Triebfahrzeugführern bilden. Preisliche Sonderangebote für Freizeit und Shopping sowie eine Jugendkampagne sollen bundesweit zusätzliche Kundengruppen gewinnen. DB Regio strebt langfristige Verträge mit den Bundesländern und ihren Bestellerorganisationen an.

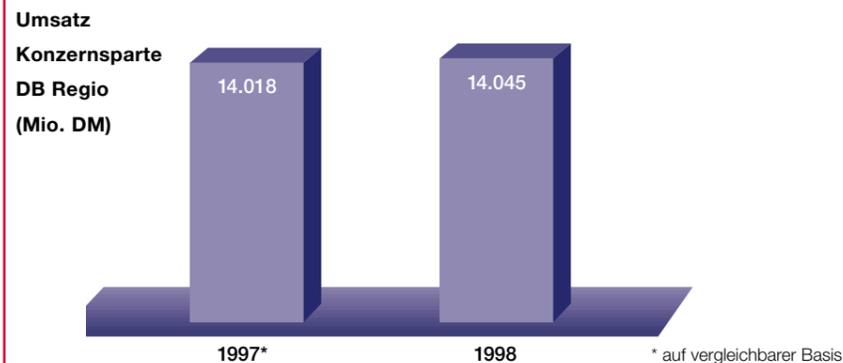
Nahverkehrsmarkt unter konjunkturellem Druck

Vom allgemeinen Rückgang der Verkehrsnachfrage im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) blieb DB Regio 1998 nicht unberührt. Diese Entwicklung hatte insbesondere zwei Ursachen: zum einen die gesamtwirtschaftliche Situation in Deutschland mit anhaltend hoher Arbeitslosigkeit und stagnierenden Konsumausgaben, zum anderen der Wettbewerb des motorisierten Individualverkehrs, dessen Druck sich durch die Zahl der neu zugelassenen Autos und sinkende Kraftstoffpreise verschärft hat.

Die Verkehrsleistung im schienengebundenen Personennahverkehr nahm 1998 um 2,9 Prozent auf 31,3 Milliarden Personenkilometer ab.

Die Konzernsparte DB Regio verbuchte einen Umsatz von 14,0 Mrd. DM, der geringfügig über Vorjahresniveau lag. Davon stammen 3,8 Mrd. DM aus dem Fahrcheinverkauf im Schienenahverkehr. Dies entspricht einem Rückgang um rund 2,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr.

Demgegenüber bestellten die Länder als Aufgabenträger im ÖPNV zusätzliche Verkehre, so daß diese Erlöse um 0,5 Prozent auf 8,3 Mrd. DM stiegen.



■ Qualität für Umsteiger

Die Zeit, in der manche Fahrgäste das Umsteigen aus dem Fernreise- in den Nahverkehrszug als Abstieg in der Qualität empfinden mußten, ist vorbei. DB Regio setzt moderne Fahrzeuge ein und ist den Reisenden mit einer Service-Offensive zu Diensten.

Deren Herzstück sind die Kundenbetreuer im Nahverkehr – kurz: KiN. Hier sorgt die KiN-Chefin für Pünktlichkeit und Wohlbefinden.



Strategie: Maßgeschneiderte Angebote

Mit gezielten Marketingkonzepten will DB Regio auch in Zukunft ihre Marktposition festigen und ausbauen.

Im Rahmen von Ausschreibungen vermittelt DB Regio den öffentlichen Bestellern von Nahverkehrsleistungen, ihre Kompetenz und Potentiale offensiv: mit überzeugenden Konzepten, Investitionen in neue Fahrzeuge und Qualitätsstandards, an denen sich die Leistung der Schiene messen läßt. DB Regio ist bestrebt, mit den Aufgabenträgern möglichst langfristige Verträge abzuschließen, die mehr Planungssicherheit für beide Seiten und damit eine verlässlichere Basis für dauerhafte Leistungsverbesserungen für die Kunden schaffen.

Neue ZugBus-Konzepte

DB Regio baute 1998 das ZugBus-Konzept weiter aus und rüstet sich auch auf diese Weise für die mit dem Auftreten neuer Anbieter verschärfte Konkurrenzsituation. Dabei nutzen die Bus- und ZugBus-Gesellschaften ihre regionale Präsenz und Flexibilität. Zusätzlich zu DB ZugBus Schleswig-Holstein gründete DB Regio zwei neue Gesellschaften: DB ZugBus Nordrhein und DB ZugBus Westfalen.

Maßgeschneiderte Nahverkehrsangebote für Schiene und Straße aus einer Hand – das ist das Ziel von DB ZugBus. Ausgezeichnete Kenntnisse des regionalen Marktes und Kooperationen auf lokaler Ebene bezwecken, die Angebote für die Kunden und zugleich das betriebswirtschaftliche Ergebnis zu verbessern. Bisher haben die regionalen Busgesellschaften bereits 435 Kooperationen mit 1.323 Verkehrsunternehmen und 123 Gebietskörperschaften abgeschlossen.

Kundenzufriedenheit steigern

Neben der weiteren Modernisierung und Erneuerung des Fahrzeugparks ist der Ausbau der Verkehrsqualität der Eckpfeiler der Angebotspolitik für die Fahrgäste. Eine wesentliche Rolle spielt hier der Beitrag von DB Regio zur geschlossenen Reisekette durch gut abgestimmte Übergänge zu anderen Verkehrsträgern. Beispiele hierfür sind die neuen elektronischen Auskunftssysteme wie die „adreßscharfe Auskunft“ und länderbezogene Fahrplaninformationen aller Nahverkehrsunternehmen auf CD-ROM oder im Internet.

Im Berichtsjahr verbesserten sich die Leistungen in Nordrhein-Westfalen durch die landesweite Einführung des Integralen Taktfahrplans mit zeitlich aufeinander abgestimmten Verbindungen und nahtlosen Anschlüssen.

Mit der vollständigen Wiedereröffnung der sanierten Stadtbahnstrecke in Berlin hat DB Regio zahlreiche Direktverbindungen aus dem Umland in die Hauptstadt geschaffen. Mehr als 2,5 Millionen Brandenburger können seitdem direkt ins Zentrum der deutschen Hauptstadt fahren.

Ein Herzstück der Service-Offensive sind die Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN): Rund 9.500 geschulte Zugbegleiter sind seit September 1998 bundesweit tätig. Sie sind die erste Ansprechadresse der Reisenden, die Hilfestellung, Informationen oder bei Abweichungen vom Fahrplan Unterstützung brauchen, um die nächsten Anschlüsse zu erreichen.

Ebenfalls seit 1998 sind die Regionalen Ansprechpartner im Nahverkehr (RAN) bundesweit tätig. Unter der einheitlichen Rufnummer 01803/19 41 95 stehen den Reisenden nunmehr 18 RAN-Teams Rede und Antwort. Sie nehmen Wünsche, Anregungen und Beschwerden der Kunden zum Angebot von DB Regio entgegen, leiten sie an die Verantwortlichen vor Ort weiter und informieren den Kunden. Im laufenden Jahr wird RAN, als Beschwerdemanagement des Nahverkehrs, zu einem aktiven Verbesserungsmanagement weiterentwickelt. Ziel ist, Schwachstellen systematisch zu erkennen und zu beseitigen, um Kundenzufriedenheit und Kundenbindung zu steigern.

Neue Zielgruppen gewinnen

Mehr Verkehr auf die Schiene zu holen, ist auch das Ziel von DB Regio. Deshalb unternimmt DB Regio große Anstrengungen, um außerhalb der Spitzenzeiten des Berufsverkehrs neue Kunden fürs Bahnfahren zu gewinnen und freie Zugkapazitäten besser auszulasten. Darauf zielt eine Reihe von Sonderangeboten mit vergünstigten Fahrpreisen.

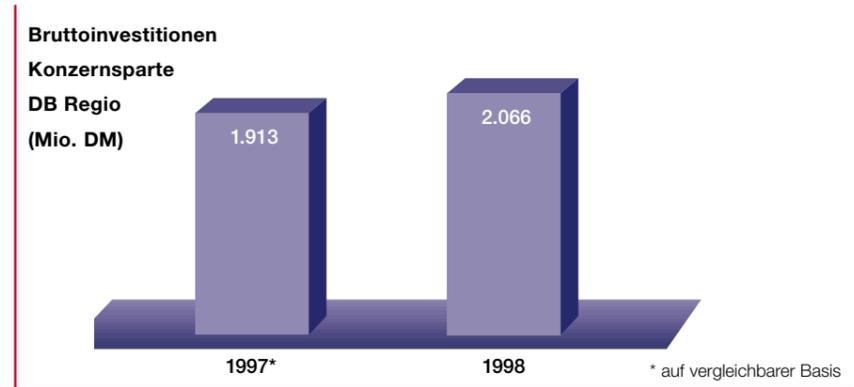
In der Gunst der Kunden weiter gestiegen ist das Schönes-Wochenende-Ticket, von dem 1998 erstmals über sieben Millionen Stück verkauft werden konnten. Seit 1. April 1999 gilt es wieder für fünf gemeinsam reisende Personen jeweils samstags oder sonntags. Eltern können weiterhin mit allen eigenen Kindern bis 17 Jahre reisen.

Über Erwarten gut war die Resonanz der Kunden bei länderbezogenen Sonderangeboten, so beim Bayern-Ticket und beim Shopping- und Freizeit-Ticket in Rheinland-Pfalz und dem Saarland: Bereits 1997 eingeführt, setzten beide ihre Erfolgsstory mit hohen Steigerungsraten fort.

Als Sonderangebot wurde 1998 das RegioTicket als Netzkarte für Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen zum Preis von lediglich 25 DM eingeführt. Das ebenfalls neue HopperTicket, mit dem die Kunden für fünf DM bis 50 Kilometer weit fahren können, gilt in Niedersachsen und Bremen sowie Sachsen-Anhalt und Thüringen. Beide Angebote sind zeitlich befristet.

Aufgrund der erfreulichen Verkaufszahlen in Bayern und Rheinland-Pfalz ist geplant, solche länderbezogenen Angebote 1999 in ganz Deutschland einzuführen.

Verstärkt wirbt DB Regio auch um junge Zielgruppen. Dafür baut DB Regio die Jugendmarke „DEINER“ auf. Ein erster Schritt war 1998 der Start der Jugendkampagne DEINER mit mehreren Bausteinen, darunter „Feierland-Partys“ und die beiden DEINER-Wagen „Close-Ups“ und „Steely D“. Gemeinsam mit Werbepartnern wie zum Beispiel Sony und dem Musiksender MTV realisierte Aktionen in jungem Lebensstil machen den Schienen Nahverkehr und das Bahnumfeld für Jugendliche attraktiv. Der jeweilige Standort der DEINER-Wagen und Informationen über neue Aktionen sind stets aktuell im Internet abrufbar. In einem zweiten Schritt plant DB Regio 1999 bundesweit ein preislich attraktives und flexibel nutzbares Jugend-Ticket unter dem Namen DEINER einzuführen.



Investitionen

Das 1998 beschlossene Investitionsprogramm der Konzernsparte DB Regio bis zum Jahr 2003 hat einen Umfang von 9,2 Mrd. DM.

Bei einem Gesamtinvestitionsvolumen in Höhe von 2,1 Mrd. DM in 1998 bildeten neue Schienenfahrzeuge und die Modernisierung älterer Reisezugwagen für 1,2 Mrd. DM den Schwerpunkt der Investitionen von DB Regio. So wurden 161 Doppelstockwagen neu angeschafft sowie 75 doppel- und 236 einstöckige Reisezugwagen modernisiert. 76 Lokomotiven erhielten Steuerungseinrichtungen für den Wendezugbetrieb.

In den Neubau und die Modernisierung von Fahrzeugwerkstätten sind 1998 rund 120 Mio. DM investiert worden. Zu den Investitionsschwerpunkten zählten die Standorte Cottbus-West, Erfurt und Hannover-Leinhausen.

Überdies hat DB Regio an Bahnhöfen und Haltepunkten 500 Verkaufsautomaten für Fahrscheine neu installiert und 50 Triebwagen mit Ticketautomaten ausgestattet.

Personal

Ende 1998 hatte die Konzernsparte DB Regio 56.083 Mitarbeiter. Das waren unter Berücksichtigung der integrierten Teile der früheren Geschäftsbereiche von Traktion und Werke 1.973 weniger als zu Jahresbeginn.

Ausblick: Mehr Kundennähe

Der Aufgabenschwerpunkt für 1999 liegt unvermindert bei der kundengerechten Verbesserung von Verkehrsangebot und Service.

Bestellermarkt: Die Verhandlungen mit denjenigen öffentlichen Bestellern von Nahverkehrsleistungen, mit denen noch kein Verkehrsvertrag besteht, sollen erfolgreich abgeschlossen werden, um Planungssicherheit für den Einsatz von Personal und Fahrzeugen sowie die Investitionen zu erhalten.

Fahrzeuge: Im Zuge der Flottenerneuerung ist 1999 der Zugang von rund 100 S-Bahn- und Regionaltriebwagen, 25 Triebwagenzügen mit Neigetechnik, 60 Dieseltriebwagen in Leichtbauweise und 120 Doppelstockwagen vorgesehen.

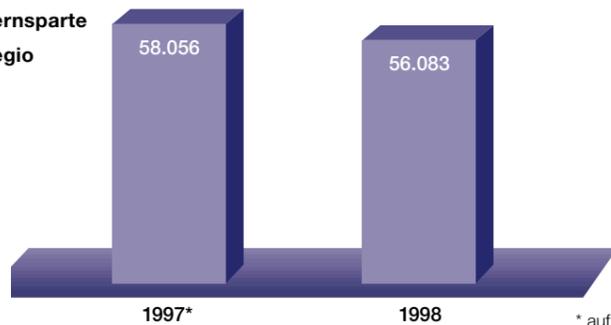
Angebotsplanung: Neue Wege werden in der Angebotsplanung von DB Regio gegangen. Zur Verbesserung der internen Planungsprozesse wurde eine rechnergestützte Fahrlagenplanung eingeführt. Diese ermöglicht einen unkomplizierten Austausch der Planungen zwischen den Regionalbereichen untereinander sowie mit DB Reise&Touristik. Dadurch ist eine verbesserte Abstimmung im Sinne einer ganzheitlichen Planung des Personenverkehrs möglich geworden. Zur verkehrlichen Bewertung umfangreicher Änderungen bzw. Neukonzipierungen von Angeboten werden detaillierte Nachfrageprognosen durchgeführt.

Reisenden-Information: Mit der Entwicklung eines zukunftsfähigen und umfassenden Systems für die Information der Reisenden entspricht DB Regio einer zentralen Forderung der Fahrgäste nach aktuellen und vollständigen Hinweisen auf Abweichungen vom Fahrplan und gegebenenfalls alternative Anschlüsse.

Service: Um Kundenorientierung und Service abzurunden, werden in einem Pilotprojekt auch die Triebfahrzeugführer organisatorisch integriert und zusammen mit den Kundenbetreuern im Nahverkehr (KiN) die RegioTeams für „ihren“ jeweiligen Zug bilden. Sie sollen die Voraussetzungen für kundenrelevante Faktoren wie zum Beispiel Sauberkeit und Information optimieren.

Mehr Kundenfreundlichkeit verspricht sich DB Regio auch von den JuniorZügen. Damit knüpft der Nahverkehr an die guten Erfahrungen mit den JuniorBahnhöfen an. Auszubildende können sich in der Praxis frühzeitig und systematisch mit den Aufgaben des Kundenbetreuers vertraut machen, Verantwortung übernehmen und eigenständige Servicekonzepte entwickeln. Der erste JuniorZug fährt im Mai 1999 im Regionalbereich Saarland/Westpfalz.

Zahl der Mitarbeiter
Konzernsparte
DB Regio



* auf vergleichbarer Basis

Konzernsparte DB Station&Service – Milliarden Kundenkontakte

Für das Konzernziel, mehr Reiseverkehr auf die Schiene zu holen, haben die Personenbahnhöfe eine zentrale Aufgabe. Sie sind die Visitenkarte des Unternehmens wie auch ein wichtiger Prüfstein für seine Serviceversprechen. Hier haben die Fahrgäste ihre erste Begegnung mit dem Schienenverkehr und erleben die Verknüpfung mit ÖPNV, Straßen- und Luftverkehr. Um die Attraktivität der Bahnhöfe als Verkehrsstationen zu verbessern und die Reisekette von Haus zu Haus zu ermöglichen, sie aber auch als innerstädtischen Standort mit einem umfassenden Angebot von Waren und Dienstleistungen aufzuwerten, investiert DB Station&Service erheblich in Modernisierung, Qualität und attraktive Angebote für die Kunden.

Marktplatz Bahnhof

Im Berichtsjahr haben mehr als 2,6 Milliarden Kunden die DB-Stationen genutzt: 1,6 Milliarden Reisende und über eine Milliarde Besucher, die Fahrgäste zum Zug begleiteten oder in den Bahnhofsgeschäften einkauften. Oberstes Ziel war und ist die Schaffung attraktiver Stationen, um die Bahnreise für den Kunden von Anfang bis zum Ende angenehm und sicher zu gestalten.

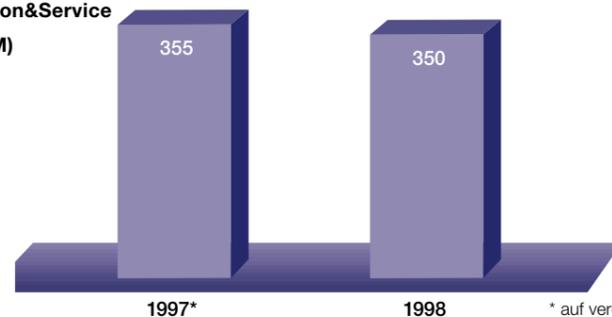
Strategie: Dreifache Aufwertung

Angesichts des regen Publikumsverkehrs setzt DB Station&Service drei geschäftspolitische Schwerpunkte, die sich gegenseitig verstärken und für eine angenehme Aufenthaltsqualität in den Bahnhöfen sorgen. In seiner Strategie verfolgt die Konzernsparte DB Station&Service

- die Optimierung der Bahnhöfe als dienstleistungs- und kundenorientierte Verkehrsstationen: Saubere und sichere Aufenthaltsbereiche, leicht zugängliche Fahrgastinformation, behindertengerechte Bahnsteigzugänge und



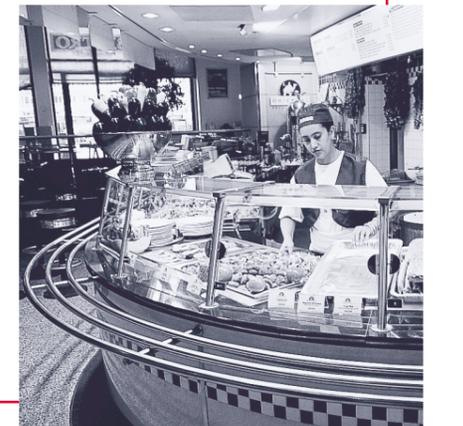
Umsatz Konzernsparte
DB Station&Service
(Mio. DM)



* auf vergleichbarer Basis

■ Appetithappen

Große Bahnhöfe in bester Innenstadtlage sind nicht nur Verkehrsstationen, sie bieten auch Gewerberaum für Einzelhandel und Servicefirmen – für den Bedarf rund um die Reise und oft auch darüber hinaus. Mit dem Konzept „Markt im Bahnhof“, dem Warenangebot, der Geschäftslage und den attraktiven Öffnungszeiten macht DB Station&Service Reisenden und Bahnhofsbesuchern Appetit auf Shopping.



die verbesserte Verknüpfung der Züge mit anderen Verkehrsträgern wie Bus und Straßenbahn, Taxi, Mietwagen, Privatauto und Fahrrad sowie zunehmend auch dem Flugzeug erleichtern den Reisenden den Zugang zur Bahn,

- die Vermarktung der Bahnhöfe: DB Station&Service verfügt über attraktive Lagen mit hoher Kundenfrequenz. Die Vermarktung der Flächen nimmt daher einen hohen Stellenwert ein. Aber auch Ausstellungen zeitgenössischer Künstler, Theateraufführungen, Konzerte, Jubiläen und Feste im Rahmen von „Forum Bahnhof“ werten die Verkehrsstationen auf und steigern die Akzeptanz beim Publikum. Da die Veranstaltungen regelmäßig auf ein lebhaftes Medienecho treffen, multipliziert sich ihre Werbewirkung für die Bahn und ihre Partner,
- die Investitionen in die Bahnhöfe und ihren Ausbau als kommunale Visitenkarte: So lautet der Konsens zwischen der Deutschen Bahn, dem Deutschen Städtetag und dem Bund Deutscher Architekten. Mit Neubauten und der – wo es angebracht ist, denkmalschützenden – Modernisierung der Stationen fördert DB Station&Service die Wiederbelebung des Standortes Bahnhof. Aus der engen Projekt-

kooperation mit Ländern und Gemeinden ergeben sich vielerorts Impulse zur Entwicklung und Aufwertung auch der Bahnhofsumfelder.

Außerdem hat DB Station&Service mit Kommunen und Landespolizei rund 30 Ordnungspartnerschaften geschlossen, die Sicherheit und Sauberkeit im gesamten Bahnhofsbereich koordinieren.

Erste Aufgabe von DB Station&Service ist es, den Eisenbahnunternehmen Verkehrsstationen bereitzustellen, Bahnhöfe zu entwickeln, zu bauen und zu modernisieren. Seit dem 1. Januar 1999 gilt für die Schienenverkehrsunternehmen ein neues, transparentes Stationspreissystem, das sich aus Kapazitäts- und Leistungskomponenten zusammensetzt. Die Preise richten sich nach Zahl und Länge der Züge der jeweiligen Bahngesellschaft sowie nach der Ausstattung des Bahnhofs.

Zu ihrem Kerngeschäft zählt DB Station&Service im Zuge des Ausbaus der Bahnhöfe zu zentralen Verkehrs-, Kommunikations- und Dienstleistungszentren auch, Gewerbeflächen für Einzelhandels- und Dienstleistungsunternehmen zu entwickeln und zu vermarkten. Zur handelsorientierten Mieterbetreuung hat DB Station&Service damit begonnen, ein Centermanagement einzurichten. Die „Initiative Mieter im Mittelpunkt“, die der persönlichen Einschätzung der wirtschaftlichen Situation und der Entwicklungsmöglichkeiten von rund 6.000 Mietern im Bahnhof dient, soll dazu beitragen, die Zusammenarbeit zu intensivieren.

Die Konzepte „Markt im Bahnhof“ und „DB ServiceStore“ wurden 1998 gezielt weiterentwickelt. Sieben ServiceStores sind bereits im Betrieb und 40 weitere im Planungsstadium. Sie umfassen je nach Standort maßgeschneiderte Servicepakete: Fahrkartenverkauf und touristische Angebote sowie Warte- und Einkaufsmöglichkeiten.

Sicherheit, Sauberkeit und Service

Das 3-S-Programm zur kameraunterstützten Steuerung von Service, Sicherheit und Sauberkeit hat DB Station&Service 1998 auf sechs weitere Bahnhöfe – darunter Berlin Ostbahnhof, Düsseldorf und Essen – ausgedehnt. Damit stieg die Zahl der elektronischen 3-S-Zentralen auf 13.

Mitte 1998 erhielt DB Station&Service die Ergebnisse der ersten umfassenden Kundenbefragung. Auch sie ergaben, daß Sicherheit und Sauberkeit an den Bahnhöfen ein zentrales Thema für die Kunden darstellen. Obwohl 68 Prozent der Befragten der Meinung sind, daß sich die Qualität der Bahnhöfe in den letzten zwei Jahren spürbar verbessert hat, sind aus Sicht der Kunden – Eisenbahnverkehrsunternehmen, Reisende und Mieter von Geschäftslokalen – weitere Verbesserungsmaßnahmen erforderlich.

Um sie schnell zu erkennen und umzusetzen, bedient sich DB Station&Service bundesweit des BahnhofsQualitätsBarometers (BQB). Dabei handelt es sich um eine umfassende, systematische Methode zur Selbstbewertung der Verkehrsstationen durch die Bahnhofsmanager. Sie basiert auf einem Verfahren der European Federation for Quality Management. Ausgangspunkt ist die gemeinsame Inspektion der Station und ihres Umfeldes durch Bahnhofsmanager, Vertreter der Verkehrsbereiche, Ladenmieter und Kommunalvertreter. Dabei gewonnene Erkenntnisse fließen unmittelbar in Verbesserungsmaßnahmen ein.

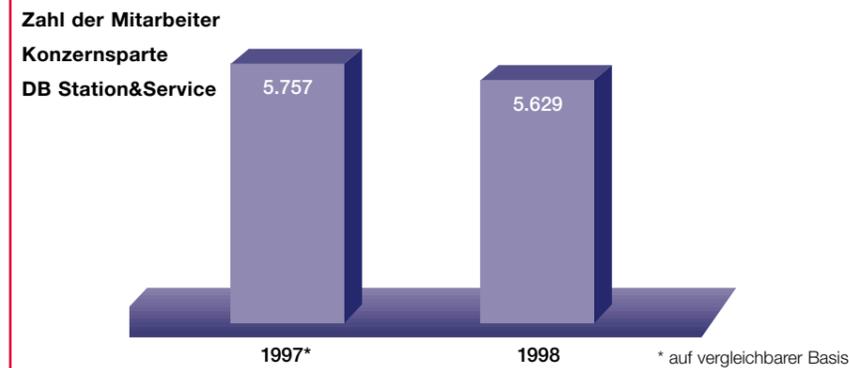
Investitionen

DB Station&Service hat 1998 rund 1,2 Mrd. DM investiert. Hinzu kamen 530 Mio. DM für Instandhaltung. Mit dem Einsatz von zusammen 1,73 Mrd. DM ist es gelungen, den aus früheren Jahrzehnten aufgestauten Modernisierungsrückstand weiter abzubauen.

Zu den Investitionsschwerpunkten gehörten 1998

- die Bahnhöfe Berlin Alexanderplatz und Berlin Friedrichstraße, die bereits komplett beziehungsweise teilweise wiedereröffnet werden konnten. Die Arbeiten in Berlin-Spandau, Hannover und Köln schritten termingerecht voran,
- der Umbau von rund 750 kleineren und mittleren Bahnhöfen: Zum Beispiel in Bayreuth und Königswusterhausen gestaltet DB Station&Service diese in den Bereichen Empfangshalle, Bahnsteige und Bahnsteigdächer zum Nutzen der Kunden und stattet sie mit neuem Bahnsteigmobiliar sowie Wegeleit- und Informationssystemen aus,

- die Installation des multifunktionalen Wartepavillons PlusPunkt: Mit ihm lassen sich kleine Verkehrsstationen in Zusammenarbeit mit Ländern und Gemeinden kundengerecht, preiswert und schnell aufwerten. Über die ersten 100 bis Ende 1998 errichteten PlusPunkte hinaus ist in den nächsten Jahren der bundesweite Aufbau an vielen weiteren Standorten geplant,
- der Baubeginn der Bahnhöfe Berlin-Lichtenberg und Ostbahnhof, Bremen, Oranienburg, Stralsund und Weimar: Sie sind Teil des „Bahnhofspaketes“, das moderne Verkehrsstationen mit hohen Qualitätsstandards und Serviceleistungen schafft. Dieses 1997 konzipierte Modell bündelt 26 Bahnhöfe in einem Investitionspaket und erreicht nach seiner Realisierung 1,2 Millionen Kunden täglich. Der Bahnhof in Weimar, der „Kulturstadt Europas 1999“, wurde im Februar des laufenden Jahres eröffnet,
- die Anbindung wichtiger Flughäfen an das Schienennetz: Der Fernbahnhof Frankfurt/M. Flughafen nimmt im Mai 1999 den Betrieb auf. Der Bau der Flughafen-Bahnhöfe in Düsseldorf, Hannover und Köln/Bonn hat begonnen. Im Planungsstadium befinden sich die Projekte in Berlin-Schönefeld, Dresden und Halle/Leipzig. Dahinter steht die gemeinsame Zielsetzung von Deutscher Bahn und Deutscher Lufthansa, Teile des innerdeutschen Luftverkehrs einzustellen und an seiner Stelle den Schienenverkehr weiter auszubauen.



Personal

Ende 1998 beschäftigte DB Station&Service 5.629 Mitarbeiter; ein Jahr zuvor waren es 5.757.

Dank der am 1. Januar 1998 eingeführten flexiblen Jahresarbeitszeit konnte der Einsatz der Service-Mitarbeiter noch effizienter an den wechselnden Kundenbedarf angepasst werden. So kann zum Beispiel auf saisonale Schwankungen direkt reagiert werden.

Personalpolitisch stand 1998 die intensive Ausrichtung der Mitarbeiter und Führungskräfte auf die Kernaufgaben des Unternehmens und den unmittelbaren Dienst am Kunden im Mittelpunkt. So wurden zum Beispiel alle Bahnhofsmanager in der Anwendung des Bahnhofs-QualitätsBarometers geschult, um die aus Sicht der Kunden notwendigen Verbesserungsmaßnahmen an den Bahnhöfen zu erkennen und umzusetzen. Für 1999 ist zudem geplant, daß alle Bahnhofsmanager an der Bahnhofsmanager-Akademie teilnehmen, um in den Bereichen Centermanagement, Bau und Technik sowie Verkehrsstation geschult zu werden.

Überdies steigerte DB Station&Service ihr Engagement im Bereich Führungskräfteentwicklung. Hier lag der Schwerpunkt in der Potentialermittlung.

Ausblick: Weiterer Ausbau von Service und Qualität

Die Qualität der Bahnhöfe zu verbessern, insbesondere bei Service, Sicherheit und Sauberkeit, hat unvermindert höchste Priorität. Voraussichtlich fünf weitere 3-S-Zentralen werden 1999 den Betrieb aufnehmen: Berlin Zoo, Bremen, Karlsruhe, Magdeburg und Stuttgart. Der Investitionsplan sieht vor, daß 46 weitere 3-S-Zentralen bis 2001 in Betrieb sein werden. Damit werden über 40 Prozent des Reisendenverkehrs erfaßt. Auch bei den ServicePoints geht der Ausbau weiter. Ihre Gesamtzahl wird 1999 auf 94 steigen.

Die Verbesserung der Fahrgastinformation steht im Mittelpunkt des 1998 beschlossenen Projektes Reisendeninformationssystem (RIS). Es zielt darauf, die zeitgerechte, konsistente und umfassende Information der Reisenden – insbesondere bei Abweichungen vom Regelbetrieb – zu gewährleisten. Um dies zu erreichen, wird moderne EDV-Technik zum Einsatz kommen. Nicht nur stationär sollen die Reisenden zukünftig über die aktuelle Zuglage informiert werden, sondern auch über Internet.

Neu gegründet wird die DB Service-Store Systemführungs-GmbH. Sie wird das operative Geschäft führen und das Franchise-Konzept in weiteren kleinen und mittleren Bahnhöfen realisieren.

Das Investitionsvolumen wird im Jahr 1999 etwa 1,5 Mrd. DM erreichen. Zu den wichtigsten Projekten zählen – mit Blick auf die EXPO 2000 in Hannover – der Umbau des Hauptbahnhofs, der Neubau des Messebahnhofs Laatzen sowie über 50 S-Bahn-Stationen. Der Hauptbahnhof Köln und die Verkehrsstationen Berlin Ostbahnhof, Berlin-Lichtenberg, Frankfurt/Oder und Oranienburg werden ebenfalls fertiggestellt.

Die Projekte 21 mit der umfassenden Neugestaltung der Schienen- und Bahnhofs-Infrastruktur erfordern attraktive Konzepte. Die derzeitigen Planungsarbeiten betreffen die Standorte Stuttgart, Saarbrücken, Mannheim, Magdeburg, Frankfurt am Main, Neu-Ulm, München und Lindau.

Konzernsparte DB Cargo – Geschäft in neuen Dimensionen

Engere Beziehungen zu den Kunden und größere Transportweiten markieren neue Dimensionen für den Güterverkehr der Deutschen Bahn. Er positioniert sich nicht nur als Carrier, sondern zunehmend auch als Anbieter maßgeschneiderter Logistiklösungen. Dabei kommt dem neuen KundenServiceZentrum, das die Auftragsabwicklung von A bis Z steuert, besondere Bedeutung zu.

Gespaltener Transportmarkt

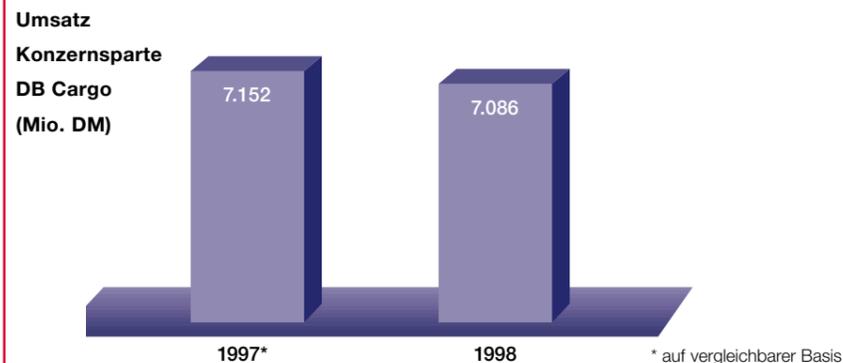
Eine Reihe von gegenläufigen Tendenzen prägten 1998 den Geschäftsverlauf von DB Cargo. Während sich die Transportnachfrage bis zum Sommer bei allgemein günstiger Wirtschaftslage positiv entwickelte, schwächte sie sich im Herbst schlagartig ab. Ursache hierfür war die abgekühlte Konjunktur. Sie machte sich insbesondere im Grundstoffbereich und im Export bemerkbar, dessen nachlassende Dynamik auch auf die Inlandskonjunktur ausstrahlte.

Deshalb mußte die Konzernsparte DB Cargo 1998 einen Umsatzrückgang um 0,9 Prozent auf 7,1 Mrd. DM hinnehmen. Auch hinter diesen Zahlen stecken gegenläufige Effekte: Auf der einen Seite sanken die Güterverkehrserlöse, wofür Strukturveränderungen bei den Relationen und Gütern sowie der wettbewerbsbedingte Preisdruck maßgebend waren. Auf der anderen Seite konnte die Konzernsparte die Verkehrsleistung im gesamten Ladungsverkehr um 1,2 Prozent auf 73,3 Milliarden Tonnenkilometer steigern.

Hier wiederum standen einer um 2,1 Prozent auf 289 Millionen Tonnen sinkenden Gütermenge größere Transportweiten gegenüber. Die Leistung im internationalen Verkehr erreichte 1998 mit 37 Milliarden Tonnenkilometern erstmals mehr als die Hälfte der gesamten Verkehrsleistung von DB Cargo.

In den Teilmärkten entwickelten sich die Transporte von Eisen und Stahl sowie Eisenerzen konjunkturbedingt zunächst noch positiv, doch in der zweiten Jahreshälfte kehrte sich der Trend um. Der anhaltende Strukturwandel in der Energiewirtschaft ließ insbesondere bei Braunkohle die Transportmengen schrumpfen. Der Baustoffsektor litt unter der anhaltend gedämpften Bautätigkeit. Rückgänge waren auch in der Chemie aufgrund der Exportschwäche zu verzeichnen.

Dagegen legten Fahrzeugtransporte dank der guten Auftragslage in der Autoindustrie erheblich zu. Bei Kaufmannsgütern sowie land- und forstwirtschaftlichen Produkten konnte DB Cargo die Verkehrsleistungen ebenfalls steigern, desgleichen bei Halb- und Fertigwaren.



■ Saubere Logistik

Nicht nur als Transporteur empfiehlt sich der DB-Güterverkehr, sondern auch als Anbieter umfassender Logistikkonzepte. So sichert die DB Cargo-Tochter BahnTankTransport den pünktlichen Rohstoffnachschub für die Waschmittelproduktion von Henkel in Genthin und sorgt außerdem in enger Kooperation mit dem Kunden für den reibungslosen Ablauf der werksinternen Logistik.



Im konventionellen Wagenladungsverkehr blieb der Umsatz 1998 mit 5,3 Mrd. DM um 2,5 Prozent (auf vergleichbarer Basis) hinter dem Vorjahr zurück. Die Tonnage verringerte sich um 2,6 Prozent auf 254,4 Millionen Tonnen, während sich die Verkehrsleistung um 1,1 Prozent auf 58,2 Milliarden Tonnenkilometer erhöhte.

Im Kombinierten Verkehr war ein Umsatz von 938 Mio. DM zu verbuchen, also 0,9 Prozent mehr als 1997. Die Tonnage stieg um 1,5 Prozent auf 34,2 Millionen Tonnen und die Verkehrsleistung um 1,7 Prozent auf 15,1 Milliarden Tonnenkilometer. Der verbleibende Umsatz der Konzernsparte DB Cargo in Höhe von 0,9 Mrd. DM stammt im wesentlichen aus sonstigen Beförderungsleistungen.

Strategie: Kundennah und grenzenlos

Auf den von Konjunkturschwankungen und anhaltendem Strukturwandel, Liberalisierung und teilweise erheblichem Preisdruck gekennzeichneten Güterverkehrsmärkten arbeitet DB Cargo mit besonderem Nachdruck in zwei Richtungen, um

- die Geschäftsbeziehungen sowohl mit den „Endkunden“ als auch im Bereich „Mittlerverkehre über Logistikanbieter“ zu vertiefen: Strategische Ansatzpunkte sind professionelle Auftragsabwicklung in verbesserter Qualität und Kundenentwicklungs-Programme mit differenzierten und maßgeschneiderten Produktionskonzepten,
- die internationalen Verkehre auszubauen und die Systemstärke des Schienenverkehrs im Transport großer Gütermengen über weite Entfernungen besser zum Tragen zu bringen: Voraussetzung dafür ist es, die Kooperation mit ausländischen Bahnen in Marketing und Betrieb schnell enger zu gestalten.

KundenServiceZentrum: Große Qualitätsfortschritte in der Kundenbetreuung und der Entwicklung maßgeschneiderter Transportlösungen ermöglicht das KundenService-Zentrum in Duisburg, das 1998 startete und 2000 auf volle Leistung hochgefahren sein wird. Mit verstärkter Professionalität und genauerer Planbarkeit steuert es die Auftragsabwicklung vom Orderzugang über die Sendungsverfolgung bis zur Abrechnung. Daraus resultieren wesentlich verbesserte betriebliche Prozesse, größere Zuverlässigkeit und eine optimierte Auslastung der Kapazitäten als eine wichtige Voraussetzung dafür, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen und ihn wirtschaftlich zu bewältigen.

Um weitere Wachstumspotentiale auszuschöpfen, arbeitet DB Cargo intensiv mit Spediteuren und logistischen Dienstleistern zusammen. Ziel ist es, die logistische Kompetenz zu erweitern sowie kundengerechte Angebote in spezialisiertem Projektmanagement und für multimodale Transportlösungen zu entwickeln.

Internationale Kooperation: Strategische Bedeutung für DB Cargo hat der zunehmende grenzüberschreitende Transportbedarf der

Kunden. Auf dem Weg zu einer europäischen Eisenbahngesellschaft bedeutet die mit NS Nederlandse Spoorwegen unterzeichnete Absichtserklärung („Memorandum of Understanding“) zur Gründung des Gemeinschaftsunternehmens unter dem Arbeitstitel Rail Cargo Europe einen Durchbruch.

In dem Bemühen, die grenzüberschreitende Zusammenarbeit im Schienengüterverkehr weiter zu entwickeln, hat DB Cargo Kooperationsabkommen mit der BLS Lötschbergbahn AG, die Transportleistungen im Transit durch die Schweiz erbringt, und mit der Mittelthurgaubahn für den bilateralen Güterverkehr zwischen der Schweiz und Deutschland geschlossen. Die Zusammenarbeit mit den finnischen Bahnen und dem Reederei-Unternehmen Finnlines optimiert den Güterverkehr über die Ostsee nach Finnland und in die GUS-Staaten.

DB Cargo strebt weitere Vereinbarungen und Kooperationen mit ausländischen Bahnen an, um die Voraussetzungen dafür zu verbessern, daß sich Transporte europaweit möglichst ohne Grenzhindernisse gestalten lassen. Der Verkauf internationaler Logistikleistungen aus einer Hand und ihre vereinfachte Abwicklung an den Ländergrenzen bringt erhebliche Qualitätsverbesserungen und Kostenvorteile, die Märkte sichern und neue Chancen erschließen.

Investitionen

Im Vordergrund stand 1998 die Modernisierung des Güterwagen- und Triebfahrzeugparks, um ihn den Erfordernissen des Marktes anzupassen und die Produktivität zu erhöhen. Von den Investitionen in Höhe von 563 Mio. DM entfielen rund 50 Prozent auf Lokomotiven und 30 Prozent auf Güterwagen.

Personal

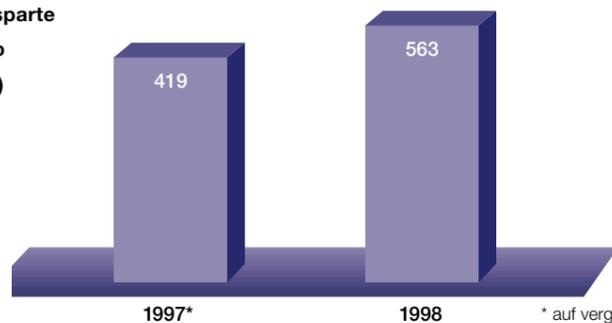
Ende 1998 beschäftigte die Konzernsparte DB Cargo 44.544 Mitarbeiter. Dies entspricht 5 Prozent weniger als im Vorjahr.

Die verbesserte Produktivität drückt sich auch darin aus, daß trotz des Rückgangs der Mitarbeiteranzahl die Verkehrsleistung um 1,2 Prozent gesteigert werden konnte.

Ausblick: Mehr Marktakzeptanz

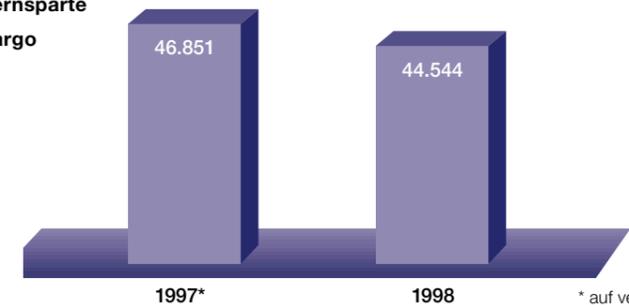
Die seit Herbst 1998 anhaltende konjunkturelle Abkühlung prägte auch Anfang 1999 das Marktgeschehen, insbesondere in dem für den klassischen Ladungsverkehr bedeutsamen Grundstoffbereich. Allerdings besteht die Aussicht, daß es sich bei der Abschwächung nur um eine „konjunkturelle Delle“ handelt, die in der zweiten Jahreshälfte überwunden werden könnte. Die vertriebliche und organisatorische Ausrichtung der Leistungsprozesse auf die Kundenbedürfnisse hat Priorität. Auf dieser Basis führen die Marktbereiche von DB Cargo die Kundenentwicklungs-Programme konsequent fort, um mit zusätzlichen Logistik-Dienstleistungen und individuell integrierten Transportlösungen – insbesondere für Großkunden – die Akzeptanz von DB Cargo im Markt zu verbessern.

Bruttoinvestitionen Konzernsparte DB Cargo (Mio. DM)



* auf vergleichbarer Basis

Zahl der Mitarbeiter Konzernsparte DB Cargo



* auf vergleichbarer Basis

Konzernsparte DB Netz – Leistungsfähige Fahrwege

Die Wettbewerbsfähigkeit der Eisenbahn und das übergeordnete Ziel der Bahnreform, mehr Verkehr auf die Schiene zu holen, hängen entscheidend von einem leistungsfähigen und kostengünstigen Streckennetz ab. Mit hohen Investitionen zur Modernisierung und Kapazitätserweiterung des Fahrweges verbessert DB Netz die Marktchancen des Verkehrsträgers Schiene. Sein kundenorientiertes Trassenpreissystem und der diskriminierungsfreie Zugang konzernfremder Bahnen zum Streckennetz unterstützen diese Strategie.

Liberalisierter Verkehrsmarkt

Auf seinem etwa 38.000 Kilometer langen Streckennetz erstellt und koordiniert DB Netz die Fahrpläne für bis zu 40.000 Züge täglich. Der Winterfahrplan 1998/1999 wurde erstmals vollständig mit dem neu eingeführten EDV-System RUT (Rechnerunterstütztes Trassenmanagement) erstellt.

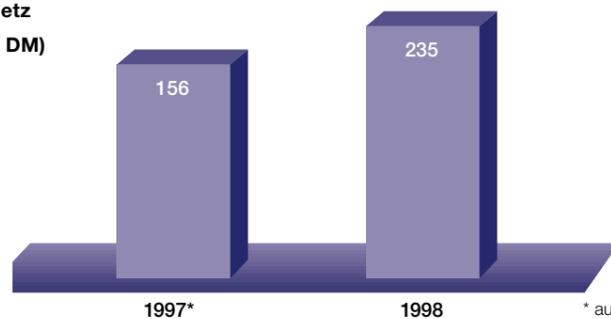
Als erste europäische Bahn hat die DB AG im Zuge der Bahnreform die Konsequenzen aus der EU-Richtlinie 91/440 zur Liberalisierung des Schienenverkehrs gezogen und ihr Streckennetz diskriminierungsfrei anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen geöffnet. Damit ist die Deutsche Bahn als wettbewerbs-

orientiertes Unternehmen führend in der Europäischen Union.

Neben den konzerninternen Großkunden DB Reise&Touristik, DB Regio und DB Cargo hatte DB Netz Ende 1998 bereits 130 Nutzungsverträge mit konzernfremden Eisenbahnbetreibern geschlossen, also etwa 30 mehr als ein Jahr zuvor. Die Tendenz ist steigend. Key-Account-Manager in der Zentrale betreuen die Großkunden, während die sieben Niederlassungen von DB Netz die regional operierenden Kunden akquirieren und operativ betreuen. Damit hat jeder Kunde seinen kompetenten Ansprechpartner.



Umsatz Konzernsparte
DB Netz
(Mio. DM)



* auf vergleichbarer Basis

Tempo mit System

Für pünktliche Züge steht die DB Netz AG mit viel Detailarbeit und großräumiger Strategie. Die Fahrpläne für fast 40.000 Züge am Tag erstellt sie seit 1998 komplett per Computer, und große Leistungsreserven im Fahrweg mobilisiert sie mit dem Konzept „Netz 21“. Dazu gehört zum Beispiel, schnelle Fernreisezüge und langsamere Güterzüge auf jeweils eigenen Gleisen fahren zu lassen. So rollt der IC südlich von Köln linksrheinisch, der Güterzug rechtsrheinisch – sicher gelotst von der gemeinsamen Netzleitzentrale.



Strategie: Mehr Verkehr auf die Schiene

Sein Konzept für den kundengerechten und kostengünstigen Fahrweg der Zukunft verwirklicht DB Netz, indem es die bestehende Infrastruktur optimiert und die Neu- und Ausbaumaßnahmen mit dem größtmöglichen Effekt für das Gesamtnetz verbindet. So wird es gelingen, die Kapazitäten flächendeckend besser auszuschöpfen, zusätzliche attraktive Zeitfenster für Zugverbindungen zu öffnen und die Trassenkosten zu senken. Die strategischen Ansatzpunkte sind

Netz 21: Das Konzept hat zum Ziel, schnelle und langsame Verkehre, die heute noch die gleichen Fahrwege benutzen, zu entmischen: In einer kundengerechten Planung mit den drei Kategorien Vorrang-, Leistungs- und Regionalnetz erhalten sie entsprechende Strecken-

korridore zugewiesen, in denen sie mit angeglichenen Geschwindigkeiten fahren. Das verbessert den Verkehrsfluß und macht Weichen für Ausweich- und Überholvorgänge überflüssig. Die ersten nach den Prinzipien von Netz 21 gestalteten Strecken – rechts des Rheins und Hannover-Göttingen – sind 1998 in Betrieb gegangen.

Engpaßbeseitigung: Durch gezielte Investitionen in neue Technologien – zum Beispiel in Neigetechnikzüge, den Eisenbahn-Mobilfunk GSM-Rail und modernen FunkFahrBetrieb – sowie durch punktuelle Ausbaumaßnahmen läßt sich die Kapazität der Strecken erweitern, so daß der Verkehr kontinuierlicher fließen kann und Platz für zusätzliche Züge entsteht.

Strecken-Standard: Es handelt sich um zehn Anlagenstandards, die den angestrebten Leistungsmerkmalen – so Anzahl und Abstand von Überleitstellen, Weichenbauformen, signaltechnische Ausstattung – entsprechen. Sie erleichtern Planung, Bau und Finanzierung neuer Anlagen und machen ihre Abnahme durch das Eisenbahn-Bundesamt und die Herstellerfirmen transparent und kalkulierbarer.

Neues Trassenpreissystem

Im Mai des Berichtsjahres hat TPS '98 das erste Trassenpreissystem von Juli 1994 abgelöst. Mit seinem zweistufigen Entgelt ist es – darin besteht seine grundlegende Neuerung – mit der Preisbildung in der ebenfalls leitungsgebundenen und mit hohen Fixkosten für die Infrastruktur belasteten Energieversorgung vergleichbar: Das Trassenpreisentgelt setzt sich aus einem festen Teil als Grundpreis und einem variablen Teil für die Netznutzung zusammen. Die geringen variablen Trassenpreise bieten einen Anreiz für mehr Schienenverkehr.

- Dieser Tarif mit der InfraCard als Festpreiskarte in Verbindung mit den niedrigen variablen Preisen lohnt sich für Kunden, die ihre Fahrwege häufig nutzen.
- Der VarioPreis als Alternative zum zweistufigen Tarif ist dagegen ausschließlich von der Zahl der eingekauften Zugkilometer abhängig und attraktiv für Kunden mit vergleichsweise wenigen Fahrten.

Mit der Modernisierung der Streckenanlagen und der Rationalisierung der Arbeitsabläufe erschließt DB Netz mit unverminderter Konsequenz die Produktivitätspotentiale, um über niedrige Infrastrukturkosten die Voraussetzungen für eine wettbewerbsorientierte Preispolitik zu verbessern.

Internationale Frachtkorridore/ Freightways

DB Netz spielt eine maßgebliche Rolle bei der Einrichtung der Trans European Freight Freeways und wird auch auf diese Weise seiner Verantwortung gerecht, aus der zentralen Lage Deutschlands in der Mitte Europas heraus den internationalen Schienengüterver-

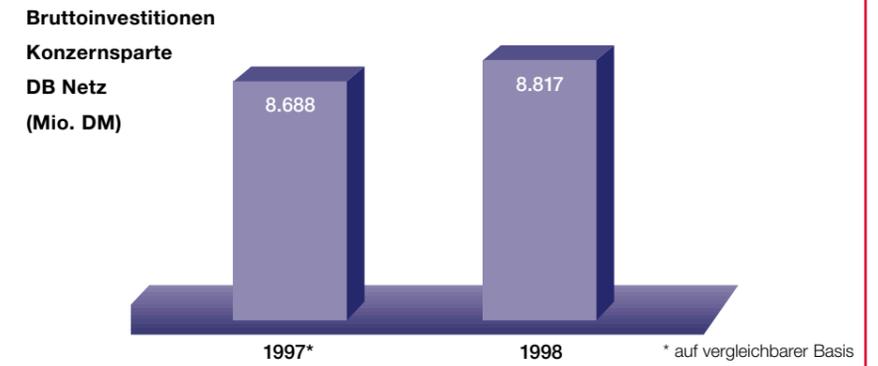
kehr zu fördern. Bei den Freightways handelt es sich um hochwertige, grenzüberschreitende Güterverkehrstrassen, die schnelle Transportzeiten durch Europa ermöglichen. Sie werden aus einer Hand durch sogenannte OSS (One-Stop-Shops) vermarktet. Diese Frachtkorridore stehen allen Bahnunternehmen mit Sitz in den beteiligten Ländern offen.

Als Vertragspartner ist DB Netz an folgenden transeuropäischen Freight Freeways beteiligt: Die Nord-Süd-Freightways inklusive der Scanways verbinden Kopenhagen, Oslo, Stockholm und die Nordseehäfen Rotterdam, Bremen und Hamburg mit Wien und Italien (Verona, Brindisi, Gioia Tauro). Der Ost-West-Freightway verbindet seit März 1999 Sopron in Ungarn mit Glasgow in Großbritannien.

Investitionen

Im Berichtsjahr hat die Konzernsparte DB Netz etwa 8,8 Mrd. DM investiert gegenüber 8,7 Mrd. DM im Vorjahr. Etwa 7,2 Mrd. DM entfielen auf Maßnahmen nach dem Schienenwegeausbaugesetz.

Rund eine Mrd. DM diente gemäß dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) der Verbesserung der Infrastruktur für den Regionalverkehr. Hier standen die Nahverkehrssysteme im Knoten Berlin sowie in den Bundesländern Bayern, Hessen, Nordrhein-Westfalen und – mit Schwerpunkt EXPO 2000 – in Niedersachsen im Vordergrund.



In den neuen Bundesländern wurden drei Mrd. DM investiert. Schwerpunkte waren wieder die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit, darunter die Strecke Berlin – Hannover, und der Verkehrsknoten Berlin mit der Wiedereröffnung der Stadtbahn zwischen Staaken und Ostbahnhof für den Regional- und Fernverkehr. Die Fahrzeit von Berlin nach Hannover ist seitdem auf eindreiviertel Stunden halbiert. In Verbindung mit der ebenfalls 1998 in Betrieb genommenen „Weddeler Schleife“ verkürzte sich die Reisezeit zwischen Berlin und Frankfurt am Main um eine Stunde auf deutlich unter 4 Stunden.

In den alten Bundesländern wurden 2,8 Mrd. DM in die Modernisierung des Bestandsnetzes investiert. Vorrang hatten hier die Erneuerung des Oberbaus und die Installation moderner Leit- und Sicherungstechnik. Die höchste Neubau-Investition floß mit 1,3 Mrd. DM in die ICE-Strecke zwischen Köln und dem Rhein-Main-Gebiet mit der Anbindung des Flughafens Frankfurt am Main. Der neue Flughafen-Bahnhof geht 1999 in Betrieb. Die Fertigstellung der Gesamtstrecke ist nach nicht vorhersehbaren Verzögerungen durch ungünstige geologische Verhältnisse beim Tunnelbau und zeitaufwendigere Planfeststellungsverfahren für 2002 vorgesehen.

Große Fortschritte erreichte DB Netz bei der bundesweiten Umstellung auf die neue Zugsicherung und -steuerung, die auch wesentlich zu verbesserter Pünktlichkeit beiträgt. Rund zehn Prozent der Gesamtinvestitionssumme von 1,2 Mrd. DM für die sieben elektronischen Betriebsleitzentralen und die ihnen angeschlossenen Stellwerke wurden 1998 realisiert. Die Vorarbeiten für die komplette Ablösung der Mechanik durch die Elektronik sind abgeschlossen.

Mitarbeiter

Insbesondere das Umrüsten mechanischer Stellwerke auf die Elektronik und das Umstrukturieren von Arbeitsprozessen führten zu erheblichen Produktivitätssteigerungen. Die Anzahl der Mitarbeiter in der Konzernsparte DB Netz sank im Vergleich zum Vorjahr um 8,3 Prozent auf 71.830.

Großes personalpolitisches Gewicht legt DB Netz darauf, Nachwuchskräfte zu gewinnen und zu fördern. Das spiegelt sich nicht nur in der großen Zahl von Ausbildungsplätzen im gewerblich-technischen und kaufmännischen Bereich wider, sondern auch im Management-Nachwuchs-Programm. Dafür hat DB Netz in 1998 Trainees und Direkt-einsteiger (überwiegend Fachhochschul- und Hochschulabsolventen) für vakante Spezialistenpositionen gewonnen.

Geschäftsbereich DB Bahnbau

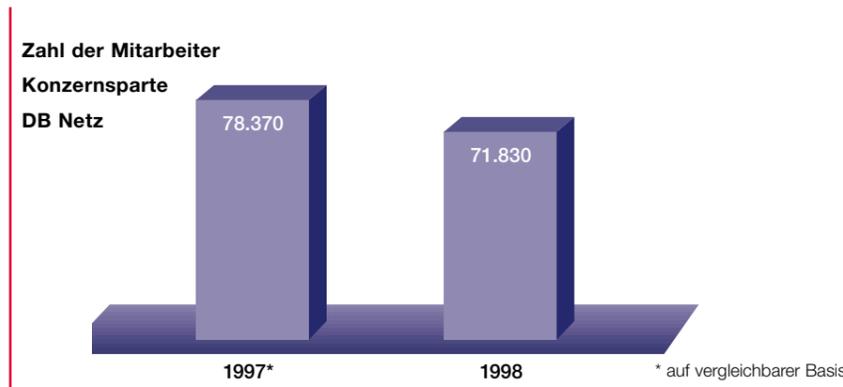
Im Auftrag von DB Netz plant und errichtet DB Bahnbau Infrastrukturanlagen und hält sie instand. Für DB Station&Service installierte DB Bahnbau Fahrgast-Informationssysteme auf Bahnhöfen und das multifunktionale Haltestellen-Modul PlusPunkt.

Die Produktivität in den Bau- und Montageniederlassungen stieg infolge von Modernisierungsinvestitionen in den Maschinen- und Gerätepark wie auch dank standardisierter Geschäfts- und Leistungsprozesse erheblich. Die Wettbewerbsfähigkeit wird konsequent weiter gestärkt.

Geschäftsbereich Umschlagbahnhöfe

Der Geschäftsbereich verantwortet die Planung, den Neu- und Ausbau, den Betrieb sowie die Instandhaltung von 40 Terminals für den Kombinierten Verkehr. Deren Umschlagvolumen erreichte 1998 rund zwei Millionen Container, Wechselbrücken und Sattelaufleger. Neben dem Umschlag dieser Ladeeinheiten zwischen Schiene und Straße bietet der Geschäftsbereich das Zwischenlagern der Transportbehälter sowie standortspezifische Dienstleistungen wie zum Beispiel die Reinigung und Wartung der Ladeeinheiten an.

Im Berichtsjahr überschritten die Investitionen für Neubau, Erweiterung und Modernisierung von sieben Umschlagterminals, darunter Basel und Köln-Eifeltor, 300 Mio. DM. Die mittelfristige Investitionsstrategie konzentriert sich auf Umschlagkapazitäten an wirtschaftsstarken Standorten und neue, kostengünstige Produktions- und Kommunikationsverfahren zur Optimierung der betrieblichen Abläufe.



Wesentliche Beteiligungen

■ Konzernsparte DB Reise&Touristik

Deutsches Reisebüro (DER)

Der deutsche Reiseveranstaltermarkt erreichte 1998 ein Umsatzwachstum von 3 Prozent. Während die Flugreisen nur um 1,5 Prozent zunahm, verzeichneten die erdgebundenen Reisen zu Städte- und Urlaubszielen in Deutschland und in die Nachbarländer ein überproportionales Wachstum von 4 Prozent.

Der Reisebüromarkt stagnierte infolge zunehmender Direktvertriebsaktivitäten der Veranstalter und Leistungsträger nunmehr im dritten Jahr in Folge. Dabei wiesen die Sparten Touristik und Bahn im Reisebürovertrieb leichte Rückgänge aus. Lediglich die vor allem im Geschäftsreiseverkehr dominierenden Reisebüroketten konnten nennenswerte Steigerungen von bis zu 6 Prozent im Flugverkehr ausweisen.

Mit Wirkung zum 1. Januar 1998 wurden die beiden Geschäftsbereiche Reisevertrieb und Reiseveranstaltung aus der Deutschen Reisebüro GmbH (DER) ausgegliedert und in die DER Deutsches Reisebüro GmbH & Co. OHG und die DERTOUR GmbH & Co. KG eingebracht.

Die Umsatzerlöse dieser drei Gesellschaften stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 8,3 Prozent auf 1.469 Mio. DM. Dazu trugen im wesentlichen die weit über der Marktent-

wicklung liegenden Zuwächse des DERTOUR-Veranstaltergeschäfts bei. Die in den Vorjahren eingeleiteten Restrukturierungsmaßnahmen konnten erfolgreich umgesetzt werden und führten zu teilweise deutlichen Kostenreduzierungen. Das DER konnte im Geschäftsjahr 1998 mit einer Zunahme um 35,4 Mio. DM auf 45,5 Mio. DM das bisher beste Ergebnis vor Steuern seiner Unternehmensgeschichte erzielen.

Zum Jahresende betrug die Zahl der Mitarbeiter 2.069.

MITROPA AG

Die MITROPA AG verzeichnete einen Umsatzrückgang von 503 Mio. DM auf 500 Mio. DM. Die Umsatzentwicklung des Geschäftsbereichs

Service im Zug wurde durch Ausfälle infolge des Unglücks von Eschede negativ beeinflusst. Außerdem führten Schließungen aufgrund von Bahnhofssanierungen zu Umsatzeinbußen im Geschäftsbereich Gastronomie im Bahnhof. Im Bereich Service an der Straße wurden mit dem neuen Stop&Shop-Konzept die Aktivitäten auf den Gesamtbetrieb autobahnnahe Autohöfe ausgedehnt.

Die Investitionen der MITROPA AG beliefen sich auf 16 Mio. DM (Vorjahr 30 Mio. DM). Das Ergebnis vor Steuern lag mit 1,4 Mio. DM über Vorjahresniveau.

Ende 1998 betrug die Anzahl der Mitarbeiter 4.265 nach 4.619 im Vorjahr.

Deutsches Reisebüro*		1998	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	1.469	+ 8,3 Prozent
Ergebnis vor Steuern**	Mio. DM	46	+ 350,9 Prozent
Investitionen	Mio. DM	8	- 46,8 Prozent
Mitarbeiter zum Jahresende		2.069	+ 2,4 Prozent

* DER GmbH einschließlich DER Deutsches Reisebüro GmbH & Co. OHG und DERTOUR GmbH & Co. KG
** Ergebnis vor Steuern und Gewinnabführung

MITROPA AG		1998	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	500	- 0,8 Prozent
Ergebnis vor Steuern	Mio. DM	1	+ 39,9 Prozent
Investitionen	Mio. DM	16	- 44,5 Prozent
Mitarbeiter zum Jahresende		4.265	- 7,7 Prozent



■ Delikate Speisenfolge

Kompetent beraten und zügig bedient, so können Gäste im MITROPA-Speisewagen ihr Menü genießen. Die mobilen Gastronomen bereiten die Speisen in Großküchen professionell vor, liefern sie auf kurzem Weg an die Züge und bereiten sie in der Bordküche sorgfältig zu.

Wesentliche Beteiligungen

■ Konzernsparte DB Regio

S-Bahn Berlin GmbH

Die S-Bahn Berlin GmbH konnte trotz wirtschaftlich schwieriger Lage und unverändert hoher Arbeitslosigkeit in den Ländern Berlin und Brandenburg eine Steigerung der Umsatzerlöse um 1,3 Prozent auf 824 Mio. DM erzielen.

Die Betriebsleistung erhöhte sich durch Neuinbetriebnahmen von Strecken in 1998 um 2,1 Mio. auf 30,1 Mio. Zugkilometer. Sowohl die Verkehrsleistung mit 2.535 Mio. Personenkilometern als auch die Zahl der beförderten Passagiere in Höhe von 264 Mio. Fahrgästen blieben gegenüber dem Vorjahr konstant.

Schwerpunkte der auch im Jahr 1998 erneut gestiegenen Investitionstätigkeit waren die Beschaffung von 66 Fahrzeugen der Baureihe 481, die Fertigstellung der Betriebswerkstatt in Grünau und der Bau neuer Schienenstrecken. In 1999 ist der Lückenschluß Henningsdorf–Spandau und ab Mai der Anschluß des Westhafens an das Netz der S-Bahn Berlin GmbH geplant.

Zum 31. Dezember 1998 betrug der Personalbestand fast unverändert 4.183 Mitarbeiter.

S-Bahn Hamburg GmbH

Die S-Bahn Hamburg GmbH konnte trotz der angespannten Lage auf dem Arbeitsmarkt die Umsatzerlöse auf 292 Mio. DM leicht steigern. Nach Erreichen der Gewinnschwelle im Vorjahr betrug das Ergebnis vor Steuern im Geschäftsjahr 1998 0,3 Mio. DM.

Die S-Bahn Hamburg beförderte insgesamt 151 Mio. Fahrgäste. Die Betriebsleistung wurde um 2,7 Prozent auf 11,4 Mio. Zugkilometer erhöht. Die Verkehrsleistung erreichte einen Wert von 1.407 Mio. Personenkilometer.

S-Bahn Berlin GmbH

		1998	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	824	+1,3 Prozent
Ergebnis vor Steuern*	Mio. DM	0,5	-84,8 Prozent
Investitionen	Mio. DM	297	+44,0 Prozent
Mitarbeiter zum Jahresende		4.183	-0,1 Prozent

* Ergebnis vor Steuern und Gewinnabführung

S-Bahn Hamburg GmbH

		1998	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	292	+0,3 Prozent
Ergebnis vor Steuern*	Mio. DM	0,3	+188,0 Prozent
Investitionen	Mio. DM	254	+19,7 Prozent
Mitarbeiter zum Jahresende		1.221	-3,0 Prozent

* Ergebnis vor Steuern und Gewinnabführung

Die Gesellschaft setzte die Modernisierung des S-Bahn-Systems mit einer Erhöhung der Investitionsausgaben um 19,7 Prozent auf 254 Mio. DM fort. Investitionsschwerpunkte waren die Anschaffung von 31 S-Bahn-Zügen der Baureihe ET 474, die Fertigstellung des ersten Bauabschnitts des Werkhallenneubaus in Hamburg-Ohlsdorf sowie die Erneuerung des Informations- und Meldesystems.

Die Zahl der Mitarbeiter am Jahresende ging um 38 auf 1.221 zurück.

DB ZugBus Nordrhein Gruppe

In Nordrhein-Westfalen wurden im Rahmen der Umsetzung eines ZugBus-Modells die DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH und DB Regionalbahn Rheinland GmbH sowie die BVR Busverkehr Rheinland GmbH unter dem Dach der DB ZugBus Nordrhein Holding GmbH mit Wirkung zum 1. Januar 1998 zusammengeführt.

Die DB ZugBus Nordrhein Gruppe erzielte in ihrem ersten Geschäftsjahr Umsatzerlöse von 1.536 Mio. DM. Das Ergebnis vor Steuern betrug 19,9 Mio. DM.

Die Betriebsleistung lag bei 56,4 Mio. Zug- und 29,7 Mio. Buskilometern.

Die Investitionen in den schienengebundenen Verkehr betragen im Jahr 1998 92 Mio. DM und betrafen vor allem die Anschaffung von S-Bahn-Zügen und Doppelstockreisezugwagen, den Umbau von Altfahrzeugen, die Anschaffung neuer Ticketautomaten sowie Investitionen in den Werken Essen und Köln-Deutzerfeld. Bei der Busgesellschaft lag der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit in der Anschaffung neuer Fahrzeuge.

Ende 1998 betrug der Personalbestand in der DB ZugBus Nordrhein Holding Gruppe 3.926 Mitarbeiter.

DB ZugBus Westfalen Gruppe

Die DB ZugBus Westfalen Holding GmbH entstand wie die DB ZugBus Nordrhein Holding GmbH im Rahmen eines ZugBus-Modells. Unter der Dachgesellschaft DB ZugBus Westfalen Holding wurden die Schienenverkehrsgesellschaft DB Regionalbahn Westfalen GmbH und die beiden Busgesellschaften BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH und WB Westfalen Bus GmbH zum 1. Januar 1998 zusammengefaßt.

Die DB ZugBus Westfalen Gruppe erzielte in ihrem ersten Geschäftsjahr Umsatzerlöse von 727 Mio. DM. Vor Steuern betrug das Ergebnis der Gruppe 50,9 Mio. DM.

DB ZugBus Nordrhein Gruppe

		1998	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	1.536	-
Ergebnis vor Steuern*	Mio. DM	20	-
Investitionen	Mio. DM	92	-
Mitarbeiter zum Jahresende		3.926	-

* Ergebnis vor Steuern und Gewinnabführung

DB ZugBus Westfalen Gruppe

		1998	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	727	-
Ergebnis vor Steuern*	Mio. DM	51	-
Investitionen	Mio. DM	89	-
Mitarbeiter zum Jahresende		2.112	-

* Ergebnis vor Steuern und Gewinnabführung

Die Betriebsleistung lag 1998 bei rund 22 Mio. Zug- und 60 Mio. Buskilometern.

Die Investitionen betragen 89 Mio. DM und betrafen im Schienenverkehr vor allem die Anschaffung von neuen Doppelstockreisezugwagen, den Umbau von Altfahrzeugen sowie Investitionen im Werk Münster. Schwerpunkte der Investitionstätigkeit im Busverkehr waren die Anschaffung neuer Fahrzeuge sowie der Bau eines neuen Betriebshofes der BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH in Detmold.

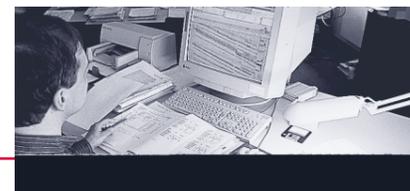
Der Personalbestand zum Jahresende 1998 betrug 2.112 Mitarbeiter, davon entfielen auf die beiden Busgesellschaften 686 Mitarbeiter.



■ Regionale Kooperation

Qualität hat bei DB Regio einen besonderen Namen: Integraler Taktverkehr. Er steht für nahtlose Anschlüsse, auch zwischen Bahn und Bus wie bei der Regionalbahn Alb-Bodensee. Dazu

gehören enge Kooperation und gut abgestimmte Fahrpläne ebenso wie komplette Kundeninformation für alle Angebote im gesamten regionalen Verkehrsverbund.



DB ZugBus Schleswig-Holstein Gruppe

Unter der Dachgesellschaft ZugBus Schleswig-Holstein GmbH wurden die Busgesellschaft Autokraft GmbH und die 1996 aus der Deutschen Bahn AG ausgegliederte Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH zusammengefaßt. Im Geschäftsjahr 1998 betragen die Umsatzerlöse der Unternehmen der ZugBus Schleswig-Holstein Gruppe insgesamt 479 Mio. DM; dies entspricht einem Rückgang von 2,3 Prozent. Die positive Umsatzentwicklung bei der Autokraft GmbH wurde durch rückläufige Fahrgeldeinnahmen bei der Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH überkompensiert.

Trotz des Umsatzrückgangs bei der Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH konnte in der ZugBus Schleswig-Holstein Gruppe ein positives Ergebnis erreicht werden. Ursächlich hierfür war eine Ergebnisverbesserung bei der Autokraft GmbH, die sowohl auf Umsatzsteigerungen als auch auf Kostensenkungsmaßnahmen zurückzuführen ist.

Die Investitionen lagen mit 36 Mio. DM um 177 Prozent über dem Vorjahr. Diese Steigerung ist auf erhöhte Investitionen bei der Autokraft GmbH zurückzuführen, wo neben der Anschaffung von Fahrzeugen ein umfangreiches Beschaffungsprogramm für Fahrscheindrucker und der Kauf eines Betriebsgeländes realisiert wurden. Bei der Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH waren Schwerpunkte der Investitionstätigkeit der Erwerb des Grundstücks Werk Kiel, die Modernisierung von Reisezugwagen sowie die Beschaffung neuer Ticketautomaten.

Ende 1998 betrug der Personalbestand der ZugBus Schleswig-Holstein Gruppe 1.510 Mitarbeiter, gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Steigerung von 53,6 Prozent. Die Zunahme des Personalbestandes resultiert aus der Integration von Mitarbeitern der ehemaligen Geschäftsbereiche Traktion und Werke der Deutschen Bahn AG in die Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, die damit zum Jahresende 869 Mitarbeiter beschäftigte.

DB ZugBus Schleswig-Holstein Gruppe		1998	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	479	-2,3 Prozent
Ergebnis vor Steuern*	Mio. DM	4	-
Investitionen	Mio. DM	36	+177,1 Prozent
Mitarbeiter zum Jahresende		1.510	+53,6 Prozent

* Ergebnis vor Steuern und Gewinnabführung

Wesentliche Beteiligungen

■ Konzernsparte DB Cargo

Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH

Die Transfracht International ist die Vermarktungsgesellschaft der Deutschen Bahn AG im kombinierten Verkehr (Überseecontainer- und kontinentale Containerverkehre). Transfracht International ist europaweit neutraler Partner von Reedereien und Spediteuren.

Mit der Bündelung von Hinterlandverkehren aus den deutschen Seehäfen auf verkehrsstarke Relationen wurde mit dem Start des neuen Produktionskonzepts „AlbatrosExpress“ zur Jahresmitte ein leistungsstarkes Containerzug-Systemangebot im Markt eingeführt, das sich im Rahmen der Planvorgaben gut entwickelte. Besonders erfreuliche Zuwächse verzeichneten die Containerverkehre von und zu den Westhäfen Rotterdam, Antwerpen und Zeebrugge. Die Entwicklung der kontinentalen Verkehre wurde von den wirtschaftspolitischen Verhältnissen in Rußland und den GUS-Staaten überschattet. Das Volumen der Vorjahrestransporte wurde hier deutlich unterschritten.

Das Geschäftsjahr 1998 schließt bei Umsätzen von 324 Mio. DM mit einem leicht negativen Ergebnis. Das Ergebnis wurde durch Anlaufkosten für die von NDX Intermodal B.V. übernommenen Transporte, für das neue Produkt „AlbatrosExpress“

und für neue internationale Verkehre belastet.

Die Zahl der Mitarbeiter erhöhte sich infolge der Übernahme von Tätigkeiten im Agentur- und Zustellbereich um 12,6 Prozent auf 223.

TRANSA Spedition GmbH

Die TRANSA Spedition GmbH hat die Aufgabe, durch speditionelle und logistische Tätigkeit die Auslastung der Transportkapazitäten der Gesellschafter auf Schiene und Straße zu steigern. Die Aktivitäten werden europaweit organisiert mit Schwerpunkt in Deutschland. Die integrierte Nutzung der Verkehrswege Schiene und Straße ist strategisches Ziel. Zur Förderung dieses Ziels ist neben der Deutschen Bahn AG mit

ebenfalls 50 Prozent die TRABAG, ein Verbund von ca. 600 mittelständischen Transportunternehmen, an der Gesellschaft beteiligt.

Mit 50 Geschäftsstellen unterhält die TRANSA Spedition GmbH ein flächendeckendes Netz in Deutschland und ist in allen Wirtschaftszentren vertreten. Dies ermöglicht eine große Kundennähe und macht die Organisation flexibel und unabhängig.

Im Geschäftsjahr 1998 wurde ein Umsatz in Höhe von 368 Mio. DM erzielt. Das ist ein Zuwachs von 13 Mio. DM oder 3,8 Prozent.

Das Ergebnis vor Steuern lag mit 4,6 Mio. DM gut 9 Prozent unter Vorjahresniveau.

Transfracht International		1998	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	324	unverändert
Ergebnis vor Steuern*	Mio. DM	-0,2	-
Investitionen	Mio. DM	2	-28,5 Prozent
Mitarbeiter zum Jahresende		223	+12,6 Prozent

* Ergebnis vor Steuern und Gewinnabführung

TRANSA Spedition GmbH		1998	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	368	+3,8 Prozent
Ergebnis vor Steuern	Mio. DM	5	-9,5 Prozent
Investitionen	Mio. DM	1	+49,6 Prozent
Mitarbeiter zum Jahresende		321	+4,6 Prozent

■ Konzernsparte DB Netz

Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH

Die Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH (DGT) baut und unterhält Eisenbahnstrecken und Anlagen für schienengebundenen Verkehr.

Die DGT erreichte im Geschäftsjahr 1998 einen Umsatz in Höhe von 457 Mio. DM.

In einem unverändert schwierigen Marktumfeld hat DGT deutliche Fortschritte u. a. durch Kostensenkungs- und Rationalisierungsmaßnahmen erzielt.

Das Ergebnis vor Steuern betrug 4,7 Mio. DM, nachdem im Vorjahr noch ein Verlust von 29,6 Mio. DM

zu verzeichnen war. Die Investitionen in Maschinentechnik beliefen sich auf 15 Mio. DM.

Am Jahresende waren bei der DGT 1.757 Mitarbeiter beschäftigt.

Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH		1998	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	457	-23,2 Prozent
Ergebnis vor Steuern*	Mio. DM	5	-
Investitionen	Mio. DM	15	+12,9 Prozent
Mitarbeiter zum Jahresende		1.757	-28,1 Prozent

* Ergebnis vor Steuern und Gewinnabführung

Wesentliche Beteiligungen

■ Sonstige

dvm Deutsche Verkehrs- dienstleistungs- und Management Gruppe

Die in der dvm-Gruppe zusammengefaßten sieben Bahnreinigungsgesellschaften (BRG) und die BSG Bahnschutz & Service GmbH erreichten 1998 Umsatzerlöse in Höhe von 758 Mio. DM (Vorjahr: 764 Mio. DM).

1998 wurde das Leistungsspektrum in den Geschäftsfeldern Gebäude-, Fahrzeug- und Fahrwegdienste weiter ausgebaut und um zusätzliche Dienstleistungen ergänzt.

dvm-Gruppe		1998	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	758	-0,7 Prozent
Ergebnis vor Steuern*	Mio. DM	16	-18,9 Prozent
Investitionen	Mio. DM	10	-26,1 Prozent
Mitarbeiter zum Jahresende		12.239	-2,4 Prozent

* Ergebnis vor Steuern und Gewinnabführung

Das Ergebnis vor Steuern ging nach 20,2 Mio. DM in 1997 auf 16,4 Mio. DM zurück. Die dvm-Gruppe investierte 1998 10 Mio. DM. Die Zahl der Beschäftigten verringerte sich geringfügig auf 12.239 Mitarbeiter zum 31. Dezember 1998.

DE-Consult Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH

Das Consulting- und Planungsunternehmen DE-Consult erzielte 1998 einen Umsatz von 250 Mio. DM nach 292 Mio. DM im Vorjahr. Trotz des Umsatzrückgangs konnte die DE-Consult nach einem Verlust im Vorjahr wieder ein positives Vorsteuerergebnis in Höhe von 7,9 Mio. DM erwirtschaften.

Veränderte Marktbedingungen sowohl im Inland als auch im Ausland bedingten die Fortsetzung der bereits im Vorjahr eingeleiteten umfangreichen Anpassungsmaßnahmen.

DE-Consult		1998	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	250	-14,4 Prozent
Ergebnis vor Steuern	Mio. DM	8	-
Investitionen	Mio. DM	4	-7,5 Prozent
Mitarbeiter zum Jahresende		1.161	-10,0 Prozent

Aus dem Beteiligungskreis sind besonders die Aktivitäten der 50prozentigen Beteiligungsgesellschaft GI-CONSULT GEO INFORMATION CONSULT GmbH, Berlin, hervorzuheben. Die Vermessungsgesellschaft setzte ihre erfolgreiche Entwicklung fort und erwirtschaftete erneut ein über Vorjahresniveau liegendes positives Ergebnis.



■ Limousinen-Service

Der Kundendienst der Bahn läßt sich auch auf der Straße genießen. Die Tochter DB FuhrparkService bietet exzellent gewartete Limousinen mit Chauffeur. Prospekte weisen den Weg, und zur Bestellung genügt ein Anruf.



Wesentliche Beteiligungen

DB Energieversorgung GmbH & Co. KG

Die DBEnergie ist das Energieversorgungsunternehmen der Deutschen Bahn AG, für deren Konzerngesellschaften Strom erzeugt, beschafft und verteilt wird. Wie im Vorjahr lieferte die DBEnergie in 1998 mehr als 10 TWh Bahnstrom an den Deutschen Bahn Konzern.

Die DBEnergie nimmt zunehmend erfolgreich am Wettbewerb auf dem seit dem 29. April 1998 liberalisierten Energiemarkt teil und konnte im Geschäftsjahr 1998 bei einem Umsatz von 1.604 Mio. DM ein Ergebnis vor Steuern von 9 Mio. DM erzielen.

Wie im Vorjahr lag der Schwerpunkt der Investitionstätigkeit auch 1998 in der Modernisierung und dem Ausbau der Energieanlagen und des 110-kV-Bahnstrom-Netzes.

Am Jahresende 1998 waren 592 Mitarbeiter bei der DBEnergie beschäftigt.

Mannesmann Arcor AG & Co.

Das dritte Geschäftsjahr der Mannesmann Arcor war geprägt durch die vollständige Liberalisierung des deutschen Telekommunikationsmarktes zum 1. Januar 1998. Mit einem umfassenden Serviceangebot in einem dynamischen Umfeld nimmt die Gesellschaft eine Spitzenstellung unter den Wettbewerbern ein.

Die Umsätze konnten um 52 Prozent auf 1.836 Mio. DM gesteigert werden. Hauptkunde ist die Deutsche Bahn AG, auf die rund 58 Prozent der Umsatzerlöse entfielen. Das Investitionsvolumen belief sich auf 721 Mio. DM. Die Schwerpunkte der Investitionstätigkeit lagen im

Aufbau eines flächendeckenden Festnetzes und der zugehörigen Vermittlungstechnik.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr hat Mannesmann Arcor das Geschäftsfeld der nicht telekommunikationsspezifischen Serviceleistungen mit 1.100 Beschäftigten an die Deutsche Bahn AG übertragen. Dadurch verringerte sich der Personalbestand zum Jahresende um 11,8 Prozent auf 6.494 Mitarbeiter.

Nach dem Anteilsverkauf in Höhe von 25,1 Prozent an ein Konsortium unter Führung der Mannesmann AG hält die Deutsche Bahn AG nunmehr noch 25,1 Prozent am Kapital von Mannesmann Arcor.

DB Energieversorgung GmbH & Co. KG		1998	Veränderung zum Vorjahr
Umsatz	Mio. DM	1.604	-6,1 Prozent
Ergebnis vor Steuern*	Mio. DM	9	unverändert
Investitionen	Mio. DM	88	+15,2 Prozent
Mitarbeiter zum Jahresende		592	-2,5 Prozent

* Ergebnis vor Steuern und Gewinnabführung

Kennzahlen wichtiger Beteiligungsgesellschaften der Deutschen Bahn AG

	Anteil am Kapital in Prozent	Eigenkapital am 31.12.98 Mio. DM	Ergebnis ¹⁾		Umsatz		Beschäftigte am 31.12.	
			1998 Mio. DM	1997 Mio. DM	1998 Mio. DM	1997 Mio. DM	1998	1997
Reise&Touristik								
Deutsches Reisebüro GmbH ²⁾	100,0	141,7	45,5	10,1	1.468,7	1.355,8	2.069	2.020
MITROPA AG	100,0	20,9	1,4	1,0	499,6	503,4	4.265	4.619
Regio								
S-Bahn Berlin GmbH	100,0	323,1	0,5	3,4	824,0	813,6	4.183	4.189
S-Bahn Hamburg GmbH	100,0	121,8	0,3	0,1	292,0	291,1	1.221	1.259
DB ZugBus Nordrhein Gruppe	100,0	398,7	19,9	-	1.536,1	-	3.926	-
DB ZugBus Westfalen Gruppe	100,0	89,0	50,9	-	726,6	-	2.112	-
DB ZugBus Schleswig-Holstein Gruppe	100,0	68,8	3,8	-19,7	479,1	490,4	1.510	983
Cargo								
Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH	100,0	1,1	-0,2	-1,3	324,5	324,6	223	198
TRANSNA Spedition GmbH	50,0	17,5	4,6	5,1	368,4	355,1	321	307
Netz								
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH	100,0	12,4	4,7	-29,6	456,7	594,3	1.757	2.444
Sonstige								
dvm Deutsche Verkehrsdienstleistungs- und Management GmbH (Gruppe)	100,0	7,2	16,4	20,2	758,4	763,6	12.239	12.538
DE-Consult								
Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH	74,0	36,9	7,9	-28,6	249,6	291,6	1.161	1.290
DB Energieversorgung GmbH & Co. KG	100,0	1.032,1	9,0	9,0	1.603,6	1.708,3	592	607

1) Ergebnis vor Ertragsteuern und Gewinnabführung

2) einschließlich DER GmbH & Co. OHG und DERTOUR GmbH & Co. KG; Ergebnis teilkonsolidiert

Mitarbeiter – Marktnahe, soziale Personalpolitik

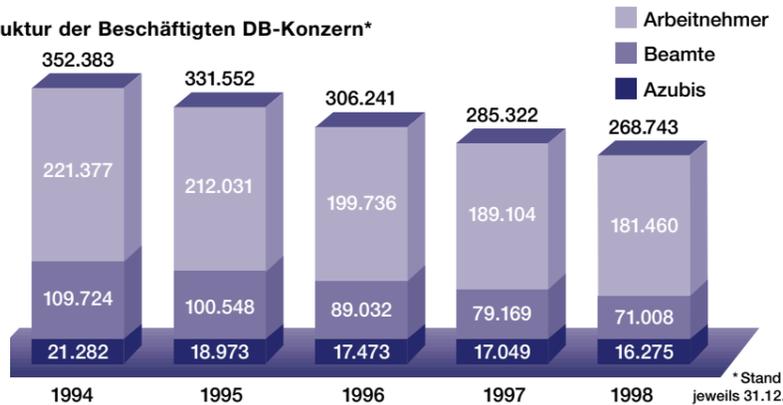
Der Erfolg des DB-Konzerns als kunden- und wettbewerbsorientierter Verkehrsdienstleister setzt eine marktnahe Personalpolitik voraus, die mit modernen Anreizsystemen die unternehmerischen Kräfte stärkt und die vertrauensvolle Zusammenarbeit mit den Sozialpartnern pflegt. Die auf Qualifikation, Flexibilität und Mobilität der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zielende Personalentwicklung spiegelte sich 1998 in der abermals deutlich gesteigerten Produktivität wider – als unverzichtbare Voraussetzung für attraktive und marktfähige Angebote.

Wettbewerbsfähige Arbeitsplätze

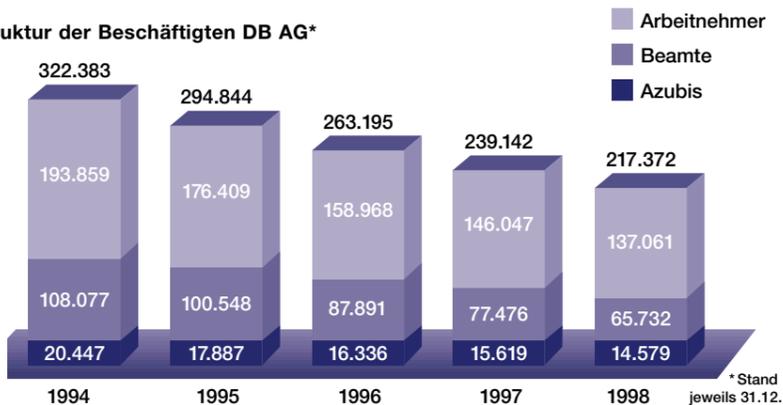
Engagierte und flexible Führungskräfte und Mitarbeiter treiben den Wandel des DB-Konzerns zu einem leistungsstarken Dienstleister mit wettbewerbsfähigen Arbeitsplätzen voran. Dafür hat die auf die Förderung unternehmerischen Denkens und Handelns angelegte Führungskultur 1998 die konzernweiten Voraussetzungen ebenso verbessert wie die moderne, effiziente Bildungspolitik des Unternehmens, der im Berichtsjahr in Kraft getretene Tarifvertrag über die flexible Jahresarbeitszeit und das bis 2002 verlängerte Beschäftigungsbündnis Bahn.

Die tiefgreifende Umstrukturierung der DB AG, die mit der zweiten Stufe der Bahnreform 1999 einen weiteren Höhepunkt erreicht hat, sowie der unverminderte Investitionsboom und die Rationalisierung führten zu erneuten erheblichen Produktivitätsverbesserungen. Je Mitarbeiter stieg bei der DB AG der Umsatz um 4,7 Prozent. Konzernweit betrug das Produktivitätsplus beim Umsatz je Mitarbeiter 5,5 Prozent.

Struktur der Beschäftigten DB-Konzern*



Struktur der Beschäftigten DB AG*



Reiseplaner

Wer sich an die ReiseZentren von DB Reise&Touristik wendet, ist gut beraten. Die passende Fahrzeit ist leicht gefunden, die Reise schnell gebucht, der Fahrausweis sofort ausgedruckt, und der Auftrag für die Beförderung der Koffer per KurierGepäck ist in guten Händen.



Daraus folgte ein planmäßiger und sozialverträglich gestalteter Wegfall von Arbeitsplätzen überwiegend in technischen Bereichen. Demgegenüber entstanden neue kundennahe Arbeitsplätze insbesondere in Servicebereichen, desgleichen im Zuge von Ausgliederungen und bei Kooperationen mit Partnerfirmen. Konsequentes Insourcing von konzerninternen Aufträgen und Leistungen hat diesen Trend verstärkt.

Per saldo verringerte sich die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im DB-Konzern binnen Jahresfrist um 5,9 Prozent auf 252.468 Ende 1998. Zum gleichen Zeitpunkt hatte die DB AG 202.793 Beschäftigte, also 9,3 Prozent weniger als ein Jahr zuvor. Überwiegend in kaufmännischen Funktionen und im Verkauf stellte die DB AG im Berichtsjahr 4.463 Mitarbeiter ein. Darunter waren 2.095 Auszubildende und 1.081 Mitarbeiter, die von der DB-Beteiligungsgesellschaft Arcor ins Dienstleistungszentrum Anlagen und Haus Service GmbH (AHS) wechselten.

Interner Arbeitsmarkt

Das im April 1997 gegründete und seit 1999 als GmbH geführte Dienstleistungszentrum DB Arbeit (DZA) erfüllt in diesem Umfeld seine Aufgabe als konzerninterner Arbeitsmarkt und fördert so den sozialverträglichen Personalaus-tausch. Damit unterstützt es die einzelnen Unternehmensbereiche in der Sicherung und dem Ausbau ihrer Wettbewerbsfähigkeit.

Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern, deren Arbeitsplätze durch Rationalisierung entfallen, eröffnet das DZA neue Beschäftigungsperspektiven und vermittelt ihnen freie Arbeitsplätze im Konzern wie auch außerhalb. Dafür wechseln die betreffenden Mitarbeiter in das DZA, das dafür vom abgebenden Bereich eine Ausgleichszahlung erhält,

von da an aber das volle Ergebnisrisiko trägt. Seminare zur beruflichen Neuorientierung und Qualifizierungsmaßnahmen sowie die befristete Überlassung an interne und externe Kunden zu marktüblichen Konditionen erhöhen die Chancen der DZA-Mitarbeiter auf einen neuen, dauerhaften Arbeitsplatz erheblich.

Im Berichtsjahr hat das Dienstleistungszentrum Arbeit 10.050 Mitarbeiter individuell betreut und dabei rund 3.200 Mitarbeiter überwiegend im DB-Konzern vermittelt. Weitere 3.150 Mitarbeiter schieden durch normale Fluktuation oder über einvernehmliche Regelungen aus. Die übrigen 3.700 DZA-Mitarbeiter standen Ende 1998 für Leiharbeit und die Vermittlung in neue Arbeitsplätze zur Verfügung.

Im Durchschnitt gehörten sie sechs Monate lang zum DZA. Rund 75 Prozent der jeweils verfügbaren DZA-Mitarbeiter konnten 1998 im Rahmen von Personalüberlassung in unterschiedlichen Projekten und befristeten Aufgaben tätig werden, weitere acht Prozent widmeten sich Qualifizierungsmaßnahmen. Die übrigen Kräfte befanden sich in der Aufnahme- und Neuorientierungsphase.

Beschäftigungsbündnis bis 2002

Zu den wesentlichen Rahmenbedingungen für die Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des DB-Konzerns trägt das Beschäftigungsbündnis Bahn bei. Auf seine Verlängerung bis Ende 2002 hat sich die DB AG im Oktober 1998 mit der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED), der Verkehrsgewerkschaft GDBA und der Gewerkschaft Deutscher Lokführer (GDL) verständigt. Während der Laufzeit verzichtet das Unternehmen auf betriebsbedingte Beendigungskündigungen. Im Gegenzug verpflichten sich die Sozialpartner, den Prozeß der wettbewerbsorientierten Umstrukturierung und die damit verbundenen Entscheidungen konstruktiv zu begleiten. Zudem schreibt das Beschäftigungsbündnis die Grundlagen für weitere beschäftigungs- und bildungspolitische Maßnahmen fest.

Die Gewerkschaften stimmen mit dem Vorstand der DB AG darin überein, daß die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn entscheidend von den Personalkosten, dem bedarfsgerechten Personaleinsatz sowie der Arbeitseffizienz abhängt. Flexible Arbeits-

zeiten und Arbeitsplätze sowie die nötige Bereitschaft der Mitarbeiter zur Mobilität sind dafür unverzichtbar. Der Kündigungsverzicht während der mehr als vierjährigen Laufzeit ist nur aufrechtzuerhalten, wenn die von den Partnern erwartete Zunahme der Flexibilität und Mobilität erreicht wird und die wirtschaftliche Lage es zuläßt. Mindestens einmal im Jahr überprüfen die Sozialpartner gemeinsam, in welchem Maße die vereinbarten Ziele erreicht worden sind.

Das Beschäftigungsbündnis gilt für alle Beschäftigten der DB AG und der Gesellschaften, die in der zweiten Stufe der Bahnreform aus ihr hervorgehen. Der Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen ist ebenso für die Mitarbeiter wirksam, für die bereits das Beschäftigungsbündnis Bahn vom März 1996 galt, desgleichen für diejenigen, die ihr Arbeitsverhältnis mit einem DB-Unternehmen einvernehmlich beendet und im unmittelbaren Anschluß daran ein neues mit einem anderen DB-Unternehmen begonnen haben. Auch die zugewiesenen Beamten sind im Rahmen der beamtenrechtlichen Bestimmungen einbezogen.

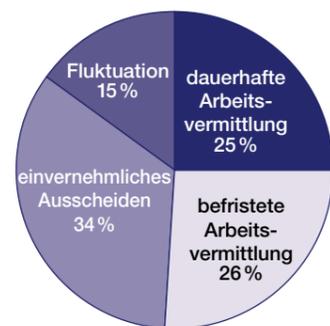
Flexible Jahresarbeitszeit

Der Jahresarbeitszeit-Tarifvertrag, der zum 1. Januar 1998 in Kraft getreten ist, erleichtert die bedarfsgerechte Personalplanung und -steuerung. Mit ihm folgt die DB AG dem Prinzip „Arbeitsplätze statt Überstunden“ und erfüllt die Forderungen, Überstunden möglichst durch Freizeit auszugleichen und nicht auszuzahlen.

Erfolge waren nur möglich, weil die DB-Niederlassungen vorübergehenden regionalen und funktionalen Personalengpässen schnell gegensteuern. Einen Mangel an Lokführern beispielsweise fangen sie auf durch die Übernahme ausgebildeter Nachwuchskräfte, das Umschulen von Überhangpersonal etwa aus der Instandhaltung, das Fördern der Mobilität aus Überhang in Bedarfsregionen und durch die Optimierung der Dienstpläne.

Die Regelung der individuellen Arbeitszeit im Rahmen von Jahreskonten hat überdies dazu beigetragen, den Strukturwandel im DB-Konzern und dabei insbesondere die Integration der ehemals eigenständigen Geschäftsbereiche Traktion und Werke in die Transportunternehmen gut zu bewältigen.

Personalentwicklung DZA/DB Arbeit im Jahr 1998



Entgeltrunde mit Schlichter

Der Tarifkonflikt zwischen der DB AG und der GdED sowie der aus GDL und GDBA gebildeten Tarifgemeinschaft TGM war erst nach einem Schlichtungsverfahren beizulegen. Der darauf aufbauende Abschluß der Entgeltrunde 1998 beinhaltet

- die Erhöhung der Einkommen um 1,5 Prozent ab 1. Juni 1998,
- die Anhebung der Gehälter für die Beschäftigten in den neuen Bundesländern von 86 auf 87 Prozent des Westniveaus ab 1. Januar 1999,
- drei ergebnisabhängige Prämien im Gesamtvolumen von jeweils 20 Millionen Mark im Jahr. Sie sind an bestimmte Ziele bezüglich Gesundheit, Pünktlichkeit und Umsatz gebunden,
- die Festschreibung der Quote geschlossener Ausbildungsverträge für 1998/1999 auf 7,9 Prozent der Gesamtbelegschaft der DB AG.



■ Kinderglück

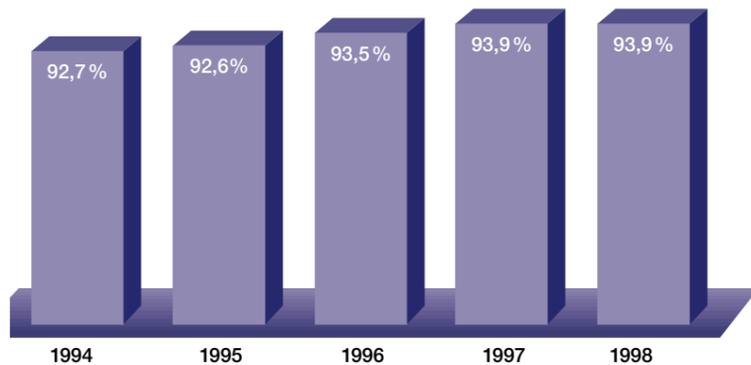
Die Tränen sind getrocknet, der im Zug vergessene Teddy liegt wieder in den richtigen Armen, alle am ServicePoint strahlen. Die Welt kam für die Teddy-Mama wieder in Ordnung, weil der per Telefon alarmierte Zugchef das Plüschtier einsammelte und es schon beim nächsten Halt einem Kollegen vom ServiceTeam übergab.



Bündnis für Gesundheit

Die Gesundheit der Mitarbeiter zu fördern, zählt zu den personalpolitischen Prioritäten. Als zukunftsweisend gilt das Bündnis für Gesundheit im DB-Konzern. Es umfaßt die bedarfsgerechte Neustrukturierung der betriebsärztlichen Versorgung sowie ihre Positionierung als Dienstleister und Know-how-Träger zur Verbesserung des Gesundheitsstandes im Unternehmen. Aus der gebündelten Fachkompetenz von Ärzten, Psychologen und Sozialarbeitern, die mit Berufsfürsorgern und Fachleuten für Arbeitssicherheit zusammenarbeiten, resultierten maßgeschneiderte Programme, mit denen sich zusätzlich produktive Zeiten gewinnen und damit der Personalaufwand der DB-Unternehmen senken lassen.

Gesundheitsstand



Bildungsoffensive

Für Aus-, Fort- und Weiterbildung wendete der DB-Konzern im Berichtsjahr mehr als 900 Mio. DM auf, die Gehaltskosten der Mitarbeiter während der Schulungszeit mitgerechnet. Dabei hat das Dienstleistungszentrum Bildung die Effizienz durch computergestützte und am Arbeitsplatz nutzbare Programme weiter gesteigert. Im Einsatz von Multimedia-Technik in der Bildung gilt die DB als besonders fortschrittlich.

Fortbildung: Über 600.000 Trainingstage dienten 1998 dazu, Mitarbeiter für neue Anforderungen von Markt und Technik fit zu machen. Von herausragender Bedeutung waren Programme für betriebliche Sicherheit, Kundenorientierung und Pünktlichkeit. Unter Federführung der DB AG wurde zur Fortbildung erstmals ein moderner und bundesweit gültiger kaufmännischer Abschluß für Verkehrsfachwirte entwickelt. Mit Blick auf die verschiedenen Anforderungen im DB-Konzern ist die Spezialisierung für die Bereiche Personen- und Güterverkehr sowie Verkehrsinfrastruktur vorgesehen.

Weiterbildung: Außerhalb der Arbeitszeit fördert die DB AG die Qualifizierung zum Industriemeister. Im Rahmen der im Oktober 1998 begonnenen Kooperation mit dem Fernstudienanbieter AKAD können Konzernmitarbeiter binnen drei Jahren berufsbegleitend ein Fachhochschul-Diplom als Betriebswirt mit dem Schwerpunkt Verkehrsmanagement erwerben. Eine Stiftung fördert die Initiative mit Stipendien.

Ausbildung: Der DB-Konzern beschäftigte 1998 insgesamt 16.275 Auszubildende und erreichte damit eine gegenüber dem Vorjahr leicht erhöhte Ausbildungsquote von 6,4 Prozent. Dabei

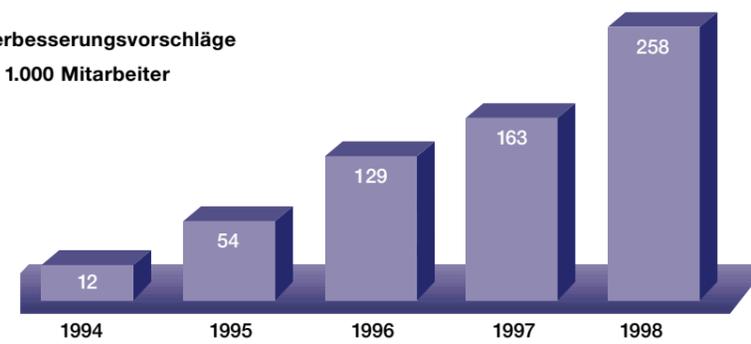
- setzte sich die Umorientierung auf kaufmännisch-serviceorientierte Berufe fort: Für sie haben sich bereits mehr als 60 Prozent der Auszubildenden entschieden,
- verstärkte sich der praktische Bezug der Ausbildung: Abermals bewährte sich das Konzept der JuniorBahnhöfe, in denen die Nachwuchskräfte unter Anleitung von erfahrenen Ausbildern eigenverantwortlich in unmittelbarem Kundenkontakt arbeiten und eigene Serviceideen entwickeln. DB Regio übernimmt das Konzept 1999 für junge Teams in JuniorZügen,
- starteten zwei internationale, zweisprachige Ausbildungsmodelle mit Auslandspraktika: Junge Franzosen und Deutsche lernen gemeinsam in Saarbrücken, Tschechen und Deutsche in Dresden.

Führungskräfte-Entwicklung auf breiter Front

Um Führungskompetenz in aller Breite zu stärken, verfolgt der DB-Konzern insbesondere zwei Wege: Zum einen gewinnt er frühzeitig und systematisch Führungsnachwuchs, und zum anderen fördert er gezielt die im Unternehmen vorhandenen Potentiale. Folgerichtig ersetzte die Gesamtbetriebsvereinbarung „Führungsgespräche für AT-Mitarbeiter einschließlich Zielvereinbarung“ 1998 das vorherige Verfahren der Leistungsbeurteilung.

Um das unternehmerische Denken zu stärken, hat die DB AG bereits 1997 das General Management Seminar eingeführt. Es ermöglicht den Führungskräften, in Fallstudien und Projekten aktuelle unternehmerische Probleme zu bearbeiten. Angelehnt daran, aber noch praxisnäher gestaltet, hat 1999 das Management- und Führungstraining MFT für 1.500 Manager der mittleren und unteren Ebenen begonnen.

Verbesserungsvorschläge je 1.000 Mitarbeiter



Die in Zusammenarbeit mit der französischen Bahngesellschaft SNCF konzipierte bilaterale Führungskräfte-Entwicklung fördert die gemeinsame Projektarbeit und die intensivere Kooperation zwischen beiden Bahnen.

Auch wenn die Führungskräfte-Entwicklung in der zweiten Stufe der Bahnreform in die Verantwortung der Führungsgesellschaften übergeht, bleiben einheitliche Standards bei Auswahl, Qualifikation und Training sowie die konzernweite Einsatzfähigkeit der Führungskräfte gewährleistet. Dem dienen vier Instrumente der Managementdiagnostik: die

- DB-Potential-Dialoge in Form von 6-Augen-Gesprächen für die zweite Ebene unter den Vorständen der Führungsgesellschaften,
- Management Audits zum Test von Fach- und Führungskompetenz,
- Führungskräfte-Entwicklungs-Workshops als Assessment für High Potentials,
- Potentialworkshops, die als Pilotprojekte im Bereich von DB Station&Service angelaufen sind.

Impulse für das Verbesserungsmanagement

Die neue Gesamtbetriebsvereinbarung für das DB-Verbesserungsmanagement stärkt die Verantwortung der Führungskräfte. Mit dem darin verankerten „Direkten Weg“ beim Einreichen und zügigen Bearbeiten von Verbesserungsvorschlägen haben sich bereits mehr als 3.000 Führungskräfte vertraut gemacht. Das Unternehmen erwartet, daß der kontinuierliche Verbesserungsprozeß daraus zusätzlichen Schub erhält.

Im Berichtsjahr reichten die DB-Mitarbeiter 51.664 Verbesserungsvorschläge ein, also 258 je 1.000 Beschäftigte und damit deutlich mehr als im Vorjahr (163). Realisiert wurden 43 Prozent – ebenfalls wesentlich mehr als im Vorjahr (25 Prozent). Der Gesamtnutzen der 1998 umgesetzten Vorschläge übertraf mit 115,6 Millionen Mark das Vorjahresergebnis um 23 Prozent.

In der Mitarbeiterbefragung im Sommer 1998 gaben etwa zwei Drittel der Teilnehmer an, in ihrem Arbeitsbereich Potentiale für weitere Verbesserungen in Qualität und Pünktlichkeit zu sehen. Konzernweit haben Nachfolgeprojekte die Ideen aufgenommen und setzen diese vornehmlich in den Handlungsfeldern Kommunikation und Produktivität um.

Beamtenpolitik: Leistungsanreize

Unter Berücksichtigung der beamten- und besoldungsrechtlichen Vorschriften ist das Unternehmen bestrebt, die Aufstiegschancen, Arbeitszeitregelungen und leistungsbezogene Vergütung der Beamten möglichst an die Regelungen für Arbeitnehmer anzugleichen. So sind die Beamten uneingeschränkt in die Führungs- und unter Vorbehalt in die Mitarbeitergespräche einbezogen. Die zugewiesenen Beamten können die flexible Jahresarbeitszeit so nutzen, wie sie im Tarifvertrag für Arbeitnehmer vorgesehen ist: So können sie ihre Arbeitszeit nicht mehr nur im Rahmen von drei Monaten, sondern nun auf zwölf Monate verteilen, und zwar auch ungleichmäßig.

Seit Anfang 1998 gilt im Rahmen des Dienstrechtsreformgesetzes eine neue Leistungsstufenverordnung. Danach können Beamte für nachhaltig herausragende Leistungen mit dem vorzeitigen Aufstieg in die nächste Stufe des Grundgehalts belohnt werden. Über weitere notwendige Freiräume für unternehmensbezogene Regelungen ist das Unternehmen mit der Bundesregierung im Gespräch.

Mehr Chancengleichheit

Zu den Unternehmenszielen der Deutschen Bahn gehört es, Chancengleichheit zu fördern. Die Jury des Total E-Quality Deutschland e. V. hat die DB AG im Mai 1998 für ihre auf Chancengleichheit zwischen Frauen und Männern ausgerichtete Personalpolitik ausgezeichnet. Darin spiegelt sich die Anerkennung für die Entwicklung der letzten Jahre wider.

1998 ist der Anteil von Frauen an der Beschäftigtenzahl der DB AG von 15,9 auf 16,9 Prozent gestiegen. Im Konzern erreichte er 19,5 Prozent. Abermals weit über dem Durchschnitt lag die Frauenquote bei den Neueinstellungen. Mit 36 Prozent besonders hoch ist sie im Managementnachwuchs. Diese Tendenz wird mittelfristig den Frauenanteil auch im Bereich der Fach- und Führungskräfte – Ende 1998 erreichte er 13,9 Prozent – anheben.

Soziale Sicherheit

Die soziale Sicherheit im DB-Konzern fand bei der Mitarbeiterbefragung 1998 ein positives Echo. Weit über die Hälfte der Befragten äußerten sich zufrieden – mehr als bei der Umfrage im Jahre 1995.

Bahn-BKK: Die Versicherten und Unternehmen qualitativ hochwertig und preisgünstig zu versorgen, bestimmt die Politik der Bahn-Betriebs-Krankenkasse (BKK). Mit über 650.000 Versicherten und einem Finanzvolumen von rund 2,7 Mrd. DM zählt sie zu den Branchenfürhern. Als moderner Anbieter gesetzlicher Kranken- und Pflegeversicherung ist sie in erster Linie für die Mitarbeiter der DB und ihres Umfeldes tätig. Doch sie stellt sich verstärkt auch dem Wettbewerb im allgemeinen Versicherungsmarkt.

Schwerbehinderte: Engagiert stellt sich die DB AG der sozialen Verpflichtung, Schwerbehinderte und andere Mitarbeiter mit verminderter Leistungskraft ins Berufsleben zu integrieren. Im Durchschnitt des Jahres 1998 beschäftigte das Unternehmen 6.800 Schwerbehinderte. Spezielle DB-Werkstätten unterstützen die berufliche Rehabilitation bis zur Wiedereingliederung in gewerblich-technische Funktionen der Betriebe.

Bahn-Sozialwerk: Die Stiftung Bahn-Sozialwerk fungiert als Ansprechpartner für die Mitarbeiter in sozialen und gesundheitlichen Fragen. Ihre Mitglieder können sich in 24 BSW-eigene Urlaubshotels sowie Ferienwohnungen einbuchen und in über 1.200 Kultur- und Freizeitgruppen ihren Hobbys nachgehen. Zudem unterstützt das BSW die Arbeit der Gesundheitszentren im Rahmen des Gesundheitsbündnisses Bahn.

Ausblick: Weitere Flexibilisierung

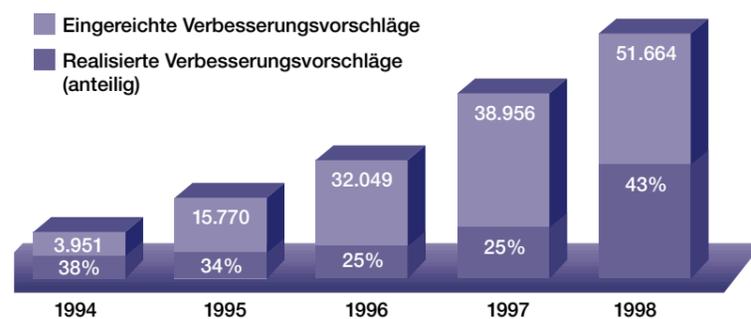
Die DB AG setzt 1999 auf die weitere Flexibilisierung von Arbeitszeit und Entgelt. Im Rahmen des Beschäftigungsbündnisses Bahn haben die Sozialpartner vereinbart, den Jahresarbeitszeit-Tarifvertrag konsequent zu nutzen, Teilzeitarbeit zu fördern und die Personalzusatzkosten zu senken, damit die Konzernunternehmen noch gezielter leistungs- und wettbewerbsbezogen agieren können.

Als nächsten Schritt auf dem Weg zu anpassungsfähigeren Entgeltstrukturen plant die DB AG ein marktorientiertes Vergütungssystem für Führungskräfte mit einem deutlich höheren variablen Einkommensanteil. Als Basis für eine Erfolgsbeteiligung der Mitarbeiter strebt das Unternehmen einen Konzernrahmentarifvertrag an, in dem Grundentgelte vereinbart werden.

Das Mitarbeitergespräch zur Leistungseinschätzung, das auf einer Gesamtbetriebsvereinbarung vom August 1998 basiert, wird ab 1999 im DB-Konzern zur Regel.

Tarifverträge und Gesamtbetriebsvereinbarungen sollen in der zweiten Stufe der Bahnreform in den neuen Gesellschaften weitergelten, sofern die Strukturen es zulassen und bis Verträge oder Vereinbarungen in den neuen Gesellschaften sie gegebenenfalls ablösen.

Eingereichte und realisierte Verbesserungsvorschläge DB AG



Forschung und Technologie – Innovative Bahnsysteme

Das Ressort Forschung und Technologie schlägt die Brücke zwischen den Erwartungen der Verkehrsmärkte und neuen technischen Möglichkeiten des Verbundunternehmens Bahn. Dabei tragen das Optimieren bewährter Technologien und der Einsatz neuer Forschungserkenntnisse wesentlich dazu bei, die ökonomische und ökologische Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber den anderen Verkehrsträgern zu stärken. Deshalb ist die DB auch bestrebt, die technischen Eisenbahngrenzen in Europa zu überwinden und die internationale Kooperation in Forschung und Entwicklung enger zu gestalten.

Strategie: Sicherheit und Produktivität

Mit ihren sieben Forschungs- und Entwicklungsprogrammen, die aus den Anforderungen des Unternehmens abgeleitet sind, verbessert die DB AG laufend die vorhandenen Systeme und greift neue, innovative Ansätze aus aller Welt auf, die Fortschritte in Sicherheit und Produktivität versprechen.

Die Forschungsfelder von grundlegender Bedeutung sind

- technisch-betriebliche Sicherheit,
- automatisierte Leit- und Sicherungssysteme,
- flexible Mobilitäts- und Produktionsprozesse,
- flexible Fahrzeugsysteme und innovative Zugbildungstechnologie,
- bedarfsgerechte, langlebige Fahrbahnen,
- instandhaltungsarme Fahrzeuge,
- energiesparende und lärmarme Bahn.

Internationale Kooperation

Dabei kommt es zunehmend darauf an, die herkömmlichen nationalen Eisenbahngrenzen zu überwinden und bei der Weiterentwicklung des Systems Bahn enger zusammenzuarbeiten: sowohl auf Unternehmensebene als auch im Rahmen der Union der Internationalen Eisenbahnen (UIC).

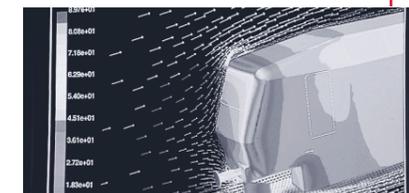
Von großer Bedeutung für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienenverkehrs ist es, die Interoperabilität der Züge über unterschiedliche

nationale Strom- und Leitsysteme hinweg kostengünstig zu gestalten. Hier hat die in Europas Transitland Nummer eins angesiedelte DB AG eine Leitfunktion auf wichtigen Feldern übernommen. Denn die dynamische internationale Verkehrsentwicklung eröffnet ihr erhebliche Chancen – vorausgesetzt, sie kann ihre besondere Wettbewerbsstärke im Transport großer Mengen von Menschen und Gütern über lange Strecken voll zur Geltung bringen.

Diese Themen standen auch im Vordergrund der Eurailspeed 1998, dem internationalen Kongreß für Hochgeschwindigkeitsverkehr, der die Verkehrsmesse Innotrans in Berlin begleitete. Die DB erhielt sehr positive Resonanz für ihre Gastgeberrolle.

■ Fahrt ohne Grenzen

Mit modernster Technik wie zum Beispiel mit dem – für die Niederlande Spoorwegen vom Siemens-Konsortium gebauten – ICE 3 lassen sich nationale Bahngrenzen problemlos überwinden. Die auch von der Deutschen Bahn für den internationalen Verkehr bestellten Züge taugen für unterschiedliche Stromsysteme und brauchen keinen Halt zum Lokwechsel. Eben hatte der Lokführer die Grenze vor sich, jetzt ist er schon darüber hinweg.



Zu den herausragenden Ergebnissen in der internationalen Technologiekooperation gehörten 1998

- die Betriebsleit- und Sicherungstechnik European Train Control System/European Rail Traffic Management System (ETCS/ERMTS) und die Euro-Balise als eines ihrer Teile: Hier handelt es sich um eine Art Transponder mit Sender und Empfänger, der geometrisch präzise Betriebs- und Steuerungsinformationen zwischen Gleisen und Fahrzeugen austauscht. ETCS/ERMTS ist das Ergebnis einer Kooperation, an der die Deutsche Bahn, die französische SNCF und die italienische FS maßgeblich mitwirken sowie die Bahnen der Niederlande (NS), Großbritanniens (British Rail und Railtrack) und Spaniens (Renfe) beteiligt sind,
- der Mobilfunk GSM-Rail: Die auf den Eisenbahnverkehr und seine Sicherheit zugeschnittene mobile Kommunikationstechnologie im GSM-Standard auf Funkbasis ist international akzeptiert. Sie ist für die in Bau befindliche ICE-Strecke zwischen Frankfurt/Main und Köln vorgesehen,

- die automatische Zugkupplung Z-AK für den Güterverkehr: Sie steht in einer interoperabel standardisierten und von der UIC bestätigten Form bereit. In Kombination mit der – gemeinsam mit der SNCF neu konzipierten – elektronischen Bremse EBAS eröffnet diese revolutionäre Technologie neue Dimensionen in Qualität und Produktivität. Die automatische Kupplung läßt sich von der Lok aus individuell ansteuern, so daß kein Rangierer mehr zwischen die Puffer steigen muß. Das beschleunigt das Handling am Zug und damit die ganze Transportkette erheblich.

Kompetenzzentrum für den Konzern

Zu den wichtigsten Aufgaben des in der Holding angesiedelten Kompetenzzentrums für Forschung und Technologie gehörte es, das Zusammenwirken des Gesamtsystems Bahn an den Nahtstellen seiner Teilsysteme zu sichern, Probleme zu erkennen und Lösungen zu definieren sowie neue Produkte während der Einführungsphase in den einzelnen Führungsgesellschaften oder auch ressortübergreifend zu begleiten.

Zu den Arbeitsschwerpunkten des Forschungs- und Technologie-Zentrums (FTZ) mit seinen Standorten in München, Minden und Kirchmöser zählten im Berichtsjahr

Höhere Netzproduktivität: Für den Funkfahrbetrieb (FFB) als Zugleittechnik für Regionalbahnen – sie soll mittels Automatisierung die Streckenkapazität erhöhen und Kosten senken – hat die Pilotphase begonnen. FFB ist mit einem mobilen System zum Überwachen der Zugvollständigkeit (ZVS) kombiniert, das die herkömmlichen, im Gleis installierten Freimeldeanlagen ersetzen soll. Ebenfalls im Test befindet sich das europäische Modular System for Reliability and Maintainability Management in Rail Transport (REMAIN) für die zustandsorientierte Instandhaltung von Leit- und Sicherungstechnik.

Die optimale Nutzung der Dimensionsgrößen des Systems Bahn (NDG) war ebenfalls Gegenstand von Untersuchungen. Dabei ging es um die Fragen, inwieweit höhere Radsatzlast (25 Tonnen), längere Züge, größeres Fahrzeugprofil und stärkerer Oberstrom die Produktivität und Effektivität steigern können.

Schnellerer Güterverkehr: Zur Verbesserung der Betriebstechnik im Güterverkehr untersucht das FTZ neue Verfahren für den Güterumschlag und die beschleunigte Zugbildung wie zum Beispiel das Train Coupling/Train Sharing (TCS). Eine Pilotanlage für den TCS-Betrieb geht 1999 in Betrieb.

Verbesserter Personenverkehr: Ein einjähriger Pilotversuch für Digital Media Broadcasting zur aktuellen Information der Reisenden startete im Frühjahr 1998. Um die Verfügbarkeit der Fahrzeuge zu steigern, werden bedarfsgerechte Instandhaltungs- und Diagnosetechnologien entwickelt.

Bedarfsgerechter Fahrweg: Das Forschungs- und Technologie-Zentrum hat die Kosten der Fahrbahnsysteme und ihrer Instandhaltung verglichen und dafür Bewertungsverfahren wie das Simulationsprogramm TETrAs (Technical and Economic Track Assessment) entwickelt. Um die Investitionen in den Fahrweg bedarfsgerechter zu gestalten, sollen Oberbauarten für unterschiedliche Beanspruchungen mit angepaßten Kosten-/Nutzen-Verhältnissen entwickelt werden.

„Bahn Agenda 21“ für die Umwelt

Die DB AG setzte 1998 ihr strategisches Konzept der „Bahn Agenda 21“ kontinuierlich weiter um. Um die Umweltverträglichkeit des Rad-/Schiene-Systems zu optimieren, verankert sie die Idee der nachhaltigen Entwicklung im ganzen Konzern und trägt mit konkreten Maßnahmen dazu bei, die Mobilität der Gesellschaft dauerhaft zu sichern.

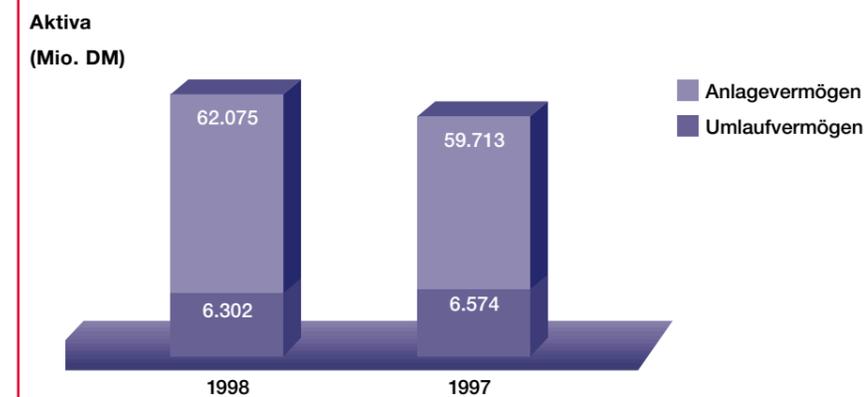
Neben dem Schutz von Natur und Landschaft geht es insbesondere darum, die Voraussetzungen für die Verkehrsverlagerung auf die Schiene zu verbessern, Schadstoff- und Lärmemissionen zu vermindern, die Rolle der Bahn in der Stadt- und Regionalentwicklung zu stärken, die Kosteneffizienz bei betrieblichen Investitionen zu erhöhen und ein unternehmensweites Umweltmanagement- und Auditsystem aufzubauen.

Im Vordergrund standen 1998 als konkrete Maßnahmen

- das Einsparen von Energie: Das Energiesparprogramm 2005 sieht vor, den spezifischen Energieverbrauch bis 2005 um 25 Prozent gegenüber 1990 zu senken. Um es voranzutreiben, wurde ein spezielles Energiemanagement installiert,
- die Reduktion von Schadstoffemission: Die DB AG hat weitere Diesellokomotiven mit neuen, abgasarmen Motoren oder Abgasminderungstechnik ausgestattet. Die Transportgesellschaften der DB sind übereingekommen, künftig nur noch Dieseltriebwagen anzuschaffen, welche die geltende EURO-Norm für Straßenfahrzeuge erfüllen,
- das Vermindern von Schienenverkehrslärm: Besondere Aufmerksamkeit widmete die DB AG dem Güterverkehr. In Kooperation mit anderen europäischen Bahnen hat sie erste technische Lösungen entwickelt, deren internationale Zulassung 1999 zu erwarten ist. Danach müssen neue Güterwagen mit lärmarmer Bremstechnik ausgestattet sein. Um auch den vorhandenen Güterwagenpark umrüsten zu können, entwickelt die Industrie Bremssohlen aus Verbundkunststoff, die den herkömmlichen Grauguß ablösen sollen. Sie schonen die Laufflächen der Räder, die dadurch glatter und leiser bleiben.

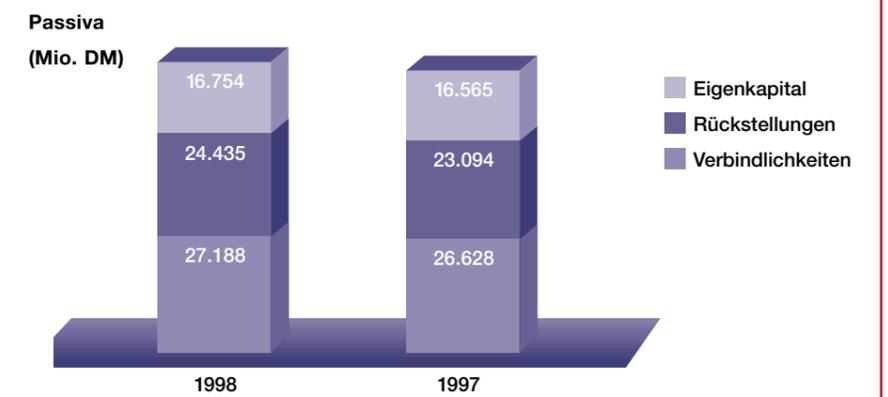
Aktiva

	Anhang	31.12.1998 Mio. DM	%	31.12.1997 Mio. DM	%
A. Anlagevermögen					
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	533	0,8	524	0,8
Sachanlagen	(1)	60.401	88,3	57.888	87,3
Finanzanlagen	(1)	1.141	1,7	1.301	2,0
		62.075	90,8	59.713	90,1
B. Umlaufvermögen					
Vorräte	(2)	1.279	1,9	1.181	1,8
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	4.086	6,0	4.353	6,6
Wertpapiere		101	0,1	101	0,1
Schecks, Kassenbestände, Bundesbank- und Postbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten		687	1,0	874	1,3
		6.153	9,0	6.509	9,8
C. Rechnungsabgrenzungsposten					
	(4)	149	0,2	65	0,1
Summe Aktiva		68.377	100,0	66.287	100,0



Passiva

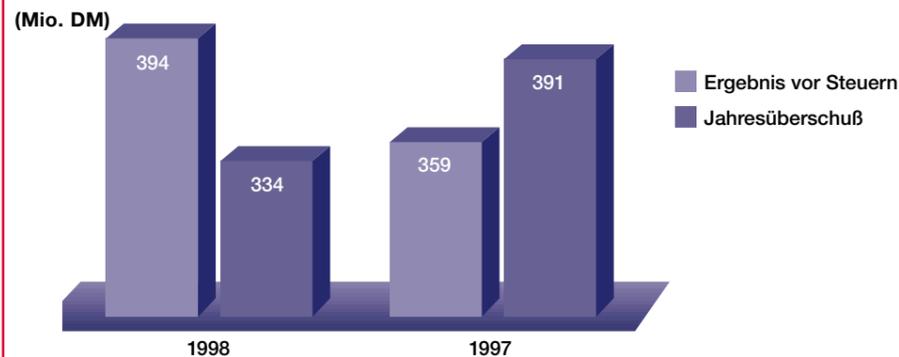
	Anhang	31.12.1998 Mio. DM	%	31.12.1997 Mio. DM	%
A. Eigenkapital					
Gezeichnetes Kapital	(5)	4.200	6,1	4.200	6,3
Kapitalrücklage	(6)	10.391	15,2	10.391	15,7
Gewinnrücklagen	(7)	1.669	2,5	1.427	2,2
Bilanzgewinn	(8)	351	0,5	385	0,6
Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter	(9)	70	0,1	70	0,1
		16.681	24,4	16.473	24,9
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse					
	(10)	1	0,0	11	0,0
C. Sonderposten mit Rücklageanteil					
	(11)	72	0,1	81	0,1
D. Rückstellungen					
	(12)	24.435	35,7	23.094	34,8
E. Verbindlichkeiten					
	(13)	26.963	39,5	26.382	39,8
F. Rechnungsabgrenzungsposten					
		225	0,3	246	0,4
Summe Passiva		68.377	100,0	66.287	100,0



Deutsche Bahn Konzern
Gewinn- und Verlustrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1998
(mit Vergleichszahlen des Vorjahres)

Anhang	1998 Mio. DM	%	1997 Mio. DM	%
Umsatzerlöse (17)	30.018	100,0	30.466	100,0
Bestandsveränderungen	-15	0,0	-182	-0,6
Andere aktivierte Eigenleistungen	3.451	11,5	3.791	12,4
Gesamtleistung	33.454	111,5	34.075	111,8
Sonstige betriebliche Erträge (18)	5.077	16,9	4.188	13,7
Materialaufwand (19)	-12.899	-43,0	-13.136	-43,1
Personalaufwand (20)	-16.408	-54,7	-16.943	-55,6
Abschreibungen	-3.397	-11,3	-3.168	-10,4
Sonstige betriebliche Aufwendungen (22)	-4.979	-16,6	-4.310	-14,1
	848	2,8	706	2,3
Beteiligungsergebnis (23)	-280	-0,9	-295	-1,0
Zinsergebnis (24)	-174	-0,6	-52	-0,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	394	1,3	359	1,1
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-60	-0,2	32	0,1
Jahresüberschuß	334	1,1	391	1,3
Anderen Gesellschaftern zustehender Gewinn	16		15	
Auf andere Gesellschafter entfallender Verlust	13		20	

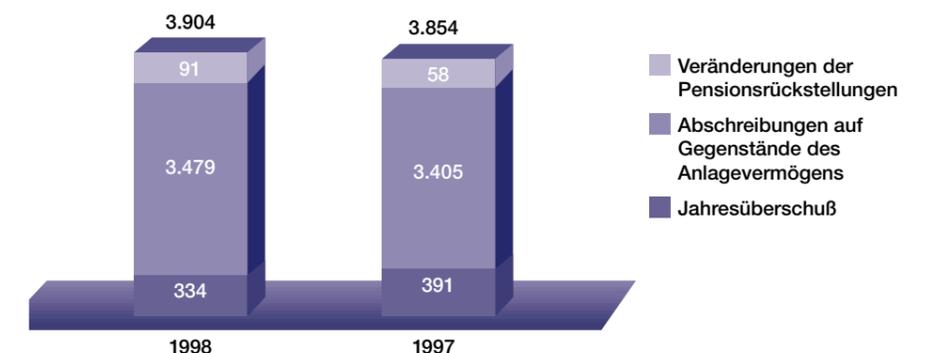
Ergebnisentwicklung



Deutsche Bahn Konzern
Kapitalflußrechnung für die Zeit vom 1. Januar bis 31. Dezember 1998
(mit Vergleichszahlen des Vorjahres)

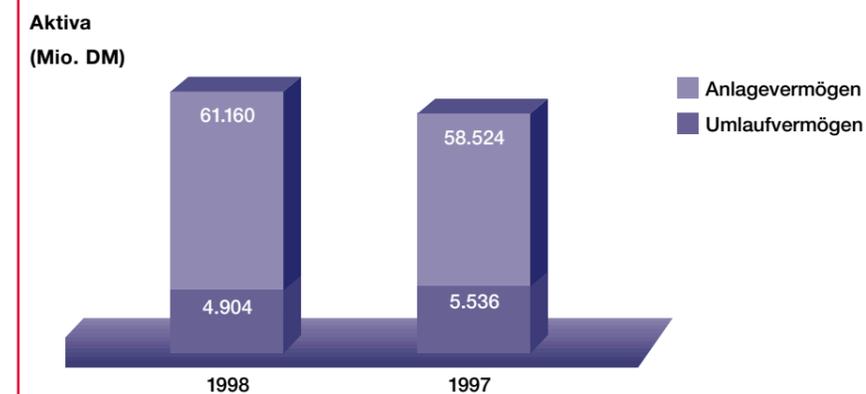
	1998 Mio. DM	1997 Mio. DM
Jahresüberschuß	334	391
Abschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens	3.479	3.405
Veränderungen der Pensionsrückstellungen	91	58
Cash Flow nach Steuern	3.904	3.854
Zuschreibungen zu Gegenständen des Anlagevermögens	-30	-5
Gewinn (-)/Verlust (+) aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	-1.348	-150
Veränderung der Sonderposten mit Rücklageanteil	-9	-129
Veränderung der Sonderposten für Investitionszuschüsse	-10	-180
Veränderung der übrigen Rückstellungen	1.250	-706
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, der sonstigen Vermögensgegenstände und anderer Aktiva	267	2.889
Veränderung der Vorräte und der sonstigen Rechnungsabgrenzungsposten	-182	-229
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und anderer Passiva	-2.718	1.951
Veränderung erhaltener Anzahlungen und Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	-160	281
Mittelzufluß aus laufender Geschäftstätigkeit	964	7.576
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Anlagevermögens	1.991	1.079
Zugänge im Anlagevermögen	-8.126	-17.769
davon Zugänge aus der abschließenden Bewertung der Grundstücke zu Verkehrswerten	0	3.091
Verrechnung erhaltener Investitionszuschüsse	1.672	2.122
Veränderung der Unterschiedsbeträge aus Konsolidierung, Rücklagenveränderung zugunsten anderer Gesellschafter und aus Währungsumrechnung	-120	-122
Mittelabfluß aus der Investitionstätigkeit	-4.583	-11.599
Gewinnausschüttungen an andere Gesellschafter bei Konzernunternehmen	-6	-12
Zinslose Darlehen gemäß Bundesschienenwegeausbaugesetz	1.801	2.063
Begebung von Anleihen	1.582	1.000
Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten und anderen Kreditgebern	55	666
Mittelzufluß aus der Finanzierungstätigkeit	3.432	3.717
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestandes	-187	-306
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	874	1.180
Finanzmittelbestand am Jahresende	687	874

Cash Flow nach Steuern (Mio. DM)



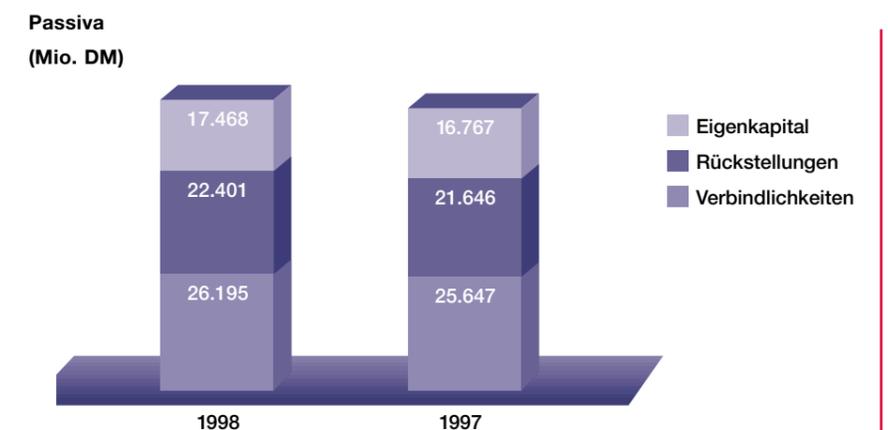
Aktiva

	Anhang	31.12.1998 Mio. DM	%	31.12.1997 Mio. DM	%
A. Anlagevermögen					
Immaterielle Vermögensgegenstände	(1)	262	0,4	214	0,3
Sachanlagen	(1)	56.645	85,7	54.671	85,3
Finanzanlagen	(1)	4.253	6,4	3.639	5,7
		61.160	92,5	58.524	91,3
B. Umlaufvermögen					
Vorräte	(2)	828	1,3	742	1,2
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(3)	3.677	5,6	4.306	6,7
Schecks, Kassenbestände, Bundesbank- und Postbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten		294	0,4	443	0,7
		4.799	7,3	5.491	8,6
C. Rechnungsabgrenzungsposten					
	(4)	105	0,2	45	0,1
Summe Aktiva		66.064	100,0	64.060	100,0



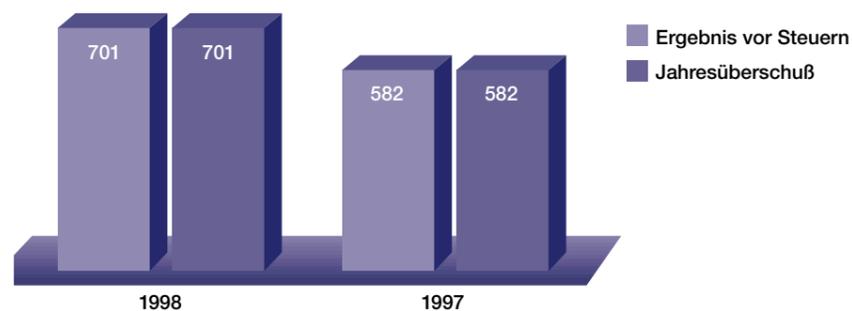
Passiva

	Anhang	31.12.1998 Mio. DM	%	31.12.1997 Mio. DM	%
A. Eigenkapital					
Gezeichnetes Kapital	(5)	4.200	6,4	4.200	6,6
Kapitalrücklage	(6)	10.391	15,7	10.391	16,2
Gewinnrücklagen	(7)	2.526	3,9	1.791	2,8
Bilanzgewinn	(8)	351	0,5	385	0,6
		17.468	26,5	16.767	26,2
B. Rückstellungen					
	(12)	22.401	33,9	21.646	33,8
C. Verbindlichkeiten					
	(13)	26.101	39,5	25.547	39,9
D. Rechnungsabgrenzungsposten					
		94	0,1	100	0,1
Summe Passiva		66.064	100,0	64.060	100,0



	Anhang	1998		1997	
		Mio. DM	%	Mio. DM	%
Umsatzerlöse	(17)	23.011	100,0	24.468	100,0
Bestandsveränderungen		10	0,0	-4	0,0
Andere aktivierte Eigenleistungen		2.872	12,5	3.437	14,0
Gesamtleistung		25.893	112,5	27.901	114,0
Sonstige betriebliche Erträge	(18)	5.343	23,2	4.195	17,1
Materialaufwand	(19)	-9.633	-41,9	-10.320	-42,2
Personalaufwand	(20)	-12.970	-56,4	-13.939	-57,0
Abschreibungen		-2.865	-12,4	-2.665	-10,9
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(22)	-4.807	-20,9	-4.749	-19,4
		961	4,1	423	1,6
Beteiligungsergebnis	(23)	-51	-0,2	246	1,0
Zinsergebnis	(24)	-209	-0,9	-87	-0,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		701	3,0	582	2,2
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0,0	0	0,0
Jahresüberschuß		701	3,0	582	2,4
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr		385		978	
Einstellung in die Gewinnrücklagen		-735		-1.175	
Bilanzgewinn		351		385	

Ergebnisentwicklung
(Mio. DM)



Die Jahresabschlüsse des Deutschen Bahn Konzerns und der Deutschen 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 Deutschen Bahn AG als Mutterunternehmen 170 inländische und 19 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.

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

76 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	8	
Zugänge aus Anteilerwerb	1	
Zugänge aus erstmaliger Einbeziehung	1	10
Abgänge durch Verkauf	2	
Abgänge durch Anteilsveränderung (im Berichtsjahr assoziiertes Unternehmen)	1	
Abgänge durch Einbringung der Anteile in ein assoziiertes Unternehmen	1	
Abgänge durch Verschmelzungen im Konzern	8	12
		-2

b) bei assoziierten Unternehmen:

Zugänge aus Neugründungen	2	
Zugänge aus Anteilerwerb	3	
Zugänge aus erstmaliger Einbeziehung (im Vorjahr voll konsolidiert)	1	6
Abgänge durch Verkauf	6	
Abgänge durch Anteilszukauf (erstmalig vollkonsolidiert)	1	
Abgänge durch Löschung	1	8
		-2

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. Diese erfolgsneutrale Zuordnung wird beim Abgang von Gesellschaften beibehalten.

Für die Bilanzierung der assoziierten Unternehmen nach der Equity-Methode gelten die gleichen Grundsätze. Zwei assoziierte Unternehmen haben ein abweichendes Wirtschaftsjahr, ein Zwischenabschluß auf den 31. Dezember wurde nicht erstellt. Soweit Jahresabschlüsse auf den 31. Dezember 1998 oder für ein im Geschäftsjahr 1998 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 Umrechnungsdifferenzen ergeben, sind sie als „Sonstige betriebliche Erträge“ bzw. „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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 Deutschen Bahn AG Anlagegegenstände im Einzelwert bis 4.000,00 DM, ansonsten Anlagegegenstände im Einzelwert bis 800,00 DM) werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgang ausgewiesen.

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

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

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

Aufgrund steuerrechtlicher Vorschriften vorgenommene Sonderabschreibungen sind als Sonderposten mit Rücklageanteil passiviert. Tochterunternehmen im Inland nehmen 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. Es wurden die neuen Sterbetafeln 1998 von Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. 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 Konzern

(in Mio. DM)	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Stand am 31.12.1998	Abschreibungen					Buchwert			
	Vortrag zum 01.01.1998	Änderungen des Konsoli- dierungs- kreises	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge		Vortrag zum 01.01.1998	Änderungen des Konsoli- dierungs- kreises	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Zuschrei- bungen	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.1998	am 31.12.1998	am 31.12.1997
Immaterielle Vermögensgegenstände															
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	873		128		-23	978	-363		-119		1	17	-464	514	510
2. Geschäfts- oder Firmenwert	19					19	-10		-2				-12	7	9
3. Geleistete Anzahlungen	5		11		-3	12	0						0	12	5
	897	0	139		-3	1.009	-373	0	-121	0	1	17	-476	533	524
Sachanlagen															
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken															
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	10.278	2	262		-13	10.366	0						0	10.366	10.278
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	2.847	3	382		395	3.466	-538		-137		-1	72	-604	2.862	2.309
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	11.366		555		1.193	13.001	-724		-264		-5	24	-969	12.032	10.642
	24.491	5	1.199		1.575	26.833	-1.262	0	-401	0	-6	96	-1.573	25.260	23.229
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	14.414	10	1.327		1.074	16.732	-2.990		-1.109		-4	50	-4.053	12.679	11.424
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	12.671	7	1.418		883	14.296	-3.144	93	-1.044			287	-3.808	10.488	9.527
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	1.004	-2	133		95	1.209	-370	3	-129		13	12	-471	738	634
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.558	-3	849		126	3.154	-1.060	4	-593		-4	309	-1.344	1.810	1.498
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	11.576	8	882		-3.750	9.426	0						0	9.426	11.576
	66.714	25	5.808		3	71.650	-8.826	100	-3.276	0	-1	754	-11.249	60.401	57.888
Finanzanlagen															
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	3	-1				2	0						0	2	3
2. Anteile an assoziierten Unternehmen	1.387		326			1.040	-271		-77	30		198	-120	920	1.116
3. Beteiligungen	27		33			60	-4		-5				-9	51	23
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	11		0			2	-1					1	0	2	10
5. Wertpapiere des Anlagevermögens	73		11			80	-2						-2	78	71
6. Sonstige Ausleihungen	80		13			90	-2						-2	88	78
	1.581	-1	383		0	1.274	-280	0	-82	30	0	199	-133	1.141	1.301
Anlagevermögen gesamt	69.192	24	6.330		0	73.933	-9.479	100	-3.479	30	0	970	-11.858	62.075	59.713

Entwicklung des Anlagevermögens Deutsche Bahn AG

(in Mio. DM)	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert	
	Vortrag zum 01.01.1998	Zugänge	Um-buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.1998	Vortrag zum 01.01.1998	Abschrei-bungen Geschäfts-jahr	Um-buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.1998	am 31.12.1998	am 31.12.1997
Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	403	127	-3	-12	515	-190	-81	1	8	-262	253	213
2. Geleistete Anzahlungen	1	8			9	0				0	9	1
	404	135	-3	-12	524	-190	-81	1	8	-262	262	214
Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	10.142	252	-14	-153	10.227	0				0	10.227	10.142
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	2.376	322	344	-79	2.963	-310	-118	-1	18	-411	2.552	2.066
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	11.349	554	1.193	-98	12.998	-711	-264	-5	11	-969	12.029	10.638
	23.867	1.128	1.523	-330	26.188	-1.021	-382	-6	29	-1.380	24.808	22.846
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	13.749	1.333	1.017	-94	16.005	-2.879	-1.071	-3	50	-3.903	12.102	10.870
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	10.155	962	617	-596	11.138	-2.058	-752	1	147	-2.662	8.476	8.097
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	812	95	83	-27	963	-240	-96	12	11	-313	650	572
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.917	742	125	-316	2.468	-652	-483	-5	254	-886	1.582	1.265
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	11.021	662	-3.362	706	9.027	0				0	9.027	11.021
	61.521	4.922	3	-657	65.789	-6.850	-2.784	-1	491	-9.144	56.645	54.671
Finanzanlagen												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	2.347	790	-148	-189	2.800	-180	-37		36	-181	2.619	2.167
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	41	464		-14	491	0	-12			-12	479	41
3. Beteiligungen	1.454	264	148	-775	1.091	-88	-6		84	-10	1.081	1.366
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4			-3	1	0				0	1	4
5. Sonstige Ausleihungen	61	13		-1	73	0				0	73	61
	3.907	1.531	0	-982	4.456	-268	-55	0	120	-203	4.253	3.639
Anlagevermögen gesamt	65.832	6.588	0	-1.651	70.769	-7.308	-2.920	0	619	-9.609	61.160	58.524

Erläuterungen zur Bilanz Deutsche Bahn Konzern und Deutsche Bahn AG

(Tabellenwerte in Mio. DM)

(1) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den vorhergehenden Seiten dargestellt.

Die im Geschäftsjahr 1998 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 1.672 Mio. DM (Vorjahr 2.122 Mio. DM)

sind mit Anlagezugängen zu verrechnen. Im Geschäftsjahr wurden im Konzern 58 Mio. DM (DB AG 58 Mio. DM) außerplanmäßige Abschreibungen vorgenommen.

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

(2) Vorräte

	DB Konzern		DB AG	
	1998	1997	1998	1997
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	783	771	713	714
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	444	365	107	20
Fertige Erzeugnisse und Waren	20	28	6	7
Geleistete Anzahlungen	32	17	2	1
	1.279	1.181	828	742

(3) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	DB Konzern		DB AG	
	1998	1997	1998	1997
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr)	1.981	1.442	1.263	904
	(211)	(2)	(117)	(100)
Forderungen gegen verbundene Unternehmen (davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr)	2	11	512	751
	(0)	(0)	(0)	(0)
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht (davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr)	384	297	367	263
	(0)	(0)	(0)	(0)
Sonstige Vermögensgegenstände (davon Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr)	1.719	2.603	1.535	2.388
	(1)	(2)	(0)	(95)
	4.086	4.353	3.677	4.306

(4) Rechnungsabgrenzungsposten

	DB Konzern		DB AG	
	1998	1997	1998	1997
Disagio	29	14	0	0
Sonstige Rechnungsabgrenzungsposten	120	51	105	45
	149	65	105	45

(5) 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.

(6) 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 Deutschen Bahn AG das gezeichnete Kapital überstieg (7.300 Mio. DM) und dem den Garantiebeträg 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.

(7) Gewinnrücklagen

Andere Gewinnrücklagen

Deutsche Bahn Konzern	
Vortrag zum 1.1.1998	
Gewinnrücklagen	1.427
Bilanzgewinn	385
Veränderungen der Unterschiedsbeträge aus Konsolidierung	-122
Entnahme aus dem Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter	-2
Veränderung aus Fremdwährungsumrechnung	1
Konzern-Jahresüberschuß	334
Auf andere Gesellschafter entfallender Anteil am Konzernergebnis	-3
	2.020
Ausweis als Bilanzgewinn	-351
Stand am 31.12.1998	1.669

Erläuterungen zur Bilanz Deutsche Bahn Konzern und Deutsche Bahn AG

(Tabellenwerte in Mio. DM)

Unter „andere Gewinnrücklagen“ sind in der Konzernbilanz die Eigenkapitalanteile der Tochtergesellschaften ausgewiesen, die nach Verrechnung mit den Beteiligungsbuchwerten und der Umgliederung in „Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter“ verbleiben. Die Veränderung der Unterschiedsbeträge aus Konsolidierung resultiert im wesentlichen aus Beteiligungszukäufen im Touristikbereich.

Andere Gewinnrücklagen

Deutsche Bahn AG	
Vortrag zum 1.1.1998	1.791
Einstellung der Hauptversammlung aus dem Bilanzergebnis des Vorjahres	385
Einstellung aus dem Jahresüberschuß des Geschäftsjahres	350
Stand am 31.12.1998	2.526

(8) Bilanzgewinn

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

(9) Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter

	DB Konzern	
	1998	1997
Passive Ausgleichsposten	86	87
Aktive Ausgleichsposten	16	17
	70	70

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

(10) Sonderposten für Investitionszuschüsse

Soweit Tochterunternehmen (Regionalverkehrsgesellschaften) Zuschüsse von Dritten zu Anschaffungskosten gewährt werden, wurden diese anschaffungskostenmindernd berücksichtigt. Die Auflösung erfolgt entsprechend der Abschreibungsmethode der bezugschutzten Anlagegegenstände.

(11) Sonderposten mit Rücklageanteil

	DB Konzern	
	1998	1997
gemäß § 273 HGB		
Rücklage gemäß § 6 b EStG (nicht übertragen)	6	13
Rücklage gemäß § 7 g EStG	0	1
	6	14
gemäß § 281 HGB		
Rücklage gemäß § 6 b EStG (übertragen)	10	5
Rücklage gemäß § 14 BerlinFG	0	0
Rücklage gemäß § 3 Abs. 2 ZonenRFG	15	23
Rücklage gemäß § 4 FördergebietsG	41	39
	66	67
	72	81

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

Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil

sind mit 25 Mio. DM im Posten „Sonstige betriebliche Erträge“ enthalten. Die Einstellungen in die Sonderposten mit Rücklageanteil in Höhe von 16 Mio. DM sind unter „Sonstige betriebliche Aufwendungen“ erfaßt.

(12) Rückstellungen

	DB Konzern		DB AG	
	1998	1997	1998	1997
Rückstellungen für Pensionen	818	727	621	553
Steuerrückstellungen	722	658	631	532
Rückstellungen für latente Steuern	32	50	0	0
Sonstige Rückstellungen	22.863	21.659	21.149	20.561
	24.435	23.094	22.401	21.646

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

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

Erläuterungen zur Bilanz Deutsche Bahn Konzern und Deutsche Bahn AG

(Tabellenwerte in Mio. DM)

(13) Verbindlichkeiten

Deutsche Bahn Konzern	1998	Restlaufzeit			1997
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	
	gesamt				gesamt
Zinslose Darlehen gemäß §§ 9 und 10 Bundesschiene- wegeausbaugesetz	16.201	392	1.856	13.953	14.400
Anleihen	3.582	0	1.082	2.500	2.000
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	344	17	206	121	289
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	343	343	0	0	501
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	3.592	3.579	10	3	3.050
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1	1	0	0	3
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.393	377	3	1.013	1.195
Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern)	1.507	1.307	103	97	4.944
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(160)	(160)	(0)	(0)	(175)
	(238)	(238)	(0)	(0)	(205)
	26.963	6.016	3.260	17.687	26.382

Zum 31. Dezember 1998 waren von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten bei in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen 39 Mio. DM grundpfandrechtlich gesichert sowie 3 Mio. DM durch Sicherungsübereignung der finanzierten Investitionsgüter.

Deutsche Bahn AG	1998	Restlaufzeit			1997
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	mehr als 5 Jahre	
	gesamt				gesamt
Zinslose Darlehen gemäß §§ 9 und 10 Bundesschiene- wegeausbaugesetz	16.201	392	1.856	13.953	14.400
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	114	0	14	100	22
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	101	101	0	0	42
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	2.766	2.744	20	2	2.264
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	4.585	1.004	1.081	2.500	3.043
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.368	352	3	1.013	1.183
Sonstige Verbindlichkeiten (davon aus Steuern)	966	775	95	96	4.593
(davon im Rahmen der sozialen Sicherheit)	(101)	(101)	(0)	(0)	(110)
	(169)	(169)	(0)	(0)	(140)
	26.101	5.368	3.069	17.664	25.547

Erläuterungen zur Bilanz Deutsche Bahn Konzern und Deutsche Bahn AG

(Tabellenwerte in Mio. DM)

(14) Haftungsverhältnisse

	DB Konzern		DB AG	
	1998	1997	1998	1997
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln	2	3	0	0
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften (davon gegenüber verbundenen Unternehmen)	213	197	3.782	2.304
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	(0)	(0)	(3.582)	(2.107)
	1.443	2.993	1.442	2.993

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens gegenüber der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale. Kredite der EUROFIMA an das Bundeseisenbahnvermögen (bzw. dessen Rechtsvorgänger Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn) wurden durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen für den Personen- und Güterver-

kehr gesichert. Die Kredite verblieben beim Bundeseisenbahnvermögen, die Fahrzeuge sind auf die Deutsche Bahn AG übergegangen.

Die Deutsche Bahn AG hat zugunsten der Deutschen 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 1998 mit DM Null valutierte.

(15) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

	DB Konzern	DB AG
Bestellobligo für Investitionen	20.896	19.214
Ausstehende Einlagen	636	636
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	2.465	2.358

Die ausstehenden Einlagen betreffen die EUROFIMA Europäische

Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, Basel.

(16) Derivative Finanzinstrumente

	DB Konzern		DB AG	
	1998	1997	1998	1997
Nominalvolumen	3.795	3.479	3.509	3.009
Marktwert	-22	7	-14	-3
Kreditrisiko	185	56	184	42

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken in Verbindung mit Finanztransaktionen im Deutschen Bahn Konzern eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen Grundgeschäften (Anleihen, Darlehen).

Derivative Finanzgeschäfte werden innerhalb des Konzerns grundsätzlich zentral abgewickelt. Die Geschäfte werden bei Abschluß

EDV-technisch erfaßt, so daß eine aktuelle Markt- und Risikobewertung jederzeit möglich ist. Das Kreditausfallrisiko wird durch strenge Anforderungen an die Bonität der Kontrahenten sowohl bei Abschluß als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte minimiert. Bei den Arbeitsabläufen besteht eine klare funktionale und organisatorische Trennung zwischen Front- und Back-Office.

(17) Umsatzerlöse

	DB Konzern		DB AG	
	1998	1997	1998	1997
DB Reise&Touristik	7.898	8.129	5.304	5.446
DB Regio	14.045	14.018	9.355	10.999
DB Station&Service	350	355	534	427
DB Cargo	7.086	7.152	6.623	6.694
DB Netz	235	156	1.107	536
Sonstige	404	656	88	366
	30.018	30.466	23.011	24.468

(18) Sonstige betriebliche Erträge

	DB Konzern		DB AG	
	1998	1997	1998	1997
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	1.039	1.213	2.034	1.900
Mieten und Pachten	437	449	513	518
Übrige betriebliche Erträge	1.300	918	678	433
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	1.737	509	1.489	477
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	181	533	44	354
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	122	73	110	56
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	25	142	0	0
Übrige periodenfremde Erträge	236	351	475	457
	5.077	4.188	5.343	4.195

(19) Materialaufwand

	DB Konzern		DB AG	
	1998	1997	1998	1997
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	3.138	3.266	2.566	2.950
Aufwendungen für bezogene Leistungen	5.574	6.230	3.428	3.802
Aufwendungen für Instandhaltungen	5.657	5.390	5.109	5.318
	14.369	14.886	11.103	12.070
Zuwendungen des Bundes gemäß Art. 2 § 22 Abs. 1 Nr. 3 Eisenbahnneuordnungsgesetz	-1.470	-1.750	-1.470	-1.750
	12.899	13.136	9.633	10.320

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

(20) Personalaufwand

	DB Konzern		DB AG	
	1998	1997	1998	1997
Löhne und Gehälter für Arbeitnehmer der DB AG			8.972	9.619
für zugewiesene Beamte				
a) Zahlung an das Bundeseisenbahn- vermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz			3.619	4.135
b) direkt ausgezahlte Nebenbezüge			121	250
	15.505	16.466	12.712	14.004
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung für Arbeitnehmer der DB AG			1.723	1.886
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahn- vermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)			901	924
	3.269	3.352	2.624	2.810
(davon für Altersversorgung)	(1.497)	(1.508)	(1.269)	(1.362)
abzüglich Erstattung von Personalkosten gemäß Art. 2 § 21 Abs. 5 Nr. 1 Eisenbahn- neuordnungsgesetz durch das Bundeseisenbahnvermögen	-2.366	-2.875	-2.366	-2.875
	16.408	16.943	12.970	13.939

(21) Beschäftigte

	DB Konzern		DB AG	
	1998	1997	1998	1997
im Jahresdurchschnitt				
Arbeitnehmer	184.429	194.333	140.249	151.826
Auszubildende	14.560	15.143	13.127	13.858
	198.989	209.476	153.376	165.684
gemäß Art. 2 § 12 ENeuOG				
zugewiesene Beamte	74.643	83.138	69.353	81.440
	273.632	292.614	222.729	247.124
am 31. Dezember				
Arbeitnehmer	181.460	189.104	137.061	146.047
Auszubildende	16.275	17.049	14.579	15.619
	197.735	206.153	151.640	161.666
gemäß Art. 2 § 12 ENeuOG				
zugewiesene Beamte	71.008	79.169	65.732	77.476
	268.743	285.322	217.372	239.142

**(22) Sonstige betriebliche
Aufwendungen**

	DB Konzern		DB AG	
	1998	1997	1998	1997
Mieten und Pachten	1.082	1.006	961	945
Übrige betriebliche Aufwendungen	3.139	2.640	3.184	3.210
(davon sonstige Steuern)	(148)	(356)	(133)	(332)
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	389	359	367	351
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	55	147	16	105
Aufwendungen aus der Einstellung in Sonderposten mit Rücklageanteil	16	13	0	0
Sonstige periodenfremde Aufwendungen	298	145	279	138
	4.979	4.310	4.807	4.749

(23) Beteiligungsergebnis

	DB Konzern		DB AG	
	1998	1997	1998	1997
Erträge aus Beteiligungen (davon aus verbundenen Unternehmen)	19	4	86	90
Erträge aus assoziierten Unternehmen	(16)	(1)	(83)	(89)
Erträge aus Gewinn- abführungsverträgen	52	23	17	11
Aufwendungen aus Verlustübernahme	0	0	266	377
Abschreibungen auf Beteiligungen	-269	-85	-365	-160
	-82	-237	-55	-72
	-280	-295	-51	246

(24) Zinsergebnis

	DB Konzern		DB AG	
	1998	1997	1998	1997
Erträge aus anderen Wert- papieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens (davon aus verbundenen Unternehmen)	8	8	10	4
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge (davon aus verbundenen Unternehmen)	(0)	(0)	(9)	(1)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen (davon aus verbundenen Unternehmen)	127	201	122	194
	(0)	(0)	(19)	(18)
	-309	-261	-341	-285
	(0)	(0)	(-224)	(-129)
	-174	-52	-209	-87

(25) Sonstige Angaben

**Befreiung von Tochterunternehm-
en von den Offenlegungs-
vorschriften des Handelsgesetz-
buches**

Die folgenden Tochterunternehmen
machen von der Möglichkeit des
§ 264 Absatz 3 des Handelsgesetz-
buches Gebrauch, ihren Jahres-
abschluß nicht offenzulegen:

BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen	DB ZugBus Nordrhein Holding GmbH, Köln	Regionalverkehr Oberbayern GmbH, München
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	DB ZugBus Westfalen Holding GmbH, Münster	RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe
DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH, Essen	Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	S-Bahn Berlin GmbH, Berlin
DB Regionalbahn Rheinland GmbH, Köln	ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg
DB Regionalbahn Westfalen GmbH, Münster	RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg
	Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf
	Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, Kiel	Verkehrsgesellschaft mbH Untermain VU, Frankfurt am Main
	Regionalbus Braunschweig GmbH RBB, Braunschweig	WB Westfalen Bus GmbH, Münster
	Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen
		ZugBus Schleswig-Holstein GmbH, Kiel

Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

	DB Konzern TDM	DB AG TDM
Gesamtbezüge des Vorstands	7.601	7.601
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	624	624
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	6.242	6.242
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	409	409
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	0	0
Kredite an Mitglieder des Vorstands	0	0
Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats	0	0

Gewinnverwendungsvorschlag

Die Gewinn- und Verlustrechnung der Deutschen Bahn AG weist nach Einstellung von 350.000.000,00 DM in andere Gewinnrücklagen gemäß § 58 Abs. 2 AktG einen Bilanzgewinn zum 31.12.1998 von 351.305.779,50 DM aus. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, einen Betrag von 351.000.000,00 DM in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen und einen Betrag von 305.779,50 DM auf neue Rechnung vorzutragen.

Berlin, den 30. März 1999

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 ordnungsgemäßer 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 31. März 1999

C&L Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dickmann Roth
Wirtschaftsprüfer Wirtschaftsprüfer

Fünffjahresübersicht Deutsche Bahn Konzern: Bilanz

	31.12.1994 Mio. DM	31.12.1995 Mio. DM	31.12.1996 Mio. DM	31.12.1997 Mio. DM	31.12.1998 Mio. DM
A. Anlagevermögen					
Sachanlagen ¹⁾	35.171	42.667	47.007	58.412	60.934
Finanzanlagen	596	718	1.388	1.301	1.141
	35.767	43.385	48.395	59.713	62.075
B. Umlaufvermögen					
Vorräte	1.387	1.167	958	1.181	1.279
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände ²⁾	3.528	6.139	7.343	4.454	4.187
Liquide Mittel	1.252	1.279	1.180	874	687
	6.167	8.585	9.481	6.509	6.153
C. Rechnungsabgrenzungsposten	103	94	59	65	149
Summe Aktiva	42.037	52.064	57.935	66.287	68.377
A. Eigenkapital					
Gezeichnetes Kapital	4.200	4.200	4.200	4.200	4.200
Kapitalrücklage	7.300	7.300	7.300	10.391	10.391
Gewinnrücklagen	388	309	556	1.427	1.669
Bilanzgewinn	180	361	978	385	351
Anteile anderer Gesellschafter	93	109	91	70	70
	12.161	12.279	13.125	16.473	16.681
B. Sonderposten	301	346	401	92	73
C. Rückstellungen					
Pensions- und sonstige langfristige Rückstellungen	14.835	17.853	19.367	18.829	19.326
Steuer- und sonstige kurzfristige Rückstellungen	2.741	3.870	4.375	4.265	5.109
	17.576	21.723	23.742	23.094	24.435
D. Verbindlichkeiten					
Zinslose Darlehen Bund	4.577	9.351	12.337	14.400	16.201
Zinspflichtige Darlehen	1.004	1.185	1.679	3.351	4.951
Übrige Verbindlichkeiten	6.264	6.983	6.422	8.631	5.811
	11.845	17.519	20.438	26.382	26.963
E. Rechnungsabgrenzungsposten	154	197	229	246	225
Summe Passiva	42.037	52.064	57.935	66.287	68.377
Bilanzkennzahlen					
Anlagevermögen in % der Bilanzsumme	85,1%	83,3%	83,5%	90,1%	90,8%
Umlaufvermögen in % der Bilanzsumme	14,7%	16,5%	16,4%	9,8%	9,0%
Eigenkapital inkl. Sonderposten in % der Bilanzsumme	29,6%	24,2%	23,3%	25,0%	24,5%
Anlagendeckung (langfristiges Kapital in % des Anlagevermögens)	91,9%	94,5%	96,9%	89,0%	92,2%

¹⁾ einschließlich Immaterielle Vermögensgegenstände

²⁾ einschließlich Wertpapiere

Fünffjahresübersicht Deutsche Bahn Konzern: Gewinn- und Verlustrechnung

	1994 Mio. DM	1995 Mio. DM	1996 Mio. DM	1997 Mio. DM	1998 Mio. DM
Umsatzerlöse	28.933	29.824	30.221	30.466	30.018
Bestandsveränderungen	13	3	12	-182	-15
Andere aktivierte Eigenleistungen	2.720	3.899	3.459	3.791	3.451
Gesamtleistung	31.666	33.726	33.692	34.075	33.454
Sonstige betriebliche Erträge	3.519	3.329	4.243	4.188	5.077
Materialaufwand	-10.161	-11.259	-12.665	-13.136	-12.899
Personalaufwand	-19.358	-18.626	-17.369	-16.943	-16.408
Abschreibungen	-1.924	-2.246	-2.713	-3.168	-3.397
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-3.226	-4.374	-4.243	-4.310	-4.979
Betriebliches Ergebnis	516	550	945	706	848
Beteiligungsergebnis	37	10	-248	-295	-280
Zinsergebnis	-62	-7	24	-52	-174
Ergebnis vor Steuern	491	553	721	359	394
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-310	-289	407	32	-60
Jahresüberschuß	181	264	1.128	391	334

Rentabilitätskennzahlen

(1) Cash Flow vor Steuern	2.888	2.826	3.475	3.585	3.882
(2) Cash Flow ROI (in %)	7,7%	6,0%	6,3%	5,8%	5,8%
(3) Cash Flow Umsatzrendite (in %)	10,0%	9,5%	11,5%	11,8%	12,9%
(4) Umsatzrendite vor Ertragsteuern und Fremdkapitalzinsen (in %)	2,2%	2,4%	2,9%	2,0%	2,3%

Produktivitätskennzahlen

(5) Zahl der Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt	355.694	331.774	295.610	277.471	259.072
(6) Zahl der Mitarbeiter zum Jahresende	331.101	312.579	288.768	268.273	252.468
(7) Verkehrsleistung je Mitarbeiter (in Ptkm)	379.236	413.094	461.504	502.741	536.037

Definition der Kennzahlen

- (1) = Ergebnis vor Steuern + Abschreibungen + Veränderung der Rückstellungen für Pensionen
(2) = Cash Flow/Bilanzsumme im Jahresdurchschnitt
(3) = Cash Flow/Umsatzerlöse
(4) = (Ergebnis vor Steuern + Zinsaufwendungen)/Umsatzerlöse
(7) = Schienenverkehrsleistung in Ptkm/Zahl der Mitarbeiter im Jahresdurchschnitt

Herausgeber:

Vorstand der Deutschen Bahn AG
Zentralbereich Konzernkommunikation
Holzmarktstraße 17
10880 Berlin
Telefon (0 30) 2 97-6 21 25
Fax (0 30) 2 97-6 21 26

Investor Relations:
Telefon (0 30) 2 97-6 16 78
Fax (0 30) 2 97-6 19 59

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

Fotos:
Ralf Braum,
Frankfurt am Main

Produktion:
LGS, Frankfurt am Main
Koelblin Druck & Verlag, Baden-Baden

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