



Geschäftsbericht 1999

## Die Bahn in Zahlen

Personenverkehr			1999	1998
Reisende	DB Reise&Touristik	Mio.	146,5	148,9
	DB Regio	Mio.	1.533,6	1.519,5
	insgesamt	Mio.	1.680,1	1.668,4
Reisendenkilometer	DB Reise&Touristik	Mio. Pkm*	34.897	34.562
	DB Regio	Mio. Pkm*	37.949	37.291
	insgesamt	Mio. Pkm*	72.846	71.853
Zahl der Züge pro Tag	DB Reise&Touristik		1.441	1.370
	DB Regio		29.036	28.534
	insgesamt		30.477	29.904
Betriebsleistung	DB Reise&Touristik	Mio. Trassenkm	177,5	181,5
	DB Regio	Mio. Trassenkm	552,4	536,6
	insgesamt	Mio. Trassenkm	729,9	718,1
Fahrzeuge	ICE 1 Triebköpfe		120	120
	ICE 2 Triebköpfe		46	46
	ICE T Triebzüge		17	0
	Lokomotiven		2.934	3.077
	Triebwagen (inkl. Schienenomnibusse)		4.571	4.350
	Reisezugwagen		13.810	14.157
	Sitzplätze			
	DB Reise&Touristik	Tsd.	278	276
	DB Regio	Tsd.	1.169	1.167
	insgesamt	Tsd.	1.447	1.443

Güterverkehr			1999	1998
Beförderte Güter	Mio. t		279,3	288,7
Transportleistung	Mio. tkm**		71.494	73.273
Zahl der Züge pro Tag			rd. 7.000	rd. 7.000
Mittlere Transportweite	km		256	254
Betriebsleistung	Mio. Trassenkm		220,3	223,5
Lokomotiven			4.341	4.631
Güterwagen			128.958	136.461
Ladepazität der Güterwagen	Tsd. t		5.249	5.976

Fahrweg			1999	1998
Betriebsleistung	Mio. Trassenkm		976,7	946,5
Betriebslänge	km		37.525	38.126

Personenbahnhöfe			1999	1998
Zahl der aktiven Bahnhöfe			5.876	5.948

\* Reisendenkilometer: Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiseweite

\*\* Tonnenkilometer: Produkt aus der Transportmenge (Tonnen) und tatsächlich zurückgelegter Entfernung

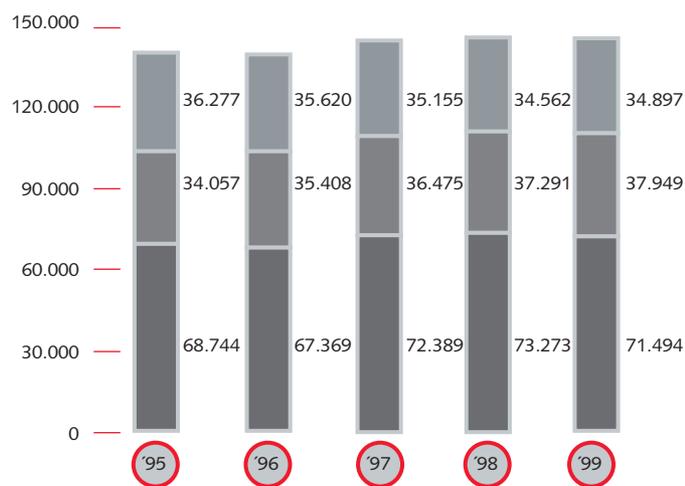


	1999 in Mio. €	1998 in Mio. €	1997 in Mio. €	1996 in Mio. €	1995 in Mio. €
Umsatz	15.630	15.348	15.577	15.452	15.249
Ergebnis vor Steuern	91	201	183	369	283
Anlagevermögen	33.495	31.739	30.531	24.744	22.182
Eigenkapital	8.701	8.528	8.422	6.711	6.278
Bilanzsumme	37.198	34.961	33.892	29.622	26.620
Bruttoinvestitionen	8.372	7.660	7.136	7.771	7.329
Nettoinvestitionen *	3.229	3.040	6.223	5.056	5.107
Abschreibungen	1.965	1.737	1.620	1.387	1.148
Cash Flow vor Steuern	2.107	1.985	1.833	1.777	1.445
Mitarbeiter	per 31.12. 241.638	252.468	268.273	288.768	312.579

\* Bruttoinvestitionen abzüglich Baukostenzuschüsse von Dritten

### Verkehrsleistung

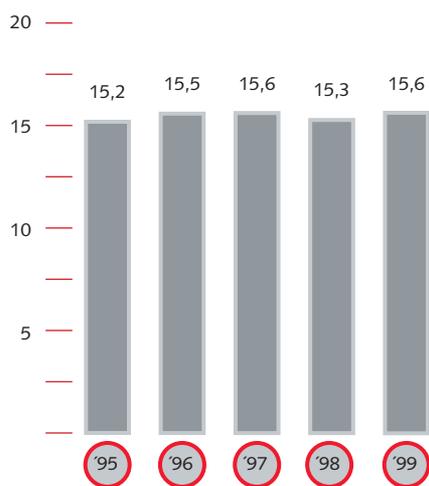
in Mio. Ptkm

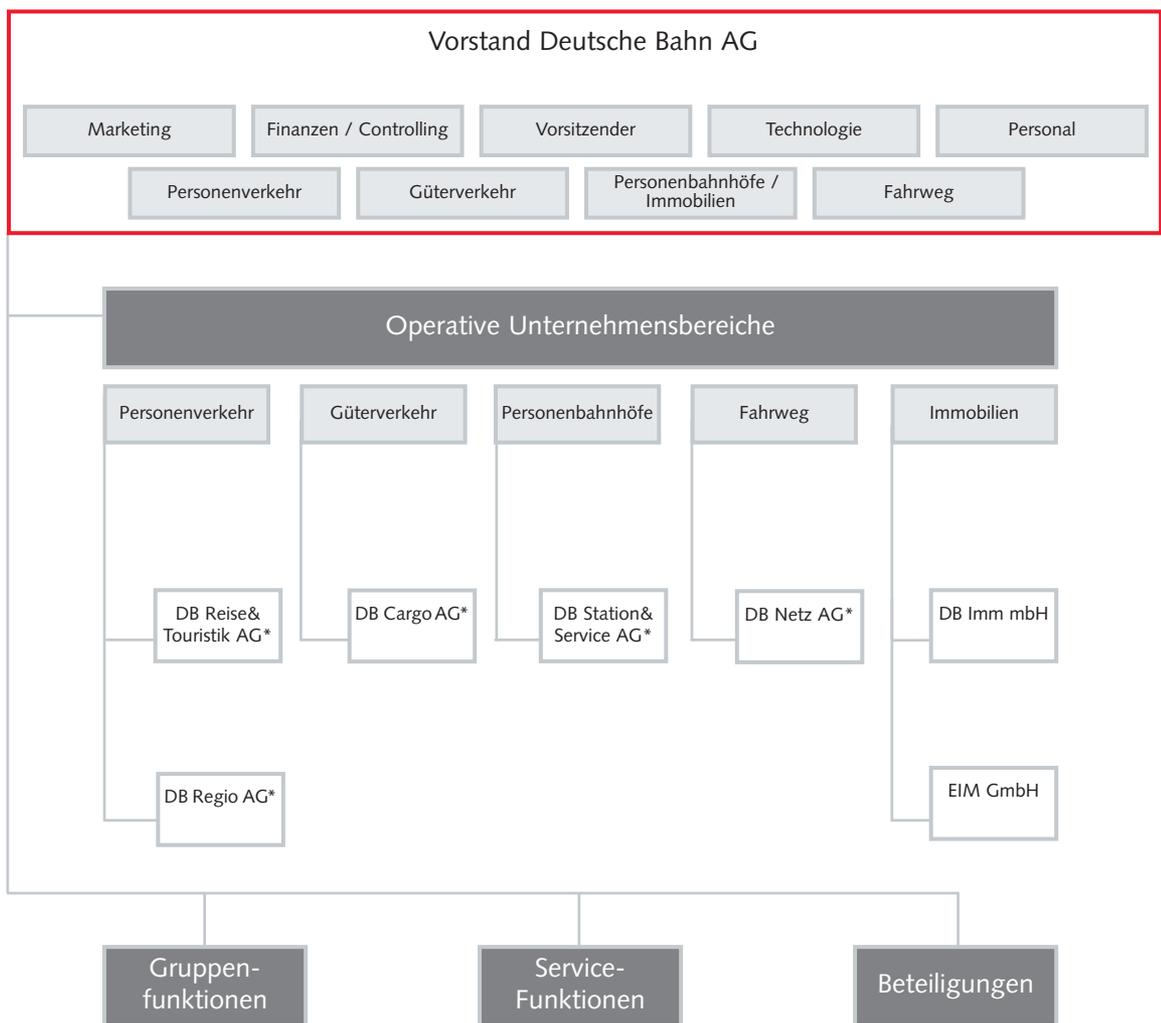


- Personenfernverkehr (in Mio. Ptkm)
- Personennahverkehr (in Mio. Ptkm)
- Güterverkehr (in Mio. tkm)

### Umsatzentwicklung

in Mrd. €





\* und zugeordnete Tochtergesellschaften

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>Bericht des Aufsichtsrats</b>	<b>2</b>
<b>Vorwort</b>	<b>6</b>
<b>Zukunft der Bahn</b>	<b>10</b>
<b>Konzernlagebericht</b>	<b>14</b>
<b>Bericht der Unternehmensbereiche</b>	<b>36</b>
Personenverkehr	36
Güterverkehr	44
Personenbahnhöfe	48
Fahrweg	52
Immobilien	56
<b>Mitarbeiter</b>	<b>58</b>
<b>Forschung und Technologie</b>	<b>65</b>
<b>Umweltschutz</b>	<b>68</b>
<b>Konzernabschluss</b>	<b>71</b>
<b>Wesentliche Beteiligungen</b>	<b>106</b>
<b>Weitere Angaben zu den Organen der Gesellschaft</b>	<b>108</b>
<b>Mehrjahresübersicht</b>	<b>114</b>

## **Sitzungen des Aufsichtsrats**

Der Aufsichtsrat ist im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier turnusmäßigen Sitzungen zusammengetreten. In den Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der Deutsche Bahn AG und ihrer Konzerngesellschaften und die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. In zwei außerordentlichen Sitzungen wurden Personalentscheidungen getroffen.

Zwischen diesen Terminen standen Präsidium und Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig miteinander in Kontakt. Der Aufsichtsratsvorsitzende hat in ständiger Verbindung mit dem Vorstand und insbesondere 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. Er hat vor allem Geschäftsvorfälle intensiv beraten, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen der Zustimmung des Aufsichtsrats unterliegen. Nachdem das erste Halbjahr noch ganz im Zeichen der Umsetzung der zweiten Stufe der Bahnreform stand, wurden im zweiten Halbjahr insbesondere die Maßnahmen zur Erreichung der Kapitalmarktfähigkeit diskutiert. Die auf dieses Ziel ausgerichtete Mittelfristplanung des Vorstands wurde in der Sitzung des Aufsichtsrats am 1. Dezember 1999 beraten und in der 1. Stufe für das Jahr 2000 genehmigt. In seiner Sitzung im Juli hat sich der Aufsichtsrat u.a. mit dem Konzept Netz 21 auseinandergesetzt. Im Dezember wurden die großen Bauvorhaben Stuttgart 21, Neubaustrecke Köln-Rhein/Main und die Nord-Süd-Verbindung des Knotens Berlin – insbesondere hinsichtlich ihrer Kostenrisiken – behandelt. Diese Themen wurden auf der ersten Sitzung des Jahres 2000 erneut vertieft und werden den Aufsichtsrat wegen ihrer Bedeutung auch im weiteren Verlauf des Jahres 2000 beschäftigen.

Der Aufsichtsrat hat sich regelmäßig über den Stand der Umstellung der EDV auf das Jahr 2000 unterrichten lassen. Der Übergang zum Jahreswechsel verlief reibungslos.

## **Jahresabschluss**

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der Deutsche Bahn AG sowie Konzernabschluss und Konzernlagebericht zum 31. Dezember 1999 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der gemeinsamen Sitzung von Aufsichtsrat, Abschlussprüfer und Vorstand am 10. Mai 2000 eingehend behandelt.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der Deutsche Bahn AG und den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 1999 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss 1999 der Deutsche Bahn AG wurde gebilligt. Er ist damit festgestellt.

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



### **Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats und des Vorstands**

Folgende Mitglieder des Aufsichtsrats schieden im abgelaufenen Geschäftsjahr aus: Herr Willi Klußmeier zum 30. Juni, Herr Bernhard Ivo zum 8. Juli, Herr Heinz Herrmanns zum 31. Juli sowie Herr Lothar Schote zum 30. November 1999. Der Aufsichtsrat hat ihnen für ihre engagierte Mitarbeit gedankt.

Am 24. Februar 1999 ist Dr.-Ing. E.h. Heinz Dürr vom Aufsichtsratsvorsitz der Deutsche Bahn AG zurückgetreten und aus dem Gremium ausgeschieden. Herr Dr. Dürr hat während seiner Zeit als Vorstandsvorsitzender der Deutsche Bahn 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.

Zum 7. Juli 1999 schied Herr Rudi Schäfer aus dem Aufsichtsrat aus. Er war seit 1994 dessen stellvertretender Vorsitzender. Darüber hinaus war er mehr als elf Jahre Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands. Der Aufsichtsrat hat Herrn Schäfer für seine verdienstvolle Arbeit für die Deutsche Bahn AG gedankt.

Mit Wirkung zum 30. September 1999 schied Herr Werner Mößinger aus dem Aufsichtsrat aus und trat am selben Tag nach über 40-jähriger Tätigkeit für die Deutsche Bahn in den Ruhestand. Der Aufsichtsrat hat Herrn Mößinger für seinen vorbildlichen, das Unternehmen prägenden Einsatz in seinen Funktionen als Aufsichtsrat und langjähriger Vorsitzender des Konzernbetriebsrats gedankt.

# Bericht des Aufsichtsrats

Neu in den Aufsichtsrat berufen wurden: Herr Dr.-Ing. Dieter H. Vogel zum 24. März 1999 als Aufsichtsratsvorsitzender, Herr Horst Hartkorn zum 1. Juli, Herr Lothar Krauß und Herr Günter Ostermann zum 8. Juli, Herr Horst Fischer zum 1. August, Herr Günter Kirchheim zum 14. November sowie Herr Rolf Schökel zum 1. Dezember 1999.

Herr Norbert Hansen wurde am 7. Juli 1999 zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats und zum Mitglied des Präsidiums gewählt. Herr Günter Kirchheim wurde am 1. Dezember 1999 zum weiteren Mitglied des Präsidiums gewählt.

Mit Wirkung zum 31. Juli 1999 schied Herr Peter Reinhardt als Leiter des Vorstandsressorts „Immobilien, Recht, Personenbahnhöfe“ aus. Der Aufsichtsrat hat ihm für seine Arbeit im Unternehmen gedankt.

Mit Wirkung zum 1. August 1999 wurde die Führungsgesellschaft DB Station&Service AG hinsichtlich ihrer Vertretung im Vorstand der DB AG den übrigen Führungsgesellschaften gleichgestellt. Herr Dieter Ullsperger wurde zum ordentlichen Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG für das Ressort „Immobilien und Personenbahnhöfe“ berufen.

Herr Dr. Johannes Ludewig schied als Vorstandsvorsitzender der Deutsche Bahn AG im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat zum 30. September 1999 aus. Der Aufsichtsrat hat Herrn Dr. Ludewig für seinen großen Einsatz für das Unternehmen in schwierigen Zeiten gedankt.

In einer außerordentlichen Sitzung am 24. September 1999 bestellte der Aufsichtsrat Herrn Hartmut Mehdorn zu seinem Nachfolger. Herr Mehdorn trat in den Vorstand der Deutsche Bahn AG als dessen Vorsitzender zum 16. Dezember 1999 ein.

Herr Dr. Axel Nawrocki schied als Vorstandsmitglied der Deutsche Bahn AG sowie als Vorstandsvorsitzender der DB Reise&Touristik AG zum 30. September 1999 aus. Der Aufsichtsrat hat Herrn Dr. Nawrocki für seinen Einsatz im Dienste des Unternehmens gedankt. Als sein Nachfolger für beide Positionen wurde Herr Dr. Christoph Franz mit Wirkung zum 1. Oktober 1999 bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der Deutsche Bahn AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 1999 geleisteten Einsatz.

Berlin, im Mai 2000

Für den Aufsichtsrat:



Dr.-Ing. Dieter H. Vogel  
Vorsitzender

## Aufsichtsrat

### **Dr. Günther Saßmannshausen**

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats, Hannover

### **Dr.-Ing. Dieter H. Vogel**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,

– seit 24.03.1999 –

Kaufmann, Düsseldorf

### **Dr.-Ing. E.h. Heinz Dürr**

Vorsitzender des Aufsichtsrats

– bis 24.02.1999 –

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Dürr AG, Berlin

### **Norbert Hansen \***

Stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats

– seit 07.07.1999 –

Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, Frankfurt am Main

### **Rudi Schäfer \***

Stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats

– bis 07.07.1999 –

Gewerkschaftssekretär i.R., Bergisch Gladbach

### **Christian Bormann \***

Betriebsratsvorsitzender DB Netz AG

NL Leipzig, Betriebsstandort Erfurt, Weimar-Tröbsdorf

### **Niels Lund Chrestensen**

Geschäftsführer der N.L. Chrestensen,

Erfurter Samen- und Pflanzenzucht GmbH, Erfurt

### **Elke Ferner**

Staatssekretärin im Bundesministerium für Verkehr,

Bau- und Wohnungswesen, Berlin

### **Horst Fischer \***

Betriebsrat DB Regio AG, Schwabach

– seit 01.08.1999 –

### **Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Hermann Franz**

Ehem. Vorsitzender des Aufsichtsrats

der Siemens AG, Erlangen

### **Horst Hartkorn \***

Betriebsrat S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg

– seit 01.07.1999 –

### **Marlies Helling \***

Personalleiterin DB Netz AG, Oberursel

### **Heinz Hermanns \***

Ehem. Betriebsrat Deutsche Bahn AG, Aachen

– bis 31.07.1999 –

### **Bernhard Ivo \***

Ehem. Bereichsvorstand Regionalverkehr der

Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands, Duisburg

– bis 08.07.1999 –

### **Günter Kirchheim \***

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Deutsche Bahn AG,

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats

der DB Netz AG, Essen

– seit 14.11.1999 –

### **Willi Klußmeier \***

Ehem. Koordinator für Betriebsratsangelegenheiten

Deutsche Bahn AG, Recklinghausen

– bis 30.06.1999 –

### **Dr. rer. nat. Hermann Krämer**

Ehem. Mitglied des Vorstands der VEBA AG, Seevetal

### **Lothar Krauß \***

Stv. Vorsitzender der Gewerkschaft

der Eisenbahner Deutschlands, Rodenbach

– seit 08.07.1999 –

### **Dr. h.c. Helmut O. Maucher**

Präsident des Verwaltungsrats

der Nestlé S.A., Vevey/Schweiz

### **Werner Mößinger \***

Ehem. Vorsitzender des Konzern- und Gesamtbetriebsrats der

Deutsche Bahn AG, Bensheim

– bis 30.09.1999 –

### **Dr. h.c. Friedel Neuber**

Vorsitzender des Vorstands der

Westdeutsche Landesbank Girozentrale, Düsseldorf

### **Günter Ostermann \***

Stv. Vorsitzender der Gewerkschaft

der Eisenbahner Deutschlands, Wunstorf

– seit 08.07.1999 –

### **Dr. Manfred Overhaus**

Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen, Berlin

### **Manfred Probst \***

Stv. Vorsitzender des Betriebsrats

DB Netz AG, Bad Überkingen

### **Albert Schmidt**

Mitglied des Deutschen Bundestags, Ingolstadt

### **Rolf Schökel \***

Betriebsratsvorsitzender der DB Reise&Touristik AG

NL Hannover, Hildesheim

– seit 01.12.1999 –

### **Lothar Schote \***

Ehem. Leiter des Trainingszentrums

Bad Homburg v.d.H. Deutsche Bahn AG, Mainz

– bis 30.11.1999 –

### **Dr. Alfred Tacke**

Staatssekretär im Bundesministerium für

Wirtschaft und Technologie, Berlin

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

Angaben zu den Mandaten der Mitglieder des Aufsichtsrats gemäß § 285 Nr. 10 HGB finden Sie auf den Seiten 108-110.

Sehr geehrte Damen u. Herren,

das vergangene Jahr wie auch die ersten Monate des laufenden Geschäftsjahres waren für die Deutsche Bahn eine ereignisreiche und nicht immer ganz einfache Zeit. Der Sanierungs- und Umstrukturierungsprozess ist weiter fortgeschritten. Mit der zweiten Stufe der Bahnreform wurden zum 1. Januar 1999 die bisherigen Geschäftsbereiche Reise&Touristik, Regio, Cargo, Station&Service und Netz in Aktiengesellschaften ausgegliedert. Im auf zehn Jahre angesetzten Sanierungsprozess wurde die Halbzeit überschritten. Dabei konnten beträchtliche Fortschritte erzielt werden. Seit Beginn der Bahnreform haben wir über 45 Mrd. € für die Modernisierung und Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Systems Bahn investiert. Diese flossen in die Modernisierung des Fahrzeugparks genauso wie vor allem in eine Verbesserung der Infrastruktur. Diese Maßnahmen wurden in allen Phasen von unserem Eigentümer unterstützt.

Wie bereits in den Vorjahren haben sich auch 1999 die Dynamik und Wettbewerbsintensität im gesamten Verkehrsmarkt durch eine umfangreiche Liberalisierung und Deregulierung weiter erhöht. Sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr steht die Bahn dabei vor allem in Konkurrenz zu den anderen Verkehrsträgern. Gleichzeitig entsteht immer mehr Wettbewerb auf der Schiene selbst. Aus diesem Grund sind wir zunehmend dabei, unsere Position durch eigene Verbesserungen zu festigen sowie Kooperationen und Allianzen mit leistungsstarken Partnern zu schmieden. Ziel dabei ist ein auf die Wünsche unserer gemeinsamen Kunden abgestimmtes Angebot von integrierten Lösungen. Ein erster Schritt in diese Richtung ist das Joint Venture mit den niederländischen Bahnen, das wir im vergangenen Geschäftsjahr für den Güterverkehr eingegangen sind. Weitere Verbesserungen der Zusammenarbeit mit nationalen und internationalen Bahnen sowie anderen Anbietern werden folgen. Wir werden immer dort neue Entwicklungen mit aufgreifen, wo sinnvolle Lösungen für unsere Kunden entstehen können.

Auf dem Weg zu einer leistungsstarken Bahn müssen wir zur Halbzeit der Bahnreform aber auch prüfen, ob der bisher erreichte Fortschritt für die beabsichtigte starke Positionierung auf den Verkehrsmärkten ausreichend ist. Maßstäbe dafür sind die Anforderungen unserer Kunden und unsere wirtschaftliche Entwicklung und Stabilität. Hier zeigen unsere wirtschaftlichen Kennzahlen Handlungsbedarf. Bei immerhin leichten Umsatzsteigerungen auf 15,6 Mrd. € konnten wir das Ergebnis des Vorjahres nicht halten, es ging auf 87 Mio. € zurück. Unser wichtigster Gradmesser – das Betriebsergebnis unter Berücksichtigung des Zinsergebnisses – war im Geschäftsjahr 1999 jedoch erstmals seit Beginn der Umstrukturierung negativ. Sonderfaktoren wie eine ungünstige Marktentwicklung im Güterverkehr sowie dem Vorsichtsprinzip folgende Wertberichtigungen im Immobilienbereich und einzelnen Projekten haben hierzu beigetragen. Auf Mehrbelastungen aus Großprojekten haben wir mit bilanziellen Vorsorgen, aber auch organisatorischen Maßnahmen reagiert. Vor allem aber ist es uns nicht gelungen, die rückläufigen Bundesleistungen für

wiedervereinigungsbedingte Altlasten sowie den investiv bedingten Anstieg der Abschreibungen und Zinsen durch höhere Umsätze oder Produktivitätsverbesserungen auszugleichen. Hiermit können wir nicht zufrieden sein. Wir brauchen eine Trendwende noch im laufenden Jahr, die zumindest eine klare Richtung erkennen lässt. Dabei sind alle Beteiligten gefordert, vor allem bei dem riesigen Nachholbedarf im Bestandsnetz. Zur Bewältigung dieser Altlasten aus zum Teil 50-jähriger Vergangenheit braucht die Bahn Hilfe.



Wir werden unsere Hausaufgaben für eine moderne Bahn machen. Unser Ziel haben wir klar vor Augen. Wir wollen eine nachhaltig zukunftsfähige Bahn. Unsere Kunden verlangen transparente, bedarfsgerechte Angebote. Hier werden wir in Zukunft neue Wege beschreiten und kreative Lösungen entwickeln. Im Personenverkehr werden wir den verstärkten Informationsbedarf und den Wunsch nach kompletten Mobilitätsketten konsequent aufgreifen. Die Einführung eines neuen, transparenteren Preissystems ist ein Beispiel dafür. Auch die neuen Technologien wie das Internet werden wir sehr viel stärker als bisher zur Verbesserung der Informationsmöglichkeiten und als neue Vertriebsform zugunsten unserer Kunden nutzen. Im Güterverkehr liegt ein wesentlicher Schlüssel zum Kunden in logistischen Systemangeboten. Auch daran arbeiten wir. Zudem wachsen mit der länderübergreifenden Verflechtung der Produktion die internationalen Verkehrsströme. Gerade hierdurch können wir – vor allem auf den längeren Strecken – die Stärken des Verkehrssystems Bahn besser einbringen.

Wir wissen aus den Erfahrungen vieler Branchen und zahlreichen Analysen: In sich wandelnden, wettbewerbsintensiven Märkten haben vor allem diejenigen Unternehmen Erfolg, die sich auf ihre Kernkompetenzen konzentrieren und auf diesen Gebieten überzeugende Leistungen anbieten – und zwar aus einer Hand. Wir halten diese Erkenntnis auch für die Deutsche Bahn für richtig. Entsprechend haben wir mit der Veräußerung der Anteile an der Touristik Union International GmbH & Co. KG (TUI) und Deutsche Reisebüro GmbH unsere Aktivitäten im Bereich Tourismus zurückgeführt. Unser Hauptaugenmerk und die zur Verfügung stehenden Ressourcen werden in Zukunft uneingeschränkt auf unser Kerngeschäft konzentriert.

Erfolgreich werden wir aber nur sein, wenn wir als eine Bahn auftreten. Um einen einheitlichen Marktauftritt zu erreichen, entwickeln wir unsere Organisation mit Wirkung zum 1. Juni 2000 weiter. Wir wollen sicherstellen, dass die positiven Aspekte der Bahnreform nicht durch zerfaserte Strukturen wieder zunichte gemacht werden. Im Zuge dieser Weiterentwicklung unserer Organisation wird im Vorstand ein eigenständiges Ressort Marketing eingerichtet. Gleichzeitig werden

bestimmte Funktionen in Form von Gruppen- und Servicebereichen stärker als bisher gebündelt. Der Marktauftritt erfolgt unter einem Dach – und als eine Bahn – entsprechend der bestehenden Märkte mit den Unternehmensbereichen Personenverkehr, Güterverkehr, Personenbahnhöfe, Fahrweg und Immobilien. Mit der Zusammenführung des Personenfern- und Personennahverkehrs in einen Unternehmensbereich werden wir die Entwicklung der Angebote hin zu integrierten Mobilitätsketten vorantreiben. Insgesamt wollen wir, dass unsere Strukturen schlanker und gleichzeitig flexibler werden. Nur so können wir auf Anforderungen der unterschiedlichen Segmente des Verkehrsmarkts schneller reagieren und gleichzeitig ein umfassendes Angebot offerieren – aus einem Guss und aus einer Hand. Nur so gelingt es, auch die Kunden von den Vorteilen des Systems Bahn zu überzeugen, die heute noch keine Bahnnutzer sind.

Zur Zukunftssicherung der Bahn müssen wir unser Ergebnis nachhaltig verbessern. Alle Angebote, Investitionen und Prozesse kommen daher noch im laufenden Jahr auf den Prüfstand. Sie werden auf Wirtschaftlichkeit und Verbesserungsmöglichkeiten untersucht. Die Ausrichtung aller Angebote und Prozesse auf den Kunden ist dabei nur eine Seite der Herausforderung. Eine deutliche Steigerung von Effizienz und Produktivität in allen Unternehmensbereichen ist mindestens genauso dringend. Damit dies gelingt, muss die Geschwindigkeit der Veränderungsprozesse im Unternehmen erhöht werden. Wir haben hierfür umfangreiche Maßnahmenpakete definiert. Mit der konsequenten Umsetzung erwarten wir die Ergebniswende noch in diesem Jahr.

Unser Ziel ist es, die Umstrukturierung der Bahn zu einer Erfolgsgeschichte zu machen. Für die gemeinsamen Leistungen auf der bisherigen Wegstrecke ebenso wie für die gute Zusammenarbeit im abgelaufenen Geschäftsjahr gilt allen Geschäftspartnern und Mitarbeitern mein Dank. Mit Ihrem Vertrauen und Ihrer Unterstützung sind wir vom Gelingen der noch vor uns liegenden Aufgaben überzeugt.

Mit dem vorliegenden Geschäftsbericht wird eine klare Position zu unserer Vorstellung von der Zukunft der Bahn bezogen. Mit Blick auf die Wertentwicklung des DB Konzerns haben wir unser Steuerungsinstrumentarium weiter entwickelt und für den DB Konzern erstmals eine Zielrendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen festgelegt. Bis zum Ende der derzeit gültigen Mittelfristplanung, also bis 2004, wollen wir mit der sukzessiven Umsetzung unserer Strategien und Maßnahmen diese Rendite auf 10 % steigern. Wir sind sicher, dass uns die Einleitung der Trendwende im laufenden Jahr und die Stabilisierung der Deutschen Bahn als europäischer Transport- und Servicedienstleister in den kommenden Jahren gelingt.



Hartmut Mehdorn  
*Vorsitzender des Vorstands*

## Vorstand

### Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Heidelberg  
– seit 16.12.1999 –

### Dr. Johannes Ludewig

Vorsitzender des Vorstands  
der Deutsche Bahn AG,  
Alfter  
– bis 30.09.1999 –

### Klaus Daubertshäuser \*

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Personennahverkehr,  
Vorsitzender des Vorstands der DB Regio AG,  
Wettenberg

### Dr. Christoph Franz \*\*

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Personenfernverkehr,  
Vorsitzender des Vorstands der DB Reise&Touristik AG  
Darmstadt  
– seit 01.10.1999 –

### Dr. Horst Föhr

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Personal und Recht,  
Berlin

### Wolfgang Gemeinhardt

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Konzerneinkauf,  
Usingen

### Roland Heinisch

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Forschung und Technologie,  
Idstein

### Peter Münchschwander

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG, Ressort Fahrweg,  
Vorsitzender des Vorstands der DB Netz AG,  
Bad Homburg

### Dr. Axel Nawrocki

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Personenfernverkehr,  
Vorsitzender des Vorstands der DB Reise&Touristik AG,  
Aachen  
– bis 30.09.1999 –

### Peter Reinhardt

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Immobilien, Recht, Personenbahnhöfe,  
Vorsitzender des Vorstands der DB Station&Service AG,  
Friesenheim  
– bis 31.07.1999 –

### Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Finanzen und Controlling,  
Frankfurt am Main

### Dr. Eberhard Sinnecker

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Güterverkehr,  
Vorsitzender des Vorstands der DB Cargo AG,  
Darmstadt

### Dieter Ullsperger

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Immobilien und Personenbahnhöfe,  
Vorsitzender des Vorstands der DB Station&Service AG,  
Much  
– seit 01.08.1999 –

\* Herr Daubertshäuser ist zum 31.03.2000 aus dem Vorstand der DB Regio AG ausgeschieden und hat mit Wirkung zum 01.04.2000 im Vorstand der DB AG das neu eingerichtete Ressort Marketing übernommen.

\*\*Herr Dr. Franz ist seit dem 01.04.2000 auch Vorsitzender des Vorstands der DB Regio AG.

Angaben zu den Mandaten der Mitglieder des Vorstands gemäß § 285 Nr. 10 HGB finden Sie auf den Seiten 111 und 112.

# Zukunft der Bahn

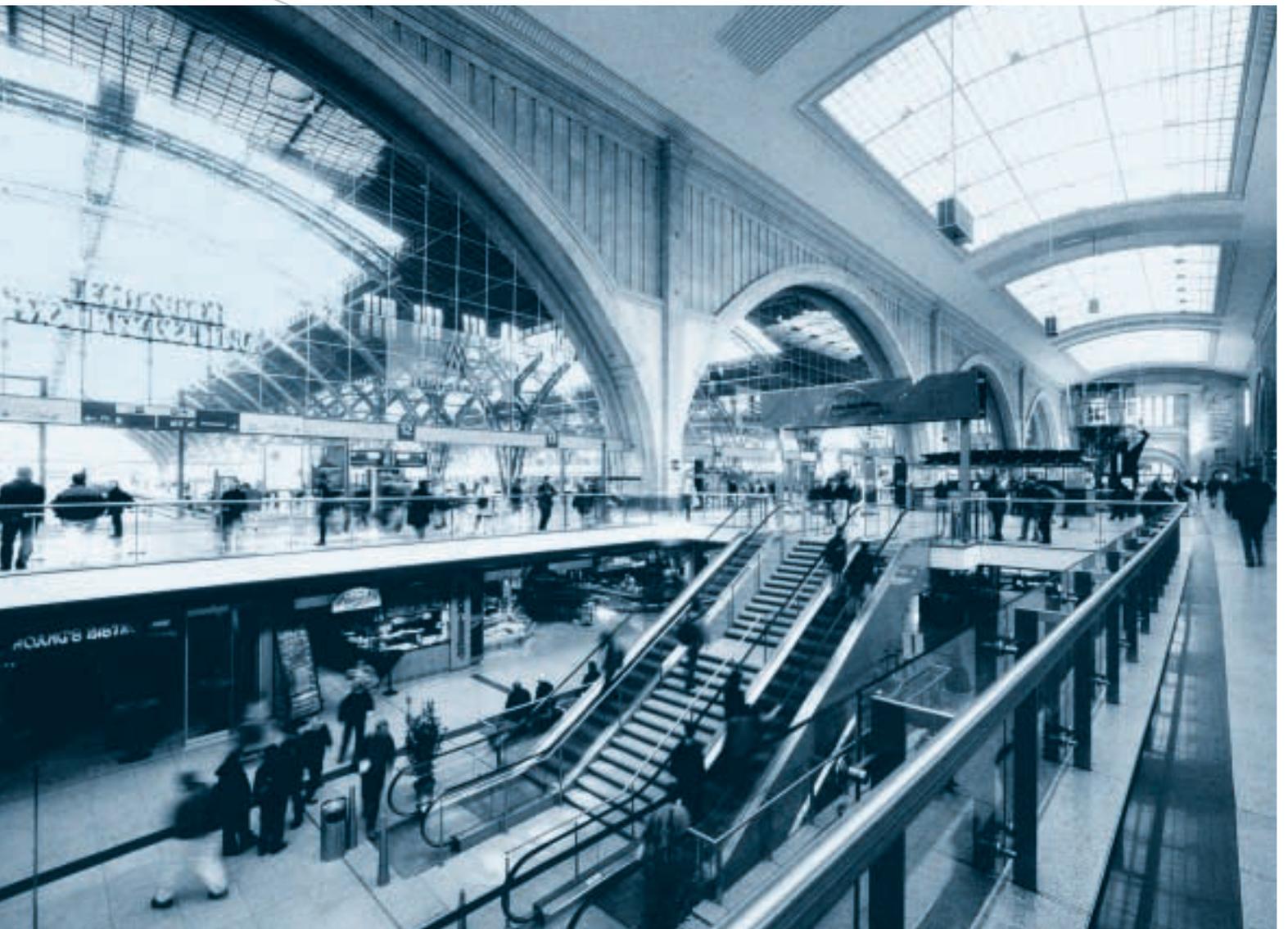
Wir werden in den nächsten fünf Jahren den Aus- und Umbau des DB Konzerns zu einem modernen Dienstleistungsunternehmen abschließen und damit unseren Beitrag zur Mobilität von Menschen und Gütern in Deutschland leisten. Als integriertes Unternehmen mit den fünf Unternehmensbereichen Personenverkehr, Güterverkehr, Personenbahnhöfe, Fahrweg und Immobilien streben wir eine Position als führender europäischer Transport- und Servicedienstleister an. Mit einer modernisierten Infrastruktur wollen wir einen nachhaltigen Beitrag für die effiziente Abwicklung von Verkehren in Deutschland und für Europa sichern.

Bei der gesamten Ausrichtung unserer Angebote und internen Prozesse werden wir uns konsequent an den Bedürfnissen der Märkte und der wirtschaftlichen Machbarkeit orientieren. Um kundengerechte Leistungen zu erbringen, verbessern wir unsere internen Prozesse und gehen zielführende Partnerschaften ein. Hierdurch wollen wir auf allen erfolgskritischen Wertschöpfungsstufen Maßstäbe setzen und neue Wege suchen.

## Neue Herausforderungen

In unserem Umfeld beobachten wir eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Europäischen Union und Fortschritte beim Reformprozess in den Ländern Mittel- und Osteuropas. Damit verbunden sind teilweise erhebliche Veränderungen der Wirtschaftsstrukturen. Durch eine steigende Transparenz – auch durch die Einführung des Euro in 1999 – kommt es in zahlreichen Industriezweigen verstärkt zu Branchenkonsolidierungen und Umwälzungen. Durch Technologiesprünge entstehen neue Industrien, die relativen Bedeutungen von alten und neuen

Branchen zueinander verschieben sich. Die Geschwindigkeit von Veränderungen nimmt insgesamt weiter zu. Grenzüberschreitende Verkehrs-, Güter- und Informationsströme wachsen in ihrer Bedeutung. Infolge umfangreicher Liberalisierungen und Deregulierungen hat sich der Preisdruck merklich erhöht und zwingt Unternehmen zur kontinuierlichen Verbesserung ihrer Kostenstrukturen. Während sich die Verkehrsleistung im Güterverkehr nicht nur in Deutschland durch veränderte Produktionsstrukturen und eine stärkere internationale Verflechtung seit Beginn des letzten Jahrzehnts positiv von der Entwicklung



[ Wir gestalten die Bahn

der Zukunft  
als modernes, kundenorientiertes  
Unternehmen. ]



des Bruttoinlandsprodukts abkoppeln konnte, zwingt die rückläufige Bedeutung der schienenaffinen Güter alle europäischen Eisenbahnen zu strategischen Neuorientierungen – mit jeweils individuell unterschiedlichen Strategien. Diese können nicht mehr alleine unter nationalen Gesichtspunkten erfolgen. Im Güterverkehr sehen wir in Zukunft einen Handlungsschwerpunkt unserer Strategie.

Auch im Personenverkehr ergeben sich neue Herausforderungen aus dem steigenden Mobilitätsbedürfnis der Menschen und dem Zusammenwachsen Europas. An die gesamte Mobilitätskette werden höhere Ansprüche bezüglich Pünktlichkeit, Schnelligkeit sowie nicht zuletzt Komfort und umfassenden Service gestellt. Gleichzeitig sind geänderte Bewegungsmuster mit einem kontinuierlich steigenden Anteil von Freizeitverkehren, die wachsende Bedeutung von – auch länderübergreifenden – Verkehren zwischen Ballungsgebieten sowie zwischen diesen und dem Umland zu berücksichtigen. Vielfach stoßen einzelne Verkehrsträger heute schon an Grenzen – sei es an die der eigenen Leistungsfähigkeit, oder weil die hohen Belastungen für Dritte nicht mehr zumutbar sind. Bei der Entwicklung neuer Antworten und Systeme müssen deshalb – wie natürlich auch im Güterverkehr – die berechtigten Ansprüche heutiger und zukünftiger Generationen an eine ressourcen- und umweltschonende Leistungserstellung Leitlinie des unternehmerischen Handelns sein.

## **Unternehmen im Wandel**

Die Deutsche Bahn selber befindet sich seit dem Beginn der Bahnreform am 1. Januar 1994 in einem stetigen, umfangreichen Sanierungs- und

Modernisierungsprozess. Die Ausgliederung der früheren Geschäftsbereiche der Deutsche Bahn AG in selbstständige Aktiengesellschaften durch die Umsetzung der zweiten Stufe der Bahnreform zum 1. Januar 1999 war ein weiterer Zwischenschritt zur Erlangung unserer Zukunftsfähigkeit als Mobilitätsanbieter.

## **Positionierung als Dienstleistungsunternehmen in Europa**

Ziel ist es, den Prozess in den nächsten fünf Jahren abzuschließen und die Deutsche Bahn als führendes Transport- und Servicedienstleistungsunternehmen in Europa zu positionieren. Im Personenverkehr wollen wir mit integrierten Konzepten eine führende Marktstellung bei der Vernetzung von Metropolen, ebenso wie bei Regionalverkehren durch den bedarfsgerechten Einsatz von Schienen- oder Busangeboten erreichen. Im Güterverkehr wollen wir – neben der Verteidigung der Marktanteile in den schienenaffinen Gütergruppen – unsere Position bei Gütern mit starkem intermodalen Wettbewerb stärken und verstärkt logistische Gesamtsysteme anbieten. Für ein leistungsfähiges Verkehrsangebot gilt es dabei, die Stärken der verschiedenen Verkehrsträger zum Nutzen der Kunden optimal einzubringen und miteinander zu vernetzen. Durch die fortgesetzte Modernisierung unserer Infrastruktur wollen wir einen Beitrag für eine effiziente Abwicklung von Verkehren in Deutschland und für Europa leisten. Der Deutsche Bahn Konzern wird mit seinem Angebot und Service – aber auch allen hierfür notwendigen internen Prozessen – konsequent an den Anforderungen der Kunden und Märkte ausgerichtet.

### **Marktauftritt aus einer Hand**

Für den Markterfolg halten wir einen integrierten Ansatz für unabdingbar. Deshalb streben wir einen einheitlichen Marktauftritt als Deutsche Bahn an, unter dem wir mit den fünf Unternehmensbereichen Personenverkehr, Güterverkehr, Personenbahnhöfe, Fahrweg und Immobilien agieren. Diese Weiterentwicklung der bisherigen Konzernstruktur wird zum 1. Juni diesen Jahres implementiert. Die Bahn wird künftig im werblichen Aussenaustritt schwerpunktmäßig den Dachbegriff „Die Bahn “ verwenden.

### **Klare Strategien und Maßnahmen zur Zielerreichung**

Die Ausgangsposition für den Deutsche Bahn Konzern ist grundsätzlich gut. Sowohl im Personen- wie im Güterverkehr sind wir gemessen an der Verkehrsleistung der führende europäische Anbieter. Wir verfügen zudem über ein breites Portfolio von ergänzenden Dienstleistungen und sind einer der großen deutschen Immobilienbesitzer. Für Verbesserungen unseres Angebots und die notwendige Steigerung der Rentabilität sehen wir den zentralen Erfolgsfaktor in der weiteren deutlichen Effizienzsteigerung unserer Prozesse. Wir konzentrieren uns hierfür bewusst auf die Schlüsselemente unserer Wertschöpfungsketten und die zentralen Werttreiber. Zu deren Verbesserung wurden in allen Unternehmensbereichen umfangreiche Maßnahmenpakete definiert. Uns ist dabei bewusst, dass uns jetzt schwierige Jahre bevorstehen. Die Bahn wird die Hilfe aller Beteiligten und vor allem Chancengleichheit im Wettbewerb brauchen.

### **Aufbau zukunftsfähiger Strukturen**

Wir sind dabei, eine nachhaltig zukunftsfähige Bahn zu schaffen. Die dafür notwendigen Maßnahmen werden auch in den nächsten Jahren mit zum Teil erheblichen Investitionen verbunden sein. Dies gilt vor allem auch für die Modernisierung des Netzes. Dort denken wir bereits intensiv über zukunftsweisende Strukturen nach, die aufgrund der notwendigen Vorlauf- und Umsetzungszeiten erst bis 2020 erreicht werden können. Aber auch die umfassende Modernisierung unseres Fahrzeugparks wie der Informations- und Kommunikationsinfrastruktur erfordert meist mehrjährige Programme und soll abgestimmt mit unseren europäischen Partnern erfolgen.

### **Die Deutsche Bahn als starker Partner**

Zugunsten unserer Kunden werden wir die Geschwindigkeit unseres Wandels erhöhen. Hierfür, wie für die neuen Anforderungen aus der zunehmenden Internationalisierung oder dem Wunsch nach Systemlösungen, gehen wir auch zielführende Kooperationen ein. In diesen wollen wir ein starker und verlässlicher Partner sein. Für unternehmensübergreifende Ansätze zur Verbesserung von Leistungsangebot, Wettbewerbsfähigkeit und Rentabilität sehen wir vielfältige Möglichkeiten. Hierzu zählen geringere Beschaffungskosten durch internationale Kooperationen bei der Entwicklung und im Einkauf von Fahrzeugen, die Zusammenarbeit bei logistischen Leistungspaketen oder die verbesserte Nutzung regionaler Teilnetze im Rahmen unserer Mittelstandsinitiative. Im Personen- sowie Güterverkehr werden wir die Chancen, unser Angebot bei internationalen Verkehren durch Kooperationen und Partnerschaften zu verbessern, verstärkt nutzen.

# Konzernlagebericht

## **Fortführung der Bahnreform**

Im Rahmen der zweiten Stufe der Bahnreform sind mit Eintragung ins Handelsregister zum 1. Juni 1999 und wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 1999 die Geschäftsbereiche Reise&Touristik, Regio, Cargo, Station&Service und Netz der Deutsche Bahn AG (DB AG) im Wege der Ausgliederung auf die neu gegründeten DB Reise&Touristik AG, DB Regio AG, DB Cargo AG, DB Station&Service AG und DB Netz AG übertragen worden. Diese neugegründeten Gesellschaften fungieren als Führungsgesellschaften der entsprechend benannten Konzernsparten. Außerdem wurden die bisher von der DB AG gehaltenen Beteiligungen, soweit sie den vorgenannten Geschäftsaktivitäten zuzurechnen waren, den einzelnen Konzernsparten zugeordnet und die Beteiligungen von der DB AG auf die jeweiligen Führungsgesellschaften übertragen. Die DB AG führt damit nur noch Beteiligungen, die nicht spezifisch einzelnen Konzernsparten zuzuordnen waren.

Die Geschäftstätigkeit der DB AG konzentriert sich primär auf die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding, der zudem bestimmte – rechtlich nicht selbstständige – Kompetenz- und Servicezentren zugeordnet sind. Zwischen der DB AG und den Führungsgesellschaften sowie zwischen diesen und

ihren wesentlichen Beteiligungen wurden Beherrschungs- und Ergebnisabführungsverträge zur Umsetzung des Vertragskonzern-Konzepts abgeschlossen und damit gleichzeitig die steuerliche Organschaft hergestellt.

## **Kapitalrenditekonzept und Zielrenditen implementiert**

Zur wertorientierten Steuerung des Deutsche Bahn Konzerns (DB Konzern) ist in 1999 für die neue Mittelfrist-Planung ein Kapitalrenditekonzept für den DB Konzern implementiert worden, das anhand der erzielten Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on Capital Employed) die wirtschaftlichen Fortschritte des DB Konzerns wie auch seiner einzelnen Teile misst. Sowohl für den DB Konzern als auch die einzelnen Konzernsparten wurden Zielrenditen festgelegt, die bis zum Jahr 2004 zur Herstellung der Kapitalmarktfähigkeit zu erreichen sind. Für den DB Konzern insgesamt ist eine Rendite von 10 % vorgegeben worden.

Der Weg dorthin ist maßgeblich davon abhängig, dass alle Beteiligten zeitgerecht ihre Beiträge dazu leisten und die notwendigen Schritte von den Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen ebenso mitgegangen und unterstützt werden wie von der Politik.



## **Weiterentwicklung der Führungsstruktur**

Nach Ablauf des Geschäftsjahres hat der Aufsichtsrat am 1. März 2000 der vom Vorstand vorgeschlagenen Weiterentwicklung der Führungsstruktur zugestimmt. Hiernach gliedern sich die Aktivitäten des DB Konzerns ab dem 1. Juni 2000 in Unternehmensbereiche. Der Unternehmensbereich Personenverkehr fasst die Aktivitäten im Bereich Reise&Touristik und Regio zusammen, wobei die Position des Vorsitzenden des Vorstands der Führungsgesellschaft zukünftig in Personalunion wahrgenommen wird. Die weiteren Unternehmensbereiche sind der Unternehmensbereich Güterverkehr, der Unternehmensbereich Personenbahnhöfe, der Unternehmensbereich Fahrweg und der im Vergleich zur bisherigen Spartenaufteilung neu eingerichtete Unternehmensbereich Immobilien. In den einzelnen Unternehmensbereichen gliedern sich die Geschäftsaktivitäten in strategische Geschäftsfelder bzw. Business Units. Die gesellschaftsrechtlichen Strukturen bleiben unverändert, dies gilt insbesondere auch für die DB Netz AG. Allerdings werden bestimmte zentralisierungsfähige Servicefunktionen zur Erhöhung der Effizienz in Zentren gebündelt.

Die nachfolgenden Ausführungen und die Segmentberichterstattung berücksichtigen bereits diese Struktur so weit als möglich.

## **Gesamtwirtschaftliche Lage**

### **Konjunkturelle Entwicklung**

Die Weltkonjunktur hat sich 1999 nach einer Abschwächung im Vorjahr wieder erholt. Das weltweite Bruttoinlandsprodukt stieg um 3,0 %

(Vorjahr: +2,5 %). Der Anstieg des Welt-handelsvolumens lag mit 3,8 % (Vorjahr: +3,6 %) erneut über dem Zuwachs der Weltproduktion und bestätigt die weiter zunehmende wirtschaftliche Verflechtung.

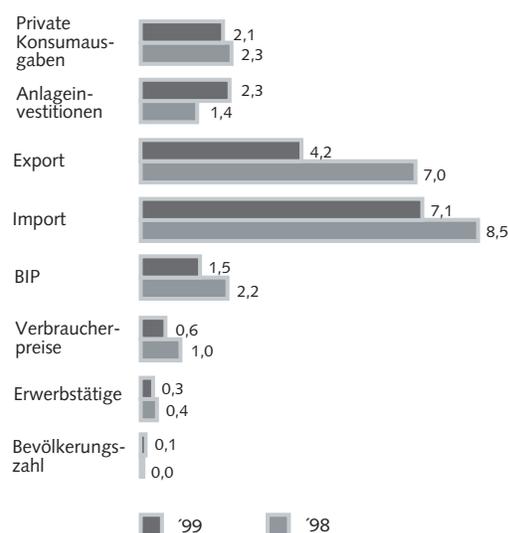
Entscheidende Stütze der weltwirtschaftlichen Entwicklung blieben die USA, die ihr Wachstumstempo mit 4,2 % auf dem hohen Niveau des Vorjahres (+4,3 %) gehalten haben. In Europa ist die vorrangig außenwirtschaftlich bedingte Konjunkturabschwächung vom Herbst 1998 erst in der zweiten Hälfte des Jahres 1999 überwunden worden. Trotz der Erholung im Jahresverlauf wuchs in der Europäischen Union das Bruttoinlandsprodukt mit rund 2,2 % deutlich schwächer als im Vorjahr (+2,7 %). Innerhalb der Europäischen Union gab es ein ausgeprägtes Konjunkturgefälle. Die stark exportabhängigen EU-Mitgliedsländer Deutschland und Italien wuchsen unterdurchschnittlich, während Nachbarländer wie Frankreich, Niederlande und Österreich weiterhin hohe Wachstumsraten aufwiesen.

In Deutschland führte die zur Jahreswende 1998/99 abgeschwächte Exportnachfrage – als Folge der Finanz- und Wirtschaftskrise in Südostasien, Lateinamerika und Russland im Herbst 1998 – zu einer deutlichen konjunkturellen Eintrübung bis weit in die erste Hälfte des Jahres 1999. In der zweiten Jahreshälfte kam es zur konjunkturellen Erholung durch die wieder verbesserte Exportwirtschaft. In Folge der anfänglichen Konjunkturdelle blieb das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts mit 1,5 % deutlich unter dem Vorjahreswert von 2,2 %.

Die Binnennachfrage stabilisierte im Gesamtjahr die wirtschaftliche Entwicklung. Die privaten Konsumausgaben wuchsen – begünstigt durch steigende Realeinkommen – real um 2,1 % (Vorjahr: +2,3 %). Die Anlageinvestitionen expandierten real um 2,3 % (Vorjahr: +1,4 %), wobei kräftigen Zuwächsen bei Ausrüstungsinvestitionen und bei sonstigen Anlagen eine Stagnation der Bauinvestitionen gegenüberstand. Die Zuwachsrate im Export verringerte sich von 7,0 % im Vorjahr auf 4,2 %. Die Zahl der Erwerbstätigen stieg nur leicht um 0,3 % auf durchschnittlich 36,1 Millionen Personen (Vorjahr: +0,4 %). Die Bevölkerungszahl erhöhte sich um 0,1 % auf jahresdurchschnittlich 82,1 Mio. Personen (Vorjahr: ±0,0 %). Das Preisniveau in Deutschland blieb 1999 trotz des Anstiegs der Rohölpreise und der Abschwächung des Euro-Außenwerts nahezu konstant. Die Verbraucherpreise erhöhten sich nur noch um 0,6 % (Vorjahr: +1,0 %), allerdings mit ansteigender Tendenz zum Jahresende hin.

### Konjunkturelles Umfeld in Deutschland

Veränderungen zum Vorjahr in %



### Konjunktur- und gesellschaftspolitisches Umfeld

Die Finanzpolitik in Deutschland und den anderen EWU-Ländern hatte im Jahr 1999 in Folge der eingeleiteten Haushaltskonsolidierungen einen leicht dämpfenden Effekt auf die konjunkturelle Entwicklung. In Deutschland wurden die Entlastungen der privaten Haushalte in Form von Abgabensenkungen und Kindergelderhöhungen durch höhere Belastungen der Unternehmen und die Einführung der Ökosteuer überkompensiert.

Die monetären Rahmenbedingungen waren insgesamt günstig. Die Einführung des Euro zum Jahresbeginn 1999 wurde von den Finanzmärkten positiv aufgenommen. Das niedrige Zinsniveau und die im Laufe des Jahres einsetzende Abwertung des Euro regten die Konjunktur deutlich an. Für den DB Konzern selbst hat die Entwicklung von einzelnen Währungsrelationen keine wesentliche Bedeutung.

Die Liberalisierung des deutschen Strommarktes führte zu fallenden Strompreisen, von denen auch der DB Konzern bei Neuabschluss von auslaufenden Verträgen profitieren kann. Aus der Liberalisierung des deutschen Strommarktes ergeben sich tendenziell Verschiebungen im Primärenergieeinsatz hin zu einem stärkeren Anteil von Gaskraftwerken bzw. einem abnehmenden Einsatz von Kohlekraftwerken. Entsprechend verschlechtert sich das für DB Cargo relevante Transportaufkommen. Die von der OPEC wieder gezielter gesteuerte, reduzierte Ölförderung in Verbindung mit einem steigenden Wechselkurs des US-Dollars führte 1999 zu kräftig steigenden Preisen für

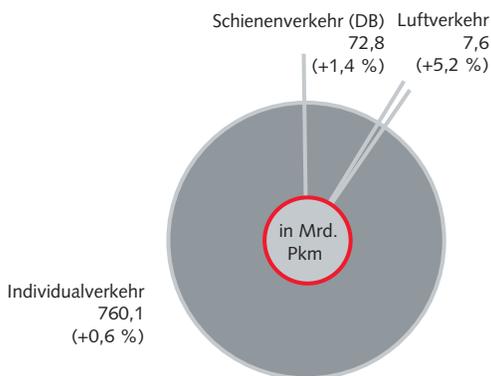
Rohöl, Heizöl und Kraftstoff, was sich direkt auf den Einkauf von Dieselmotorkraftstoff für den DB Konzern auswirkte, aber gleichzeitig Nachfrageeffekte zugunsten des Schienenpersonenverkehrs bewirkte.

## Entwicklung der Verkehrsmärkte

### Personenverkehr

Nach vorläufigen Zahlen schwächte sich 1999 das Wachstum der in Personenkilometern (Pkm) gemessenen Verkehrsleistung im deutschen Gesamtmarkt mit 0,7 % im Vergleich zum Vorjahr (+0,8 %) leicht ab und erreichte rund 840 Mrd. Pkm. Wesentlich für diesen Trend war die moderate Entwicklung im motorisierten Individualverkehr, der mit einem Marktanteil von 90 % den Personenverkehrsmarkt dominiert. Die Verkehrsleistung im Pkw-Straßenverkehr nahm 1999 nur noch um 0,6 % zu (Vorjahr: +0,8 %). Hauptursache waren die stark gestiegenen Kraftstoffpreise, die binnen Jahresfrist um rund 25 % anzogen.

### Modal-Split im Personenverkehr



Gesamt: 840,5 (+0,7 %)  
(±%) = Relative Veränderung gegenüber 1998

Der Schienenverkehr des DB Konzerns erreichte 1999 insgesamt 72,8 Mrd. Pkm und lag mit einem Anstieg um 1,4 % (Vorjahr: +0,3 %) über der Marktentwicklung. Der Fernverkehr der DB Reise&Touristik-Gruppe verbesserte seine Verkehrsleistung um 1,0 % auf 34,9 Mrd. Pkm (Vorjahr: -1,7 %). Positiv haben sich die zunehmende Geschäftsreisetätigkeit und die steigende Zahl von Privatreisen ausgewirkt. Der Nahverkehr der DB Regio-Gruppe steigerte die Verkehrsleistung um 1,8 % auf 37,9 Mrd. Pkm (Vorjahr: +2,2 %). Neben den positiven Effekten vom Arbeitsmarkt – besonders auch bei der Zahl der Auszubildenden – profitierte der Nahverkehr von der guten Akzeptanz von Angeboten wie dem „Bayern-Ticket“ oder „Rheinland-Pfalz-Ticket“.

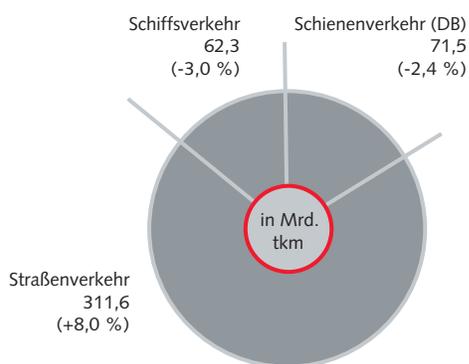
Der innerdeutsche Luftverkehr erzielte mit +5,2 % (Vorjahr: +9,4 %) wiederum eine überdurchschnittliche Steigerung der Verkehrsleistung. Vom Gesamtmarkt macht dieses Marktsegment allerdings nur rund ein Prozent aus. Für die Fluggesellschaften war das Jahr 1999 durch einen fortschreitenden Verfall der Durchschnittserlöse gekennzeichnet. Dazu trug die wachsende Konkurrenz der europäischen „Low-Cost-Airlines“ mit einfachem Serviceangebot und starkem Direktvertrieb bei.

### Güterverkehr

Im Gesamtmarkt (Straßenverkehr ab 50 km, DB Schienenverkehr, Binnenschifffahrt) ist die Verkehrsleistung in Deutschland, gemessen in Tonnenkilometern (tkm), unter Berücksichtigung zum Teil vorläufiger Zahlen 1999 um 4,5 % auf 445,4 Mrd. tkm gestiegen (Vorjahr: +4,7 %). Das Wachstum begründen die kon-

junktuelle Belegung – vor allem in der zweiten Jahreshälfte – und die dadurch induzierten Transportströme.

#### Modal-Split im Güterverkehr



Gesamt: 445,4 (+4,5 %)  
(±%) = Relative Veränderung gegenüber 1998

Der einzige Verkehrsträger mit positiven Wachstumsraten ist der Straßengüterverkehr mit einem voraussichtlichen Zuwachs von 8 % (Vorjahr: +5,9 %). Für diesen ungewöhnlich hohen Wachstumswert sind neben der konjunkturellen Belegung auch Sondereffekte (Umstellung der Statistik) verantwortlich. Zudem führt die Präsenz osteuropäischer Anbieter zu einem intensivierten Wettbewerb und sinkenden Preisen, was zusätzliche Verkehre von anderen Verkehrsträgern auf den Straßengüterverkehr verlagert. Vor allem bei internationalen Verkehren konnte die Leistung ausgebaut werden.

Im Schienenverkehr der DB Cargo ist die Verkehrsleistung um 2,4 % auf 71,5 Mrd. tkm zurückgegangen (Vorjahr: +1,2 %). Dies ist überwiegend auf die sinkende Transportnachfrage bei Montangütern (Erze, Metalle, Kohle)

zurückzuführen. Auch der Rückgang des Mineralölverbrauchs und folglich der Öltransporte trug zu der verminderten Verkehrsleistung bei. Bei den Hauptverkehrsverbindungen (Binnenverkehr, Einfuhr, Ausfuhr, Transit) weist DB Cargo bei der Einfuhr die beste Entwicklung auf. Der Anteil der internationalen Verkehre an der gesamten Verkehrsleistung von DB Cargo blieb mit 50,5 % konstant.

Die ebenfalls stark vom Massenguttransport abhängige Binnenschifffahrt musste einen Rückgang von rund 3 % hinnehmen (Vorjahr: +3,4 %). Zu dem Rückgang haben auch die hochwasserbedingten Transportausfälle im Februar und Mai des Jahres 1999 beigetragen.

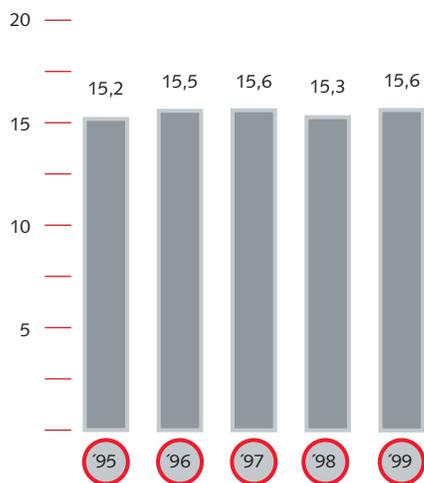
## Geschäftsverlauf

### Umsatzentwicklung

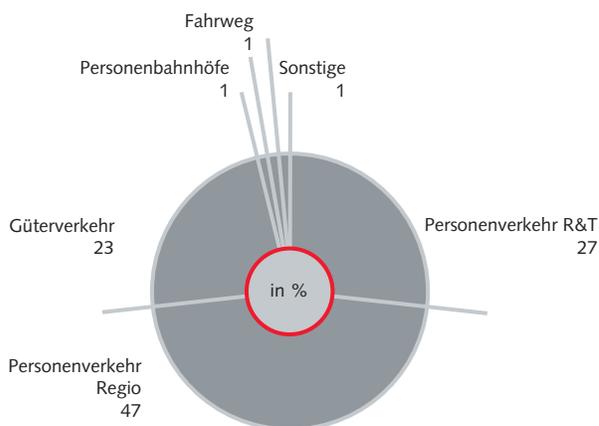
Der Konzern hat im Geschäftsjahr 1999 einen Umsatz von 15,6 Mrd. € erzielt. Das Wachstum gegenüber dem Vorjahr von 1,8 % geht in erster Linie auf höhere Erlöse im Personenverkehr zurück. Rund 0,4 Prozentpunkte des Gesamtwachstums entfallen auf die erstmalige Einbeziehung der ATG Autotransportlogistic GmbH in den Konsolidierungskreis. Ein größeres Wachstum hat die starke Abhängigkeit des Bereichs Güterverkehr von den Konjunkturzyklen bahnaffiner Industrien (Montan, Bau, Chemie) und deren Schwäche im Geschäftsjahr 1999 verhindert.

## Umsatzentwicklung

in Mrd. €



## Umsatz nach Unternehmensbereichen



Gesamt: 15,6 Mrd. € (+1,8 % ggü. Vorjahr)

Die Struktur des Umsatzes hat sich nur unwesentlich verändert: Der Unternehmensbereich Personenverkehr baute seine Stellung als umsatzstärkster Bereich leicht aus und trug mit 73,6 % (Vorjahr: 73,1 %) zu den Gesamterlösen bei. Der Anteil des Unternehmensbereichs Güterverkehr verringerte sich hingegen von 23,6 % auf 22,7 %. Die Unternehmensbereiche Personenbahnhöfe und Fahrweg haben wie im Vorjahr mit jeweils rund 1 % nur geringen Anteil am Konzernumsatz, da ihre Leistungserbringung in erster Linie konzernintern erfolgt. Der Umsatzbeitrag sonstiger Konzerngesellschaften liegt insgesamt unter 2 %.

Der Unternehmensbereich **Personenverkehr** hat mit einem Umsatz von 11,5 Mrd. € den Vorjahreswert um 2,5 % übertroffen. Zur Steigerung haben sowohl der Fern- als auch der Nahverkehr beigetragen. Das Geschäftsfeld DB Reise&Touristik (Fernverkehr) erhöhte den Umsatz um 3,3 % auf 4,2 Mrd. €. Das Wachstum stammte vor allem aus dem Produktsegment ICE-Züge. Das Geschäftsfeld DB Regio (Nahverkehr) übertraf mit einem Umsatz von 7,3 Mrd. € den Vorjahreswert um 2,0 %. Der Zuwachs wurde im Wesentlichen von der positiven Entwicklung der Fahrgelderlöse getragen. Die Zahlungen aus Bestellerverträgen mit den Bundesländern bzw. den jeweiligen Bestellerorganisationen für Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr blieben mit 4,3 Mrd. € weitgehend konstant (+0,7 % ggü. Vorjahr).

Im Unternehmensbereich **Güterverkehr** musste die DB Cargo einen Umsatzrückgang um 2,3 % auf 3,5 Mrd. € hinnehmen. Ohne die erstmalige Konsolidierung der ATG Autotransport-logistic GmbH hätte der Umsatzrückgang 4,0 % betragen. Für den Rückgang sind im Wesentlichen die Konjunkturschwäche in für den Güterverkehr relevanten Bereichen – besonders der Montan- und Bauindustrie – und der Preisdruck im Güterverkehrsmarkt verantwortlich.

Der Unternehmensbereich **Personenbahnhöfe** erzielte einen Umsatz von 184 Mio. € (+2,8 % ggü. Vorjahr), der in erster Linie aus der Vermarktung von Bahnhofsflächen an Dritte stammt. Die temporäre Beeinträchtigung durch Baumaßnahmen in Personenbahnhöfen verhinderte ein stärkeres Wachstum.

Der Unternehmensbereich **Fahrweg** steigerte den Umsatz um 27,5 % auf nunmehr 153 Mio. €. Hierbei handelte es sich um Trassenerlöse von – mittlerweile mehr als 150 – konzernfremden Eisenbahngesellschaften sowie um Bauleistungen.

### **Komponenten der Ergebnisrechnung**

Die Gesamtleistung des Konzerns lag mit 17,5 Mrd. € rund 2,4 % über Vorjahresniveau. Neben dem Umsatzwachstum von 1,8 % spielte das ausgeweitete Volumen an aktivierten Eigenleistungen eine Rolle, die sich um 11,3 % auf 2,0 Mrd. € erhöhten. Die Sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 2,5 Mrd. € rund 3,3 % unter dem Vorjahreswert. Insgesamt ergibt sich eine Steigerung der Betriebserträge um 1,7 % auf 20,0 Mrd. €.

Die Summe der betrieblichen Aufwendungen betrug 19,7 Mrd. €. Gemäß der Vereinbarung vom 23. Dezember 1994 mit dem Bund erhält der DB Konzern Zuschüsse des Bundes zur Abarbeitung des technischen und organisatorischen Rückstands der ehemaligen Deutsche Reichsbahn. Diese werden planmäßig reduziert und laufen im Jahr 2002 aus. Die Minderzahlungen müssen durch Produktivitätsverbesserungen aufgefangen werden. Dies ist im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht vollständig gelungen. Insgesamt liegen die Aufwendungen um 2,4 % über dem Vorjahreswert. Hiervon entfallen 1,9 Prozentpunkte auf Rückgänge bei den genannten Bundesleistungen.

Der Personalaufwand konnte um 1,2 % auf 8,3 Mrd. € verringert werden. Die Personalkosten je Mitarbeiter erhöhten sich um 3,5 % gegenüber dem Vorjahr. Gemessen an der Gesamtleistung sank der Anteil des Personalaufwands von 49,0 % auf 47,3 %.

Der Materialaufwand stieg um 1,4 % auf 6,7 Mrd. €. Der Anteil des Materialaufwands an der Gesamtleistung verringerte sich von 38,6 % auf 38,2 %.

Die Abschreibungen erhöhten sich in Folge der hohen Investitionen der vergangenen Jahre um 13,1 % auf 2,0 Mrd. €. Der Anstieg der Sonstigen betrieblichen Aufwendungen von 2,5 Mrd. € auf 2,8 Mrd. € geht hauptsächlich auf Sonderfaktoren im Zusammenhang mit laufenden Investitionsprojekten zurück.

Das Zinsergebnis betrug -158 Mio. € (Vorjahr: -89 Mio. €). In Folge des anspruchsvollen Investitionsprogramms hat sich die Inanspruchnahme des Kapitalmarkts und damit auch der Zinsaufwand erhöht. Der Anteil am Gesamtaufwand war mit 0,8 % aber weiterhin sehr niedrig.

Das Beteiligungsergebnis von -55 Mio. € (Vorjahr: -143 Mio. €) umfasst im Wesentlichen Beteiligungsergebnisse von assoziierten Unternehmen bzw. Aufwendungen aus Verlustübernahme und Abschreibungen auf Beteiligungen. Die Verbesserung begründen im Wesentlichen Effekte aus der Equity-Bewertung von assoziierten Unternehmen.

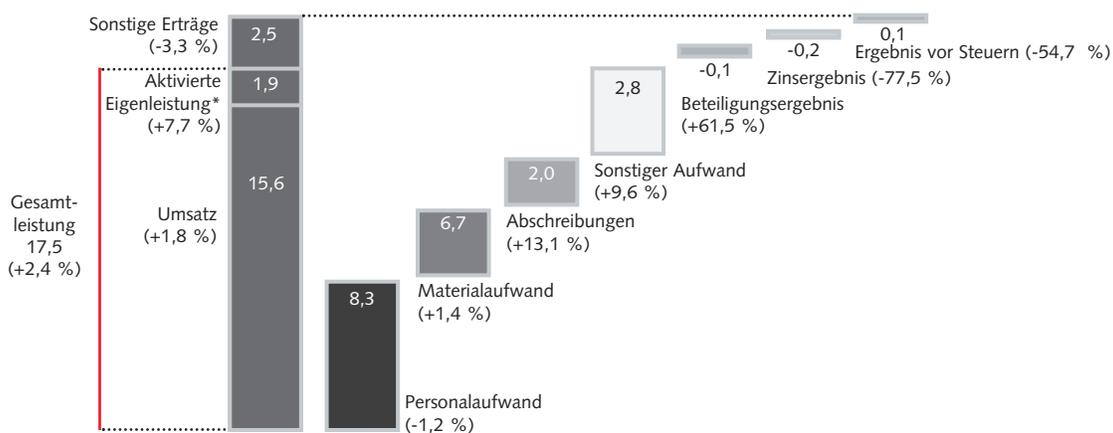
Im Saldo erreichte der Konzern im Geschäftsjahr 1999 ein Ergebnis vor Steuern von 91 Mio. € (Vorjahr: 201 Mio. €) und einen Jahresüberschuss von 87 Mio. € (Vorjahr: 170 Mio. €).

## Betriebliches Ergebnis

Aus dem operativen Geschäft erwirtschaftete der DB Konzern ein EBITDA (Ergebnis vor Steuern, Zinsen, Erträgen aus Beteiligungsabgang sowie Abschreibungen) von 2.036 Mio. € (Vorjahr: 1.997 Mio. €). Nach Abzug der Abschreibungen ergibt sich eine Verringerung des EBIT (Ergebnis vor Steuern, Zinsen, Erträgen aus Beteiligungsabgang) von 260 Mio. € auf 71 Mio. €. Das Betriebsergebnis (nach Zinsen, ohne Erträge aus Beteiligungsabgang) war erstmals negativ und lag bei -87 Mio. € (Vorjahr: 171 Mio. €).

## Ergebnisrechnung

in Mrd. €



(±%) = Relative Veränderung gegenüber 1998

\* abzügl. Bestandsveränderungen

Bei der Ergebnisentwicklung ist zu berücksichtigen, dass Zinsaufwand und Abschreibungen in Folge der erheblichen Investitionen um 297 Mio. € angestiegen sind, während gleichzeitig die ergebniswirksamen Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutsche Reichsbahn – Personalüberhang und erhöhte Materialaufwendungen – um 353 Mio. € zurückgeführt wurden. Diese Faktoren konnten auf der Kostenseite nicht schnell genug aufgefangen werden. Eine teilweise Kompensation durch höheres Umsatzwachstum wurde durch die ungünstige Entwicklung im Güterverkehr behindert. Für mögliche Risiken, u.a. bei der Abwicklung von Großprojekten, wurde den Rückstellungen netto ein Betrag von 153 Mio. € zugeführt. Darüber hinaus sind Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen von rund 307 Mio. € angefallen (Vorjahr: 468 Mio. €).

## Wertschöpfung

Der DB Konzern hat im Rahmen seiner Leistungserstellung im Jahr 1999 eine Wertschöpfung von 8,6 Mrd. € erwirtschaftet. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einem Rückgang von 233 Mio. € oder 2,6 %. Die Wertschöpfung wird fast ausschließlich im Inland erwirtschaftet.

Mit rund 96,5 % der Wertschöpfung wurde der mit Abstand größte Anteil an die Mitarbeiter verteilt (Vorjahr: 95,1 %). Die auf Kapitalgeber und Öffentliche Hand entfallenden Anteile der Wertschöpfung sind gering.

Entstehung der Wertschöpfung		1999 Mio. €	1998 Mio. €
	Gesamtleistung	17.521	17.104
+	Sonstige betriebliche Erträge	2.511	2.596
	<b>Unternehmensleistung</b>	<b>20.032</b>	<b>19.700</b>
-	Materialaufwand	-6.688	-6.595
-	Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.790	-2.546
-	Abschreibungen (auf SAV und IVG)	-1.965	-1.737
	<b>Betriebliche Wertschöpfung</b>	<b>8.589</b>	<b>8.822</b>

Verteilung der Wertschöpfung		1999 Mio. €	1998 Mio. €
	Mitarbeiter	8.285	8.389
	Öffentliche Hand (Steuern)	4	31
	Fremdkapitalgeber (Zinsen)	158	89
	Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter)	142	313
	<b>Betriebliche Wertschöpfung</b>	<b>8.589</b>	<b>8.822</b>

## Bilanzstruktur

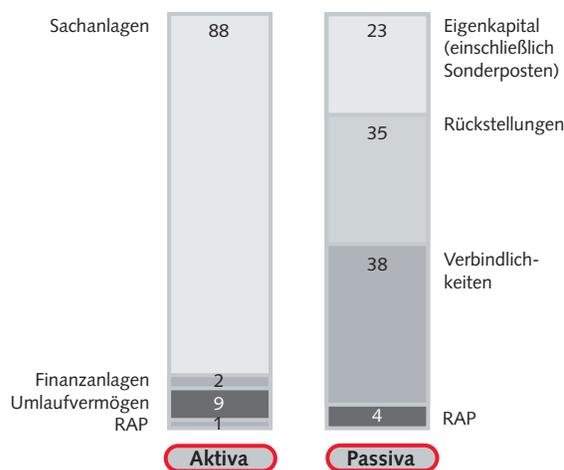
Die Bilanzsumme hat sich im Geschäftsjahr 1999 um 6,4 % auf 37,2 Mrd. € erhöht. Der Anstieg ist – wie in den Vorjahren – im Wesentlichen Folge der hohen Investitionen in das Anlagevermögen. Der Anteil des Anlagevermögens (33,5 Mrd. €; +5,5 % ggü. Vorjahr) am Gesamtvermögen beträgt 90,0 % (Vorjahr: 90,8 %).

Das Eigenkapital lag mit 8,7 Mrd. € über Vorjahresniveau (+2,0 %). Die Eigenkapitalquote verringerte sich aufgrund des höheren Wachstums der Bilanzsumme von 24,4 % auf 23,4 %. Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben einen Anteil von 56,9 % (Vorjahr: 58,9 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 19,7 % (Vorjahr: 16,6 %) am Gesamtkapital. Damit decken Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 89,2 % (Vorjahr: 91,9 %).

Bei der Kapitalstruktur ist zu berücksichtigen, dass mit 6,3 Mrd. € (Vorjahr: 8,3 Mrd. €) ein wesentlicher Anteil der Verbindlichkeiten aus Zinslosen Darlehen des Bundes für Infrastrukturinvestitionen besteht. Die Finanzschulden (zinspflichtige Verbindlichkeiten) erhöhten sich von 2,5 Mrd. € auf 4,2 Mrd. €, der Anteil am Gesamtkapital ist mit 11,3 % per 31. Dezember 1999 aber weiterhin gering. Der deutliche Rückgang der Zinslosen Darlehen ist zum einen auf eine teilweise Umwandlung von Zinslosen Darlehen in Baukostenzuschüsse und zum anderen auf den Ankauf von Tilgungsverpflichtungen in den Jahren 2025 bis 2041 durch den DB Konzern

## Bilanzstruktur

in %



Bilanzsumme: 37,2 Mrd. € (+6,4 % ggü. Vorjahr)

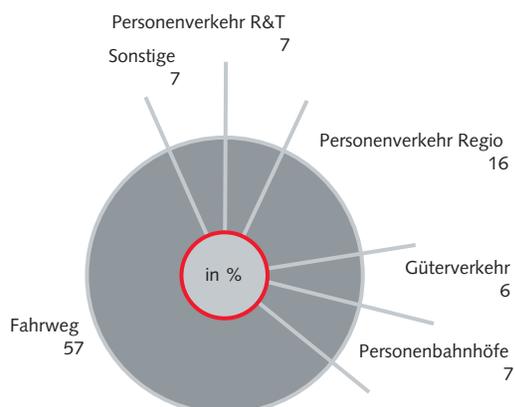
zurückzuführen. Die Tilgungsverpflichtungen wurden zum Marktwert erworben. Dies begründet auch den Anstieg des passiven Rechnungsabgrenzungspostens.

## Investitionen

Die **Bruttoinvestitionen** in Sachanlagen des Konzerns haben im Geschäftsjahr 1999 einen Spitzenwert erreicht. Sie betragen 8,4 Mrd. € und lagen damit um 0,7 Mrd. € oder 9,3 % über dem bereits hohen Vorjahresniveau.

Dieser Anstieg geht vor allem auf die hohen Investitionen des Unternehmensbereichs Fahrweg zurück, der mit einem Volumen von 4,8 Mrd. € weiterhin den Schwerpunkt der Konzerninvestitionen bildete. Das mit Abstand größte Einzelprojekt war die Neubaustrecke Köln-Rhein/Main mit einem Investitionsvolumen von 0,8 Mrd. €.

## Bruttoinvestitionen



Gesamt: 8,4 Mrd.€ (+9,3 % ggü. Vorjahr)

Die Investitionen in den Unternehmensbereichen Personen- und Güterverkehr betrafen in erster Linie die Anschaffung neuer Fahrzeuge im Rahmen umfangreicher, mehrjähriger Modernisierungsprogramme. Die Investitionen des Unternehmensbereichs Personenbahnhöfe waren durch eine Vielzahl von Bahnhofsmo- dernisierungen im gesamten Bundesgebiet gekennzeichnet.

Investitionen in die Infrastruktur werden aufgrund entsprechender gesetzlicher Regularien grundsätzlich mit Zinslosen Darlehen des Bundes, direkt im Sachanlagevermögen verrechneten Baukostenzuschüssen sowie in geringerem Umfang mit Mitteln aus dem Gemeindeverkehrsfinanzierungs- und dem Eisenbahnkreuzungsgesetz finanziert. Der DB Konzern beteiligte sich an den Infrastrukturinvestitionen im Geschäftsjahr 1999 wiederum in beträchtlichem Umfang mit Eigenmitteln.

Insgesamt ergaben sich nach Abzug der nicht zurückzuzahlenden Baukostenzuschüsse für den Konzern **Nettoinvestitionen in Sachanlagen** von 3,2 Mrd. € (Vorjahr: 3,0 Mrd. €).

Die **Investitionen in Finanzanlagen** waren mit 0,1 Mrd. € (Vorjahr: 0,2 Mrd. €) für den DB Konzern von geringer Bedeutung.

## Finanzen

### Finanzpolitik

Die DB AG ist das Treasury-Zentrum für den DB Konzern und stellt sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen quantitativen und qualitativen 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/Niederlande. Diese Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften als Termingelder bzw. Darlehen weitergereicht. Dieses Konzept sichert einen Risiko- und Ressourcenverbund für den DB Konzern. Es führt zu einer Konzentration von Substanz und Ertrag im Konzern, zu einer optimalen Ausnutzung der Synergieeffekte und minimiert die Refinanzierungskosten.

## Finanzierung

Zur Finanzierung der Investitionen bestand 1999 ein Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses (Netto) aus Baukostenzuschüssen, Zinslosen Darlehen Bund und Anlagenabgängen – von 3,8 Mrd. €. Mit 55 % ist der überwiegende Teil aus dem Cash Flow des Konzerns finanziert worden.

Der Cash Flow vor Steuern erhöhte sich um 0,1 Mrd. € auf 2,1 Mrd. €. Die Steigerung um 6,1 % gegenüber dem Vorjahr geht in erster Linie auf das höhere EBITDA zurück. Das Verhältnis von Cash Flow zu Umsatz verbesserte sich weiter auf 13,5 % (Vorjahr: 12,9 %).

Das hohe Investitionsvolumen führt temporär – so auch 1999 – zu planmäßigen Überschreitungen der Innenfinanzierungskraft. Zur Deckung der Differenz von Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit und Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit wurde im Juni 1999 von der Deutsche Bahn Finance B.V. eine 10-jährige Anleihe über 1 Mrd. € mit einem Kupon von 4,875 % begeben, die im November um 350 Mio. € aufgestockt worden ist. Die erfolgreiche Platzierung der ersten Benchmark-Anleihe in Euro wurde durch die zusätzliche Börseneinführung in Paris und Mailand wesentlich unterstützt. Rund 80 % des Anleihevolumens wurden außerhalb Deutschlands platziert. Des Weiteren wurde über die Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale (EUROFIMA), Basel/Schweiz, ein Darlehen über 400 Mio. € aufgenommen.

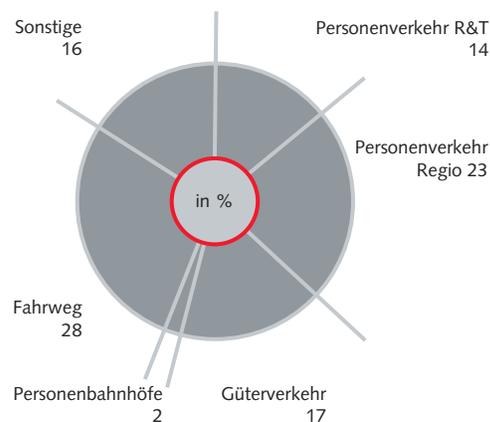
Die Finanzschulden stiegen insgesamt auf 4,2 Mrd. € an (Vorjahr: 2,5 Mrd. €). Die liquiden Mittel verringerten sich auf 0,3 Mrd. € (Vorjahr: 0,4 Mrd. €). Im kurzfristigen Bereich standen dem DB Konzern zum Jahresende garantierte Kreditfazilitäten über rund 1,8 Mrd. € und das Multi-Currency Multi-Issuer Commercial-Paper-Programm über 1 Mrd. € (Vorjahr: 2 Mrd. DM) zur Verfügung. Diese Finanzierungsinstrumente waren zum Bilanzstichtag ungenutzt.

Im Geschäftsjahr 1999 wurden keine nennenswerten neuen Leasingtransaktionen durchgeführt.

## Mitarbeiter

Die Beschäftigtenzahl im Konzern hat sich von 252.468 am 31. Dezember 1998 auf 241.638 am 31. Dezember 1999 verringert (-4,3 %). Im Jahresdurchschnitt lag die Beschäftigtenzahl mit 244.851 rund 5,5 % unter Vorjahresniveau.

### Mitarbeiter



Gesamt: 241.638 (-4,3 % ggü. Vorjahr)

Der Rückgang gründet auf einer Verbesserung der Prozesse und Strukturen und daraus resultierende Produktivitätssteigerungen, die durch natürliche Fluktuation und sozialverträgliche Maßnahmen realisiert worden sind.

Die Ausbildungsquote im Konzern – bereinigt um die Effekte durch DB Arbeit GmbH – lag mit einem Wert von 6,1 % (Vorjahr: 6,4 %) weiterhin auf hohem Niveau.

## Forschung und Technologie

Für den DB Konzern als Dienstleistungsunternehmen stellt Forschung und Technologie (FuT) keinen unmittelbaren Unternehmenszweck dar, sondern unterstützt die vorrangigen Konzernziele. FuT-Aktivitäten des DB Konzerns dienen in erster Linie der technologischen Weiterentwicklung des Gesamtsystems Bahn zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit.

Die entscheidende Schnittstelle zu den operativen Unternehmensbereichen bildet das Forschungs- und Technologie-Zentrum (FTZ) der DB AG. Es ist eines der modernsten FuT-Einrichtungen für Bahnsysteme in Europa mit dem Ziel, Innovationen im Bahnbereich schneller und effizienter auf den Weg zu bringen. Die Aufgaben des FTZ konzentrieren sich auf zwei Schwerpunkte. Zum einen übernimmt es Forschungs- und Entwicklungsaufgaben mit Schwerpunkten Sicherheit, Mobilität, Kostensenkung (z.B. durch Energieeinsparungen) sowie Lärmverringering. Zum anderen werden Serviceaufgaben wie Maßnahmen zur Nutzung von Synergieeffekten im Verbundsystem Bahn, die Entwicklungs- und Einführungsbegleitung von Fahrzeugen und Infrastruktursystemen durchgeführt.

Die Bahn kooperiert im Bereich Forschung und Technologie sowohl mit anderen Eisenbahnunternehmen als auch mit der Zulieferindustrie. Hinzu kommt ein intensiver Austausch mit universitären und anderen Forschungseinrichtungen.

Im Jahr 1999 beliefen sich die Aufwendungen für Forschung und Technologie auf 85 Mio. €. Das FTZ beschäftigte zum Jahresende an seinen drei Standorten in Deutschland insgesamt 743 Mitarbeiter.

## Einkauf

Der Einkauf des Deutsche Bahn Konzerns wird durch den Vorstandsbereich Einkauf koordiniert. Die zentrale Organisation des Einkaufs gewährleistet die Ausnutzung von Mengen-, Produkt- und Liefersynergien durch Bündelung der Nachfrage des Konzerns. Auch unter Nutzung der neuesten Informations- und Kommunikationstechnologien wurde der Konzerneinkauf weiter optimiert.

Im Geschäftsjahr 1999 hat der DB Konzern Aufträge für rund 11,5 Mrd. € (Vorjahr: 11,7 Mrd. €) vergeben und ist damit einer der größten Auftraggeber im Inland. Das Gesamtvolumen verteilt sich auf folgende vier große Beschaffungssektoren:

- Bau- und Ingenieurleistungen: 4,3 Mrd. € (Vorjahr: 3,8 Mrd. €),
- Industrielle Produkte: 3,4 Mrd. € (Vorjahr: 4,3 Mrd. €),
- Dienstleistungen: 2,4 Mrd. € (Vorjahr: 2,2 Mrd. €) und
- Leitungsgebundene Energien und Kraftstoffe: 1,4 Mrd. € (Vorjahr: 1,3 Mrd. €).

Mit 51 % (Vorjahr: 29 %) ging ein hoher Anteil der Aufträge an kleine und mittelständische Firmen, vor allem im Bereich der Bauleistungen. Die direkten Aufträge an ausländische Unternehmen lagen mit 0,2 Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres (0,3 Mrd. €). Um günstige Konditionen zu erhalten und gleichzeitig der Konzentration auf bestimmten Lieferantenmärkten entgegen zu wirken, wird der DB Konzern das internationale Beschaffungsmarketing verstärken, besonders im zusammenwachsenden europäischen Wirtschaftsraum. Mittelfristig wird mit einem Anstieg des internationalen Einkaufsvolumens gerechnet.

Die Liberalisierung im Elektrizitätsmarkt wurde genutzt. Für Traktions- und sonstige elektrische Energie sind vorhandene, zum Teil langlaufende Verträge neu verhandelt und Rahmenverträge mit Bündelungseffekten in größeren regionalen Versorgungsgebieten abgeschlossen worden. Zudem unterstützt der DB Konzern den Aufbau einer Energiebörse in Deutschland.

Der Einkauf von Kraftstoffen hat sich trotz eines leicht rückläufigen Einkaufsvolumens aufgrund des Anstiegs der Ölpreise, der Aufwertung des US-Dollars und der Erhöhung der Mineralölsteuer um 17,3 % auf knapp 0,4 Mrd. € verteuert.

Aufgrund des hohen Beschaffungsvolumens hat der Einkaufsbereich einen hohen Wertebel für den DB Konzern. Die Bahn sieht hier beträchtliche Potenziale, die zukünftig stärker ausgenutzt werden. Durch die unternehmensweite Standardisierung von beschafften Materialien und Produkten können die spezifi-

schen Kosten weiter gesenkt werden. Gerade beim Einkauf von Fahrzeugen können hierdurch nicht nur die Einstandspreise, sondern auch die Wartungs- und Instandhaltungskosten deutlich verringert werden. Unternehmensübergreifend wurde zum Jahresende 1999 vereinbart, Hochgeschwindigkeitszüge der vierten Generation gemeinsam mit der französischen SNCF – und bei Interesse auch mit weiteren Partnern – zu entwickeln, um insgesamt ökonomisch sinnvollere Losgrößen zu erreichen.

Mit der nicht zuletzt durch das Internet verbesserten Transparenz, der Entwicklung von neuen Einkaufsbörsen (Business-to-Business-Geschäftsmodelle) erwartet die Bahn zusätzliche Optimierungspotenziale in den kommenden Jahren.

## Weitere Informationen

### Jahr 2000 Wechsel

Der DB Konzern hat sich frühzeitig mit den Projekten „Zertifizierung 2000“ und „Jahr 2000 konzernweit“ auf die möglichen Auswirkungen der Datumsumstellung 1999/2000 vorbereitet. Sowohl im operativen als auch im kaufmännischen Bereich verlief die Datumsumstellung erfolgreich.

### Euro-Umstellung

Seit Ende 1995 beschäftigt sich der DB Konzern mit dem Thema der Einführung des Euro. Die Koordination der Aktivitäten wird von einem Projektteam gesteuert. Seit dem 1. Januar 1999 können die Kunden auf Wunsch Rechnungen in Euro erhalten, Fahrgäste bargeldlose Zahlungen in den Servicezentren in Euro tätigen. Die Umstellung der

Hauswährung auf Euro wird zum 1. Januar 2002 erfolgen. Dieser Umstellungstermin berücksichtigt die inlandsorientierte Geschäftstätigkeit des DB Konzerns, den hohen Anteil der Bargeld bezogenen Verkäufe, die Möglichkeit, im Rahmen des regulären Investitionsprogramms die EDV-Systeme sukzessive um notwendige Euro-Komponenten zu ergänzen, und die engen Beziehungen zu staatlichen Institutionen, deren Umstellungszeitpunkt auf das Ende der Doppelwährungsphase festgelegt worden war.

## Veränderungen im Beteiligungsbereich

### Umsetzung der Bahnreform Stufe II

Im Rahmen der zweiten Stufe der Bahnreform sind mit Eintragung im Handelsregister zum 1. Juni 1999 und wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 1999 die Geschäftsbereiche Reise&Touristik, Regio, Cargo, Station&Service und Netz der DB AG im Wege der Ausgliederung auf die dadurch gegründeten DB Reise&Touristik AG, DB Regio AG, DB Cargo AG, DB Station&Service AG und DB Netz AG übertragen worden. Diesen neuen Gesellschaften wurden im Rahmen eines Ausgliederungsplans zahlreiche, jeweils von der Geschäftsaktivität her zuzurechnende und bisher von der DB AG gehaltene Beteiligungen zugeordnet.

Neben den vorgenannten Geschäftsbereichen wurden im Rahmen sog. fakultativer Ausgliederungen weitere Bereiche – in erster Linie Dienstleistungsbereiche – in neu gegründete Gesellschaften mit beschränkter Haftung (Konzernunternehmen) eingebracht.

### ATG Autotransportlogistic GmbH

Durch Erwerb von weiteren 25 % der Anteile an der ATG Autotransportlogistic GmbH, Eschborn, von der VTG-Lehnkering AG, Duisburg, hat die DB Cargo AG ihren Anteil an der Gesellschaft auf 75 % erhöht.

### Mannesmann Arcor AG & Co.

Der Anteil der DB AG an der Mannesmann Arcor AG & Co., Frankfurt a.M., hat sich im abgelaufenen Geschäftsjahr von 25,1 % auf 18,17 % verringert. Dieser Anteilrückgang ist auf die Nichtteilnahme an der Kapitalerhöhung zurückzuführen, die Mannesmann Arcor im Zuge des Erwerbs des Festnetzanbieters o.tel.o von VEBA und RWE durchgeführt hat.

### Touristik Union International GmbH & Co. KG (TUI)

Im Zuge der weiteren Fokussierung auf das Kerngeschäft hat sich der DB Konzern in einer Phase der zunehmenden Konzentration der Touristikbranche entschieden, die Ressourcenbindung in touristischen Beteiligungen zu Gunsten des Kerngeschäfts zu reduzieren. Die 25 %-Beteiligung an der Touristik Union International GmbH & Co. KG, Hannover, wurde an die Preussag AG, Hannover, veräußert.

### Bahntechnik Kaiserslautern GmbH

Die DB Cargo AG hat Mitte des Jahres 1999 das Werk Kaiserslautern in die Bahntechnik Kaiserslautern GmbH, Kaiserslautern, eingebracht und im Anschluss daran 49 % der Anteile an die Karl Georg Bahntechnik Verwaltungsgesellschaft mbH, Neitersen, veräußert. Die Bahntechnik Kaiserslautern beschäftigt sich mit der Fertigung, Reparatur, Instandsetzung und Wartung von gewerblich genutzten Schienenfahrzeugen und Komponenten.

## **DB Verkehrsbau Logistik GmbH**

Die DB AG hat 1999 die ausstehenden Anteile Dritter (49 %) an der PLASA Planungsgesellschaft Bodensanierung Homburg mbH, Homburg (Saar), übernommen. Die Gesellschaft wurde anschließend an die DB Cargo AG veräußert, der Geschäftszweck erheblich erweitert und der Firmenname in DB Verkehrsbau Logistik GmbH mit neuem Sitz in Mainz geändert. Nach Durchführung einer Stammkapitalerhöhung halten die DB Cargo AG nun 95 % und die DB Netz AG 5 % der Gesellschaftsanteile. Die Gesellschaft bietet umfassende Transport- und Logistikdienstleistungen in Zusammenhang mit der Ver- und Entsorgung von (Gleis-) Baustellen mit Baumaterialien an.

## **Risikobericht**

Jedes wirtschaftliche Handeln ist mit Risiken verbunden und bedingt eine risikobewusste Unternehmensführung. Der DB Konzern will entsprechend Chancen nutzen und Risiken mit Hilfe qualitativer und quantitativer Analyse und Kontrolle weitestgehend beschränken. Veränderte Umfeldbedingungen wie auch eigener Handlungsbedarf sollen früh erkannt und zu sachlich wie betriebswirtschaftlich guten Ergebnissen geführt werden.

### **Risiken der Geschäftstätigkeit**

Zu den operativen Risiken für den DB Konzern zählen die konjunkturelle Entwicklung und die teilweise zyklische Nachfrage. Die wesentlichen Einflussfaktoren für den Personenverkehr – private Konsumausgaben, Zahl der Erwerbstätigen, Bevölkerungszahl – weisen einen eher stabilen Verlauf auf. Im Güterverkehr sind die

wichtigsten relevanten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montan-  
gütern, Mineralölprodukten, Chemieerzeugnissen und Baumaterialien, die zum Teil zyklischen Schwankungen unterliegen. Die Auswirkungen von Nachfrageschwankungen auf die Ertragslage sind aufgrund der begrenzten Anpassungsflexibilität der Produktion in der Regel unmittelbar.

Als weitere wesentliche Risiken gelten:

- Ertragsminderung und/oder Budgetüberschreitung durch verspätete oder unzureichende Bereitstellung von Netzinfrastrukturen und darauf basierenden Betriebsprogrammen
- Technische Aspekte (Zuverlässigkeit und Verfügbarkeit von technischen Systemen bzw. hierauf angewandten Kontrollmechanismen)
- Wandel des geschäftlichen Umfelds im Allgemeinen (Nachfrageverhalten der Kunden und der regionalen Gebietskörperschaften, Verlagerung von Verkehrsströmen)
- Fortschreitende Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte (Wettbewerbsverschärfung)
- Änderung der gesellschaftspolitischen Rahmenbedingungen.

### **Risikomanagement**

Für den DB Konzern als Verkehrsunternehmen ist ein adäquates Risikomanagement Grundvoraussetzung für den Betrieb. Dies gilt besonders im technischen Bereich und in der Verkehrssicherung beim Betrieb verkehrstechnischer Anlagen und zur Vermeidung von Ausfall- und Unfallrisiken.

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und in den einzelnen operativen Einheiten umgesetzt. Die strategische Konzernplanung umfasst mit einer systematischen Markt- und Wettbewerbsanalyse neben der Identifizierung von Absatzchancen auch die Früherkennung von Markt- und Wettbewerbsrisiken. Das Management von Risiken aus dem operativen Geschäft liegt in erster Linie bei den einzelnen Konzerngesellschaften. Ihrer Verantwortung obliegt die ständige Erfassung und Bewertung von Risiken und die Entwicklung von Gegenmaßnahmen. Wegen der starken Interdependenzen im „Verbund Bahn“ übernimmt die DB AG die konzernweite Koordination von Maßnahmen.

Wesentlicher Bestandteil des konzernweiten Risikomanagements ist ein detailliertes Berichtswesen. Die Konzerngesellschaften berichten im Rahmen des Planungs- und Budgetierungsprozesses monatlich an das Controlling der DB AG die wesentlichen Kenngrößen zum Geschäftsverlauf, die Entwicklung im Vergleich zum Plan sowie sich abzeichnende Risiken des weiteren Verlaufs. Zusätzlich sind in den Führungsgesellschaften der Unternehmensbereiche im abgelaufenen Geschäftsjahr besondere Risikofrüherkennungssysteme mit detaillierter, quartalsweiser Berichterstattung an die DB AG eingeführt worden. Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Akquisitionsvorhaben unterliegen grundsätzlich einer besonderen Überwachung.

Im Treasury ermöglicht die grundsätzliche Beschränkung von Handelsgeschäften (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) auf die DB AG die einfache Umsetzung organisatorischer Maßnahmen zur Begrenzung der Geschäftsrisiken gemäß den Anforderungen des KonTraG. Der mit den Aufgaben der Konzernfinanzierung betraute Zentralbereich Finanzen und Treasury ist entsprechend den für Kreditinstitute formulierten Anforderungen an das Betreiben von Finanzgeschäften organisiert und erfüllt die daraus abgeleiteten Kriterien. Hierzu zählen vor allem die Limitierung und die Überwachung der sich aus Handelsgeschäften ergebenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken. Die Erkenntnisse aus allen regelmäßigen Risikobewertungen finden Eingang im Treasury.

Die Interne Revision versieht ihre Kontrollaufgabe unabhängig von den Unternehmensbereichen und den Konzerngesellschaften mit direkter Zuordnung zum Vorstandsvorsitzenden der DB AG. Sie arbeitet auf Basis eines jährlich festgelegten Revisionsprogramms und prüft kontinuierlich die Effizienz der Sicherungsinstrumente und Kontrollsysteme sowie ihre regelgerechte Anwendung. In Einzelfällen werden Sonderprüfungen – beispielsweise hinsichtlich der Abwicklung von Großprojekten – in Auftrag gegeben.

Für nicht vermeidbare Schadensrisiken hat die Bahn Versicherungen abgeschlossen, um die finanziellen Folgen von möglicherweise eintretenden Schadensfällen und Haftungsrisiken für den DB Konzern zu begrenzen. Auch wenn die Versicherungssummen keine allumfassende Abdeckung für alle erdenklichen Risiken garantieren, ist davon auszugehen, dass Schadensfälle keine existenzgefährdende Auswirkung auf die finanzielle Lage des DB Konzerns haben werden.

Auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung bestehen keine bestandsbedrohenden Risiken und sind auch für die überschaubare Zukunft nicht erkennbar.

Der DB Konzern entwickelt sein Risikomanagement kontinuierlich fort, um den sich wandelnden Herausforderungen, die Markt, Wettbewerb und Rahmenbedingungen stellen, auch zukünftig gerecht zu werden. Mit der zurzeit implementierten „BahnStrategieCard“ (Balanced Scorecard) wird durch die höhere Prozesstransparenz auch eine Verbesserung des Risikomanagements sowie bei Bedarf eine schnelle Gegensteuerung erreicht.

## **Bericht des Vorstands über die Beziehung zu verbundenen Unternehmen**

Die Bundesrepublik Deutschland hält alle Anteile an der DB AG. Gemäß § 312 AktG hat der Vorstand der DB 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.“

## **Nachtragsbericht**

### **Joint Venture im Güterverkehr**

Zum 1. Januar 2000 sind die Geschäftsanteile der DB AG an der DB Cargo AG und die Geschäftsanteile der NS Groep N.V., Utrecht/Niederlande, an der NS Cargo N.V. (jetzt Railion Benelux N.V.), Utrecht/Niederlande, in die Railion GmbH, Mainz, eingebracht worden. Die Anteile an der Railion GmbH halten zu 94 % die DB AG und zu 6 % die NS Groep N.V.

Mit der Zusammenführung der Güterverkehrsaktivitäten von DB AG und NS Groep N.V. in der Railion GmbH entsteht eine für weitere Kooperationen offene Plattform für europäische Transport- und Logistikdienstleistungen. Die weitere Vereinheitlichung der Betriebsprozesse und die gemeinsame Nutzung moderner Systeme werden die Wettbewerbsfähigkeit der beiden Güterverkehrsgesellschaften voranbringen. Die Railion GmbH fungiert zunächst als reine Finanzholding, während die zentralen Funktionen Marketing, Vertrieb, Finanzen und Controlling, Personal und Recht, betriebliche und technische Steuerung, das KundenService-Zentrum, Produktion und Technik bei der DB Cargo AG bzw. Railion Benelux N.V. verbleiben.

Zwischen der DB AG und der DB Cargo AG ist der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag aufgehoben worden. Ab dem Geschäftsjahr 2000 bestehen nunmehr ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag zwischen der DB AG und der Railion GmbH einerseits und der Railion GmbH und der DB Cargo AG andererseits.

### **Deutsches Reisebüro GmbH**

Mit Wirkung zum 1. Januar 2000 wurde die Deutsches Reisebüro GmbH (DER), Berlin, eine 100 %-ige Tochtergesellschaft der DB Reise & Touristik AG, an die REWE-Handelsgruppe, Köln, verkauft. Die Pauschal-touristik-Aktivitäten des DB Konzerns beschränken sich damit im Wesentlichen auf die Geschäftstätigkeit der AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg, die sich auf die Veranstaltung von Reiseangeboten rund um die Schiene spezialisiert hat.

### **Beteiligung an der Stiftungs-Initiative „Erinnerung, Verantwortung und Zukunft“**

Die DB AG wird der Stiftungs-Initiative „Erinnerung, Verantwortung und Zukunft“ zu Gunsten von Zwangsarbeitern des Dritten Reiches beitreten und sich mit einem Beitrag von 31 Mio. € beteiligen. Die DB AG setzt damit ein Zeichen für den verantwortungsbewussten Umgang mit der Geschichte der Eisenbahn in Deutschland.

## **Ausblick**

### **Anhaltende konjunkturelle Belebung erwartet**

Die wichtigsten konjunkturellen Frühindikatoren weisen auf eine spürbare Belebung der Weltwirtschaft in den Jahren 2000 und 2001 hin. In Asien steigt die Produktion wieder an und von der nordamerikanischen Wirtschaft werden selbst bei einer Abschwächung des Wachstums weiterhin positive Impulse für die Weltwirtschaft ausgehen. Dies dürfte auch den südamerikanischen Ländern bei der Überwindung der Konjunkturschwäche helfen. Insgesamt wird für den realen Welthandel im Jahr 2000 ein Wachstum von rund 7 % (Vorjahr: 4 %) erwartet, das auch dem Verkehrsmarkt weitere positive Impulse geben dürfte.

In Europa wird die Exporttätigkeit durch die weltweite konjunkturelle Belebung und die günstigen Wechselkursparitäten angeregt. Die Investitionen dürften aufgrund der verbesserten Absatz- und Ertragsaussichten weiter steigen und über die Zunahme der Beschäftigung und der Einkommen sich voraussichtlich auch stimulierend auf die privaten Konsumausgaben auswirken. Innerhalb der EU wird mit einem BIP-Wachstum von jeweils rund 3 % in den Jahren 2000 und 2001 gerechnet. Auch die Wachstumsperspektiven für fast alle Länder Mittel- und Osteuropas werden als gut eingeschätzt. In Deutschland wird ausgehend von einer kräftigen Exportexpansion und einer sich belebenden Konsum- und Investitionsnachfrage ein Wirtschaftswachstum von 2,5 bis 3,5 % erwartet.

Als wichtigste Risikofaktoren gelten derzeit die Inflationsperspektiven und die darauf reagierende Geldpolitik sowie die Möglichkeit deutlicher Kurskorrekturen an den Aktienmärkten und einem damit verbundenen Vertrauensverlust.

## **Positive Aussichten für die Entwicklung an den Verkehrsmärkten**

In dem für die Entwicklung des Schienenpersonenverkehrs relevanten Umfeld werden sich im Jahr 2000 die Wachstumsimpulse per Saldo verstärken, was sich in stärker steigenden verfügbaren Einkommen und privaten Konsumausgaben sowie einer höheren Erwerbstätigenzahl niederschlägt. Die Kraftstoffpreise werden voraussichtlich weiter steigen und eine Verlagerung von der Straße zur Schiene begünstigen. Zudem wird im laufenden Jahr die EXPO 2000 die Verkehrsnachfrage in Deutschland anregen. Die sich fortsetzende Erholung des Arbeitsmarktes infolge der günstigen Konjunktur dürfte im Jahr 2001 zu einem stabilen Wachstum der privaten Konsumausgaben führen. Hierzu trägt auch die fiskalische Entlastung der Einkommen bei. Impulse von der Bevölkerungsentwicklung sind nicht zu erwarten.

In dem für den Güterverkehr relevanten Umfeld wird mit einer maßgeblichen Produktionssteigerung im verarbeitenden Gewerbe gerechnet. Die fortschreitende Erholung der Weltwirtschaft und die wechselkursbedingte Stärkung der Wettbewerbsposition der Anbieter im Euro-Raum lassen eine anhaltende Zunahme der Auslandsnachfrage erwarten. In Verbindung mit einer steigenden Binnennach-

frage dürfte sich die Investitionsbereitschaft erhöhen, der Aufschwung an Breite gewinnen. Der Anstieg des Stahlverbrauchs wird zu einer deutlichen Erhöhung der Rohstahlproduktion (in Tonnen) führen. Der Transport von Kohle ist vor dem Hintergrund einer rückläufigen Gesamtnachfrage bei einem gleichzeitig steigenden Anteil von Importkohle gegenläufigen Tendenzen ausgesetzt. Positive Impulse für das Transportvolumen sind aus der steigenden Erzeugung chemischer Produkte zu erwarten. Für die deutsche Automobilindustrie ist dagegen mit leichten Produktionsrückgängen zu rechnen. Insgesamt sind die Rahmenbedingungen für ein weiteres Wachstum des Güterverkehrs gut. Die zunehmende wirtschaftliche Verflechtung innerhalb der Europäischen Union gibt dem grenzüberschreitenden Verkehr nachhaltig positive Impulse. Dies dürfte künftig auch verstärkt für die Beitrittskandidaten in Mittel- und Osteuropa gelten.

## **Auswirkungen auf den DB Konzern**

Die gute konjunkturelle Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds sowie die positiven Signale auf den Verkehrsmärkten dürften im laufenden Geschäftsjahr zu höheren Umsätzen im Personen- und Güterverkehr führen.

Für den Personenverkehr wird mit einem Wachstum über Marktdurchschnitt gerechnet. Ein herausragendes Ereignis in 2000 für den DB Konzern stellt die Weltausstellung EXPO 2000 in Hannover dar. Die Bahn wird ihre Leistungen zu diesem Ereignis im Personenverkehr deutlich ausweiten und in 453 Regelzügen und maximal 110 Zusatzzügen täglich bis zu 133.000 Personen nach Hannover bringen.

Zur Vorbereitung der EXPO wurden erhebliche Investitionen in Infrastruktur und rollendes Material vorgenommen, um den technischen Anforderungen und den Kundenbedürfnissen gerecht zu werden. Auch das verbesserte Produktangebot (ICE 3, ICE T) stützt die positive Erwartung. Weitere Impulse für den Personenverkehr kommen aus der Verbesserung am Arbeitsmarkt, dem Anstieg der Kraftstoffpreise und der Zunahme der Konsumausgaben.

Der Güterverkehr wird von der konjunkturellen Besserung in allen transportrelevanten Branchen profitieren. Die starke Zunahme des Außenhandels, einhergehend mit höheren Transportweiten, eröffnet dem Schienengüterverkehr gute Chancen, Marktanteile zurückzugewinnen.

Vom Anstieg der Verkehrsleistungen profitieren indirekt auch die Unternehmensbereiche Fahrweg und Personenbahnhöfe, für die die Transportgesellschaften des DB Konzerns trotz des steigenden Wettbewerbs weiterhin die Hauptkunden sind. Sie müssen andererseits auch im Jahr 2000 Mehrbelastungen in Form von steigenden Abschreibungen und Zinsaufwendungen verkraften, die mit dem Modernisierungsprozess und dem erneut hohen Investitionsvolumen in Verbindung stehen. Darüber hinaus werden die Zuschüsse des Bundes zur Kompensation wiedervereinigungsbedingter Altlasten planmäßig weiter reduziert.

Bei erfolgreicher Umsetzung der eingeleiteten Maßnahmen zur Effizienzverbesserung und Produktivitätssteigerung wird davon ausgegangen, dass die Unternehmensbereiche diese Mehrbelastungen sowie den Effekt aus rückläufigen Erstattungen des Bundes für Altlasten überkompensieren.

Bei weiterhin günstigem Konjunkturverlauf und einer Beschleunigung der Prozessoptimierung innerhalb des Verbundsystems Deutsche Bahn wird auch für 2001 mit einer positiven Umsatz- und Ergebnisentwicklung gerechnet.

# Personenverkehr

Personenverkehr		1999 Mio. €	1998 Mio. €	Veränd. in %
Außenumsatz	DB Reise&Touristik	4.172	4.038	3,3
	DB Regio	7.328	7.181	2,0
	insgesamt	11.500	11.219	2,5
Innenumsatz		1.041	911	14,3
Bereichsumsatz		12.541	12.130	3,4
Betriebliches Ergebnis	DB Reise&Touristik	91	70	30,0
	DB Regio	185	193	-4,1
	insgesamt	276	263	4,9
Brutto Cash Flow	DB Reise&Touristik	377	286	31,8
	DB Regio	581	543	7,0
	insgesamt	958	829	15,6
Bruttoinvestitionen	DB Reise&Touristik	627	689	-9,0
	DB Regio	1.311	1.056	24,1
	insgesamt	1.938	1.745	11,1
Mitarbeiter (per 31.12.)	DB Reise&Touristik	34.836	35.938	-3,1
	DB Regio	55.605	56.083	-0,9
	insgesamt	90.441	92.021	-1,7

## Überzeugende Mobilitätsangebote

Die bisherigen Konzernsparten DB Reise&Touristik sowie DB Regio haben sich im Berichtsjahr positiv entwickelt. Der gemeinsame Beitrag zum Konzernumsatz beträgt 74 %. Ihre Erfolge belegen die Vorteile aus der Verbindung von Ballungszentren mit schnellen, bequemen Fernverkehren wie auch die Leistungsfähigkeit bei den Regionalverkehren. Die zum 1. Juni diesen Jahres beschlossene Zusammenfassung der DB Reise&Touristik und der DB Regio in einem Unternehmensbereich Personenverkehr trägt dem Wandel zum umfassenden Mobilitätsanbieter im Personenverkehr Rechnung. Der neu geschaffene Unternehmensbereich wird integrierte Angebote entwickeln, die die Vorteile einer angenehmen Reise auf den langen Strecken mit der zügigen, unkomplizierten Fortbewegung in den Städten und zwischen den Regionen verbinden. Die Angebote und Schnittstellen werden in einem integrierten System so gestaltet, dass sie die Systemstärken schienengebundener Verkehrsmittel wie Preiswürdigkeit, Verfügbarkeit, Geschwindigkeit und Umweltfreundlichkeit zur Geltung bringen.



[ Die Bahn  
schafft Verbindungen für entspanntes Reisen. ]



## DB Reise&Touristik

Kerngeschäft ist die schienengebundene Beförderung von Reisenden im Fernverkehr. Der Schwerpunkt liegt bei Reisen zwischen Ballungsgebieten im In- und Ausland im mittleren Entfernungsbereich von 100 bis 450 km. In diesem Marktsegment bestehen systembedingte Stärken. Im Tagesverkehr umfasst das Angebot den InterCityExpress (ICE), den InterCity/EuroCity (IC/EC) sowie den InterRegio (IR). Im Nachtverkehr werden neben den Verbindungen von DB NachtZug auch grenzüberschreitende Verbindungen von der Tochtergesellschaft CityNightLine CNL AG angeboten. Das Angebot von DB AutoZug rundet das Spektrum ab.

### Verkehrsleistung gesteigert

DB Reise&Touristik hat sich im Berichtsjahr gut behauptet. Das Wachstum der Verkehrsleistung von 1 % auf 34,9 Mrd. Pkm liegt über der Entwicklung des Gesamtmarktes. Der Marktanteil, der 1998 durch das Eschede-Unglück leicht zurückgegangen war, hat sich wieder stabilisiert.

Wesentlichen Anteil an der gesteigerten Verkehrsleistung hatte der Tageslinienverkehr, der die Leistung um 2,9 % auf 31,7 Mrd. Pkm erhöhte. Vor allem die um die ersten Fahrzeuge mit Neigetechnik erweiterte ICE-Produktfamilie trug mit einem Zuwachs von fast 4 % auf 11,6 Mrd. Pkm maßgeblich zu der positiven Entwicklung bei. Die Verkehrsleistung im Produktbereich IC/EC lag mit 12 Mrd. Pkm auf dem Niveau des Vorjahres, die im Bereich IR/D-Tag ging um knapp 6 % auf 8,1 Mrd. Pkm zurück. Der Leistungszuwachs im Tageslinien-

verkehr spiegelt die mit hohen Investitionen verbundene Verlagerung des Produktportfolios von konventionellen lokbespannten Wagenzügen zu flexibel einsetzbaren Triebzügen wider. Diese Triebzüge verfügen über hohen Komfort und attraktive Reisezeiten und tragen entscheidend dazu bei, neue Kundenpotenziale im Wettbewerb mit den Verkehrsträgern Automobil und Flugzeug zu erschließen.

Die Entwicklung in den sonstigen Produktbereichen wie DB AutoZug, DB NachtZug oder Sonderverkehre war demgegenüber rückläufig. Die Verkehrsleistung verringerte sich hier von 3,5 Mrd. Pkm auf 2,9 Mrd. Pkm. Der Rückgang ist vor allem auf die Restrukturierung der Nacht- und Sonderverkehre zurückzuführen. Die Wirtschaftlichkeit der einzelnen Linien wird gegenwärtig neu bewertet und das Angebot entsprechend angepasst.

### Umsatz und Ergebnis verbessert

Der Außenumsatz der Sparte DB Reise&Touristik ist um 3,3 % auf 4.172 Mio. € gestiegen. Hieran ist die Führungsgesellschaft DB Reise&Touristik AG mit rund 2,8 Mrd. € beteiligt (+4,3 % ggü. Vorjahr). Die ICE-Produktfamilie steuerte erstmalig mit 34,6 % den größten Umsatzbeitrag bei. Der Produktbereich IC/EC war mit 34,5 %, der Produktbereich IR/D-Tag mit 20,3 % beteiligt. Auf die sonstigen Verkehre entfielen 10,6 %. Der Gesamtumsatz der Beteiligungen bewegte sich mit rund 1,5 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Den größten Beitrag leistete die DER-Gruppe, die ihren Außenumsatz um 3 % auf mehr als 0,9 Mrd. € ausweitete.

Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** erhöhte sich um 30 % auf 91 Mio. €.

### **Investitionen auf hohem Niveau**

Die **Bruttoinvestitionen** erreichten mit 627 Mio. € wieder ein vergleichbares Niveau wie im Vorjahr (689 Mio. €). Die Investitionsschwerpunkte betrafen die Beschaffung neuer ICE T-Triebzüge mit Neigetechnik und zwei lokbespannte Metropolitan-Zuggarnituren sowie die Modernisierung und das Redesign des bestehenden Wagenparks für die Produktbereiche IC/EC, DB NachtZug sowie DB AutoZug. Erhebliche Mittel sind zudem in die Modernisierung der Instandhaltungs- und Verkaufsinfrastruktur sowie in Datenverarbeitungsprojekte in Zusammenhang mit den Themen „Jahr 2000“ und „EURO“ sowie der Entwicklung neuer Verkaufs- und Vertriebssysteme geflossen.

### **Leichter Beschäftigungsabbau**

Die Sparte DB Reise&Touristik beschäftigte zum Jahresende 34.836 **Mitarbeiter**. Das entspricht gegenüber dem Vorjahr einem Rückgang um 1.102 Mitarbeiter.

### **Portfoliobereinigung und Produktinnovationen**

Der Konzentrationsprozess in der Touristikbranche hat zu der strategischen Entscheidung geführt, sich von maßgeblichen touristischen Beteiligungen zu trennen und sich auf das schienenaffine Kerngeschäft zu konzentrieren. Im Berichtsjahr ist daher der Anteil an der Touristik Union International (TUI) an die Preussag AG verkauft worden. Der Verkauf der Deutsches Reisebüro GmbH (DER) an die REWE-Gruppe ist Ende des Jahres 1999 ver-

traglich fixiert worden und wird im laufenden Jahr vollzogen. Von der Portfoliobereinigung nicht betroffen ist die auf Bahntouristik spezialisierte AMEROPA-REISEN GmbH.

Die Einführung einer Reihe von Produktinnovationen hat die Attraktivität und Effizienz des Verkehrs- und Dienstleistungsangebots erhöht. Ein wichtiger Schritt bedeutet die Vernetzung der Schiene mit dem Luftverkehr durch die Einbindung von Flughafenbahnhöfen im Rahmen einer mit den Unternehmensbereichen Fahrweg und Personenbahnhöfe abgestimmten Strategie. Der neue Fernbahnhof Frankfurt (Main) Flughafen ist der erste Bahnhof dieser Art, der seit Mai 1999 den größten deutschen Verkehrsflughafen mit dem Schienenpersonenfernverkehr aus Süd- und Westdeutschland verknüpft. Der geplante weitere Ausbau der Reisekette zwischen Bahn und Flugzeug stellt DB Reise&Touristik, die Fluggesellschaften und die Flughäfen vor unternehmerische und logistische Herausforderungen.

Mit dem Fahrplanwechsel Ende Mai ist der Betrieb von ICE 2 Triebzügen auf der ICE-Linie München-Hamburg/Bremen mit Flügelung der beiden Halbzüge in Hannover zur Schaffung umsteigefreier Verbindungen aufgenommen worden. Die Fahrzeit des ICE-Sprinters Frankfurt-Berlin ist auf 3 Stunden und 29 Minuten verkürzt worden. Auf der Strecke Stuttgart-Zürich wird erstmalig die neue, mit Neigetechnik ausgestattete Triebzuggeneration ICE T eingesetzt.

Der seit August vergangenen Jahres im Bahnverkehr zwischen Hamburg und Köln eingesetzte 7-teilige Zug „Metropolitan“ ist ein neues, speziell für Geschäftsreisende entwickeltes Konzept. Die Aufnahme am Markt war positiv.

Einen neuen Vertriebsweg erschließt der Ende Oktober gestartete Internet-Direkt-Verkauf „Surf&Rail“. Über den neu gestalteten Internetauftritt der Bahn können Fahrscheine für ausgewählte Direktverbindungen online per Kreditkarte gekauft und direkt ausgedruckt werden. Mit „Surf&Rail“ werden erstmals im Internet gezielt gesteuerte Sonderpreise getestet. Das Konzept ist zunächst auf das Internet beschränkt und soll Hinweise geben, wie die Auslastung in ICE, InterCity und InterRegio besonders in verkehrsschwachen Zeiten gesteigert werden kann.

## DB Regio

DB Regio ist der führende Anbieter integrierter Nahverkehrsleistungen in Deutschland und operiert auf den beiden Märkten des öffentlichen Nahverkehrs: dem Fahrgastmarkt und dem Bestellermarkt. Das Bestellerprinzip ist mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs am 1. Januar 1996 eingeführt worden. Auf Basis des Regionalisierungsgesetzes stehen den Bundesländern für die Bestellung von Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs finanzielle Mittel von mehr als 6,1 Mrd. € zur Verfügung. Die Bestellungen werden vertraglich vereinbart.

Den relevanten Schienenpersonennahverkehr bedient DB Regio mit den vier Produkten Stadt-Express, RegionalExpress, RegionalBahn und S-Bahn. Zum Leistungsangebot gehören zudem Busverkehre. Die Leistungen werden neben der DB Regio AG von zahlreichen Tochtergesellschaften erbracht. Strategische Geschäftsfelder sind Verkehre in großen Ballungsgebieten (Agglomerationsverkehre), die Anbindung der Region an Ballungsräume und die Nahverkehrsverbindung zwischen Ballungsgebieten (Regionale Verbindungen) sowie Verkehre in weniger dicht besiedelten Räumen (Periphere Verkehre).

## Neue Akzente auf dem Fahrgastmarkt

Der Erfolg am Fahrgastmarkt ist von der Erfüllung bestimmter Qualitätsanforderungen abhängig. Unter dem Begriff „Zuverlässigkeit“ des Systems erwartet der Reisende neben Pünktlichkeit, Sauberkeit und Sicherheit auch eine durchgängige und freundliche Betreuung vor, während und nach der Reise. DB Regio hat im Berichtsjahr weitere attraktive Angebote eingeführt und kundenorientierte Projekte in Angriff genommen. Dadurch ist es gelungen, neue Kunden zu gewinnen.

Das Erscheinungsbild im Nahverkehr prägen Kundenbetreuer und Triebfahrzeugführer. Sie sind die wichtigsten Ansprechpartner der Fahrgäste. Die **Kundenbetreuer** und **Triebfahrzeugführer** sind gemeinsam für die Kundenbetreuung verantwortlich und sollen zukünftig in den RegioTeams zusammengefasst werden. Das Projekt **RegioTeam** wird zurzeit in einigen Bundesländern getestet und bei Erfolg im Jahr 2000 flächendeckend eingeführt.

In der gesamten Bundesrepublik mit Ausnahme der drei Länder Hessen, Nordrhein-Westfalen und Sachsen bietet DB Regio **Ländertickets** an. Diese attraktiven Tarifangebote sollen besonders im Freizeitverkehr eine interessante Alternative zum Auto bieten. Der Absatz liegt hier inzwischen pro Monat zwischen 120.000 und 160.000 Tickets. Insgesamt sind seit der Einführung im Juli 1999 bis Dezember 1999 knapp 870.000 Ländertickets abgesetzt worden; allein 56 % oder fast 490.000 Tickets entfallen davon auf das Bayern-Ticket.

In der Wagenwerkstatt Limburg ist eine Testumgebung, das sogenannte **ZugLabor**, geschaffen worden, das die Kunden frühzeitig bei der Gestaltung und Ausstattung von Fahrzeugen einbezieht. Die in Tests gewonnenen Erkenntnisse sind Grundlage für die Bestellung von Neufahrzeugen und für die Ausgestaltung von Renovierungen im bestehenden Fahrzeugpark.

Die 1998 gestartete **Jugendkampagne DEINER** hat 1999 durch zahlreiche Aktionen im Umfeld der Bahn zur Verbesserung des Image beigetragen.

Die Bemühungen, den Informationsbedarf der Kunden besser zu decken, sind 1999 intensiviert worden. Die geplante Einführung neuer Datenübertragungsverfahren und deren Verknüpfung zu intelligenten Informationssystemen soll Reisende vor und während der Reise über Reisemöglichkeiten, Hinweise auf Fahrplanabweichungen oder zur Anschlussituation am nächsten Bahnhof informieren. Mit dem **Reiseinformationssystem RIS Regio** erkennen

Züge automatisch Abweichungen vom Fahrplan und melden sie an den Dispositionsrechner, der die aktuelle Anschlussituation in den nächsten Bahnhöfen an den Zug weiterleitet. Auf der Grundlage eines erfolgreichen Pilotversuchs auf der Strecke Fürth–Markt Erlbach ist ein integriertes Kommunikationssystem für Auskunft, Service und Sicherheit erarbeitet worden. Das unter der Bezeichnung **Regio.com** entwickelte System, das im Nahverkehr in Nordbayern erprobt wird, schlägt per Mobilfunk eine Brücke von den Kundenbetreuern zu den Disponenten und Informationsmanagern in den Transportleitungen.

#### **Gute Position auf dem Bestellermarkt**

Auf dem Bestellermarkt ist DB Regio mit weitem Abstand Marktführer. Im Berichtsjahr sind bei der DB Regio 543 Mio. Zugkilometer (Zugkm) mit einem Volumen von rund 4,3 Mrd. € bestellt worden; das entspricht im Vergleich zum Vorjahr einem Leistungszuwachs von 1,6 %. Mit Bayern, Thüringen, Schleswig-Holstein und Nordrhein-Westfalen sind neue Verkehrsverträge abgeschlossen worden. Der Abschluss langfristiger Verträge schafft sowohl für die Besteller als auch für die Deutsche Bahn Planungssicherheit. Von der Kontinuität und den damit möglichen Qualitätsverbesserungen hinsichtlich Pünktlichkeit, Sitzplatzangebot, Sauberkeit und Sicherheit profitieren vor allem die Fahrgäste.

Der Teil der Verkehrsleistungen, die von den Bestellern durch Ausschreibungen vergeben werden, nimmt zu. Die Ausschreibungen sichern Wettbewerb und Transparenz und sorgen für Verkehrsleistungen mit gutem Preis-

Leistungsverhältnis. DB Regio hat sich 1999 an sechs Ausschreibungen beteiligt. Seit Beginn der Regionalisierung im Jahr 1996 haben 37 Ausschreibungen stattgefunden, bei denen DB Regio mit 61 % den überwiegenden Teil der vergebenen rund 38 Mio. Zugkm für sich entschieden hat.

## **Steigende Bedeutung der Verkehrsverbünde**

Im Nahverkehr wächst die Bedeutung von Verkehrsverbänden. Ende 1999 existierten bundesweit 37 Verkehrsverbände. Sie schließen sich nach dem Grundsatz zusammen: „ein Fahrpreis, ein Fahrschein, ein Fahrplan“.

Die in den Verkehrsverbänden erzielten Fahrgelderlöse haben im Schienenbereich 1999 zum ersten Mal 1,05 Mrd. € überschritten.

Das Wachstum resultiert vor allem aus neuen Verbundgründungen. So hat nach mehrjähriger Vorbereitung im April 1999 mit dem Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg der bislang großflächigste Verbund in Deutschland den Betrieb aufgenommen. Das Wachstum im Bereich der Verkehrsverbände wird in den kommenden Jahren voraussichtlich anhalten.

## **Verkehrsleistung gesteigert**

Das Volumen des öffentlichen Personennahverkehr-Marktes erreichte im Berichtsjahr 90,5 Mrd. Pkm. Der Schienenverkehr der Sparte DB Regio war hieran mit einem Anteil von 42 % oder 37,9 Mrd. Pkm beteiligt. Gegenüber dem Vorjahr ist die Verkehrsleistung der Sparte DB Regio, bezogen auf den Gesamtmarkt, mit 1,8 % überdurchschnittlich gestiegen. Unter Einbeziehung der Busverkehre liegt der Marktanteil der Sparte DB Regio bei über 50 %.

## **Umsatz ausgeweitet**

Der **Außenumsatz** hat sich parallel zur Entwicklung der Verkehrsleistung um 2,0 % auf 7.328 Mio. € erhöht. Wachstumsträger waren vor allem die Fahrgasterlöse, die um 3,8 % auf rd. 3,0 Mrd. € gestiegen sind. Die Busgesellschaften steuerten rund 1,1 Mrd. € zum Außenumsatz der Konzernsparte bei; das entspricht einem Zuwachs von 3 %. Die Länder als Aufgabenträger im ÖPNV bestellten Leistungen im Wert von rund 4,3 Mrd. €, das waren knapp 25 Mio. € mehr als im Vorjahr.

## **Erneut guter Ergebnisbeitrag**

Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** lag mit 185 Mio. € nur knapp unter dem Vorjahreswert von 193 Mio. €. **Der Brutto Cash Flow** verbesserte sich um 7,0 % auf 581 Mio. €.

## **Investitionen kräftig gesteigert**

Die **Bruttoinvestitionen** haben sich um 24,1 % auf 1.311 Mio. € erhöht. Schwerpunkte waren der Erwerb und die Modernisierung von Schienenfahrzeugen. Neben der Führungsgesellschaft DB Regio AG haben vor allem die S-Bahn Berlin und die S-Bahn Hamburg umfangreiche Modernisierungsprogramme umgesetzt. Erhebliche Mittel sind ferner für die Beschaffung von Bussen, die Modernisierung der Fahrzeuginstandhaltungswerke sowie den Ausbau der Vertriebstechnologie verwendet worden.

## **Beschäftigung leicht rückläufig**

In der Konzernsparte DB Regio waren zum Jahresende 55.605 **Mitarbeiter** beschäftigt; das entspricht einem Rückgang von 0,9 %.

## **Ausblick: Einheitlicher Marktauftritt im Personenverkehr**

Die für den Juni 2000 vorgesehene Zusammenführung der beiden Sparten DB Reise&Touristik und DB Regio in den Unternehmensbereich Personenverkehr führt unter Beibehaltung der gesellschaftsrechtlichen Verhältnisse zu einer Struktur, in der eine Verbesserung des Gesamtangebots und ein einheitlicher Marktauftritt strategisch gesteuert werden können. Die neue Struktur erlaubt zudem, weitere Kostensenkungspotenziale zu erschließen.

Sowohl bei DB Reise&Touristik als auch DB Regio sind umfangreiche Maßnahmenpakete zur Effizienzsteigerung und Kostenoptimierung eingeleitet worden. Mehrjährige Investitionsprogramme werden bis 2004 zu einem wesentlich jüngeren und moderneren Fahrzeugpark führen. DB Reise&Touristik will den Ausbau hochwertiger internationaler Verkehre mit Kooperationspartnern fortsetzen. Vorbereitungen für den Einsatz eines neuen Preissystems laufen. DB Regio wird im Bereich der Stadt- und Regionalverkehre vor allem die Position bei den Agglomerationsverkehren stärken. Am Bestellermarkt, auf dem Umsatzzuwachs nur durch die Akquirierung attraktiver Mehrleistungen möglich ist, soll der Marktanteil über leistungsfähige Angebote gefestigt werden. In Zusammenarbeit mit dem Unternehmensbereich Fahrweg werden für die peripheren Netze und Verkehre Produktivitätsverbesserungen durch alternative Strukturen untersucht.

Für den Unternehmensbereich Personenverkehr gilt übergreifend das Ziel, den Marktauftritt einheitlich zu gestalten, die Kundeninformation

zu verbessern sowie eine stärkere Gesamtkoordinierung der Produktstruktur zu erreichen.

Im laufenden Geschäftsjahr wird der Umsatz durch die Veräußerung der DER-Gruppe zurückgehen. Beim Ergebnis wird – bereinigt um den DER-Effekt – bei stabilen Marktverhältnissen durch die Effekte aus den eingeleiteten internen Effizienz- und Kostensenkungsmaßnahmen mit einer stabilen Entwicklung gerechnet.

Güterverkehr		1999 Mio. €	1998 Mio. €	Veränd. in %
Außenumsatz		3.541	3.623	-2,3
Innenumsatz		632	363	74,1
Bereichsumsatz		4.173	3.986	4,7
Betriebliches Ergebnis		-11	31	-
Brutto Cash Flow		171	182	-6,0
Bruttoinvestitionen		501	288	74,0
Mitarbeiter	per 31.12.	40.995	44.544	-8,0

## Anspruchsvolle Strategie in schwierigem Markt

Die konjunkturelle Situation in den für den Güterverkehr relevanten Marktsegmenten im Geschäftsjahr 1999 war schwierig, das wirtschaftliche Ergebnis rückläufig. Den widrigen Bedingungen am Transportmarkt begegnet der Unternehmensbereich Güterverkehr mit einer weiteren Internationalisierung des Geschäfts, der Förderung von Wachstumssegmenten, einer verstärkten Kundenorientierung sowie mit einem Maßnahmenbündel zur Kostensenkung und Produktivitätssteigerung. Für den Markterfolg wird der Ausbau von Systemangeboten aus einer Hand verstärkt.

## Konjunkturelle Belastungen

In den für DB Cargo wesentlichen Märkten war die konjunkturelle Entwicklung 1999 ungünstig. Die für den Schienengüterverkehr bedeutsamen Produktionsbereiche der Industrie lagen mit Ausnahme der Chemie deutlich unter den Vorjahreswerten. Dies wirkte sich insbesondere bei den Rohstahl- und Steinkohletransporten aus. Die konjunkturelle Erholung setzte in den für den Güterverkehr der Bahn relevanten Bereichen nur zögerlich und mit geringer Dynamik ein. Während der Güterverkehrsmarkt insgesamt wuchs und der Straßengüterverkehr dabei als einziger Verkehrsträger

zulegen konnte, sank der Anteil des Schienengüterverkehrs am Modalsplit von 17,2 % auf 16,0 %.

## Außenumsatz leicht gesunken

Die in Tonnenkilometer (tkm) gemessene Verkehrsleistung des Unternehmensbereichs Güterverkehr lag mit rd. 71,5 Mrd. tkm um 2,4 % unter dem Wert des Vorjahres. Die durchschnittliche Transportweite ist leicht gestiegen. Auf die internationalen Verkehre entfiel wie im Vorjahr rund die Hälfte der Verkehrsleistung. Der zunehmende Wettbewerb mit dem Straßengüterverkehr und auf ausge-



[ Mit Angeboten

wie ChemCargo bietet die Bahn ihren  
Kunden verstärkt

integrierte logistische Systemlösungen. ]



wählten Relationen durch andere Eisenbahnverkehrsunternehmen führte zu einem Rückgang der spezifischen Erlöse. Im Rahmen eines optimierten Leistungsprogramms hat DB Cargo im zweiten Halbjahr durch die Rücknahme der gefahrenen Zugkilometer um 3,3 % die Auslastung verbessern können. Der **Außenumsatz** des Unternehmensbereichs hat sich parallel zur Verkehrsleistung um 2,3 % auf 3.541 Mio. € verringert. Der **Bereichsumsatz** einschließlich interner Leistungen (wie Traktionsleistungen für den Unternehmensbereich Personenverkehr) erhöhte sich um 4,7 % auf 4.173 Mio. €.

## Ergebnisentwicklung rückläufig

Der Unternehmensbereich Güterverkehr befindet sich in einem kontinuierlichen Prozess der Produktivitätssteigerung und Kostenoptimierung. Auch 1999 sind deutliche Fortschritte erzielt worden. Die Mehrbelastungen aus den unerwartet schwachen Marktentwicklungen, aber auch zusätzlichen Markterschließungskosten konnten jedoch nicht vollständig aufgefangen werden. Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** war negativ und lag mit -11 Mio. € um 41 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Der **Brutto Cash Flow** hat mit 171 Mio. € den Vorjahreswert von 182 Mio. € nicht ganz erreicht.

## Herausforderungen der Zukunft

Die Transport- und Logistikmärkte befinden sich in einem strukturellen Wandel. Er wird verursacht durch die umfangreicheren Anforderungen der Kunden, das Zusammenwachsen von Märkten und der gestiegenen Wettbewerbsintensität auf allen Wertschöpfungsstufen. Zusätzliche Dynamik kommt aus grundlegenden Veränderungen der industriellen Strukturen.

## Strategische Antworten definiert

Der Unternehmensbereich Güterverkehr positioniert sich mit klaren Zielen: Vorrang haben weitere Rentabilitätsverbesserungen und die Sicherung des Kerngeschäfts. Hinzu kommen die weitere Verbesserung der Position bei internationalen Verkehren, die Verstärkung in Wachstumssegmenten sowie eine Bereinigung des Angebots um unrentable Teilbereiche. Mittelfristig soll eine umfassende Abdeckung der Kundenanforderungen für nationale wie internationale Transport- und Logistikangebote aus einer Hand gewährleistet werden.

## Internationale Aufstellung verbessert

Mit dem Zusammenwachsen Europas verändern sich die Handels- und Transportströme. Vor diesem Hintergrund wächst einer breiten internationalen Aufstellung hohe strategische Bedeutung zu. Die Verwirklichung des **Joint Ventures mit der niederländischen Bahn Nederlandse Spoorwegen N.V. (NS)** ist ein wichtiger Schritt in diese Richtung. Die NS und die DB haben mit Wirkung zum 1. Januar 2000 die Railion GmbH gegründet, die jeweils 100 % an der DB Cargo AG und NS Cargo N.V. hält. An der **Railion GmbH** sind die Deutsche Bahn AG mit 94 % und die NS mit 6 % beteiligt. Die NS Cargo wurde in Railion Benelux N.V. umbenannt. Insgesamt wird die Abwicklung internationaler Transporte wesentlich verbessert, zudem eine größere Produktionsflexibilität erreicht.

## Ausbau der Systemkompetenz

Der Wettbewerb um den Kunden wird neben der Qualität der physischen Leistung entscheidend durch hohe Prozesstransparenz, umfassende Kundenbetreuung und ein transportbegleitendes Informationsmanagement bestimmt.

Das **KundenServiceZentrum** in Duisburg hat hier eine Schlüsselfunktion. Das Zentrum ist als proaktive, kundenfreundliche Schnittstelle ausgelegt und führt zu Wettbewerbsvorteilen im Bereich Information und Disposition. Die betriebliche Prozesskette wird verbessert und die Kapazitätsauslastung optimiert. In Verbindung mit größerer Zuverlässigkeit ergibt sich eine zukunftsorientierte Plattform, um mehr Verkehr auf die Schiene zu holen und ihn wirtschaftlich zu bearbeiten. Die Funktionen des ServiceZentrums reichen von der Auftragsannahme, Auftragssteuerung über Sendungsverfolgung und transportbegleitende Informationen bis hin zur Abrechnung. Die Angebote des Zentrums sind international ausgerichtet und umfassen zukünftig auch die Kunden der Railion Benelux. Insgesamt werden in Kürze 1.350 Mitarbeiter in Duisburg beschäftigt sein.

Um die Kundenbedürfnisse besser befriedigen zu können, wird zudem die angebotene Wertschöpfungskette gezielt verlängert. Dies gilt sowohl für einzelne Leistungen im Vor- und Nachlauf zum eigentlichen Transport als auch für integrierte Systemangebote. Speziell für die Anforderungen der Chemischen Industrie ist die branchenspezifische Leistung **ChemCargo** entwickelt worden, die seit Beginn dieses Jahres angeboten wird. ChemCargo verbindet die Chemiestandorte in Deutschland mit Regelzug-Linien über Nacht. Das Konzept erlaubt es, die bei der Industrie etablierten Dienstleister als Systempartner mitfahren zu lassen. Dabei garantiert DB Cargo die permanente Überwachung, die transportbegleitende und transportvorausende Informationskette.

Im Zuge der stärkeren Präsenz in Wachstumssegmenten ist die Beteiligung an der ATG Autologistic GmbH, einem hochspezialisierten Unternehmen im Bereich der Speditions-, Transport- und Logistikleistungen für die Automobilindustrie und den Automobilhandel, im Berichtsjahr von 50 % auf 75 % erhöht worden. Die Gesellschaft wird im Abschluss 1999 erstmals vollkonsolidiert.

### **Anspruchsvolles Investitionsprogramm**

Zur Modernisierung des gesamten Fahrzeugparks setzt der Unternehmensbereich ein umfangreiches mehrjähriges Investitionsprogramm um. Der Schwerpunkt liegt auf der Beschaffung elektrischer Lokomotiven. Ein Teil der Maschinen ist mit elektrischer Mehrsystemtechnik ausgestattet, die eine grenzüberschreitende Verwendung ermöglicht. Erhebliche Mittel werden zudem in die weitere Modernisierung des Güterwagenparks fließen.

Im Berichtsjahr haben sich die **Bruttoinvestitionen** um 74,0 % auf 501 Mio. € erhöht.

### **Belegschaft reduziert**

Die Zahl der **Mitarbeiter** ist im Berichtsjahr um 3.549 auf 40.995 zurückgegangen.

### **Zuversichtlich in das laufende Jahr**

Das laufende Jahr steht für den Güterverkehr unter besseren Vorzeichen. In den 1999 marktschwachen Gütergruppen zeichnet sich eine deutliche Belebung ab. Das Joint Venture Railion wird positive Effekte auslösen. Ergebnisverbesserungen werden zudem aus den umfangreichen Maßnahmenpaketen zur Steigerung der Produktivität erwartet. Insgesamt dürften sich im Jahr 2000 sowohl der Umsatz als auch das Ergebnis positiv entwickeln.

# Personenbahnhöfe

Personenbahnhöfe	1999 Mio. €	1998 Mio. €	Veränd. in %
Außenumsatz	184	179	2,8
Innenumsatz	583	514	13,4
Bereichsumsatz	767	693	10,7
Betriebliches Ergebnis	0	14	–
Brutto Cash Flow	93	91	2,2
Bruttoinvestitionen	554	615	-9,9
Mitarbeiter per 31.12.	5.593	5.629	-0,6

## Bahnhöfe – Stationen der Reise und Orte der Begegnung

Die Bahn will sich als führender Dienstleister rund um den Transport profilieren. Einen wichtigen Beitrag hat der Unternehmensbereich Personenbahnhöfe zu erbringen. In seiner Verantwortung liegen das Erscheinungsbild der Bahnhöfe, die umfassende Servicekompetenz, die Kundeninformation sowie die funktionale Wegeleitung. Dieses Leistungsangebot wird – gestützt durch hohe Investitionen und Projektaufwendungen – seit Jahren kontinuierlich verbessert. Die Bahnhöfe werden jährlich von rund 1,7 Milliarden Reisenden in Anspruch genommen und sind zugleich Marktplatz und Orte der Begegnung für mehr als 2,3 Milliarden Bahnhofsbesucher.

## Rahmenbedingungen leicht verbessert

Der Unternehmensbereich Personenbahnhöfe ist für den Betrieb von 5.876 aktiven Bahnhöfen als Verkehrsstation sowie für die Vermarktung gewerblich genutzter Flächen in den Bahnhöfen verantwortlich. Mit den **Geschäftsfeldern Verkehrsstation und Vermarktung** bewegt sich der Unternehmensbereich Personenbahnhöfe auf unterschiedlichen Märkten. Die Entwicklung im Bereich Verkehrsstation wird von den gleichen Faktoren wie im Unternehmensbereich Personenverkehr bestimmt, die sich 1999 positiv entwickelt haben. Die für das Geschäftsfeld Vermarktung dominierenden

Einflussfaktoren sind das Privateinkommen und die private Nachfrage. Sie haben sich im Berichtsjahr kaum verbessert.

## Positive Umsatzentwicklung

Der Umsatz des Unternehmensbereichs Personenbahnhöfe hat sich 1999 um 10,7 % auf 767 Mio. € erhöht. Rund 76 % des **Bereichsumsatzes** entfielen auf interne Umsätze (582 Mio. €; Vorjahr: 514 Mio. €). Der **Außenumsatz**, der mit konzernfremden Eisenbahnunternehmen, Mietern und Pächtern erzielt wurde, stieg um 2,8 % auf 184 Mio. €.

[ Erlebnis Bahnhof:  
Service für die Reise und mehr. ]



Das Geschäftsfeld Verkehrsstation erreichte einen Umsatz von rund 0,56 Mrd. €, der fast ausschließlich mit dem konzerninternen Unternehmensbereich Personenverkehr erzielt worden ist. Weitere Erlöse resultierten aus Dienstleistungen rund um die Reise wie Schließfächer und Parken am Bahnhof. Der Anteil des Umsatzes mit konzernfremden Transportunternehmen ist mit knapp 2 % nach wie vor gering.

Im Geschäftsfeld Vermarktung betrug der Umsatz rund 0,21 Mrd. €. An einzelnen Standorten, die sich im Umbau befinden, kam es zu Mietrückgängen. Sie sind durch den Einsatz von provisorischen Einrichtungen und die Schaffung zeitlich begrenzter Ersatzflächen kompensiert worden.

## Neues Stationspreissystem etabliert

Das Stationspreissystem, über das die Leistungen der Verkehrsstation mit den Kunden verrechnet werden, wurde 1999 umgestellt. Das neue Preissystem trägt individuellen Ausstattungsmerkmalen, Frequenzen und wirtschaftlichen Faktoren an den Bahnhöfen Rechnung. Qualitative Verbesserungen an Bahnhöfen werden in ihren wirtschaftlichen Auswirkungen transparenter und ermöglichen einen effizienten Kapitaleinsatz.

## Ergebnis auf der Nulllinie

Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** bewegte sich auf der Nulllinie. Durch Sondereffekte in 1998 ist ein Vergleich gegenüber dem Vorjahr nur bedingt möglich. Der Rückgang um rund 14 Mio. € ist zudem im Wesentlichen auf höhere modernisierungsbedingte Abschreibungen und einen leicht gestiegenen Personalaufwand zurückzuführen. Der **Brutto Cash Flow** verbesserte sich leicht um 2,2 % auf 93 Mio. €.

## Modernisierung fortgesetzt

Die **Bruttoinvestitionen** lagen mit 554 Mio. € leicht unter dem Niveau des Vorjahres (615 Mio. €). Investitionsschwerpunkte waren Baumaßnahmen im Großraum Hannover zur Vorbereitung auf die EXPO 2000, der Lehrter Bahnhof in Berlin, der Hauptbahnhof Köln sowie das sogenannte Bahnhofspaket, in dem 26 Empfangsgebäude entwickelt werden.

Insgesamt sind im Berichtsjahr 19 Bahnhöfe fertiggestellt oder in wesentlichen Teilen modernisiert worden. In Berlin, einem regionalen Schwerpunkt der Investitionsmaßnahmen, wurde der Bahnhof Friedrichstraße eröffnet. Der Flughafenbahnhof Frankfurt am Main hat im Mai 1999 den Betrieb aufgenommen. Der Anteil der Fluggäste, die mit dem Zug anreisen, hat sich hierdurch von 4,7 % auf 9,9 % verdoppelt. Bereits vor der Fertigstellung der Neubaustrecke Köln-Frankfurt nutzen täglich 10.000 Reisende den neuen Bahnhof.

Zudem wurden rund 1.300 kleinere und mittlere Bahnhöfe verschönert. In vielen Fällen sind die Empfangshallen und Bahnsteige mit neuem Mobiliar ausgestattet, Bahnsteigüberdachungen verlängert sowie Wegeleit- und Informationssysteme eingeführt worden.

Zur Verbesserung der Wartequalität der Reisenden wurden an weit mehr als 500 Bahnhöfen DB PlusPunkte und Wartemodule errichtet.

## Mitarbeiterzahl nahezu unverändert

Die Zahl der Beschäftigten im Geschäftsjahr ist um 36 auf 5.593 **Mitarbeiter** zurückgegangen. Davon waren 4.179 Mitarbeiter im Service oder in servicenahen Bereichen in den Bahnhöfen beschäftigt.

### **Straffung der Organisation und Abläufe**

Zur Straffung der Führung und der administrativen Abläufe ist im Berichtsjahr eine auf zwei Stufen reduzierte Aufbauorganisation erarbeitet worden. Ziel ist es, unternehmerische Verantwortung in die operativen Einheiten zu verlagern und die Kundennähe sowie den Service zu verbessern.

### **Umsetzung ServiceStore-Konzept**

Mit der bundesweiten Einführung der DB ServiceStores – einem ConvenienceStore-Konzept – eröffnen sich dem Unternehmensbereich neue Vermarktungspotenziale vor allem in kleinen und mittleren Bahnhöfen. Die Einführung, Betreuung und Weiterentwicklung des Konzepts wird von zwei in 1999 gegründeten Gesellschaften wahrgenommen, der DB ServiceStore Systemführungs GmbH und der DB ServiceStore Betriebs GmbH. An letzterer hat sich die niederländische Firma Wizzl Duitsland B.V., Utrecht, eine 100 %ige Beteiligung der NS Stations B.V., Utrecht, mit 50 % beteiligt. Insgesamt sind im Berichtsjahr sieben ServiceStores eröffnet worden, zwölf weitere befinden sich im Bau.

### **Qualitative Aufwertung der Bahnhöfe**

Der Erfolg der Bahnhöfe liegt in der Ausstattungsqualität, Sicherheit, Sauberkeit, Zuverlässigkeit der Infrastruktur und umfassenden Informationen für die Reisenden. Aus diesen Anforderungen leiten sich folgende Maßnahmen ab:

- Ausbau und Modernisierung der Bahnhöfe zu kundenorientierten Dienstleistungszentren sowie deren Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern.
- Verbesserung der Informationen für die Reisenden im Bahnhof. Für diesen Service

haben im Berichtsjahr 61 zusätzliche Informationsmanager gesorgt. In Fulda ist darüber hinaus das neu entwickelte Reisendeninformations-System getestet worden. In dieses System werden in den kommenden Jahren rund 50 % der Bahnhöfe integriert.

- Die Zuständigkeit der 3-S-Zentralen für Service, Sicherheit und Sauberkeit wird um das technische Facility Management ergänzt.
- Weiterentwicklung des Konzepts „Markt im Bahnhof“. Der Mix aus Waren- und Dienstleistungsangebot wird optimiert und in die umliegende Einzelhandels-, Dienstleistungs- und Gastronomiestruktur der jeweiligen Innenstädte eingebettet.

### **Verbesserungen im laufenden Jahr**

Der Unternehmensbereich Personenbahnhöfe leistet durch seine Servicekompetenzen einen wichtigen Beitrag zum umfangreichen EXPO-Engagement der Bahn. An Spitzentagen dürfen bis zu 133.000 Reisende zusätzlich zum Regelverkehr an- und abreisen, für die ein angenehmer Aufenthalt, eine übersichtliche Wegeleitung, reibungslose Abwicklung der Verkehrsströme und Kundeninformationen gewährleistet werden müssen.

Das Berichtsjahr hat gezeigt, dass weitere Anstrengungen zur Steigerung von Umsatz, Rendite und Produktivität notwendig sind. In der Vermietung und Verpachtung werden durch die Einführung von Betriebstypenkonzepten Umsatzsteigerungen erwartet. Die Anzahl der DB ServiceStores wird deutlich steigen. Die Fertigstellung wichtiger Großprojekte und Maßnahmen im Rahmen der EXPO 2000 werden die Umsatz- und Ergebnisentwicklung ebenfalls positiv beeinflussen.

Fahrweg	1999 Mio. €	1998 Mio. €	Veränd. in %
Außenumsatz	153	120	27,5
Innenumsatz	3.709	3.753	-1,2
Bereichsumsatz	3.862	3.873	-0,3
Betriebliches Ergebnis	1	148	-99,3
Brutto Cash Flow	936	959	-2,4
Bruttoinvestitionen	4.772	4.508	5,9
Mitarbeiter per 31.12.	66.878	71.830	-6,9

## Rückgrat für leistungsfähigen Schienenverkehr

Die Marktchancen des Verkehrsträgers Schiene sind abhängig von der Leistungsfähigkeit des Netzes. Der Unternehmensbereich Fahrweg erbringt seit Jahren hohe Investitionen für Erhaltung, Modernisierung und Ausbau der Verkehrsinfrastruktur. Das im Berichtsjahr verabschiedete Konzept „Netz 21“ zielt auf eine stärkere Entmischung der einzelnen Verkehre, was zu höheren Kapazitäten, besseren Verfügbarkeiten und einer günstigeren Wirtschaftlichkeit führt.

Der Unternehmensbereich Fahrweg ist für das Schienennetz des DB Konzerns zuständig und damit Dienstleister für Eisenbahnverkehrsunternehmen. Zu den Kernaufgaben gehört es, einen zuverlässigen und sicheren Betrieb auf dem Streckennetz von rund 37.500 Kilometern und in den 39 Terminals des kombinierten Ladungsverkehrs zu gewährleisten. Die Führungsgesellschaft DB Netz AG stellt in Umsetzung der EU-Richtlinie 91/440 in eigener Verantwortung den diskriminierungsfreien Zugang zur Eisenbahninfrastruktur sicher. Mittlerweile fahren mehr als 150 konzernfremde Eisenbahnverkehrsunternehmen auf dem Schienennetz der Bahn. In Zusammenarbeit mit den verschiedenen Kunden erstellt und koordiniert die DB Netz AG die Fahrpläne.

Tochtergesellschaften sind im Bahnbau (Bau und Instandhaltung) tätig, größere Bauvorhaben werden von speziellen Projektgesellschaften betreut.

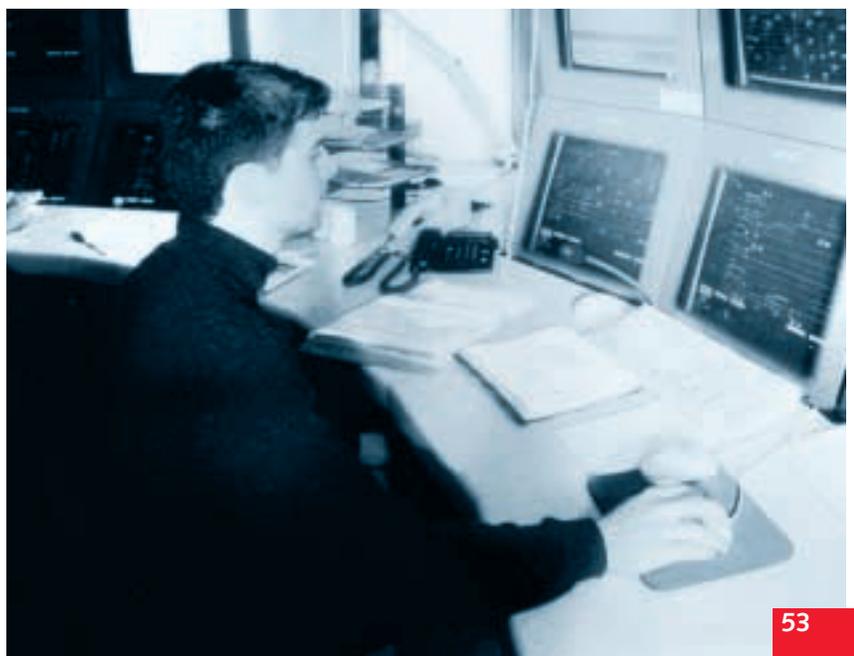
## Außenumsatz deutlich gestiegen

Die Leistungsnachfrage – gemessen in Trassenkilometern – stieg im Berichtsjahr um gut 3 % auf 977 Millionen Trassenkilometer. Der **Bereichsumsatz** erreichte 3.862 Mio. € und lag leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Vom Gesamtumsatz entfielen 79 % auf Trassenerlöse, 7 % auf Entgelte für die Vermietung und Verpachtung von Rangier- und Abstellanlagen und 14 % auf Bau-, Umschlags- und sonstige Leistungen.

Der Innenumsatz mit den Transportbereichen des DB Konzerns reduzierte sich um 1,2 % auf 3.709 Mio. €. Der Anteil der Innenumsätze verringerte sich entsprechend von 97 % auf 96 %. Der **Außenumsatz** stieg aufgrund der intensiveren Nutzung der Trassen durch private Eisenbahnverkehrsunternehmen sowie einer höheren Bauleistung für Dritte um 27,5 % auf 153 Mio. €.



[ Durch umfangreiche Investitionen  
in die Infrastruktur  
rücken Menschen und Städte näher zusammen. ]



## **Ausgeglichenes Ergebnis**

Die Ergebnisentwicklung des Unternehmensbereichs Fahrweg war im Berichtsjahr unbefriedigend. Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** lag nur knapp über Null. Das vergleichbare Ergebnis des Vorjahres hatte 148 Mio. € betragen. Der Rückgang gründet auf mehreren Faktoren. Infolge des anspruchsvollen Investitionsprogramms der vergangenen Jahre sind die Abschreibungen und Zinsaufwendungen kräftig gestiegen. Der planmäßige Rückgang bei den Erstattungen des Bundes für wieder vereinigungsbedingte Altlasten betraf besonders den Unternehmensbereich Fahrweg. Außerplanmäßige Belastungen ergaben sich aus gestiegenen Materialaufwendungen für ein Sonderprogramm zur Beseitigung von Langsamfahrstellen. Zusätzliche Einsparungen auf der Kostenseite reichten nicht aus, um diese Belastungen im Ergebnis zu kompensieren.

Der **Brutto Cash Flow** betrug 936 Mio. € und lag damit 2,4 % unter dem Vorjahreswert.

## **Investitionen auf hohem Niveau**

Die **Bruttoinvestitionen** sind im Berichtsjahr um 5,9 % auf 4.772 Mio. € gestiegen. Mit Abstand größtes Einzelprojekt war die Neubau-strecke Köln-Rhein/Main, für die rund 0,77 Mrd. € aufgewendet worden sind. Jeweils über 0,25 Mrd. € flossen in die Nord-Süd-Verbindung Berlin und in die Strecke Nürnberg-Ingolstadt-München.

## **Produktivität gesteigert**

Produktivitätssteigerungen haben zu einem Rückgang der Belegschaft um 4.952 auf 66.878 **Mitarbeiter** zum Jahresende geführt.

## **Konzept Netz 21 verabschiedet**

Zur Stabilisierung der Position der Schiene im Wettbewerb der Verkehrsträger wird der eingeschlagene Weg konsequent fortgesetzt: Leistungssteigerung durch gezielte Investitionen in das Streckennetz, Verbesserung der Kostenposition, Erhöhung der Verfügbarkeit und Reduzierung der Fahrzeiten. Über eine markt- und wettbewerbsorientierte Ablauf- und Aufbauorganisation werden die Stärken Zuverlässigkeit und Planbarkeit, Sicherheit und Pünktlichkeit weiter ausgebaut.

Grundlage der Ausrichtung ist das 1999 beschlossene Konzept **Netz 21**. Es hat zum Ziel, die Kapazitäten und Leistungen zu steigern, die Verfügbarkeit zu erhöhen und die Kosten weiter zu senken. Netz 21 führt mittelfristig zur Entmischung schneller und langsamer Verkehre und verbessert so den Verkehrsfluss.

Das **Vorrangnetz** verbindet Ballungszentren und wird künftig rund 10.000 Kilometer umfassen, davon etwa 3.500 Kilometer für den schnell fahrenden Verkehr, 4.500 Kilometer für den langsamer fahrenden Verkehr sowie 2.000 Kilometer für den S-Bahn-Verkehr.

Das **Leistungsnetz** steht mit rund 10.000 Kilometern für den gemischten Verkehr zur Verfügung. Auf dem Netz verkehren Fern-, Nah- und Güterzüge.

Das **Regionalnetz** ergänzt das Vorrang- und Leistungsnetz mit rund 17.500 Kilometern und wird ebenfalls von Personen- und Güterverkehren befahren.

Der Aufbau von Netz 21 erhöht auf dem Vorrang- und Leistungsnetz die Kapazitäten voraussichtlich um 30 %. Darüber hinaus wird eine signifikante Entlastung der Betriebsführungskosten bewirkt.

Im Rahmen einer **Mittelstandsinitiative** wird derzeit intensiv geprüft, wie durch alternative Strukturen eine kostengünstigere, intensivere Nutzung bestimmter Teile der Regionalnetze erreicht werden kann.

### **Mobilfunk (GSM-Rail) in Vorbereitung**

Ein weiterer Eckpfeiler der Fahrwegstrategie ist das digitale Mobilfunknetz GSM-R (Global System for Mobile Communication-Rail). Es ersetzt die heutigen analogen Funksysteme für Betriebs-, Instandhaltungs-, Zug-, Rangier- und Kraftfahrzeugfunk durch ein alle Dienste integrierendes System. Bis zum Jahr 2002 sollen rund 27.000 Streckenkilometer mit GSM-R versorgt sein. Mit Mannesmann Arcor, die als Generalunternehmer das Netz planen und aufbauen wird, ist 1999 ein entsprechender Vertrag mit einem Gesamtvolumen von rund 1,5 Mrd. € unterzeichnet worden. GSM-R ermöglicht neben Kostensenkungen eine deutliche Leistungssteigerung durch höhere Netzkapazitäten sowie ein flexibles Management des Zugverkehrs. Es lassen sich sicherheitsrelevante Anwendungen zur Zugsteuerung und Zugsicherung integrieren. Zudem schafft es die Voraussetzungen für das Zusammenwirken der unterschiedlichen Systeme im internationalen Verkehr.

### **Automatisierung im Stellwerksbereich**

Entscheidende Bedeutung für die Verbesserung der Leit- und Sicherungstechnik hat der Einsatz elektronischer Stellwerke und Betriebszentralen. Diese bündeln die Überwachungsaufgaben des Bahnbetriebs in wenigen Großanlagen und ermöglichen eine Automatisierung der Betriebssteuerung und Überwachung. Manuelle Fehlerquellen werden minimiert.

Im Berichtsjahr sind 21 elektronische Stellwerke neu in Betrieb genommen worden. In Zukunft soll der Zugbetrieb zum größten Teil durch elektronische Stellwerke von sieben Betriebszentralen aus gesteuert werden. Störungen im Zuglauf werden vom System nicht nur automatisch angezeigt, sondern der Rechner liefert auch gleichzeitig einen Lösungsvorschlag. Das Ziel ist, alle wichtigen Strecken in die Steuerung der Betriebszentrale einzubeziehen.

### **Ausblick**

Die gezielten Investitionen in das Netz sowie in die Leit- und Sicherungstechnik werden die Leistungsfähigkeit der Eisenbahninfrastruktur weiter verbessern. Es sind Fahrzeitorientierungen und Kapazitätserweiterungen, aber auch Kosteneinsparungen zu erwarten. Gegenläufig wirken die investitionsbedingt steigenden Aufwendungen für Abschreibungen und Zinsen. Insgesamt wird für den Unternehmensbereich Fahrweg im laufenden Jahr eine stabile Umsatz- und positive Ergebnisentwicklung erwartet.

## **Neuer Unternehmensbereich Immobilien**

Mit der notwendigen Infrastruktur verfügen Eisenbahnunternehmen über ein umfangreiches Immobilienvermögen. Neue Verkehrskonzepte oder Strukturen eröffnen neue Nutzungsmöglichkeiten. Über verbesserte Verkehrsangebote hinaus gilt es, die vorhandenen Ressourcen auch unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten optimal zu nutzen. Der strategischen Bedeutung wird im Zuge der Weiterentwicklung der Organisationsstruktur durch eine Aufwertung zum eigenständigen Unternehmensbereich Rechnung getragen.

## **Umfangreicher Immobilienbesitz**

Mit der 1. Stufe der Bahnreform zum 1. Januar 1994 kam es zu einer Neuordnung des Grundbesitzes der ehemaligen Immobilien der Deutsche Bundesbahn und der Deutsche Reichsbahn. Eigentümer der betriebsnotwendigen Immobilien wurde die Deutsche Bahn AG. Die Verwaltung und Verwertung derjenigen Liegenschaften, die nicht notwendig sind, um Eisenbahnverkehrsleistungen zu erbringen oder die Eisenbahninfrastruktur zu betreiben, obliegt dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

Das BEV erhielt ein „Immobilienpaket“ mit einem Verkehrswert von über 6,8 Mrd. €. Es beinhaltet neben Verwaltungsgebäuden und noch betrieblich genutzter Flächen auch das gesamte Vorratsvermögen der einstigen Deutschen Reichsbahn im ehemaligen West-Berlin. Dem BEV sind außerdem Wohnimmobilien und Sportflächen zugeschrieben worden. In einem Dienstleistungsauftrag für das BEV übernahm die Eisenbahn Immobilien Management Gesellschaft GmbH (EIM) den Auftrag, das Immobilienpaket zu vermarkten.

Der DB AG wurden im Rahmen der Neuordnung des Grundbesitzes die ca. 50.000 betriebsnotwendigen Immobilien auf rund 1,4 Mrd. m<sup>2</sup> Grund und Boden übertragen. Der Grundbesitz des DB Konzerns erstreckt sich auf die DB AG sowie die DB Netz AG und DB Station&Service AG. Das gesamte Management dieses Portfolios obliegt der Deutsche

Bahn Immobiliengesellschaft (DB Imm). Im Zuge der Weiterentwicklung der Organisation werden die DB Imm und die EIM dem Unternehmensbereich Immobilien zugeordnet.

Die Verwaltung des umfangreichen Grundbesitzes sowie die Entwicklung und Vermarktung der freiwerdenden Immobilien stellen ein langfristig angelegtes Kerngeschäftsfeld dar. Zu den bedeutenden Projekten zählt der ehemalige Güterbahnhof in Frankfurt am Main. Dieser wird samt dem Rangierfeld als neues Stadtviertel, das sogenannte „Europa-Viertel“, umgestaltet. Auf dem 90-Hektar-Areal sollen in den nächsten Jahren für rund 4,6 Mrd. € Wohnungen, Büros, Grünflächen und Freizeiteinrichtungen errichtet werden. In München werden auf einer Fläche von 156 Hektar in bester Stadtlage Wohnungen, Arbeitsplätze, Hotels und Freizeitanlagen als „Neue Münchner Adressen“ entwickelt.

## **Wertorientierte Ressourcennutzung**

Für die Immobilien, die zukünftig nicht mehr betriebsnotwendig sind, verfolgt die Deutsche Bahn eine einheitliche Strategie. Sie richtet sich an drei Leitlinien aus. Flächen und Gebäude ohne weiteres Wertschöpfungspotenzial werden veräußert. Rentable Flächen und Gebäude werden vermietet. Nicht betriebsnotwendige Flächen mit absehbarem Wertschöpfungspotenzial werden – häufig mit Partnern – als Immobilienprojekte entwickelt.



[ Mit der Kombination von Ressourcen  
und intelligenten Konzepten ]  
verändern sich die Gesichter der Städte.



# Mitarbeiter

Die Personalpolitik im Deutsche Bahn Konzern orientiert sich an der Veränderungsbereitschaft, dem Engagement und der Flexibilität der Beschäftigten. Der Wettbewerb mit anderen Verkehrsträgern und mit konkurrierenden Eisenbahnunternehmen intensiviert sich spürbar. Die Geschäftsprozesse müssen daher konsequent auf die Kunden und ihre zunehmend differenzierteren Bedürfnisse ausgerichtet werden. Hierbei leistet das Personalmanagement einen Beitrag zu mehr Qualität und Produktivität.

## Anpassungen im Personalbestand

Die Zahl der Beschäftigten im Konzern hat sich im Berichtsjahr von 252.468 auf 241.638 verringert. Der Abbau um 4,3 % ist überwiegend durch natürliche Fluktuation, Abgänge in den Vorruhestand und durch Abfindungen realisiert worden. Die Personalanpassungen betrafen insbesondere die Bereiche, in denen durch wartungsärmere und sichere Technik menschliche Arbeit ersetzt worden ist. Im Gegenzug ist das Personal in Bereichen mit Servicefunktion aufgestockt worden. Die Anpassungen wurden sozialverträglich gestaltet. Auf betriebsbedingte Kündigungen konnte – nicht zuletzt dank eines effektiven konzernweiten Arbeitsmarktes – verzichtet werden. Weitere Produktivitätsverbesserungen sowie die Straffung der Organisationsstrukturen werden in den kommenden Jahren in einzelnen Bereichen des Konzerns zu weiteren Personalanpassungen führen.

Der Konzern gewinnt mehr als 80 % der neu ins Unternehmen eintretenden Mitarbeiter über die eigene berufliche Erstausbildung. Mit

Mitarbeiter  
in Tsd.





## [ Die gute Ausbildung

und hohe Motivation der Mitarbeiter  
sind die Voraussetzungen für erfolgreiche Dienstleistungen. ]



14.438 Auszubildenden lag die Ausbildungsquote – bereinigt um die Effekte aus DB Arbeit GmbH – bei 6,1 % und damit weiterhin auf hohem Niveau.

## **Ausbildung auf hohem Niveau**

Der DB Konzern bleibt sich in der beruflichen Erstausbildung seiner besonderen **sozial- und bildungspolitischen Verantwortung** bewusst, wird in den nächsten Jahren die Zahl der Ausbildungsplätze jedoch noch stärker an die betrieblichen Notwendigkeiten anpassen müssen. Die Ausbildung erfolgt in über 30 modernen Dienstleistungs-, Industrie- und Handwerksberufen. Ein deutlicher Schwerpunkt liegt im kaufmännisch-serviceorientierten Bereich. Unter Federführung des DB Konzerns ist der Kaufmann im Eisenbahn- und Straßenverkehr als letzter von drei Verkehrsberufen neu geordnet worden, in denen der DB Konzern ausbildet. Erstmals sind 1999 auch fast 200 informations- und kommunikationstechnische Auszubildende eingestellt worden.

Im Rahmen einer Kampagne mit dem Bundesministerium für Bildung und Forschung bietet der DB Konzern anderen Verkehrsunternehmen die Möglichkeit für eine eigene betriebliche Ausbildung.

Die rund 40 **Juniorfirmen** – ein bewährtes, innovatives Ausbildungskonzept, mit von den Auszubildenden in eigener Verantwortung geführten Betrieben – haben 1999 einen Umsatz von 15 Mio. € erreicht. Auch die Internationalisierung in der Ausbildung wurde verstärkt. An verschiedenen Orten haben junge Franzosen, Belgier, Holländer, Dänen, Polen und Tschechen eine zwei- oder dreisprachige Berufsausbildung im DB Konzern begonnen.

## **Beamte im DB Konzern**

Im DB Konzern arbeiteten zum Jahresende rund 65.000 Beamte. Sie werden nach gleichen Kriterien beurteilt und erhalten die gleichen Entwicklungsmöglichkeiten wie Mitarbeiter im Tarifbereich. Die Beamten sind dem DB Konzern zur Dienstleistung zugewiesen, soweit sie nicht beurlaubt sind und selbst mit dem DB Konzern einen Arbeitsvertrag geschlossen haben.

Auf dem Weg zur vollständigen Integration der Beamten in die Personalpolitik gibt es zurzeit noch rechtliche Hindernisse, die in Einklang mit dem Eigentümer beseitigt werden müssen. So bedarf es zum Beispiel Öffnungsklauseln im Arbeitszeitrecht und im Besoldungsrecht, die eine weitergehende Einbeziehung von Beamten in flexible Arbeitszeitmodelle und neue Prämiensysteme ermöglichen.

## **Interner Arbeitsmarkt – DB Arbeit GmbH**

Die Hauptaufgabe der seit Juni 1999 wirtschaftlich und rechtlich selbstständigen DB Arbeit GmbH besteht darin, allen Mitarbeitern des Unternehmens, die ihren Arbeitsplatz im Zusammenhang mit Rationalisierungs- und Umstrukturierungsmaßnahmen verlieren, **neue berufliche Perspektiven** zu eröffnen.

Zum Leistungsspektrum zählen die Personalvermittlung, Personalüberlassung/Zeitarbeit, Bewerberservice, Qualifizierungsmaßnahmen sowie die Vorvermittlung der von einem möglichen Arbeitsplatzverlust betroffenen Mitarbeiter. In diesem Markt hat die DB Arbeit GmbH im Berichtsjahr 143 Mio. € umgesetzt. Der Ansatz hat inzwischen Modellcharakter. Viele inländische und einige ausländische

Unternehmen und Institutionen nutzen die gewonnenen Erfahrungen und suchen fachlichen Rat.

Im Berichtsjahr sind rund 7.200 Mitarbeiter individuell betreut worden. Mehr als 2.700 von ihnen haben einen neuen Arbeitsplatz inner- oder außerhalb des DB Konzerns gefunden oder sind sozialverträglich durch natürliche Fluktuation ausgeschieden.

### **Einigkeit in der Entgeltrunde 1999**

Im Rahmen der Entgeltrunde 1999 einigte sich der Vorstand der DB AG mit der Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands (GdED) und der Tarifgemeinschaft TGM (GDL und GDBA) auf:

- eine Einmalzahlung für die Arbeitnehmer in Höhe von 164 € (320 DM) für die Monate Mai bis August 1999,
- eine Erhöhung der Monatstabellenentgelte ab 1. September 1999 um 3,1 %,
- eine Erhöhung der Ausbildungsvergütungen ab 1. Mai 1999 um 3,1 %.

Der Tarifvertrag hat eine 16-monatige Laufzeit (1. Mai 1999 bis 31. August 2000). Damit liegt das Ergebnis knapp unter der durchschnittlichen Tarifentwicklung in der Bundesrepublik. Allerdings bestehen zwischen Tarifniveau und Produktivität vor allem in den neuen Bundesländern nach wie vor Lücken, die zum Teil mit erheblichen Wettbewerbsnachteilen für den DB Konzern verbunden sind und über die derzeit verhandelt wird.

### **Konzerntarifverträge / Verweisungs-Tarifverträge abgeschlossen**

Die DB AG hat im Zuge der zweiten Stufe der Bahnreform mit den Tarifpartnern drei Tarifverträge vereinbart, durch die gemeinsame, weitgehend einheitliche Beschäftigungsbedin-

gungen für die Mehrzahl der Arbeitnehmer in den Unternehmen des DB Konzerns festgelegt werden. Dies sind der Konzern Rahmentarifvertrag, der Konzern Entgelttarifvertrag und der Konzern Ratiotarifvertrag.

Zugleich sind für die ausgegliederten Unternehmen Verweisungstarifverträge geschlossen worden. Damit finden die Tarifverträge für die Arbeitnehmer der DB AG in diesen Unternehmen Anwendung, sofern keine Ablösung durch unternehmensbezogene Vereinbarungen erfolgt.

### **Eine neue Bildungsoffensive**

Investitionen in die Qualifizierung der Mitarbeiter sind integraler Bestandteil der Personalpolitik des DB Konzerns. Im Berichtsjahr hat jeder Mitarbeiter durchschnittlich 54,7 Stunden an Bildungsmaßnahmen teilgenommen. Das **Dienstleistungszentrum Bildung** fungiert mit seinen rund 930 Mitarbeitern als Bildungsanbieter für den Konzern. Über 1.500 Trainingsangebote zum Umgang mit neuen Technologien, aber auch im Servicebereich stehen zur Verfügung. In rund 600.000 Trainingstagen sind den Mitarbeitern der Umgang mit neuen Techniken, Technologien und Prozessen vermittelt und die entsprechende Handlungssicherheit gegeben worden. So gab das Zentrum auch den Startschuss für mehr als 700 Stunden multimediales Training, das den DB Konzern zu einem führenden Multimedia-anwender Deutschlands macht. Diese Rolle ist besonders durch den 2. Preis auf dem 5. IT-Trainings-Kongress unter der Schirmherrschaft des Ministers für Wirtschaft und Mittelstand, Technologie und Verkehr des Landes NRW im Jahr 1999 gewürdigt worden.

Zum **Trainingsschwerpunkt** innerhalb des DB Konzerns wird das Thema **Service** entwickelt. Das Dienstleistungszentrum Bildung bietet in diesem Bereich seit 1999 in Kooperation mit der SwissAir und den DorintHotels ein handlungsorientiertes, effektives Trainingsprogramm an, in dem die betroffenen Mitarbeiter auf die EXPO 2000 vorbereitet werden.

Das Engagement der Mitarbeiter dokumentiert sich durch deren eigene **Weiterqualifizierung** auch in der Freizeit. Mehr als 350 Mitarbeiter studieren in Kooperation mit dem Fernstudien-Anbieter AKAD Betriebswirtschaftslehre mit dem Ziel eines FH-Diploms an der Fachhochschule für Berufstätige in Rendsburg. Die Erfolge der „Bahn“-Studenten sind überdurchschnittlich.

## Fortbildungsbereiche 1999



## Unternehmerische Orientierung verstärkt

Die unternehmerische Orientierung der Führungskräfte ist eine wichtige Voraussetzung zur Zukunftssicherung des DB Konzerns. Die Auswahl externer und die Förderung interner Führungskräfte orientiert sich konsequent an Unternehmer-, Führungs- und sozialer Kompetenz.

Für die beiden Führungsebenen unterhalb der Vorstände sind zwei neue dialogische Verfahren, DB PotentialDialog und DB OrientungsDialog, entwickelt und 1999 erstmalig im DB Konzern, quasi als internes Management Audit, eingesetzt worden. Auf den Ergebnissen der Potenzialeinschätzung baut das im laufenden Geschäftsjahr einzuführende **Management Entwicklungskonzept** auf.

Im Berichtsjahr wurden auf breiter Basis mit den Führungskräften im DB Konzern **Führungsgespräche** geführt und **Zielvereinbarungen** abgeschlossen. Die Qualität der Ziele hinsichtlich Messbarkeit und Gewichtung ist erheblich gesteigert worden. Durch die Einführung der **BahnStrategieCard** und ihre inhaltliche Verknüpfung mit den Zielvereinbarungen wird die Bedeutung und die Wirksamkeit des Instrumentes weiter steigen.

Der noch niedrige Umsetzungsgrad des 1999 neu eingeführten, an verschiedene leistungsbezogene Anforderungsdimensionen orientierten **Mitarbeitergesprächs** resultiert aus der erst seit September bestehenden Möglichkeit, die Beamten einzubeziehen.

### Internationale Ausrichtung

Im Berichtsjahr wurden konzernweite Regelungen für Auslandsentsendungen, die Entwicklung eines Auswahlverfahrens für den Auslandseinsatz von Mitarbeitern und Führungskräften sowie der Aufbau eines internationalen Vertrags- und Vergütungsmanagements etabliert. Der DB Konzern soll künftig auf Auslandsmärkten von kompetenten und motivierten Mitarbeitern repräsentiert werden können. Gefördert wird dieser Prozess darüber hinaus durch die Zusammenarbeit mit den europäischen Bahnen SNCF (F), FS (I) sowie der UIC im Rahmen eines internationalen Management-Seminars, das ab 2000 als ein von der EU gefördertes Pilotprojekt erprobt wird.

### Hochschulmarketing intensiviert

Ungeachtet einer notwendigen Verschlinkung der Führungsstruktur bleibt der DB Konzern für den Einstieg und die Entwicklung von Führungsnachwuchskräften offen. Zu den wichtigsten Erfolgen bei der Verbesserung der „Einstiegswege“ gehörten 1999 die Einrichtung der elektronischen Jobbörse in Zusammenarbeit mit dem Provider „Stepstone“, die Präsentation des Konzerns auf dem Deutschen Wirtschaftsingenieurtag und dem Kölner forum-Absolventenkongress. Hinsichtlich des Attraktivitätspotenzials als Arbeitgeber belegte der DB Konzern bei den Besuchern den 13. Rang

von 183 Unternehmen und konnte sich gegenüber dem Vorjahr nochmals steigern. Die Akquisitionsanstrengungen werden durch zielgruppenspezifische Rekrutierungsveranstaltungen, wie CareerDaysEngineers und Career Futures, ergänzt.

### Verbesserungsmanagement ausgebaut

Die Beteiligung der Beschäftigten am Verbesserungsmanagement hat sich im Berichtsjahr intensiviert. Im Vergleich zum Vorjahr stieg die Zahl der eingereichten Verbesserungsvorschläge um mehr als 30 %. Auch der Gesamtnutzen in Höhe von 71 Mio. € übertraf das Vorjahresergebnis um rund 20 %. Von den 67.610 insgesamt eingereichten Verbesserungsvorschlägen wurden rund 51 % realisiert. Die Realisierungsquote hat sich damit gegenüber dem Vorjahr um rund 8 Prozentpunkte erhöht.

### Sozialpolitik weiterentwickelt

Das Portfolio betrieblicher Sozialleistungen wird in ständiger Diskussion mit den Sozialpartnern ausgestaltet. Das System der betrieblichen Leistungen wird sich insgesamt zu mehr Individualisierung und Marktvergleichbarkeit weiterentwickeln. Der Stellenwert der betrieblichen Leistungen muss bei einem Unternehmen, das sich in einem tiefgreifenden Veränderungsprozess befindet, auf seine Kosten-Nutzen-Relation überprüft werden.

### Verbesserungsvorschläge

	1999	1998	1997	
Anzahl gesamt	67.610	51.664	38.956	
Anzahl je 1.000 Beschäftigte	349	258	163	
Realisierungsquote	in %	51	43	25
Gesamtnutzen	in Mio. €	71	59	48

## **Bündnis für Gesundheit**

Die Verbesserung des Gesundheitsstandes der Mitarbeiter ist für den DB Konzern eine wichtige soziale und zugleich unternehmerische Aufgabe. Mit dem Konzernbetriebsrat wurde eine Rahmenbetriebsvereinbarung **Gesundheitsbündnis Bahn** geschlossen. Hierin verpflichtet sich der DB Konzern, gesicherte arbeits- und verkehrsmedizinische Erkenntnisse für eine zeitgemäße Arbeitsplatzgestaltung und Arbeitsorganisation zu nutzen. Zu diesem Zweck betreibt der DB GesundheitsService Gesundheitszentren zur medizinischen, psychologischen und sozialen Betreuung. Der DB GesundheitsService stellt mit seinen Gesundheitszentren sicher, dass die gesetzlichen Forderungen des Arbeits-, Verkehrs- und Sozialrechts erfüllt werden. Die Fachkompetenz von Arbeits- und Sozialmedizinern, Arbeits- und Verkehrspsychologen, Sozialarbeitern und Berufsfürsorgern ist in den Zentren zusammengefasst.

## **BAHN-BKK – Offen für alle Verkehrsunternehmen**

Die BAHN-BKK ist als Kasse für Verkehrsunternehmen mit rund 650.000 Versicherten sowie einem Finanzvolumen von rund 1,5 Mrd. € eine der größten betrieblichen Krankenversicherungen Deutschlands und bundesweit wählbar.

Die von der BAHN-BKK übernommenen Personal- und Sachkosten des DB Konzerns in Höhe von 77 Mio. € haben im Berichtsjahr eine Anpassung der Beitragssätze auf 13,5 % im Westen und 13,9 % im Osten notwendig gemacht. Maßnahmen zur Senkung der Ver-

waltungskosten und Stabilisierung der Leistungsausgaben bei gleichzeitiger Verbesserung der Versorgungsqualität wurden eingeleitet.

## **Ausblick**

Im **Beschäftigungsbündnis Bahn** haben sich die Sozialpartner – soweit die erwarteten Produktivitätseffekte eintreten und die wirtschaftliche Lage dies zulässt – auf einen Verzicht auf betriebsbedingte Beendigungskündigungen bis zum Jahre 2002 verständigt. Derzeit verhandeln Unternehmen, Gewerkschaften und Konzernbetriebsrat über eine Fortsetzung des Bündnisses bis 2004 unter der Voraussetzung einer deutlichen Ergebnisverbesserung für den DB Konzern. Die vom Unternehmen in Zusammenhang mit diesen Gesprächen unterbreiteten Vorschläge stellen einen umfassenden Beitrag zur **Zukunfts-sicherung der Bahn** dar. Sie stehen in der kritischen Diskussion, sind für den Erfolg des Unternehmens angesichts der rückläufigen Bundesleistungen jedoch unverzichtbar.

# Forschung und Technologie

**Die kontinuierliche technologische Weiterentwicklung des Gesamtsystems Bahn ist Voraussetzung für die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit. Mit der wirtschaftlichen Umsetzung konzernübergreifender technischer Innovationen könnten durch den Bereich Forschung und Technologie Wertpotenziale erschlossen werden. Zukunftsfähige Lösungen basieren dabei stark auf nationalen wie internationalen Kooperationen und integrierten Ansätzen.**

## **Impulsgeber für das System Bahn**

Der DB Konzern verfügt mit dem Forschungs- und Technologie Zentrum (FTZ) über eine der modernsten Einrichtungen dieser Art in Europa. Eine Schlüsselfunktion übernimmt das FTZ bei der Einführung neuer Fahrzeuge und Technologien. Hier bildet das FTZ eine entscheidende Schnittstelle zu den operativen Geschäftseinheiten und hilft, Innovationen schneller und effizienter auf den Weg zu bringen. Es ist damit Impulsgeber für das System Bahn.

Forschungs- und Entwicklungsschwerpunkte liegen in den Bereichen Sicherheit, Mobilität, Kosteneinsparung und Lärmverringering. Es übernimmt aber auch Serviceaufgaben bei der Entwicklungs- und Einführungsbegleitung von Fahrzeugen und Infrastruktursystemen sowie der Lösung von spezifischen Projektaufgaben.

Beispiele der vielfältigen Tätigkeit sind:

- Technical and Economical Track Assessment (TETrAs) / Programm „Bedarfsgerechter Fahrweg“  
Das Projekt „Low Cost Track“ zeigt, dass für Regionalstrecken bestimmte Konstellationen von Oberbauarten und Instandhaltungsmaß-

nahmen zu einer Minimierung der Lebenszykluskosten führen. Der Umbau der Brücken auf der Schnellfahrstrecke Hannover-Würzburg erfolgte ebenfalls nach Empfehlungen aus den entwickelten Simulationsprogrammen, die von dem wissensbasierten System TETrAs zusammengefasst werden. Das Programmpaket TETrAs ist als lauffähiger Prototyp auf der Hannover-Messe '99 vorgestellt worden; derzeit werden weitere Module wie Life Cycle Cost-Betrachtung oder Erschütterungsemission ergänzt.

- Freight Electronic Brake and Information System (FEBIS) / Programm „Flexible Fahrzeugsysteme und Aktive Systeme“  
In einer Kooperation mit der französischen SNCF wird das Projekt FEBIS bearbeitet. Ziel ist, über ein auf Funk-Drahtbasis für 2.250 m Zuglänge konzipiertes Zugkommunikationssystem in Verbindung mit einer elektrisch gesteuerten Bremse die technischen Grundlagen für längere und/oder schwerere Züge zu schaffen, Automatisierung zu ermöglichen sowie Diagnose- und Monitoring-Funktionen in die Zugsysteme zu integrieren.

- Einführung von Neubaufahrzeugen  
Meilensteine im Jahr 1999 waren die fahrtechnischen Prüfungen von ICE T und ICE 3, der Baureihen ET 424 und ET 426 sowie des Neigetechnik-Fahrzeugs VT 612. Die Baureihe VT 611 wurde durch FTZ ertüchtigt. Die Prüfungen wurden begleitet von Vergleichsuntersuchungen mit amerikanischen Güterwagendrehgestellen unterschiedlichster Konstruktionsprinzipien. Regelmäßige Streckeninspektionen sowie die Zulassung neuer Neigetechnik-Strecken blieben 1999 ein Schwerpunkt der Arbeiten der entsprechenden Versuchsabteilung.

- Integrierte Umrüstung Fahrzeuge  
Durch abgestimmte Koordination und Integration der neuen technischen Systeme der Leit- und Sicherungstechnik wie Global System for Mobile Communication (GSM-R), Punktzugbeeinflussung und Funkfahrbetrieb werden erhebliche Effekte erzielt. Ein wesentlicher Ansatz ist die gemeinsame Komponentennutzung von Entwicklungen. Durch konsequente Umsetzung der Integrierte Umrüstung Fahrzeuge können langfristig erhebliche Mittel gespart werden.

### **Forschung über Grenzen hinweg**

Zur Stärkung der ökonomischen und ökologischen Wettbewerbsfähigkeit der Schiene gegenüber den anderen Verkehrsträgern ist es notwendig, die noch vorhandenen technischen Unterschiede in Europa abzubauen und hierfür die internationale Kooperation in Forschung und Entwicklung enger zu gestalten. Die Aktivitäten zielen insbesondere auf die Sicherstellung der Interoperabilität im Personen-Hochgeschwindigkeitsverkehr. In 1999 wurde beschlossen, die nächste Generation europäischer

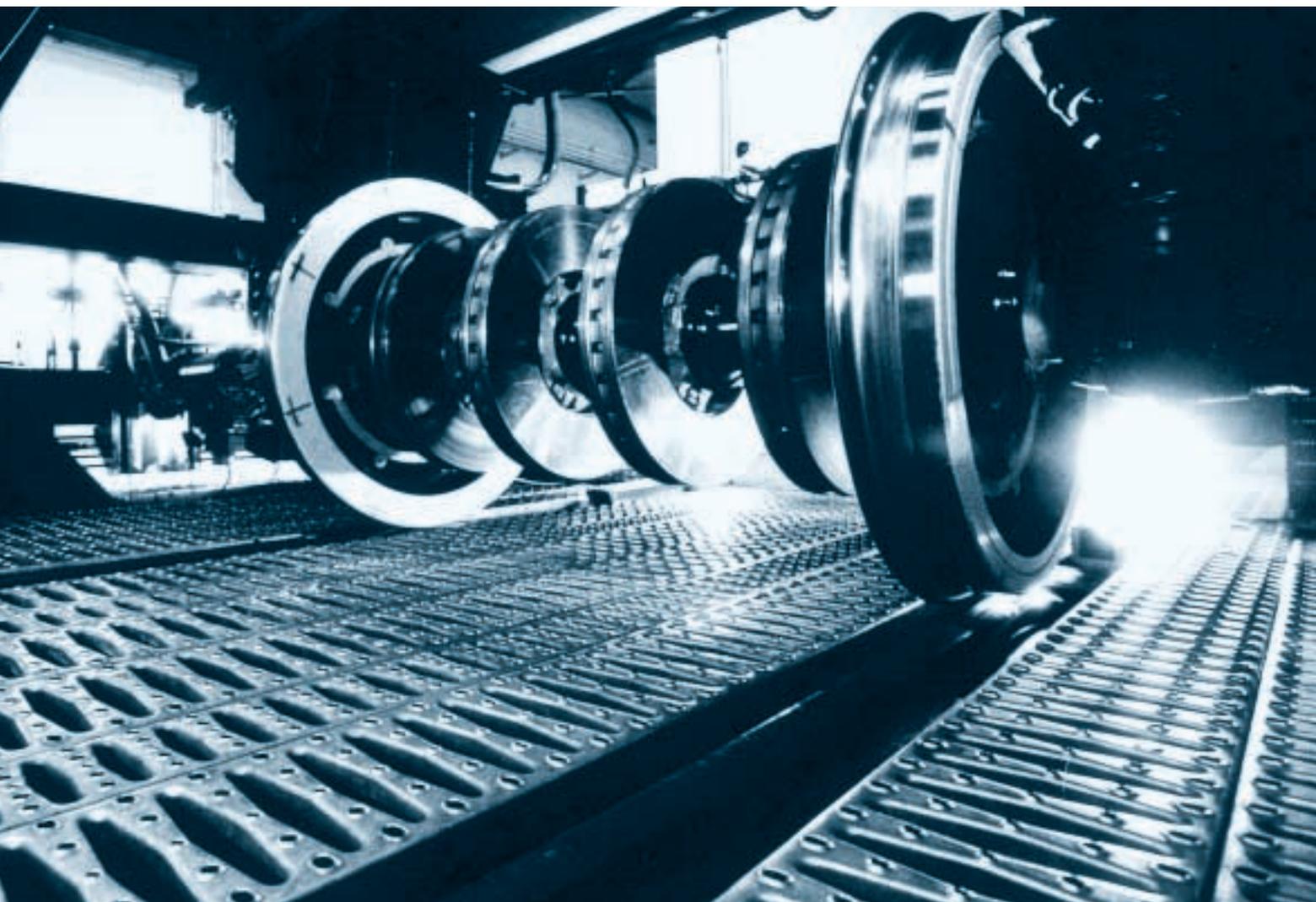
Hochgeschwindigkeitszüge gemeinsam mit der SNCF entwickeln zu lassen.

### **Forschungspreis zur Pünktlichkeit**

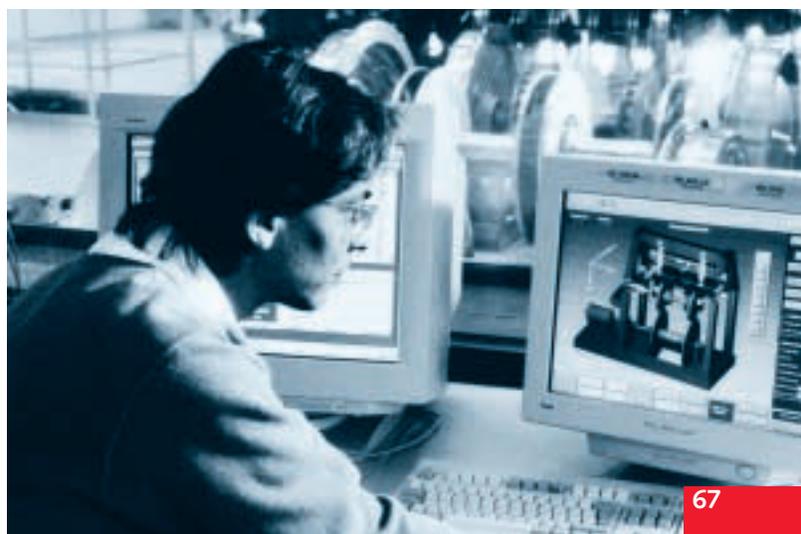
Die Förderung junger Wissenschaftler ist für die Deutsche Bahn von unverändert großer Bedeutung. Im Jahr 1999 ist zum zweiten Mal der Forschungspreis der Deutschen Bahn ausgeschrieben worden. Er zielt auf Nachwuchswissenschaftler, die nach Möglichkeiten zur Stärkung des Schienenverkehrs suchen und hierfür zielführende Konzepte entwickeln. Der mit 51 Tsd. € dotierte Forschungspreis zum Themenbereich Pünktlichkeit ist 1999 an zwei junge Wissenschaftler gegangen, die sich zum einen mit einem mathematischen Modell zur Bewertung von Verspätungsminuten sowie zum anderen mit einer rechnergesteuerten Assistenz für die Betriebsüberwachung beschäftigt haben. Im Jahr 2000 steht der Forschungspreis unter dem Leitgedanken „Die Deutsche Bahn als Partner im Verkehrssystem“.

### **Neue Akzente im laufenden Jahr**

Im laufenden Geschäftsjahr werden zusätzliche Akzente auf Maßnahmen zur Schadstoffminderung durch Motormanagement und Katalysatoren sowie zur passiven Sicherheit liegen. Auch der Themenbereich der Verhinderung bzw. Minderung der Folgen von Entgleisungen wird ein weiterer Schwerpunkt sein.



[ Die Bahn sichert  
durch Innovationen die zukünftige Wettbewerbsfähigkeit. ]



# Umweltschutz

Die in Anlehnung an die Umweltkonferenz der Vereinten Nationen in Rio de Janeiro 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen formulierten Leitlinien weisen die Richtung für die nicht nur ökonomisch leistungsfähige, sondern auch ökologisch und sozial verträgliche Bahn. Die Weiterentwicklung des Umweltschutzes führt zu einem komparativen Konkurrenzvorteil des Systems Bahn gegenüber den anderen Verkehrsträgern. Die mit den wachsenden Verkehrsströmen verbundenen Umweltprobleme müssen durch eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen den Verkehrsträgern spürbar gemildert werden.

## **Bahn Agenda 21**

Zentrales Programm zur Sicherstellung einer nachhaltig positiven Unternehmensentwicklung ist die 1998 beschlossene Bahn Agenda 21. Sie enthält unter anderem explizite Maßnahmen zur Verminderung von Umweltbeeinflussungen, die vor allem zum Ausbau des ökologischen Systemvorteils der Bahn beitragen. Dieser Systemvorteil muss langfristig gesichert und ausgebaut werden. Die organisatorischen Voraussetzungen für die Realisierung dieser Ziele sind mit einem bahneigenen Umweltschutzsystem geschaffen worden.

## **Audit für die Instandhaltungswerke**

Zur Gewährleistung eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses im betrieblichen Umweltschutz wurden umweltrelevante Standorte auf der Grundlage der DIN ISO 14001 und der EU Audit-Verordnung erfolgreich auditiert. Beginnend mit dem Werk Dessau über Bremen und Delitzsch, Eberswalde sowie Fulda ist die Produktpalette von Instandsetzungswerken für Schienenfahrzeuge vollständig vertreten.

Auch die Berliner S-Bahn GmbH unterzog sich als Gesamtunternehmen dem Procedere.

Zur Rationalisierung interner Abläufe sowie zur Nutzung von Umweltmanagementfunktionen entwickelt die DB AG zusammen mit Partnern ein Umweltinformationssystem (UIS). Die im UIS vorzunehmende Sammlung von Daten über Aktivitäten im Umweltschutz ist Voraussetzung sowohl für ein zielorientiertes Umweltmanagement als auch zur Verringerung der Ressourcenintensität der erbrachten Leistung.

## **Umfangreicher Maßnahmenkatalog**

Für die Verringerung von Umweltbeeinflussungen hat der DB Konzern im Berichtsjahr über 255 Mio. € aufgewendet. Im Vordergrund stehen unverändert Maßnahmen, die sowohl zur Erhaltung der Umwelt und der natürlichen Ressourcen dienen als auch zur Erhöhung der Kosteneffizienz des Unternehmens beitragen.



[ Rücksicht auf Umwelt  
und Ressourcen  
prägen die Unternehmensprozesse. ]



Beispiele hierfür sind

- Investitionen von 2 Mio. € in die moderne Gebäudetechnik des Werkes Chemnitz, die eine Energieoptimierung/-reduzierung von bis zu 15 % bewirken.
- Umbau weiterer 514 Reisezugwagen auf geschlossene Toilettensysteme mit einem Aufwand von mehr als 15 Mio. €. Im Vergleich zum offenen System werden dadurch ca. 90 % Wasser gespart.
- Einsatz qualitativ höherwertiger biologisch abbaubarer Fette für die Weichenschmierung. Der Jahresverbrauch wird von 550 auf 200 t gesenkt.
- Verzicht auf Imprägnierung von ca. 8.000 m<sup>3</sup> Holz bei Güterwagenböden.

In die Beseitigung ökologischer Altlasten sind 101 Mio. € investiert worden. Für die Beseitigung von Härtefällen im Schienenverkehrslärm wurden 1 Mio. € verwendet, für Schallschutzmaßnahmen 6 Mio. € und für ökologische Ausgleichsmaßnahmen im Rahmen des Neu- und Ausbaus von Strecken der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit 6 Mio. € eingesetzt.

## **Mobilitäts-Bilanz vergleicht Umweltauswirkungen**

In einer gemeinsamen Initiative mit der Umweltstiftung WWF-Deutschland hat die Deutsche Bahn AG eine Mobilitäts-Bilanz entwickelt, die einen Vergleich der Umweltauswirkungen verschiedener Verkehrsmittel ermöglicht. Die Ergebnisse sind in der Broschüre **Mobilitäts-Bilanz** zusammengefasst und sollen die Entscheidung für den richtigen Verkehrsträger erleichtern. Als Kriterien werden darin nicht nur der Energieverbrauch und der Ausstoß von Luft- und Klimaschadstoffen berücksichtigt, sondern auch die Kosten und der Zeitaufwand für eine Reise. Wissenschaftlich betreut wurde das Projekt vom

Institut für Energie- und Umweltforschung, Heidelberg. Als Basis dienten aktuelle Daten des Umweltbundesamtes zu Energieverbrauch und Schadstoffausstoß des Verkehrs sowie neueste Untersuchungen des TÜV Rheinland zum Flugverkehr.

## **Kontinuierliche Verbesserungen**

Zur Verbesserung des betrieblichen Umweltschutzes wird im laufenden Jahr die Auditierung von Produktionsstandorten mit den Werken in Krefeld, Wittenberge und Leipzig fortgesetzt. Darüber hinaus werden unter einheitlicher organisatorischer Führung stehende Werkstättenstandorte zusammengefasst und für die Auditierung vorbereitet. In diesem Jahr sind die Regionalbereiche Niedersachsen/Bremen, Nordbayern sowie Südbayern der DB Regio AG vorgesehen.

Die Maßnahmen zu den Themen Energie- und Schadstoffreduktion sowie Lärmschutz werden konzernübergreifend verstärkt. So werden in den laufenden mehrjährigen Programmen

- die Umrüstung älterer Dieselloks auf leistungsfähigere, energieeffizientere und schadstoffärmere Motorentechnik vorangetrieben,
- die Ausrüstung elektrischer Triebfahrzeuge mit Energieverbrauchsmessgeräten als Voraussetzung für Energiesparmaßnahmen forciert
- und gezielte Maßnahmen des Lärmschutzes im Rahmen der Bereitstellung von Bundesmitteln für den Abbau von Härtefällen in Höhe von rund 51 Mio. € durchgeführt.

Die systematische flächendeckende Erfassung, Bewertung und Sanierung des betrieblichen Kanalsystems sowie die Beseitigung ökologischer Altlasten werden fortgeführt.

# Konzernabschluss



## Inhaltsverzeichnis

<b>Bilanz</b>	<b>72</b>
<b>Gewinn- und Verlustrechnung</b>	<b>73</b>
<b>Kapitalflussrechnung</b>	<b>74</b>
<b>Anhang</b>	<b>75</b>
Entwicklung des Anlagevermögens	80
Erläuterungen zur Bilanz	82
Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung	93
Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung	97
Segmentbericht	98
Sonstige Angaben	102
<b>Bestätigungsvermerk</b>	<b>105</b>

## Bilanz

zum 31. Dezember 1999

AKTIVA	Anhang	1999 Mio. €	1998 Mio. €
<b>A. Anlagevermögen</b>			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(5)	267	273
Sachanlagen	(5)	32.548	30.882
Finanzanlagen	(5)	680	584
		<b>33.495</b>	<b>31.739</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>			
Vorräte	(6)	866	654
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(7)	2.293	2.089
Wertpapiere	(8)	53	52
Schecks, Kassenbestände, Bundesbank- und Postbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten		280	351
		<b>3.492</b>	<b>3.146</b>
<b>C. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(9)	<b>211</b>	<b>76</b>
		<b>37.198</b>	<b>34.961</b>

PASSIVA	Anhang	1999 Mio. €	1998 Mio. €
<b>A. Eigenkapital</b>			
Gezeichnetes Kapital	(10)	2.147	2.147
Kapitalrücklage	(11)	5.313	5.313
Gewinnrücklagen	(12)	1.354	853
Bilanzverlust / -gewinn	(13)	-152	179
Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter	(14)	39	36
		<b>8.701</b>	<b>8.528</b>
<b>B. Sonderposten für Investitionszuschüsse</b>	(15)	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>C. Sonderposten mit Rücklageanteil</b>	(16)	<b>22</b>	<b>37</b>
<b>D. Rückstellungen</b>	(17)	<b>12.955</b>	<b>12.493</b>
<b>E. Verbindlichkeiten</b>	(18)	<b>14.145</b>	<b>13.787</b>
<b>F. Rechnungsabgrenzungsposten</b>	(19)	<b>1.374</b>	<b>115</b>
		<b>37.198</b>	<b>34.961</b>

# Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1999

	Anhang	1999 Mio. €	1998 Mio. €
Umsatzerlöse	(23)	15.630	15.348
Bestandsveränderungen		-73	-8
Andere aktivierte Eigenleistungen		1.964	1.764
<b>Gesamtleistung</b>		<b>17.521</b>	<b>17.104</b>
Sonstige betriebliche Erträge	(24)	2.511	2.596
Materialaufwand	(25)	-6.688	-6.595
Personalaufwand	(26)	-8.285	-8.389
Abschreibungen		-1.965	-1.737
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(27)	-2.790	-2.546
		<b>304</b>	<b>433</b>
Beteiligungsergebnis	(28)	-55	-143
Zinsergebnis	(29)	-158	-89
<b>Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>91</b>	<b>201</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(30)	-4	-31
<b>Jahresüberschuss</b>		<b>87</b>	<b>170</b>
Anderen Gesellschaftern zustehender Gewinn		10	8
Auf andere Gesellschafter entfallender Verlust		0	7

## Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 1999

	Anhang	1999 Mio. €	1998 Mio. €
<b>Ergebnis vor Steuern</b>		91	201
Abschreibungen auf Sachanlagen *		1.965	1.737
Veränderung der Pensionsrückstellungen		51	47
<b>Cash Flow vor Steuern</b>		<b>2.107</b>	<b>1.985</b>
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Finanzanlagen		-84	27
Veränderung der übrigen Rückstellungen		441	690
Veränderung der Sonderposten		-15	-10
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen *		92	-365
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		-215	-324
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-552	43
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		322	179
Steuern vom Einkommen und Ertrag		-4	-31
<b>Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit</b>		<b>2.092</b>	<b>2.194</b>
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen *		223	978
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen *		-8.259	-7.752
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		3.491	3.015
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes		847	484
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		-423	-250
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		389	575
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-84	-195
Einzahlungen aus dem Verkauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen		3	12
Auszahlungen für den Kauf von Anteilen an konsolidierten Unternehmen		-6	-1
<b>Mittelfluss aus Investitionstätigkeit</b>		<b>-3.819</b>	<b>-3.134</b>
Gewinnausschüttungen an Minderheitsgesellschafter		-7	-3
Ein- / Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		393	-12
Einzahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		4	22
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten		1.352	879
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten		-86	-42
<b>Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit</b>		<b>1.656</b>	<b>844</b>
<b>Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands</b>		<b>-71</b>	<b>-96</b>
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(32)	351	447
<b>Finanzmittelbestand am Jahresende</b>	(32)	<b>280</b>	<b>351</b>

\* einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

# Anhang

für das Geschäftsjahr 1999

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

Der Konzernabschluss basiert auf einer DM-Buchführung. Er wird zum ersten Mal in

Euro (€) unter Anwendung des amtlichen Umrechnungskurses von DM/€ 1,95583 aufgestellt. Die Konzernwährung wird ab dem 1. Januar 2002 auf Euro umgestellt.

Der von der PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene **Jahresabschluss der Deutsche Bahn AG** wird im Bundesanzeiger veröffentlicht und beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der Nummer HRB 50000 hinterlegt.

## (1) Konsolidierungskreis

In den Konzernabschluss sind neben der Deutsche Bahn AG als Mutterunternehmen 150 inländische und 18 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.

74 assoziierte Unternehmen sind mit ihrem anteiligen Eigenkapital erfasst.

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

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

	1999
<b>Zugänge</b>	
• aus Neugründungen und Ausgliederungen	6
• aus Anteilserwerb	1
	<b>7</b>
<b>Abgänge</b>	
• durch Verkauf	1
• durch Anteilsveränderung (im Berichtsjahr assoziiertes Unternehmen)	1
• durch Löschung	1
• durch Nichteinbeziehung in den Konzernabschluss	1
• durch Verschmelzungen im Konzern	24
	<b>28</b>
<b>Veränderung gegenüber dem Vorjahr</b>	<b>-21</b>

## b) bei assoziierten Unternehmen

	1999
<b>Zugänge</b>	
• aus Anteilserwerb	1
• aus erstmaliger Einbeziehung (im Vorjahr vollkonsolidiert)	1
• aus erstmaliger Einbeziehung	2
	<b>4</b>
<b>Abgänge</b>	
• durch Verkauf	5
• durch Anteilszukauf (erstmalig vollkonsolidiert)	1
	<b>6</b>
<b>Veränderung gegenüber dem Vorjahr</b>	<b>-2</b>

Die Unterschiedsbeträge aus der Erstkonsolidierung sind in den Gewinnrücklagen verrechnet.

Wesentliche Einflüsse aus Änderungen im Konsolidierungskreis werden gegebenenfalls im Lagebericht behandelt.

Die 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.

## (2) Konsolidierungsmethode

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 entfallen-

den 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. Vier assoziierte Unternehmen haben ein abweichendes Wirtschaftsjahr, ein Zwischenabschluss auf den 31. Dezember wurde nicht erstellt. Soweit Jahresabschlüsse auf den 31. Dezember 1999 oder für ein im Geschäftsjahr 1999 abgelaufenes Wirtschaftsjahr nicht vorlagen, wurden die Abschlüsse des Vorjahres zu Grunde 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.

## (3) 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 Entstehungstags umgerechnet. Anpassungen erfolgen, sofern sich aus den Kursen zum Bilanzstichtag niedrigere Forderungen bzw. höhere Verbindlichkeiten ergeben.

**Währungsumrechnungen spielen** bezüglich Einzelposten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung des DB Konzerns eine **unbedeutende Rolle**. Direkte Auswirkungen aus der Entwicklung von Wechselkursen sind

äußerst gering. Im Folgenden wird deshalb auf eine gesonderte Darstellung von Währungsrelationen bzw. Währungseffekten verzichtet.

## (4) 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 Ferti-

gungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis einer Ist-Beschäftigung ermittelt. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die planmäßigen **Abschreibungen** erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern im Bereich des Schienenverkehrs und bei Schiffen linear, ansonsten – soweit steuerlich zulässig – degressiv. Die Abschreibungen werden entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt. Die **Nutzungsdauern** der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	5
Bahnkörper, Tunnel, Brücken	75
Gleisanlagen	20 – 25
Hochbauten, übrige bauliche Anlagen	10 – 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 – 20
Schienenfahrzeuge	15 – 30
Schiffe	20 – 25
Sonstige technische Anlagen, Maschinen, Fahrzeuge	5 – 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 – 10

**Geringwertige Anlagegegenstände** (bei der Deutsche Bahn AG und bei den aus ihr mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Gesellschaften sind dies Anlagegegenstände im Einzelwert bis 2.045 € (4.000 DM), ansonsten Anlagegegenstände im Einzelwert bis 409 € (800 DM)) werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgang ausgewiesen.

**Finanzanlagen** sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen, ausgewiesen. Die Beteiligungen an assoziierten Unternehmen werden nach der Equity-Methode bilanziert.

Die **Vorräte** sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird die Durchschnittsmethode angewandt. Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

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

Aufgrund steuerrechtlicher Vorschriften vorgenommene Sonderabschreibungen sind als **Sonderposten mit Rücklageanteil** passiviert.

**Pensionsrückstellungen** sind mit dem Teilwert gemäß § 6 a EStG passiviert. Es wurden, wie im Vorjahr, die Richttafeln 1998 von Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Die Höhe der Rückstellung wurde nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6 % ermittelt.

Alle anderen **Rückstellungen** sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist, und werden nicht abgezinst. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren Risiken Rechnung. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. 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

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Vortrag zum 01.01.1999 Mio. €	Änderungen des Konso- lidierungs- kreises Mio. €	Zugänge Mio. €	Umbu- chungen Mio. €	Abgänge Mio. €
<b>Immaterielle Vermögensgegenstände</b>					
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	500	0	52	5	-3
2. Geschäfts- oder Firmenwert	10	0	1	0	0
3. Geleistete Anzahlungen	6	0	13	-5	-1
	<b>516</b>	<b>0</b>	<b>66</b>	<b>0</b>	<b>-4</b>
<b>Sachanlagen</b>					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	5.300	0	75	-35	-80
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	1.772	0	114	185	-17
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	6.647	0	353	-121	-10
	<b>13.719</b>	<b>0</b>	<b>542</b>	<b>29</b>	<b>-107</b>
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	8.555	0	841	-170	-59
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	7.309	0	881	501	-121
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu (2) oder (3) gehören	618	0	59	35	-17
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	1.613	0	325	64	-247
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	4.819	0	516	-459	575
	<b>36.633</b>	<b>0</b>	<b>3.164</b>	<b>0</b>	<b>24</b>
<b>Finanzanlagen</b>					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	1	0	0	0	0
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	0	0	3	0	0
3. Anteile an assoziierten Unternehmen	532	0	105	0	-80
4. Beteiligungen	31	0	3	0	0
5. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	0	0	-1
6. Wertpapiere des Anlagevermögens	41	0	16	0	-12
7. Sonstige Ausleihungen	46	0	13	0	-52
	<b>652</b>	<b>0</b>	<b>140</b>	<b>0</b>	<b>-145</b>
<b>Anlagevermögen gesamt</b>	<b>37.801</b>	<b>0</b>	<b>3.370</b>	<b>0</b>	<b>-125</b>

Abschreibungen							Buchwert		
Stand am 31.12.1999 Mio. €	Vortrag zum 01.01.1999 Mio. €	Änderungen des Konso- lidierungs- kreises Mio. €	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr Mio. €	Zuschrei- bungen Mio. €	Umbu- chungen Mio. €	Abgänge Mio. €	Stand am 31.12.1999 Mio. €	Stand am 31.12.1999 Mio. €	Stand am 31.12.1998 Mio. €
554	-237	0	-71	0	0	4	-304	250	263
11	-6	0	-1	0	0	0	-7	4	4
13	0	0	0	0	0	0	0	13	6
<b>578</b>	<b>-243</b>	<b>0</b>	<b>-72</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>-311</b>	<b>267</b>	<b>273</b>
5.260	0	0	0	0	0	0	0	5.260	5.300
2.054	-309	0	-75	0	-1	6	-379	1.675	1.463
6.869	-495	0	-149	0	0	1	-643	6.226	6.152
<b>14.183</b>	<b>-804</b>	<b>0</b>	<b>-224</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>7</b>	<b>-1.022</b>	<b>13.161</b>	<b>12.915</b>
9.167	-2.072	0	-627	0	-1	33	-2.667	6.500	6.483
8.570	-1.947	0	-661	0	-2	95	-2.515	6.055	5.362
695	-241	0	-72	0	1	12	-300	395	377
1.755	-687	0	-309	0	2	225	-769	986	926
5.451	0	0	0	0	0	0	0	5.451	4.819
<b>39.821</b>	<b>-5.751</b>	<b>0</b>	<b>-1.893</b>	<b>0</b>	<b>-1</b>	<b>372</b>	<b>-7.273</b>	<b>32.548</b>	<b>30.882</b>
1	0	0	0	0	0	0	0	1	1
3	0	0	0	0	0	0	0	3	0
557	-61	0	0	85	0	17	41	598	471
34	-5	0	-1	0	0	0	-6	28	26
0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
45	-1	0	0	0	0	0	-1	44	40
7	-1	0	-2	2	0	0	-1	6	45
<b>647</b>	<b>-68</b>	<b>0</b>	<b>-3</b>	<b>87</b>	<b>0</b>	<b>17</b>	<b>33</b>	<b>680</b>	<b>584</b>
<b>41.046</b>	<b>-6.062</b>	<b>0</b>	<b>-1.968</b>	<b>87</b>	<b>-1</b>	<b>393</b>	<b>-7.551</b>	<b>33.495</b>	<b>31.739</b>

## Erläuterungen zur Bilanz

### (5) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den vorhergehenden Seiten dargestellt. Auf eine gesonderte Darstellung der Auswirkungen aus Währungsumrechnung wurde wegen Geringfügigkeit verzichtet (vgl. Punkt 3 Währungsumrechnungsmethode).

Die im Geschäftsjahr 1999 erhaltenen **Investitionszuschüsse** des Bundes gemäß Artikel 2 § 22 Abs.1 Nr. 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz für Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der ehemaligen Deutsche Reichsbahn in Höhe von 890 Mio. € (Vorjahr: 855 Mio. €) wurden mit **Anlagezugängen** verrechnet.

Der in der Position „geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau“ ausgewiesene positive Betrag der **Abgänge** resultiert im Wesentlichen aus der Tatsache, dass Investitionszuschüsse, die in Vorjahren mit den Anschaffungs- und Herstellungskosten verrechnet worden waren, im Jahr 1999 ertragswirksam vereinnahmt wurden.

Im Geschäftsjahr wurden 77 Mio. € (Vorjahr: 30 Mio. €) **außerplanmäßige Abschreibungen** auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Fahrzeuge sowie für Gleisanlagen, Streckenausrüstungen und Streckenanlagen im Zusammenhang mit Stilllegungen – vorgenommen.

Die **Zuschreibungen** auf Finanzanlagen in Höhe von 87 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €) betreffen fast ausschließlich die Ergebnisfortschreibung nach der Equity-Methode bei Beteiligungen an assoziierten Unternehmen.

Die unter „immaterielle Vermögensgegenstände“ ausgewiesenen Geschäfts- oder Firmenwerte in Höhe von unverändert 4 Mio. € sind aus den Einzelabschlüssen der einbezogenen Unternehmen übernommen.

### (6) Vorräte

	1999 Mio. €	1998 Mio. €
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	485	400
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	323	227
Fertige Erzeugnisse und Waren	13	10
Geleistete Anzahlungen	45	17
<b>Insgesamt</b>	<b>866</b>	<b>654</b>

Es sind Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und

Gängigkeitsabschläge in Höhe von 278 Mio. € (Vorjahr: 304 Mio. €) gebildet.

## (7) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	1999	davon Rest-	1998
	Mio. €	laufzeit mehr als ein Jahr Mio. €	Mio. €
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.028	7	1.013
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	2	0	1
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	112	0	196
Sonstige Vermögensgegenstände	1.151	1	879
<b>Insgesamt</b>	<b>2.293</b>	<b>8</b>	<b>2.089</b>

Die Wertberichtigungen auf Forderungen belaufen sich auf 206 Mio. € (Vorjahr: 178 Mio. €).

Die wesentlichen Bestandteile der sonstigen Vermögensgegenstände umfassen kurzfristige Geldanlagen über Jahresultimo in Höhe von 537 Mio. € (Vorjahr: 141 Mio. €) und Forderungen an die Finanzverwaltung.

## (8) Wertpapiere

Die Wertpapiere des Umlaufvermögens sind als Dispositionsreserven ausschließlich in fungiblen Papieren angelegt.

## (9) Rechnungsabgrenzungsposten

Die **aktiven Rechnungsabgrenzungsposten** in Höhe von 211 Mio. € (Vorjahr: 76 Mio. €) enthalten ein Disagio von 42 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €) und betreffen in Höhe von 169 Mio. € (Vorjahr: 61 Mio. €) im Wesentlichen

abgegrenzte Finanzierungskosten, Versicherungsprämien, Mieten und Pachten sowie Vorauszahlungen im Zusammenhang mit der Einführung des neuen digitalen Mobilfunks GSM-R.

## (10) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital von 2.147 Mio. € (4.200 Mio. DM) ist eingeteilt in 84.000.000 auf den Inhaber lautende Aktien im Nennbe-

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

## (11) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage in Höhe von insgesamt 5.313 Mio. € (10.391 Mio. DM) setzt sich unverändert zusammen aus dem Betrag, um den das Eigenkapital in der Eröffnungsbilanz der Deutsche Bahn AG das gezeichnete Kapital überstieg (3.732 Mio. € oder 7.300 Mio. DM) und dem den Garantiebeträg der Grundstücke übersteigenden Mehrbetrag aus der erst 1997 abgeschlossenen vorsichtigen Bewertung mit dem Verkehrswert gemäß Ar-

tikel 2 § 10 Abs. 4 Eisenbahnneuordnungsgesetz (1.581 Mio. € oder 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.

## (12) Gewinnrücklagen / Andere Gewinnrücklagen

Unter „andere Gewinnrücklagen“ sind die Eigenkapitalanteile der Tochtergesellschaften ausgewiesen, die nach Verrechnung mit den Beteiligungsbuchwerten und der Umgliederung in „Ausgleichsposten für Anteile ande-

rer Gesellschafter“ verbleiben. Die Veränderung der Unterschiedsbeträge aus Konsolidierung resultiert im Wesentlichen aus dem Kreis der assoziierten Unternehmen.

	1999 Mio. €	1998 Mio. €
Vortrag Gewinnrücklagen am 01.01.	853	729
Vortrag Bilanzgewinn am 01.01.	179	197
Veränderung passivischer Unterschiedsbeträge aus Konsolidierung	49	-3
Veränderung aktivischer Unterschiedsbeträge aus Konsolidierung	43	-59
Entnahme aus dem Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter	0	-1
Veränderung aus Fremdwährungsumrechnung	1	0
Konzernjahresüberschuss	87	170
Auf andere Gesellschafter entfallender Anteil am Konzernergebnis	-10	-1
Gewinnrücklagen und Bilanzgewinn am 31.12.	1.202	1.032
Ausweis als Bilanzverlust / -gewinn	152	-179
<b>Gewinnrücklagen am 31.12.</b>	<b>1.354</b>	<b>853</b>

## (13) Bilanzverlust / -gewinn

Das in der Konzernbilanz ausgewiesene Bilanzergebnis entspricht dem Bilanzverlust / -gewinn im Jahresabschluss der Deutsche

Bahn AG, im Vorjahr nach Einstellung in die Gewinnrücklagen.

**(14) Ausgleichsposten für Anteile anderer Gesellschafter**

	1999 Mio. €	1998 Mio. €
Passive Ausgleichsposten	47	44
Aktive Ausgleichsposten	-8	-8
<b>Insgesamt</b>	<b>39</b>	<b>36</b>

Die Ermittlung der Ausgleichsposten erfolgt nach der Buchwertmethode ohne Auflösung stiller Reserven. Die aktiven Ausgleichsposten

betreffen auf mittelbare Fremdantheile entfallende nicht aktivierte Firmenwerte sowie aufgelaufene Verluste.

**(15) Sonderposten für Investitionszuschüsse**

Die Auflösung der Sonderposten erfolgt entsprechend der Abschreibungsmethode der bezuschussten Anlagegegenstände.

**(16) Sonderposten mit Rücklagenanteil**

	1999 Mio. €	1998 Mio. €
gemäß § 273 HGB:		
• Rücklage gemäß § 6 b EStG (nicht übertragen)	0	3
gemäß § 281 HGB:		
• Rücklage gemäß § 6 b EStG (übertragen)	0	5
• Rücklage gemäß § 3 Abs. 2 ZonenRFG	4	8
• Rücklage gemäß § 4 FördergebietsG	18	21
	<u>22</u>	<u>34</u>
<b>Insgesamt</b>	<b>22</b>	<b>37</b>

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

Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil sind mit 14 Mio. € (Vor-

jahr: 13 Mio. €) im Posten „sonstige betriebliche Erträge“ enthalten. Die Einstellungen in die Sonderposten mit Rücklageanteil in Höhe von 0 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) werden unter „sonstige betriebliche Aufwendungen“ ausgewiesen.

## (17) Rückstellungen

	1999 Mio. €	1998 Mio. €
Rückstellungen für Pensionen	469	418
Steuerrückstellungen	332	369
Rückstellungen für latente Steuern	23	16
Sonstige Rückstellungen	12.131	11.690
<b>Insgesamt</b>	<b>12.955</b>	<b>12.493</b>

Den **Rückstellungen für Pensionen** wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 59 Mio. € (Vorjahr: 52 Mio. €) zugeführt.

Die **sonstigen Rückstellungen** setzen sich wie folgt zusammen:

	1999 Mio. €	1998 Mio. €
Verpflichtungen im Personalbereich	1.547	1.417
Restrukturierungsmaßnahmen	2.115	2.149
Ökologische Altlasten	3.225	3.316
Rückgabeverpflichtungen	480	490
Übrige Risiken	4.764	4.318
<b>Insgesamt</b>	<b>12.131</b>	<b>11.690</b>

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Zeitguthaben, Jubiläumszuwendungen, Tantiemen sowie Vorruhestandsverpflichtungen. Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt.

sprüchen für Grundstücke im Bereich der ehemaligen Deutsche Reichsbahn gebildet.

Die Rückstellungen für ökologische Altlasten beziehen sich in erster Linie auf die Beseitigung von vor dem 1. Juli 1990 entstandenen ökologischen Altlasten auf dem Gebiet der ehemaligen Deutsche Reichsbahn. Hierfür wurde bereits in der Eröffnungsbilanz der Deutsche Reichsbahn ein entsprechender Betrag in Höhe von 2,9 Mrd. € zurückgestellt und unverändert in die Eröffnungsbilanz der Deutsche Bahn AG übernommen. Rückstellungen für mögliche Rückgabeverpflichtungen wurden für Risiken aus Restitutionsan-

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Rückstellungen für:

- Rekultivierungs- und Rückbaumaßnahmen (Stilllegung von Strecken und Anlagen),
- unterlassene Instandhaltung (beinhaltet auch zukünftige Maßnahmen zur Vorbereitung der Veräußerung von Grundstücken),
- Risiken aus schwebenden Geschäften, Gewährleistungen sowie für ungewisse Verbindlichkeiten aus noch nicht abgerechneten Lieferungen und Leistungen,
- mögliche Rückforderungen von Zuschüssen.

(18) Verbindlichkeiten	1999	davon mit Restlaufzeit			1998
	Mio. €	bis ein Jahr Mio. €	1 bis 5 Jahre Mio. €	über 5 Jahre Mio. €	Mio. €
Zinslose Darlehen	6.344	229	1.099	5.016	8.284
Anleihen	3.181	0	553	2.628	1.831
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	92	10	22	60	176
Erhaltene Anzahlung auf Bestellungen	260	172	88	0	175
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.851	1.847	3	1	1.837
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	0	0	0	0	1
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.338	253	174	911	712
Sonstige Verbindlichkeiten	1.079	921	110	48	771
• davon aus Steuern	(96)	(96)	(0)	(0)	(82)
• davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(115)	(115)	(0)	(0)	(122)
<b>Insgesamt</b>	<b>14.145</b>	<b>3.432</b>	<b>2.049</b>	<b>8.664</b>	<b>13.787</b>

Die **Zinslosen Darlehen** ergeben sich aus Finanzierungen der Bundesrepublik Deutschland für Investitionen in den Ausbau und den Ersatz der Schienenwege. Grundlage hierfür bildet die grundgesetzlich verankerte und im Bundesschienenwegeausbaugesetz (BSchwAG) konkretisierte Verantwortung für die Verkehrsbedürfnisse der Allgemeinheit (Artikel 87e Abs. 4 Grundgesetz). Die Darlehen sind unverzinslich. Die Tilgung der Darlehen ist in Einzel- und Sammelfinanzierungsvereinbarungen geregelt. In der Regel werden die Darlehen in jährlich gleichen Raten zurückgezahlt, deren Höhe sich an den entsprechenden jährlichen Abschreibungsbeiträgen orientiert.

Der Rückgang der Zinslosen Darlehen gegenüber dem Vorjahr ist zum einen auf die Umwandlung in Baukostenzuschüsse und zum

anderen auf den Ankauf von Tilgungsverpflichtungen der Jahre 2025 bis 2041 durch die DB Netz AG zurückzuführen. Die Tilgungsverpflichtungen wurden zum Marktwert erworben. Die Differenz zwischen Nominal- und Marktwert wurde in die passiven Rechnungsabgrenzungsposten eingestellt (vgl.(19)) und wird über einen Zeitraum von 20 Jahren kontinuierlich aufgelöst.

Die **Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht**, enthalten u.a. langfristige verzinsliche Darlehen der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (Basel/Schweiz) in Höhe von 919 Mio. € (Vorjahr: 524 Mio. €).

Die **Verbindlichkeiten** sind i.d.R. nicht besichert. Ausnahmen sind:

- Verbindlichkeiten gegenüber EUROFIMA werden durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (i.d.R. Fahrzeuge) gesichert;

- von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten waren 17 Mio. € (Vorjahr: 20 Mio. €) grundpfandrechtlich sowie 0 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) durch Sicherungsübereignung der finanzierten Investitionsgüter gesichert.

Eine Auflistung der Finanzschulden findet sich unter (22).

## (19) Rechnungsabgrenzungsposten

Der deutliche Anstieg der **passiven Rechnungsabgrenzungsposten** resultiert überwie-

gend aus dem Ankauf von Tilgungsverpflichtungen zu zinslosen Darlehen (vgl. (18)).

## (20) Haftungsverhältnisse

	1999 Mio. €	1998 Mio. €
Verbindlichkeiten aus der Begebung und Übertragung von Wechseln	0	1
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	75	109
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	1.154	738
<b>Insgesamt</b>	<b>1.229</b>	<b>848</b>

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens gegenüber der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (Basel/Schweiz). Kredite der EUROFIMA an das Bundeseisenbahnvermögen (bzw. dessen Rechtsvorgänger Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn) wurden durch Sicherungsübereignung

von Fahrzeugen für den Personen- und Güterverkehr gesichert. Die Kredite verblieben beim Bundeseisenbahnvermögen, die Fahrzeuge sind zunächst auf die Deutsche Bahn AG und dann im Rahmen der Ausgliederung der Bahnreform Stufe II auf verschiedene Gesellschaften des Deutsche Bahn Konzerns – in erster Linie auf DB Reise&Touristik AG, DB Regio AG und DB Cargo AG – übergegangen.

**(21) Sonstige finanzielle Verpflichtungen**

	1999 Mio. €	1998 Mio. €
Bestellobligo für Investitionen	9.407	10.684
Ausstehende Einlagen	322	325
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	4.108	1.752
<b>Insgesamt</b>	<b>13.837</b>	<b>12.761</b>

Die **ausstehenden Einlagen** betreffen die EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (Basel/Schweiz).

Die in den **Verpflichtungen aus Miet-, Leasing und anderen Drittschuldverhältnissen** enthaltenen **Leasing-Verbindlichkeiten** werden in diesem Jahr erstmalig mit dem Nominalwert ausgewiesen. Der Vorjahreswert wurde entsprechend angepasst. Die nachfol-

gende Tabelle zeigt hierzu eine detaillierte Auflistung von Nominal- und Barwerten, untergliedert nach Fristigkeiten. Leasing hat für die Finanzierung betriebsnotwendiger Vermögensgegenstände nur eine untergeordnete Bedeutung. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 1999 Leasingraten in Höhe von 78 Mio. € (Vorjahr: 79 Mio. €) gezahlt. Die zukünftigen Verpflichtungen aus Leasing-Verhältnissen (Stand: 31.12.1999) werden wie folgt fällig:

	Nominalwert Mio. €	Barwert bei 7,5 % Mio. €
Leasingraten fällig bis 1 Jahr	85	81
Leasingraten fällig 1 bis 5 Jahre	418	334
Leasingraten fällig über 5 Jahre	682	357
<b>Insgesamt</b>	<b>1.185</b>	<b>772</b>

**(22) Finanzinstrumente**

Das in der Deutsche Bahn AG angesiedelte Treasury-Zentrum ist für alle Finanzierungs- und Absicherungsaktivitäten des Konzerns zuständig und betreibt in diesem Zusammenhang auch das zentrale Cash Management der gesamten Gruppe. Bei den Arbeitsabläu-

fen besteht eine klare funktionale und organisatorische Trennung zwischen Handel (Front Office) und Abwicklung (Back Office). Das Treasury-Zentrum unterliegt der regelmäßigen internen Revision.

## A. ORIGINÄRE FINANZINSTRUMENTE

Die wesentlichen originären Finanzinstrumente im Einzelnen und die **Finanzschulden** insgesamt zum 31. Dezember 1999 sind in

nachstehender Tabelle aufgeführt, die Nominalbeträge entsprechen den Buchwerten:

	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominal- zinssatz in %	Buchwert 31.12.1999 Mio. €
<b>Anleihen der DB Finance B.V.:</b>				
• Anleihe 1995-2002	DM	2,6	6,875	511
• Anleihe 1997-2007	DM	7,8	5,750	511
• Anleihe <sup>1)</sup> 1998-2003	DM	bis 3,3	1,125	42
• Anleihe 1998-2008	DM	8,4	5,000	767
• Anleihe 1999-2009	€	9,5	4,875	1.350
<b>Insgesamt</b>				<b>3.181</b>
<b>Verbindlichkeiten ggü. EUROFIMA:</b>				
• Darlehen <sup>2)</sup> 1994-2001	DM	1,1	4,080	1
• Darlehen <sup>2)</sup> 1995-2005	DM	5,7	4,750	6
• Darlehen 1996-2006	DM	7,0	6,000	256
• Darlehen 1997-2009	DM	10,0	5,625	256
• Darlehen 1999-2009	€	9,8	5,750	400
<b>Insgesamt</b>				<b>919</b>
<b>Verbindlichkeiten ggü. Kreditinstituten:</b>				
• Schuldscheindarlehen 1998-2008	DM	8,3	5,310	51
• Sonstige				41
<b>Insgesamt</b>				<b>92</b>
<b>Finanzschulden insgesamt</b>				<b>4.192</b>

<sup>1)</sup> Anleihegläubiger haben Umtauschrecht in Aktien der Deutsche Lufthansa AG aus dem Eigentum der Deutsche Bahn AG.

<sup>2)</sup> Darlehen der EUROFIMA an die D.A.CH. Hotelzug (Zürich/Schweiz), heute CityNightLine CNL AG (Zürich/Schweiz), wurde im Rahmen eines Kaufs von Wagenmaterial zum 31.12.1996 von der DB AG übernommen.

Von den Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten – und damit auch von den Finanzschulden insgesamt – haben 10 Mio. € eine Restlaufzeit bis ein Jahr.

Über die bilanzierten Verbindlichkeiten hinaus haben – Stichtag: 31.12.1999 – 12 Banken der Deutsche Bahn AG garantierte Kreditfazilitäten in einem Gesamtvolumen von 1,8 Mrd. € zur Absicherung des kurzfristigen Liquiditätsbedarfs eingeräumt.

## B. DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE

Derivative Finanzinstrumente werden ausschließlich zur Absicherung von Zins- und Währungsrisiken in Verbindung mit Finanztransaktionen im Deutsche Bahn Konzern eingesetzt. Alle Einzelgeschäfte korrespondieren mit bilanzwirksamen bzw. antizipierten Grundgeschäften (Anleihen, Darlehen u.a.). Spekulationsgeschäfte sind nicht erlaubt. Einsatz, Abwicklung und Kontrolle von derivativen Finanzgeschäften sind durch interne Richtlinien geregelt. Im Rahmen des Risikomanagements findet eine fortlaufende Markt- und Risikobewertung statt.

Zur Absicherung von Zinsänderungsrisiken wurden ausschließlich Zinsswaps eingesetzt. Die daraus resultierende Zinsdifferenz wird periodengerecht abgegrenzt. Zukünftige Zinsdifferenzen werden als schwebendes Geschäft nicht bilanziert. Rückstellungen für Drohverluste wurden nicht gebildet.

Fremdwährungsrisiken waren im Deutsche Bahn Konzern von geringer Bedeutung. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisentermingeschäfte und Optionen abgeschlossen.

Das **Nominalvolumen** der nachfolgend dargestellten Sicherungsgeschäfte stellt die Summe aller Kauf- und Verkaufsbeträge dar, die den Geschäften zugrunde liegen. Die Höhe des Nominalvolumens erlaubt Rückschlüsse auf den Umfang des Einsatzes von derivativen Finanzinstrumenten, gibt aber nicht das Risiko aus dem Einsatz von Derivaten wieder.

Der **Marktwert** eines Finanzderivats entspricht dem Preis für die Auflösung bzw. Wiederbeschaffung des Geschäfts. Die aufgeführten Marktwerte wurden zum Bilanzstichtag nach finanzmathematischen Verfahren bzw. marktüblichen Modellen ermittelt, dabei wurden gegenläufige Wertentwicklungen aus den entsprechenden Grundgeschäften nicht berücksichtigt. Umgekehrt werden bei der Bilanzierung der Grundgeschäfte die zugehörigen Derivate nicht zum Ansatz gebracht (kein Hedge-Accounting). Weil Bewertungseinheiten (Derivat/Grundgeschäft) gebildet werden, ist in nachfolgender Tabelle neben dem Marktwert der Derivate auch die Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte ausgewiesen.

Als **Kreditrisiko** werden mögliche Vermögensverluste durch die Nichterfüllung seitens der Vertragspartner bezeichnet („Ausfallrisiko“). Es stellt die Wiederbeschaffungskosten (Marktwerte) der Geschäfte dar, bei denen Ansprüche des Deutsche Bahn Konzerns gegenüber den Vertragspartnern bestehen. Die nachfolgende Angabe zum Kreditrisiko gibt die einfache Summe aller Einzelrisiken wieder. Zur Beschränkung des Kreditrisikos ist im Deutsche Bahn Konzern der Abschluss eines Rahmenvertrages für Finanztermingeschäfte mit dem Kontrahenten Voraussetzung für einen Geschäftsabschluss. Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Kontrahenten sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und die Einrichtung von Risikolimiten wird das Ausfallrisiko reduziert.

## Nominal- und Marktwert der Zinsderivate

	1999 Mio. €	1998 Mio. €
Nominalvolumen	2.790	1.790
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
• Marktwert der Derivate	-75	-7
• Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	95	-129
Insgesamt	20	-136

Per 31. Dezember 1999 bestand das Portfolio aus Zinsderivaten lediglich aus Zinsswaps mit einer Restlaufzeit von mehr als einem

Jahr. Die Wertentwicklung geht in erster Linie auf den deutlichen Zinsanstieg im Laufe des Geschäftsjahres 1999 zurück.

## Nominal- und Marktwert der Währungsderivate

	1999 Mio. €	1998 Mio. €
Nominalvolumen	108	151
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
• Marktwert der Derivate	9	-4
• Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	0	0
Insgesamt	9	-4

Die ganz überwiegend von Gesellschaften der DER-Gruppe, Frankfurt/Main, abgeschlossenen Währungssicherungskontrakte

bestanden aus Devisentermingeschäften und Optionen mit einer Restlaufzeit bis ein Jahr.

## Kreditrisiko

	1999 Mio. €	1998 Mio. €
Kreditrisiko Zins- und Währungsderivate	27	95

Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 12 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von Aa3.

Für Geschäfte mit Laufzeiten über einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von Aa3 auf.

## Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

### (23) Umsatzerlöse

Die Gliederung der Umsatzerlöse in Höhe von 15.630 Mio. € (Vorjahr: 15.348 Mio. €) nach Unternehmensbereichen enthält die Segmentberichterstattung auf der Seite 98.

Von den Veränderungen der Umsatzerlöse resultieren 62 Mio. € (Vorjahr: -173 Mio. €) aus Zu- und Abgängen von Gesellschaften im Konsolidierungskreis.

### (24) Sonstige betriebliche Erträge

	1999 Mio. €	1998 Mio. €
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	403	417
Mieten und Pachten	207	223
Übrige betriebliche Erträge	945	779
Erträge aus Abgängen im Anlagevermögen	447	888
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	307	93
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	71	62
Erträge aus der Auflösung von Sonderposten mit Rücklageanteil	14	13
Übrige periodenfremde Erträge	117	121
<b>Insgesamt</b>	<b>2.511</b>	<b>2.596</b>

## (25) Materialaufwand

	1999 Mio. €	1998 Mio. €
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	1.573	1.604
Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.005	2.850
Aufwendungen für Instandhaltungen	2.718	2.893
<b>Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)</b>	<b>7.296</b>	<b>7.347</b>
Zuwendungen des Bundes	-608	-752
<b>Insgesamt</b>	<b>6.688</b>	<b>6.595</b>

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

Die **Zuwendungen des Bundes** werden gemäß Artikel 2 § 22 Abs. 1 Nr. 3 Eisenbahnneuordnungsgesetz geleistet. Damit trägt der Bund zum Abbau der erhöhten Material-

aufwendungen zur Angleichung des Ausbaustands, der technischen Ausstattung und des Produktivitätsniveaus im Bereich der ehemaligen Deutsche Reichsbahn an das Niveau im Bereich der ehemaligen Deutsche Bundesbahn bei. Die Zuwendungen nehmen jährlich entsprechend dem erwarteten Abbau des erhöhten Materialaufwands ab und werden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

## (26) Personalaufwand

	1999 Mio. €	1998 Mio. €
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	5.865	6.015
für zugewiesene Beamte		
a) Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	1.689	1.851
b) direkt ausgezahlte Nebenbezüge	108	62
	<b>7.662</b>	<b>7.928</b>
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	1.235	1.211
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	389	460
	<b>1.624</b>	<b>1.671</b>
• davon für Altersversorgung	(761)	(765)
<b>Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)</b>	<b>9.286</b>	<b>9.599</b>
Zuwendungen des BEV	-1.001	-1.210
<b>Insgesamt</b>	<b>8.285</b>	<b>8.389</b>

In dem Betrag für **Altersversorgung** sind auch Arbeitgeberanteile zur Rentenversicherung und Versorgungszuschläge für beurlaubte Beamte enthalten.

Die **Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens (BEV)** werden gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 5 Nr. 1 Eisenbahnneuordnungsgesetz geleistet. Damit werden die Personal-

kosten erstattet, die infolge des erhöhten Personalaufwands im Bereich der ehemaligen Deutsche Reichsbahn im Vergleich zur ehemaligen Deutsche Bundesbahn entstehen. Entsprechend der antizipierten Rückführung des Personalaufwands reduzieren sich die Zuwendungen jährlich und werden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

### (27) Sonstige betriebliche Aufwendungen

	1999 Mio. €	1998 Mio. €
Mieten und Pachten	549	553
Gebühren und Beiträge	290	269
Übrige betriebliche Aufwendungen	1.289	1.336
Verluste aus Abgängen im Anlagevermögen	324	199
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	121	28
Aufwendungen aus der Einstellung von Sonderposten mit Rücklageanteil	0	8
Sonstige periodenfremde Aufwendungen	217	153
<b>Insgesamt</b>	<b>2.790</b>	<b>2.546</b>

Von den **übrigen betrieblichen Aufwendungen** betreffen 54 Mio. € (Vorjahr: 76 Mio. €) „sonstige Steuern“.

## (28) Beteiligungsergebnis

	1999 Mio. €	1998 Mio. €
Erträge aus Beteiligungen	2	10
• davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(8)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	92	27
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-147	-138
Abschreibungen auf Beteiligungen	-2	-42
<b>Insgesamt</b>	<b>-55</b>	<b>-143</b>

## (29) Zinsergebnis

	1999 Mio. €	1998 Mio. €
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	3	4
• davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	75	65
• davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-236	-158
• davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(0)
<b>Insgesamt</b>	<b>-158</b>	<b>-89</b>

## (30) Steuern vom Einkommen und Ertrag

Als Steuern vom Einkommen und Ertrag werden im Inland die Körperschaftsteuer einschließlich Solidaritätszuschlag und die Gewerbeertragsteuer sowie vergleichbare ausländische ertragsabhängige Steuern ausgewie-

sen. Die niedrige Steuerbelastung resultiert aus der Nutzung von steuerlichen Verlustvorträgen, die vorbehaltlich steuerrechtlicher Änderungen auf absehbare Zeit zu einer anhaltend niedrigen Steuerquote führen werden.

**(31) Ergebnis je Aktie**

Ausgangsbasis zur Berechnung des Ergebnisses je Aktie bildet das Nettoergebnis. Es entspricht dem Ergebnis nach Steuern abzüglich

des anderen Gesellschaftern zustehenden Gewinns und zuzüglich des auf andere Gesellschafter entfallenden Verlusts.

		1999	1998
Nettoergebnis	Mio. €	77	169
Anzahl Aktien	Stück	84.000.000	84.000.000
Ergebnis je Aktie	€	0,92	2,01

**Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung**

Die Kapitalflussrechnung wurde gegenüber dem Vorjahr grundlegend überarbeitet. Die

Vorjahreswerte wurden an das neue Schema angepasst.

**(32) Finanzmittelbestand**

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Schecks, Kassenbestände, Bundesbank- und Postbankguthaben, Guthaben bei

Kreditinstituten). Angaben zu weiteren liquiditätsnahen Mitteln sind den Erläuterungen der Bilanzpositionen sonstige Vermögensgegenstände bzw. Wertpapiere zu entnehmen.

## Segmentbericht

Für den Deutsche Bahn Konzern ergibt sich die Segmentabgrenzung aus den von den Unternehmensbereichen erbrachten Dienstleistungen, wobei die in der Aufsichtsratsitzung am 1. März 2000 beschlossene Weiterentwicklung der Führungsstruktur des Deutsche Bahn Konzerns bereits Berücksichtigung gefunden hat. Die Geschäftstätigkeit des Deutsche Bahn Konzern gliedert sich danach in die fünf Unternehmensbereiche:

Im Unternehmensbereich **Personenverkehr** werden in zwei Geschäftsfeldern mit den Führungsgesellschaften DB Reise&Touristik AG und DB Regio AG als jeweils 100 %igen Tochtergesellschaften der DB AG die Transport- und Serviceleistungen im Personenverkehr sowie die touristischen Angebote des DB Konzerns geführt. Im Geschäftsfeld DB Reise&Touristik werden durch die DB Reise&Touristik AG Beförderungsleistungen im Reiseverkehr (Schienenfernverkehr) erbracht. Touristische Aktivitäten und ergänzende Dienstleistungen sind bei deren Tochtergesellschaften angesiedelt. Im Geschäftsfeld DB Regio wird ein umfassendes Angebot von Verkehrsdienstleistungen im Nah-/Regionalverkehr (i.d.R. Entfernung bis zu 50 km bzw. Reisezeit bis zu einer Stunde) erbracht. Die DB Regio AG ist auf den entsprechenden

Schienenverkehr ausgerichtet, die ihr zugeordneten Tochtergesellschaften sind im Schienen- und Busverkehr oder in ergänzenden Dienstleistungen tätig. Mit der im Unternehmensbereich Personenverkehr erbrachten Verkehrsleistung ist der Deutsche Bahn Konzern das im Personenverkehr führende europäische Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Der Unternehmensbereich **Güterverkehr** umfasste im Berichtsjahr die Führungsgesellschaft DB Cargo AG als 100 %ige Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG sowie die der DB Cargo AG zugeordneten Tochtergesellschaften. Aufgrund des zum 1. Januar 2000 in Kraft getretenen Joint Ventures mit der niederländischen Eisenbahngesellschaft Nederlandse Spoorwegen wird die Rolle der Führungsgesellschaft zukünftig von der Railion GmbH wahrgenommen, an der die Deutsche Bahn AG mit 94 % und NS Groep N.V. mit 6 % beteiligt sind. Die Railion GmbH hält wiederum Beteiligungen an der DB Cargo AG (100 %) sowie der in Railion Benelux N.V. umbenannten frühere NS Cargo N.V. (100 %). Der Leistungsumfang des Unternehmensbereichs umfasst den nationalen wie internationalen Schienengüterverkehr sowie ergänzende logistische Dienstleistungen. Gemessen an der Verkehrsleistung hat der Unternehmensbereich Güterverkehr in Europa eine führende Position.

Der Unternehmensbereich **Personenbahnhöfe** umfasst den Betrieb der Personenbahnhöfe als Verkehrsstation sowie die optimale Vermarktung der Standorte zugunsten aller Bahn- hofsnutzer. Die entsprechenden Leistungen werden im Wesentlichen von der Führungs- gesellschaft DB Station&Service AG, einer 100 %igen Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG, erbracht.

Der Unternehmensbereich **Fahrweg** mit der Führungsgesellschaft DB Netz AG, einer 100 %igen Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG, ist für die Eisenbahninfrastruktur, d. h. speziell den Fahrweg und die Umschlag- bahnhöfe, verantwortlich.

Die mit dem umfangreichen Immobilienbe- sitz des Deutsche Bahn Konzerns verbunde- nen Aufgaben werden im neu eingerichteten Unternehmensbereich **Immobilien** gebün- delt. Die Deutsche Bahn Immobiliengesell- schaft mbH, eine 100 %ige Tochtergesell- schaft der Deutsche Bahn AG, bündelt Kompetenzen und übernimmt die führende Rolle für die Bewirtschaftung, Vermarktung und Projektentwicklung für das nicht den operativen Konzernsparten zugeordnete Immobilienvermögen des Deutsche Bahn Konzerns.

Auf eine **Segmentierung nach Regionen** wird verzichtet, weil der im Berichtsjahr erzielte Auslandsanteil beim Umsatz vernachlässigbar gering ist und eine Untergliederung inner- halb Deutschlands aufgrund der flächen- deckenden Präsenz wenig sinnvoll scheint.

Ebenfalls verzichtet wird auf eine **Segmen- tierung der Aufwendungen für Forschung und Entwicklung (FuE)**, da FuE innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns überwiegend zentral erfolgt.

Unternehmens- bereiche	Außenumsatz		Innenumsatz		Bereichsumsatz		Abschreibungen	
	1999 Mio. €	1998 Mio. €						
Personenverkehr								
• DB Reise&Touristik	4.172	4.038	321	307	4.493	4.345	259	195
• DB Regio	7.328	7.181	720	604	8.048	7.785	348	322
Insgesamt	11.500	11.219	1.041	911	12.541	12.130	607	517
Güterverkehr	3.541	3.623	632	363	4.173	3.986	169	141
Personenbahnhöfe	184	179	583	514	767	693	73	60
Fahrweg	153	120	3.709	3.753	3.862	3.873	823	751
Sonstige / Holding / Überleitung	252	207	2.733	2.712	2.985	2.919	293	268
<b>Konzern</b>	<b>15.630</b>	<b>15.348</b>	<b>8.698</b>	<b>8.253</b>	<b>24.328</b>	<b>23.601</b>	<b>1.965</b>	<b>1.737</b>

## ERLÄUTERUNGEN ZU DEN SEGMENTDATEN:

- Unter **Sonstige / Holding / Überleitung** werden Konsolidierungseffekte, die konzernleitende Managementholding DB AG sowie andere, nicht den fünf gesondert gezeigten Bereichen zuordenbare Geschäftsaktivitäten zusammengefasst. Darin enthalten ist – letztmalig – auch der ab 1. Juni 2000 neu eingerichtete Unternehmensbereich Immobilien.
- Die **Vorjahreszahlen** der Unternehmensbereiche wurden zu Vergleichszwecken an die neue organisatorische Zuordnung im Personenverkehr angepasst.
- Der **Außenumsatz** spiegelt den Umsatz mit konzernexternen Dritten wider.
- Der **Innenumsatz** zeigt die Umsätze, die zwischen den Unternehmensbereichen getätigt wurden. Durch die geschäftsspezifische vertikale Integration des Deutsche Bahn Konzerns sind diesbezüglich vor allem die Innenumsätze der Unternehmensbereiche Infrastruktur bzw. Personbahnhöfe mit den Unternehmensbereichen Personenverkehr bzw. Güterverkehr von Bedeutung. Die Verrechnungspreise für konzerninterne Umsätze werden unter Bedingungen wie unter fremden Dritten abgerechnet.

Betriebliches Ergebnis		Brutto Cash Flow		Betriebliches Vermögen		Bilanzsumme		Bruttoinvestitionen		Mitarbeiter am 31.12.*	
1999 Mio. €	1998 Mio. €	1999 Mio. €	1998 Mio. €	1999 Mio. €	1998 Mio. €	1999 Mio. €	1998 Mio. €	1999 Mio. €	1998 Mio. €	1999	1998
91	70	377	286	3.171	3.093	4.705	4.271	627	689	34.836	35.938
185	193	581	543	3.545	3.230	6.329	5.399	1.311	1.056	55.605	56.083
276	263	958	829	6.716	6.323	11.034	9.670	1.938	1.745	90.441	92.021
-11	31	171	182	1.654	1.338	2.037	1.615	501	288	40.995	44.544
0	14	93	91	1.538	1.557	2.431	2.010	554	615	5.593	5.629
1	148	936	959	8.850	7.878	17.137	17.078	4.772	4.508	66.878	71.830
-353	-285	-70	-18	6.155	5.560	4.559	4.588	607	504	37.731	38.444
<b>-87</b>	<b>171</b>	<b>2.088</b>	<b>2.043</b>	<b>24.913</b>	<b>22.656</b>	<b>37.198</b>	<b>34.961</b>	<b>8.372</b>	<b>7.660</b>	<b>241.638</b>	<b>252.468</b>

\* Arbeitnehmer und zugewiesene Beamte, ohne Auszubildende

- Der **Bereichsumsatz** bildet die Summe aus Außen- und Innenumsatz und zeigt somit die wirtschaftliche Leistung des Unternehmensbereichs.
- Die **Abschreibungen** und **Bruttoinvestitionen** beziehen sich auf das Sachanlagevermögen sowie die Immateriellen Vermögensgegenstände. Die Bruttoinvestitionen entsprechen dem wirtschaftlich nutzbaren Investitionsvolumen vor verrechneten Zuschüssen. Die nach Abzug von Zuschüssen bilanzwirksamen Nettoinvestitionen sind Basis für die Abschreibungen.
- Das **Betriebliche Ergebnis** ist das operative Ergebnis nach Zinsen, vor Beteiligungsergebnis und Steuern.
- Der **Brutto Cash Flow** ist definiert als Betriebliches Ergebnis zuzüglich der Zinsen, der Abschreibungen auf das Sachanlagevermögen und der Veränderung der Pensionsrückstellungen.
- Das **Betriebliche Vermögen** umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterielle Vermögensgegenstände) – abzüglich der zinslosen Darlehen – sowie das betriebliche Netto-Umlaufvermögen.

## Sonstige Angaben

### (33) Beschäftigte

	1999		1998	
	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	177.829	176.637	184.429	181.460
Zugewiesene Beamte	67.022	65.001	74.643	71.008
<b>Mitarbeiter</b>	<b>244.851</b>	<b>241.638</b>	<b>259.072</b>	<b>252.468</b>
Auszubildende	13.023	14.438	14.560	16.275
<b>Insgesamt</b>	<b>257.874</b>	<b>256.076</b>	<b>273.632</b>	<b>268.743</b>

Die bei der ehemaligen Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn beschäftigten Beamten sind in der Regel mit Eintragung der DB AG dieser kraft Artikel 2 § 12 Eisenbahn-

neuordnungsgesetz zugewiesen worden (zugewiesene Beamte). Sie arbeiten für die DB AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

### (34) Befreiung von Tochterunternehmen von den Offenlegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches

Die folgenden Tochterunternehmen machen von der Möglichkeit des § 264 Abs. 3 HGB

Gebrauch, ihren Jahresabschluss nicht offen zu legen:

Bayern Express Omnibus GmbH, München

DB Bahnbau GmbH, Berlin

Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin

DB Cargo AG, Berlin

Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH, Konstanz

DB Dialog Telefonservice GmbH, Schwerin

BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen

DB Energie GmbH, Frankfurt am Main

BSG Bahn Schutz & Service GmbH, Frankfurt am Main

DB FuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main

DB Gastronomie GmbH, Frankfurt am Main

BTT BahnTank Transport GmbH, Mainz

DB Informatik-Dienste GmbH, Erfurt

BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld

DB Netz AG, Berlin

DB Projekt Finanzierungsgesellschaft mbH, Frankfurt am Main

BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf

DB Projekt GmbH Knoten Berlin, Berlin

DB Anlagen und Haus Service GmbH, Berlin

DB Projekt GmbH Köln-Rhein/Main, Frankfurt am Main

DB Arbeit GmbH, Berlin

DB AutoZug GmbH, Dortmund

DB Regio AG, Berlin

DB Bahnbau GmbH, Berlin

DB Regionalbahn Rheinland GmbH, Köln	Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH, Berlin
DB Regionalbahn Rhein Ruhr GmbH, Essen	Railion GmbH, Mainz
DB Regionalbahn Westfalen GmbH, Münster (Westf.)	RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg
DB Reise&Touristik AG, Berlin	Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, Kiel
DB Station&Service AG, Berlin	Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig
DB Tank Service GmbH, Erfurt	Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart
DB ZugBus Nordrhein Holding GmbH, Köln	Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm (Donau)	Regionalverkehr Oberbayern GmbH, München
DB ZugBus Westfalen Holding GmbH, Münster (Westf.)	RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken
Deutsche Bahn Gleisbau GmbH, Duisburg	RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe
Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH, Frankfurt am Main	S-Bahn Berlin GmbH, Berlin
Deutsche Bahn Medien GmbH, Frankfurt am Main	S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg
Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH, Kassel	SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin	TLC Transport-, Informatik- und Logistik-Consulting GmbH, Berlin
Deutsches Reisebüro GmbH, Berlin	Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Frankfurt am Main
dvm Deutsche Verkehrsdienstleistungs- und Management GmbH, Berlin	UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, Heringsdorf
Ibb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH, Dresden	Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Frankfurt am Main
Kombiwaggon Servicegesellschaft für den Kombinierten Verkehr mbH (KSG), Mainz	WB Westfalen Bus GmbH, Münster (Westf.)
Magnetschnellbahn-Fahrweggesellschaft mbH (FWG), Berlin	Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen
Metropolitan Express-Train GmbH, Bad Homburg v.d.H.	Zehlendorfer Eisenbahn- und Hafen GmbH, Berlin
Mitteldeutsche Bahnreinigung GmbH, Leipzig	ZugBus Schleswig-Holstein GmbH, Kiel
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	

## (35) Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

	1999 Tausend €	1998 Tausend €
Gesamtbezüge des Vorstands	3.679	3.886
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	519	319
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	7.272	3.191
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	210	209
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	0	0
Kredite an Mitglieder des Vorstands	0	0
Kredite an Mitglieder des Aufsichtsrats	0	0

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der

Übersicht auf den Seiten 108-112 zu entnehmen.

## (36) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Konzernlagebericht erläutert.

Berlin, den 30. März 2000

Deutsche Bahn AG  
Der Vorstand

## Bestätigungsvermerk

Der von PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüfte und in DM aufgestellte Konzernabschluss wurde mit folgendem Bestätigungsvermerk versehen:

„Wir haben den Konzernabschluß und den Konzernlagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 1999 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluß und Konzernlagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluß und über den Konzernlagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlußprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlußprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, daß Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluß unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Konzernlagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen

der Prüfung werden die Wirksamkeit des internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Konzernabschluß und Konzernlagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfaßt die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluß einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts. Wir sind der Auffassung, daß unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Überzeugung vermittelt der Konzernabschluß unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der Konzernlagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage des Konzerns und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Frankfurt am Main, den 5. April 2000

PwC Deutsche Revision  
Aktiengesellschaft  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Dickmann)  
Wirtschaftsprüfer

(Roth)  
Wirtschaftsprüfer

# Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital in Mio. €	Umsatz in Mio. €	Umsatz ggü. Vj. in %	Ergebnis in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.
<b>Unternehmensbereich Personenverkehr</b>						
<b>Geschäftsfeld Reise&amp;Touristik</b>						
<b>DB Reise&amp;Touristik AG, Berlin<sup>2)</sup></b>	100,0	2.045,2	2.939,5	4,7	- <sup>1)</sup>	24.726
Ameropa-Reisen GmbH, Bad Homburg v.d.H	100,0	4,4	98,3	2,1	6,1	119
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	100,0	4,1	20,2	12,1	- <sup>1)</sup>	205
CityNightLine CNL AG, Zürich	60,0	13,6	31,9	3,1	0,2	14
Deutsche Touring Gesellschaft mbH, Frankfurt a. M.	82,8	6,1	46,6	-2,9	1,1	157
Deutsches Reisebüro GmbH, Berlin	100,0	51,1	7,1	6,2	- <sup>1)</sup>	254
DERTour GmbH & Co. KG, Frankfurt a. M.	100,0	32,3	598,2	0,5	16,9	330
DER Deutsches Reisebüro GmbH & Co. OHG, Frankfurt a. M.	100,0	24,1	166,2	11,3	8,8	1.589
Metropolitan Express-Train GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	100,0	4,3	5,6	-	- <sup>1)</sup>	11
MITROPA Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen Aktiengesellschaft, Berlin <sup>3)</sup>	100,0	14,2	309,9	-3,5	3,5	5.262
<b>Geschäftsfeld Regio</b>						
<b>DB Regio AG, Berlin<sup>2)</sup></b>	100,0	1.764,0	5.057,7	2,5	- <sup>1)</sup>	36.806
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen	100,0	13,3	41,9	2,0	- <sup>1)</sup>	349
Burgenlandbahn GmbH, Zeitz <sup>4)</sup>	70,0	0,2	14,3-	-	0,1	0
DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH, Essen	100,0	126,1	498,1	1,4	- <sup>1)</sup>	2.425
DB Regionalbahn Rheinland, Köln	100,0	68,6	262,4	9,0	- <sup>1)</sup>	1.284
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	100,0	4,2	54,7	2,6	- <sup>1)</sup>	265
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	100,0	24,0	154,4	2,6	- <sup>1)</sup>	531
DB Regionalbahn Westfalen GmbH, Münster	100,0	35,5	275,5	9,9	- <sup>1)</sup>	1.416
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	100,0	6,0	54,6	-16,3	- <sup>1)</sup>	344
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	100,0	11,2	60,9	9,5	- <sup>1)</sup>	395
Omnibusverkehr Franken GmbH (OFV), Nürnberg	100,0	13,3	80,7	0,5	- <sup>1)</sup>	425
ORN Omnibusverkehr Rhein Nahe GmbH, Mainz	100,0	5,1	38,3	8,1	- <sup>1)</sup>	297
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	100,0	9,8	53,7	6,3	- <sup>1)</sup>	277
Regional Bus Stuttgart GmbH, Stuttgart	100,0	15,9	63,9	2,1	- <sup>1)</sup>	479
Regionalbus Braunschweig GmbH –RBB -, Braunschweig	100,0	3,6	38,3	3,7	- <sup>1)</sup>	279
Regionalverkehr Kurhessen GmbH, Kassel	100,0	10,7	52,4	5,0	- <sup>1)</sup>	474
Regionalverkehr Oberbayern GmbH, München	100,0	10,8	52,3	1,3	- <sup>1)</sup>	618
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	74,9	13,6	51,7	6,6	3,8	199
RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken	100,0	9,0	50,8	7,9	- <sup>1)</sup>	307
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	100,0	7,2	43,9	0,2	- <sup>1)</sup>	301
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	100,0	165,2	426,3	1,2	- <sup>1)</sup>	4.164
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	100,0	62,3	153,0	2,5	- <sup>1)</sup>	1.165
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg	100,0	6,6	57,2	-1,5	- <sup>1)</sup>	393
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain – VU –, Frankfurt a. M.	100,0	3,8	53,6	1,9	- <sup>1)</sup>	280

Name und Sitz	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital in Mio.€	Umsatz in Mio. €	Umsatz ggü. Vj. in %	Ergebnis in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	100,0	10,2	53,7	14,6	- <sup>1)</sup>	288
Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, Kiel	100,0	10,5	214,4	17,5	- <sup>1)</sup>	956
Autokraft GmbH, Kiel	96,1	9,8	65,1	4,2	1,1	646
<b>Unternehmensbereich Güterverkehr</b>						
<b>DB Cargo AG, Berlin<sup>2)</sup></b>	100,0	434,6	3.412,9	-3,6	- <sup>1)</sup>	39.858
ATG Autotransportlogistic GmbH, Eschborn/Taunus <sup>5)</sup>	75,0	2,4	265,0	-7,7	1,4	37
BTT BahnTank Transport GmbH, Mainz	100,0	1,5	19,7	18,6	- <sup>1)</sup>	24
DB Verkehrsbau Logistik GmbH, Mainz <sup>4)</sup>	100,0	2,6	26,2	-	-0,4	99
NUCLEAR CARGO + SERVICE GmbH, Hanau	100,0	6,2	18,1	-9,7	1,1	69
TRANSA Spedition GmbH, Offenbach a. M.	50,0	9,2	197,9	5,0	1,0	329
Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH, Frankfurt am Main	100,0	0,5	185,3	11,7	- <sup>1)</sup>	200
<b>Unternehmensbereich Personenbahnhöfe</b>						
<b>DB Station&amp;Service AG, Berlin<sup>2)</sup></b>	100,0	1.201,5	766,4	11,0	- <sup>1)</sup>	5.593
<b>Unternehmensbereich Fahrweg</b>						
<b>DB Netz AG, Berlin<sup>2)</sup></b>	100,0	4.422,7	3.399,2	-0,5	- <sup>1)</sup>	63.689
Deutsche Bahn Gleisbau GmbH, Duisburg	100,0	7,5	47,8	5,0	- <sup>1)</sup>	312
Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH, Berlin	100,0	6,3	263,1	12,7	- <sup>1)</sup>	1.547
lbb Ingenieur-, Brücken- und Tiefbau GmbH, Dresden	100,0	2,0	78,9	37,7	- <sup>1)</sup>	311
<b>Sonstige Beteiligungen</b>						
DB Anlagen und Haus Service GmbH, Berlin <sup>2)</sup>	100,0	2,6	403,3	-4,6	- <sup>1)</sup>	7.338
DB Energie GmbH, Frankfurt am Main	100,0	527,7	731,9	-10,7	- <sup>1)</sup>	602
DBFuhrparkService GmbH, Frankfurt am Main	90,0	3,5	118,4	10,3	- <sup>1)</sup>	116
DB Informatik-Dienste GmbH, Erfurt <sup>2)</sup>	100,0	212,5	348,6	61,4	- <sup>1)</sup>	856
DBTankService GmbH, Erfurt <sup>2)</sup>	100,0	1,2	332,9	6,7	- <sup>1)</sup>	198
Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH, Frankfurt a. M.	100,0	0,5	74,1	1,8	- <sup>1)</sup>	1.232
DE-Consult, Deutsche Eisenbahn Consulting GmbH, Berlin	74,0	22,6	116,1	-9,0	3,7	1.074
Deutsche Eisenbahn-Reklame GmbH, Kassel	100,0	5,5	143,3	22,1	- <sup>1)</sup>	235
DVA Deutsche Verkehrs- Assekuranz-Vermittlungs-GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe	65,0	5,7	17,9	65,2	4,7	56
BRG Bahnreinigung Frankfurt a. M.GmbH, Frankfurt a. M.	51,0	1,3	24,5	-2,6	0,5	685
BRG Bahnreinigung Hamburg GmbH, Hamburg	51,0	3,0	45,1	2,3	1,6	1.406
BRG Bahnreinigung München GmbH, München	51,0	1,7	47,9	8,7	0,5	1.172
BRG Bahnreinigung Köln GmbH, Köln	51,0	2,0	48,7	7,8	0,9	1.245
BRG Bahnreinigung Karlsruhe GmbH, Karlsruhe	51,0	1,8	35,4	-1,1	1,0	698
BRG Bahnreinigung Berlin GmbH, Berlin	51,0	2,2	57,7	3,0	1,1	2.156
Mitteldeutsche Bahnreinigung GmbH, Leipzig	100,0	1,4	53,5	-6,2	- <sup>1)</sup>	2.129
BSG Bahn Schutz&Service GmbH, Frankfurt am Main	100,0	0,2	102,6	28,5	- <sup>1)</sup>	3.042
TLC Transport-, Informatik- und Logistik-Consulting GmbH, Berlin	100,0	1,9	232,2	75,0	- <sup>1)</sup>	1.021

1) Ergebnisabführungsvertrag

2) Ausgründung in 1999; Vorjahresumsatz vergleichbar gerechnet

3) 1999 inkl. der auf die Mitropa AG verschmolzenen Bahnhofsgaststätten; 1998 vergleichbar gerechnet

4) Aufnahme Geschäftsbetrieb in 1999

5) Zugang Konsolidierungskreis 1999

# Weitere Angaben zu den Organen der Gesellschaft

## Aufsichtsrat

### **Dr. Günther Saßmannshausen**

Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats,  
Hannover

- a) Braunschweigische  
Maschinenbauanstalt AG
- Deutsche Shell AG
- Heraeus Holding GmbH (Vorsitz)
- Preussag AG
- Preussag Energie GmbH
- VAW Aluminium AG
- Volkswagen AG

### **Dr.-Ing. Dieter H. Vogel**

Vorsitzender des Aufsichtsrats,  
– seit 24.03.1999 –  
Kaufmann, Düsseldorf

- a) ABB AG (Vorsitz)
- Bertelsmann AG
- Gerling Industrie-Service AG
- EXPO 2000 Hannover GmbH
- MobilCom AG

### **Dr.-Ing. E.h. Heinz Dürr**

Vorsitzender des Aufsichtsrats  
– bis 24.02.1999 –  
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Dürr AG,  
Berlin

- a) Dürr AG (Vorsitz)
- Krone GmbH (Vorsitz)
- Bankgesellschaft Berlin AG
- Benteler AG
- Mannesmann AG
- Preussag AG
- Stinnes AG
- b) Carl-Zeiss-Stiftung  
(Stiftungskommissar)
- Alp Transit Gotthard AG (Verwaltungsrat)
- Landesbank Baden Württemberg  
(Verwaltungsrat)

### **Norbert Hansen \***

Stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats  
– seit 07.07.1999 –  
Vorsitzender der Gewerkschaft der Eisenbahner  
Deutschlands, Frankfurt am Main

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz AG
- Mannesmann Arcor AG & Co.
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a.G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.

### **Rudi Schäfer \***

Stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats  
– bis 07.07.1999 –  
Gewerkschaftssekretär i.R.,  
Bergisch Gladbach

- a) DEVK Rückversicherungs- und Beteili-  
gungs-AG (Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Versicherungs-AG  
(Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG  
(Vorsitz)

### **Christian Bormann \***

Betriebsratsvorsitzender  
DB Netz AG  
NL Leipzig, Betriebsstandort Erfurt,  
Weimar-Tröbsdorf

### **Niels Lund Chrestensen**

Geschäftsführer der N.L. Chrestensen,  
Erfurter Samen- und Pflanzenzucht GmbH,  
Erfurt

- a) Aufbaubank Thüringen
- b) Dresdner Bank AG (Beirat Südost)

\* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

**Elke Ferner**

Staatssekretärin im  
Bundesministerium für Verkehr,  
Bau- und Wohnungswesen,  
Berlin

- a) Berlin Brandenburg Flughafen Holding GmbH  
PROJEKTPLANUNGS-GESELLSCHAFT MBH

**Horst Fischer \***

Betriebsrat  
DB Regio AG,  
Schwabach  
– seit 01.08.1999 –

**Dr.-Ing. E.h. Dipl.-Ing. Hermann Franz**

Ehem. Vorsitzender des Aufsichtsrats  
der Siemens AG,  
Erlangen

- a) Bayern Innovativ GmbH
- b) TÜV Süddeutschland Holding AG (Vorsitzender d. Gesellschafterausschusses)  
Menzerna GmbH (Vorsitzender des Beirates)

**Horst Hartkorn \***

Betriebsrat  
S-Bahn Hamburg GmbH,  
Hamburg  
– seit 01.07.1999 –

- a) S-Bahn Hamburg GmbH  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a.G.

**Marlies Helling \***

Personalleiterin  
DB Netz AG,  
Oberursel

- a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.

**Heinz Hermanns \***

Ehem. Betriebsrat  
Deutsche Bahn AG,  
Aachen  
– bis 31.07.1999 –

**Bernhard Ivo \***

Ehem. Bereichsvorstand Regionalverkehr der  
Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands,  
Duisburg  
– bis 08.07.1999 –

- a) Sparda-Bank Essen eG (Vorsitz)  
Verkehrsverbund Rhein/Ruhr GmbH  
Nova Allgemeine Versicherung AG

**Günter Kirchheim \***

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats  
der Deutsche Bahn AG,  
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats  
der DB Netz AG,  
Essen  
– seit 14.11.1999 –

- a) DB Netz AG  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.

**Willi Klußmeier \***

Ehem. Koordinator für Betriebsratsangelegenheiten  
Deutsche Bahn AG,  
Recklinghausen  
– bis 30.06.1999 –

**Dr. rer. nat. Hermann Krämer**

Ehem. Mitglied des Vorstands  
der VEBA AG,  
Seevetal

- a) Metro AG  
Babcock Borsig AG  
PreussenElektra AG  
Logika AG
- b) Westdeutsche Landesbank Girozentrale  
(Verwaltungsrat)

# Weitere Angaben zu den Organen der Gesellschaft

## **Lothar Krauß \***

Stv. Vorsitzender der Gewerkschaft  
der Eisenbahner Deutschlands,  
Rodenbach  
– seit 08.07.1999 –

- a) DB Anlagen- und Haus Service GmbH  
Union Druckerei und Verlagsanstalt GmbH  
ADLER Versicherung AG
- b) DBV Öffentlich Rechtliche Anstalt für  
Beteiligungen (Vorsitz)

## **Dr. h.c. Helmut O. Maucher**

Präsident des Verwaltungsrats  
der Nestlé S.A.,  
Vevey/Schweiz

- a) Ravensburger AG  
Bayer AG
- b) Henkel KGaA (Gesellschafterausschuss)  
L'Oréal S.A., Paris (Aufsichtsrat)  
Montreux Palace S.A., Montreux (Verwal-  
tungsrat)  
Koç Holding A.S., Istanbul (Aufsichtsrat)

## **Werner Mößinger \***

Ehem. Vorsitzender des Konzern-  
und Gesamtbetriebsrats der  
Deutsche Bahn AG,  
Bensheim  
– bis 30.09.1999 –

- a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a.G.  
DEVK Rückversicherungs- und Beteili-  
gungs-AG

## **Dr. h.c. Friedel Neuber**

Vorsitzender des Vorstands der  
Westdeutsche Landesbank Girozentrale,  
Düsseldorf

- a) Babcock Borsig AG (Vorsitz)  
Douglas Holding AG  
Preussag AG (Vorsitz)  
RWE AG (Vorsitz)  
Thyssen Krupp AG  
TUI-Group GmbH
- b) AXA S.A., Paris  
Bank Austria AG, Wien

## **Günter Ostermann \***

Stv. Vorsitzender der Gewerkschaft  
der Eisenbahner Deutschlands,  
Wunstorf  
– seit 08.07.1999 –

- a) BHW AG  
DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG

## **Dr. Manfred Overhaus**

Staatssekretär im  
Bundesministerium der Finanzen,  
Berlin

- a) Deutsche Post AG  
EXPO 2000 Hannover GmbH

## **Manfred Probst \***

Stv. Vorsitzender des Betriebsrats  
DB Netz AG,  
Bad Überkingen

## **Albert Schmidt**

Mitglied des Deutschen Bundestags,  
Ingolstadt

## **Rolf Schökel \***

Betriebsratsvorsitzender der  
DB Reise&Touristik AG  
NL Hannover,  
Hildesheim  
– seit 01.12.1999 –

- a) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Lebensversicherungsverein a.G.  
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung  
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.

## **Lothar Schote \***

Ehem. Leiter des Trainingszentrums  
Bad Homburg v.d.H.  
Deutsche Bahn AG,  
Mainz  
– bis 30.11.1999 –

- a) DEVK Allgemeine Versicherungs-AG

## **Dr. Alfred Tacke**

Staatssekretär im  
Bundesministerium für  
Wirtschaft und Technologie,  
Berlin

- a) Postbank AG

## Vorstand

### Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Vorstands  
der Deutsche Bahn AG,  
Heidelberg  
– seit 16.12.1999 –

- a) SAP AG
- Lufthansa Technik GmbH
- DB Reise&Touristik AG (Vorsitz)
- DB Regio AG (Vorsitz)
- DB Cargo AG (Vorsitz)
- DB Station&Service AG (Vorsitz)
- DB Netz AG (Vorsitz)

### Dr. Johannes Ludewig

Vorsitzender des Vorstands  
der Deutsche Bahn AG,  
Alfter  
– bis 30.09.1999 –

### Klaus Daubertshäuser \*

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Personennahverkehr,  
Vorsitzender des Vorstands der DB Regio AG,  
Wettenberg

- a) S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)
- DE-Consult Deutsche Eisenbahn Consulting GmbH
- S-Bahn Tunnel Leipzig GmbH
- Köln-Düsseldorfer Deutsche Rheinschiffahrt AG
- ZugBus Schleswig-Holstein GmbH

### Dr. Christoph Franz \*\*

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Personenfernverkehr,  
Vorsitzender des Vorstands  
der DB Reise&Touristik AG,  
Darmstadt  
– seit 01.10.1999 –

- a) MITROPA AG (Vorsitz)
- DF Deutsche Forfait AG

### Dr. Horst Föhr

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Personal und Recht,  
Berlin

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
- Sparda-Bank Berlin e.G. (Vorsitz)
- dvm Deutsche Verkehrsdienstleistungs- und Management GmbH (Vorsitz)
- Bahn Schutz & Service GmbH (Vorsitz)
- DB Arbeit GmbH (Vorsitz)
- DB Anlagen- und Haus Service GmbH (Vorsitz)
- DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
- b) Stiftung Bahnsozialwerk Eisenbahn-Waisenhort, Stiftung

### Wolfgang Gemeinhardt

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Konzerneinkauf,  
Usingen

- a) DB Energie GmbH (Vorsitz)
- DB Projekt GmbH Köln-Rhein/Main
- DB Projekt Knoten Berlin GmbH
- Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH
- Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit mbH

### Roland Heinisch

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Forschung und Technologie,  
Idstein

- a) DB Netz AG
- MVP Versuchs- und Planungsgesellschaft mbH
- DE-Consult Deutsche Eisenbahn-Consulting GmbH (Vorsitz)
- DB Projekt GmbH Köln-Rhein/Main
- Magnetschnellbahn Planungsgesellschaft mbH (Vorsitz)
- Magnetschnellbahn-Fahrweg-gesellschaft mbH
- TLC Transport-, Informatik- u. Logistik-Consulting GmbH
- b) Gemeinschaftskernkraftwerk Neckar GmbH (Verwaltungsrat)

\* Herr Daubertshäuser ist zum 31.03.2000 aus dem Vorstand der DB Regio AG ausgeschieden und hat mit Wirkung zum 01.04.2000 im Vorstand der DB AG das neu eingerichtete Ressort Marketing übernommen.

\*\*Herr Dr. Franz ist seit dem 01.04.2000 in Personalunion auch Vorsitzender des Vorstands der DB Regio AG.

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

# Weitere Angaben zu den Organen der Gesellschaft

## **Peter Münchschwander**

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Fahrweg,  
Vorsitzender des Vorstands der DB Netz AG,  
Bad Homburg

- a) DB Projekt Knoten Berlin GmbH  
Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche  
Einheit mbH (Vorsitz)  
DB Energie GmbH  
DBG Deutsche Bahn Gleisbau GmbH (Vor-  
sitz)  
DGT Deutsche Gleis- und Tiefbau GmbH  
Signal/Iduna Gruppe AG  
Europäische Reisegepäckversicherung AG

## **Dr. Axel Nawrocki**

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Personenfernverkehr,  
Vorsitzender des Vorstands  
der DB Reise&Touristik AG,  
Aachen  
– bis 30.09.1999 –

## **Peter Reinhardt**

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Immobilien, Recht, Personenbahnhöfe,  
Vorsitzender des Vorstands  
der DB Station&Service AG,  
Friesenheim  
– bis 31.07.1999 –

## **Diethelm Sack**

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Finanzen und Controlling,  
Frankfurt am Main

- a) DB Reise&Touristik AG  
DB Regio AG  
DB Cargo AG  
DB Station&Service AG  
DB Netz AG  
Frankfurter Versicherungs-AG  
GBO Gerätebau Odenwald AG  
TLC Transport-, Informatik- und Logistik-  
Consulting GmbH (Vorsitz)  
DB Informatik-Dienst GmbH (Vorsitz)  
Deutsche Verkehrs-Assekuranz Vermittlungs  
GmbH (Vorsitz)  
dvm Deutsche Verkehrsdienstleistungs- und  
Management GmbH  
DB Projekt GmbH Köln-Rhein/Main  
DB Anlagen- und Haus Service GmbH  
Mannesmann Arcor Verwaltungs AG  
Deutsche VerkehrsBank AG
- b) EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die  
Finanzierung von Eisenbahnmaterial  
(Verwaltungsrat)

## **Dr. Eberhard Sinnecker**

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Güterverkehr,  
Vorsitzender des Vorstands der DB Cargo AG,  
Darmstadt

- a) Polzug, Polen – Hamburg Transport GmbH  
Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-  
Straße mbH (Vorsitz)  
Schenker AG  
HANSA Rail GmbH  
ABX Logistics GmbH  
Scandlines AG (Vorsitz)

## **Dieter Ullsperger**

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,  
Ressort Immobilien und Personenbahnhöfe,  
Vorsitzender des Vorstands  
der DB Station&Service AG,  
München  
– seit 01.08.1999 –

- a) DB Gastronomie GmbH  
DB Anlagen und Haus Service GmbH  
Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft mbH  
(Vorsitz)  
Verwertungsgesellschaft für Eisenbahnim-  
mobilien GmbH & Co. KG (Vorsitz)  
MITROPA AG  
dvm Deutsche Verkehrsdienstleistungs- und  
Management GmbH  
DB Projekt GmbH Stuttgart 21
- b) Inter Auxilia GmbH (Beirat)  
Immobilien Verwertungsgesellschaft mbH  
(Beirat)



## Mehrjahresübersicht Deutsche Bahn Konzern

	1999	1998	1997	1996	1995	1994
<b>Vermögens- und Kapitalstruktur (in Mio. €)</b>						
Sachanlagen <sup>1)</sup>	32.815	31.155	29.866	24.034	21.815	17.982
Finanzanlagen	680	584	665	710	367	305
Anlagevermögen	33.495	31.739	30.531	24.744	22.182	18.287
Vorräte	866	654	604	490	597	709
Forderungen u. sonstige Vermögensgegenstände <sup>2)</sup>	2.346	2.141	2.277	3.755	3.139	1.804
Liquide Mittel	280	351	447	603	654	640
Umlaufvermögen	3.492	3.146	3.328	4.848	4.390	3.153
Rechnungsabgrenzungsposten	211	76	33	30	48	53
Eigenkapital	8.701	8.528	8.422	6.711	6.278	6.218
Sonderposten	23	38	47	205	177	154
Pensions- und sonstige langfristige Rückstellungen	3.714	9.881	9.627	9.902	9.128	7.585
Steuer- und sonstige kurzfristige Rückstellungen	9.241	2.612	2.181	2.237	1.979	1.401
Rückstellungen	12.955	12.493	11.808	12.139	11.107	8.986
Zinslose Darlehen Bund	6.344	8.284	7.363	6.308	4.781	2.340
Zinspflichtige Darlehen	4.192	2.532	1.713	858	606	513
Übrige Verbindlichkeiten	3.609	2.971	4.413	3.284	3.570	3.203
Verbindlichkeiten	14.145	13.787	13.489	10.450	8.957	6.056
Rechnungsabgrenzungsposten	1.374	115	126	117	101	79
<b>Bilanzsumme</b>	<b>37.198</b>	<b>34.961</b>	<b>33.892</b>	<b>29.622</b>	<b>26.620</b>	<b>21.493</b>
<b>Umsatz und Ergebnis (in Mio. €)</b>						
Umsatzerlöse	15.630	15.348	15.577	15.452	15.249	14.793
Gesamtleistung	17.521	17.104	17.422	17.227	17.244	16.191
Sonstige betriebliche Erträge	2.511	2.596	2.141	2.169	1.702	1.799
Materialaufwand	-6.688	-6.595	-6.716	-6.475	-5.757	-5.195
Personalaufwand	-8.285	-8.389	-8.663	-8.881	-9.523	-9.898
Abschreibungen	-1.965	-1.737	-1.620	-1.387	-1.148	-984
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-2.790	-2.546	-2.204	-2.169	-2.236	-1.649
Beteiligungsergebnis	-55	-143	-151	-127	5	19
Zinsergebnis	-158	-89	-26	12	-4	-32
Ergebnis vor Steuern	91	201	183	369	283	251
Jahresüberschuss	87	170	200	577	135	93
<b>Betriebliches Ergebnis (in Mio. €)</b>						
EBITDA <sup>3)</sup>	2.036	1.997	1.920	1.706	1.401	1.248
EBIT <sup>4)</sup>	71	260	300	319	253	264

	1999	1998	1997	1996	1995	1994
<b>Kennzahlen</b>						
Anlagevermögen in % der Bilanzsumme	90,0 %	90,8 %	90,1 %	83,5 %	83,3 %	85,1 %
Eigenkapital in % der Bilanzsumme	23,4 %	24,4 %	24,8 %	22,7 %	23,6 %	28,9 %
Anlagendeckung (in %) <sup>5)</sup>	89,2 %	91,9 %	87,6 %	95,5 %	92,9 %	88,9 %
Kurzfristiges Fremdkapital (in Mio. €)	7.325	5.803	7.145	5.992	6.018	5.232
Langfristiges Fremdkapital (in Mio. €)	21.149	20.592	18.278	16.714	14.147	9.889
Capital Employed (in Mio. €) <sup>6)</sup>	24.911	22.656	20.878	18.600	17.147	14.926
Return on Capital Employed (ROCE) (in %) <sup>7)</sup>	0,3 %	1,1 %	1,4 %	1,7 %	1,5 %	1,8 %
Zinsdeckung <sup>8)</sup>	1,4	2,3	2,4	5,2	4,3	4,6
Cash Flow vor Steuern (in Mio. €)	2.107	1.985	1.833	1.777	1.445	1.477
Cash Flow Umsatzrendite (in %) <sup>9)</sup>	13,5 %	12,9 %	11,8 %	11,5 %	9,5 %	10,0 %
Umsatzrendite vor Steuern und Fremdkapitalzinsen (in %)	2,1 %	2,3 %	2,0 %	2,9 %	2,4 %	2,2 %
<b>Investitionen</b>						
Bruttoinvestitionen (in Mio. €)	8.372	7.660	7.136	7.771	7.329	7.128
Nettoinvestitionen (in Mio. €) <sup>10)</sup>	3.229	3.040	6.223	5.056	5.107	5.533
Nettoinvestitionsdeckung (in %)	65,3 %	65,3 %	29,5 %	35,1 %	28,3 %	26,7 %
<b>Mitarbeiter</b>						
im Jahresdurchschnitt	244.851	259.072	277.471	295.610	331.774	355.694
zum Jahresende	241.638	252.468	268.273	288.768	312.579	331.101

1) einschließlich Immaterielle Vermögensgegenstände

2) einschließlich Wertpapiere

3) Ergebnis vor Steuern, Zinsen, Erträgen aus Beteiligungsabgang sowie Abschreibungen

4) Ergebnis vor Steuern, Zinsen, Erträgen aus Beteiligungsabgang

5) langfristiges Kapital / Anlagevermögen

6) Betriebliches Vermögen, umfasst das Sachanlagevermögen (einschließlich immaterielle Vermögensgegenstände) sowie das betriebliche Netto-Umlaufvermögen abzüglich der zinslosen Darlehen

7) Rendite auf das betriebliche Vermögen, definiert als EBIT (3)/Capital Employed (4), 1999 als Kenngröße zur wertorientierten Steuerung eingeführt, Vorjahre pro forma errechnet

8) Ergebnis vor Steuern und Fremdkapitalzinsen im Verhältnis zu den Fremdkapitalzinsen

9) Cash Flow / Umsatzerlöse

10) Bruttoinvestitionen abzüglich Baukostenzuschüsse von Dritten



Deutsche Bahn AG  
Holzmarktstraße 17  
10880 Berlin

ab Juni 2000:  
Am Potsdamer Platz 2  
10785 Berlin

Unternehmenspublikationen können  
Sie bei der Konzernkommunikation be-  
stellen:

Tel.: (030) 297-61140  
Fax: (030) 297-62086  
E-Mail: [medienbetreuung@bku.db.de](mailto:medienbetreuung@bku.db.de)

Finanzwirtschaftliche Informationen  
bietet Ihnen Investor Relations:

Tel.: (030) 297-61678  
Fax: (030) 297-61961  
E-Mail: [investor.relations@bku.db.de](mailto:investor.relations@bku.db.de)

Der Geschäftsbericht sowie aktuelle  
Informationen über die Bahn sind auch  
im Internet abrufbar:

<http://www.bahn.de>

Dieser Geschäftsbericht erscheint auch  
in englischer Sprache.

Gestaltung:  
KIRCHHOFF *Consult* AG, Hamburg

Fotos:  
Jürgen Müller, Hamburg

Produktion:  
DG Medien GmbH, Heidelberg  
Colordruck, Leimen

Der Umwelt zuliebe auf 100 %  
recyceltem und chlorfrei gebleichtem  
Papier gedruckt.  
Inhalt 70 g/m<sup>2</sup> Ultralux von Schwed  
Papier

