Die Bahn DB

Deutsche Bahn AG

Jahresabschluss 2002

Inhalt

2 Lagebericht

34 Jahresabschluss

58 Bestätigungsvermerk

60 Organe der DB AG

64 Bericht des Aufsichtsrats

67 Impressum

Der Jahresabschluss und der Lagebericht der Deutsche Bahn AG für das Geschäftsjahr 2002 werden zudem im Bundesanzeiger bekannt gegeben und beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der Nummer HRB 50000 hinterlegt. Die Entwicklung des Deutsche Bahn Konzerns ist umfassend im Geschäftsbericht 2002 dargestellt, der auch den Konzernlagebericht und den Konzernabschluss des Geschäftsjahres 2002 beinhaltet.

Deutliche Fortschritte im Sanierungs- und Modernisierungsprozess

Im Geschäftsjahr 2002 haben wir trotz schwieriger Umfeldbedingungen wesentliche Fortschritte auf dem Weg zum erfolgreichen Abschluss des Bahnreformprozesses erzielt. Leitmaxime unseres Handelns ist dabei die im Vorjahr vorgestellte **Strategie „Offensive Bahn“**; sie zielt mit ihren Ansätzen Sanierung, Leistung und Wachstum auf eine langfristig kapitalmarktfähige Bahn. Die konsequente Umsetzung unserer Programme führt zu einer **nachhaltigen Stärkung des Verkehrsträgers Schiene** und einem **zukunftsfähigen Unternehmen Deutsche Bahn** in den **Wachstumsmärkten Mobilität, Transport und Logistik**.

Nachdem wir in den Vorjahren die Geschäftsaktivitäten des DB Konzerns gezielt auf das Kerngeschäft ausgerichtet hatten, lag ein wesentlicher Schwerpunkt im Berichtsjahr auf der **Weiterentwicklung des Konzernportfolios**. In dem hier geführten unternehmerischen Kernbereich haben wir deshalb neben den vier Unternehmensbereichen Personenverkehr, Güterverkehr, Personenbahnhöfe und Fahrweg sechs direkt geführte strategische Geschäftsfelder zum Teil neu etabliert. Insgesamt führen wir als derartige Geschäftsfelder zurzeit unsere bahnspezifischen Telematik- (DB Telematik GmbH), Projektbau- (DB Projektbau GmbH), Energie- (DB Energie GmbH), allgemeinen Dienstleistungs-/Facility-Management- (DB Services GmbH) und IT-Aktivitäten (DB Systems GmbH) sowie Dienstleistungen im Bereich Autovermietung/Flottenmanagement (DBFuhrparkService GmbH). Diese Geschäftsfelder erbringen ihre Dienstleistungen bisher zum überwiegenden Teil konzernintern, sie agieren jedoch auch auf zahlreichen Gebieten sehr erfolgreich am konzernexternen Markt.

Mit der **erfolgreichen Übernahme der Stinnes AG** erhalten wir eine starke, internationale Position als Logistik-Dienstleister. Nachdem die bisherige Mehrheitseigentümerin E.ON AG im Rahmen einer strategischen Neuausrichtung ihrer Geschäftsaktivitäten Verkaufsabsichten signalisiert hatte, konnten wir diese strategische Chance zu der von uns bereits seit langem beabsichtigten weiteren Stärkung unserer Logistik-Position nutzen.

Alle von uns geführten Unternehmensbereiche und Geschäftsfelder orientieren ihre Maßnahmen an den heutigen und zukünftigen Erwartungen der Kunden sowie den Herausforderungen des Wettbewerbs. Wir streben dabei in allen Geschäftsfeldern eine führende Wettbewerbsposition an.

Durch die Akquisition von Stinnes wird die Bahn zum starken Logistikanbieter

Basierend auf dem erfolgreichen Abschluss der Verhandlungen mit der bisherigen Mehrheitseigentümerin E.ON AG haben wir im Berichtsjahr die Stinnes AG im Rahmen eines öffentlichen Übernahmeverfahrens übernommen. Über den Erwerb des von E.ON gehaltenen Anteils von 65,4 % der Aktien hinaus war dieses Über-

nahmeverfahren sehr erfolgreich. Nach Abschluss der Angebotsphase im Oktober 2002 verfügte die Deutsche Bahn über insgesamt 99,71 % der Aktien. Dies entsprach einem Kaufpreis von 2,5 Mrd. €. Auf Basis dieser Anteilsposition wurde im Dezember 2002 ein Squeeze-out-Verfahren nach §§ 327a ff. Aktiengesetz (AktG) initiiert. Die außerordentliche Hauptversammlung der Stinnes AG hat dem Vorschlag der Einziehung der noch von Minderheitsaktionären gehaltenen Aktien gegen Barabfindung am 17. Februar 2003 zugestimmt. Mit der Umsetzung dieses Beschlusses werden wir alleiniger Eigentümer.

Die Stinnes AG verfügt über ein in drei Geschäftsbereiche strukturiertes Portfolio. Im Bereich **Verkehr** (Schenker-Gruppe) ist Stinnes/Schenker ein führendes Unternehmen im europäischen Landverkehr und verfügt zudem über eine starke internationale Position im Luft- und Seefracht-Geschäft. Dieser Bereich stellt eine komplementäre, zukunftsweisende und wertsteigernde Ergänzung unserer Aktivitäten im Unternehmensbereich Güterverkehr dar. Auch in den beiden Bereichen **Chemie** (Brenntag-Gruppe) mit einer international führenden Position in der Chemielogistik sowie **Werkstoffe** (Stinnes Interfer) mit Aktivitäten in den Bereichen Stahlhandel, Rohstoff- und Werkstofflogistik ist der Stinnes Konzern strategisch gut positioniert. Trotz ihrer guten Ertragskraft und Entwicklungsperspektive werden wir uns mittelfristig von den Bereichen Chemie und Werkstoffe trennen, da die hier betriebenen Aktivitäten nicht zu unserem Kerngeschäft gehören. Hingegen werden wir im laufenden Geschäftsjahr den Bereich Verkehr mit unseren bisherigen Aktivitäten im Unternehmensbereich Güterverkehr zum neuen Unternehmensbereich Transport und Logistik zusammenführen.

Stinnes hat die einzelnen Bereiche im Berichtsjahr auch durch verschiedene Kooperationen und Beteiligungen gestärkt. Zu nennen ist hier insbesondere die Akquisition der französischen Logistik-Gruppe Joyau zum Jahresende 2002. Schenker Frankreich hat seine Kapazitäten und Kundenbindung damit vervielfacht und gehört jetzt auch in Frankreich zur Spitzengruppe der Logistikanbieter. Joyau wird in den Abschluss von Stinnes bzw. den Konzernabschluss des DB Konzerns ab dem Geschäftsjahr 2003 einbezogen.

Telekommunikationsanlagen von Arcor DB Telematik übernommen

Die Etablierung des Geschäftsfelds **DB Telematik** basiert maßgeblich auf einer Neuordnung der Bahntelematik zwischen uns und der Arcor AG & Co. Hierfür wurden im Januar 2002 Verträge zur Neustrukturierung des bahnspezifischen Telekommunikationsgeschäftes unterzeichnet. Danach wurden die gesamten bahnspezifischen Telekommunikationsanlagen von der DB Netz AG erworben. Gleichzeitig wurde die Arcor DB Telematik GmbH mit dem Betrieb und Service dieser Anlagen beauftragt. An dieser Gesellschaft war die Deutsche Bahn AG zunächst mit 49,9 % beteiligt. Am 1. Juli 2002 haben wir die restlichen Anteile übernommen. Die Gesellschaft firmiert seitdem unter DB Telematik GmbH.

Bündelung der Projektbauaktivitäten in neuer Gesellschaft

Zur Optimierung unserer zahlreichen Bauvorhaben hatten wir zum Jahresende 2001 beschlossen, die Erstellerfunktionen für Planungs-, Projektmanagement- und Bauüberwachungsprozesse des DB Konzerns in einer neuen Gesellschaft zu bündeln. Die **DB ProjektBau GmbH** hat nach den entsprechenden Vorbereitungen im Berichtsjahr voll umfänglich zum 1. Januar 2003 ihre Arbeit aufgenommen. Durch die Zusammenlegung erwarten wir eine Vereinfachung und Standardisierung der jeweiligen Prozessschritte und damit mittelfristig eine Reduktion der hierfür notwendigen Ressourcen des DB Konzerns. Zugleich ermöglichen wir eine klare Schnittstelle zwischen der Bauherren- und Erstellerfunktion bei den für uns wichtigen Infrastrukturprojekten. Während wir die für die Erstellerfunktion relevanten Prozesse innerhalb der DB ProjektBau GmbH bündeln, haben unsere Infrastrukturgesellschaften DB Energie GmbH, DB Netz AG und DB Station&Service AG hierfür ihre Bauherrenfunktion schnittstellenkompatibel definiert. Dieser Prozess hat Anpassungen der Führungs- und Organisationsstruktur der DB Station&Service AG sowie der DB Netz AG erforderlich gemacht, die ebenfalls zum 1. Januar 2003 umgesetzt wurden.

Bündelung von Aktivitäten: Geschäftsfelder DB Services GmbH und DB Systems GmbH

In dem direkt geführten Geschäftsfeld **DB Services GmbH** haben wir diejenigen Geschäftsaktivitäten gebündelt, die sich im Wesentlichen mit den Aufgaben des Facility-Managements für ortsfeste und bewegliche Anlagen befassen. Dazu zählen Bereitstellungs- und Transportdienstleistungen ebenso wie Bewirtschaftungsleistungen für die Immobilien des DB Konzerns. Hierzu wurden die entsprechenden Dienstleistungsgesellschaften des DB Konzerns mit Wirkung zum 1. Januar 2002 unter der DB Services GmbH zusammengeführt.

Zur weiteren Optimierung unseres IT-Bereichs haben wir die Tochtergesellschaften TLC Transport-, Informatik- und Logistik-Consulting GmbH (TLC) und DB Informatik-Dienste GmbH (IDG) mit Wirkung zum 1. Januar 2002 zur **DB Systems GmbH** zusammengelegt und somit ein leistungsfähiges IT-Full-Service-Unternehmen innerhalb des DB Konzerns geschaffen. Durch diese organisatorische Weiterentwicklung realisieren wir eine noch stärkere Vereinheitlichung aller IT-Prozesse im DB Konzern sowie weitere Effizienzsteigerungen.

Weitere Veränderungen im Konzernportfolio

Durch weitere kleinere Veränderungen der Portfoliostruktur des DB Konzerns haben wir unsere Wettbewerbsposition verbessert bzw. strukturelle Bereinigungen vorgenommen. Diese Veränderungen haben bezüglich der Vergleichbarkeit zum Vorjahr einen untergeordneten Einfluss. Die wesentlichen Veränderungen betreffen insbesondere die Unternehmensbereiche Personenverkehr bzw. Güterverkehr. Im Unternehmensbereich Personenverkehr wurden zum 1. Januar 2002 die Nacht- und

Autozug-Aktivitäten aus der DB Reise&Touristik AG ausgegliedert und in der Tochtergesellschaft DBAutoZug GmbH zusammengefasst. Zudem wurde die bisher bei der Tochtergesellschaft Mitropa AG geführte Geschäftseinheit „Service im Zug“ auf die DB Reise&Touristik AG (im Tagverkehr) bzw. deren Tochtergesellschaft DB European RailService GmbH (im Nachtverkehr) übergeleitet. Im Bereich Regional- und Stadtverkehr konnte die DB Regio AG durch weitere Beteiligungen oder Übernahmen kleinerer Busunternehmen ihre Position im Marktsegment des öffentlichen Personenstraßenverkehrs (ÖPSV) ausbauen. Hierfür wurden die Unternehmen Kreisomnibusverkehr Bad Kissingen GmbH, Bad Kissingen, durch die Omnibusverkehr Franken GmbH, Nürnberg, und die Nikolaus Hanekamp GmbH & Co. KG, Cloppenburg, durch die Weser-Ems Busverkehr GmbH, Bremen, zur Arrondierung der jeweiligen Aktivitäten erworben.

Im Rahmen der so genannten „Mittelstandsoffensive“ wurden im ersten Halbjahr 2002 die Betriebsteile SüdostBayernBahn, Kurhessenbahn, Erzgebirgsbahn und Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn aus der DB Regio AG in die DB RegioNetz Verkehrs GmbH (RNV) ausgegliedert. Die erforderliche Infrastruktur wird durch die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI) von der DB Netz AG gepachtet.

Mit der neu gegründeten DB Regio Sverige AB, Stockholm/Schweden, als Tochtergesellschaft der DB Regio AG erfolgte im dritten Quartal 2002 der Eintritt in den internationalen Nahverkehrsmarkt.

Auch im Unternehmensbereich Güterverkehr haben unsere Tochtergesellschaften ihre Position durch Kooperationen, Beteiligungen oder Übernahmen weiterentwickelt. Im zweiten Halbjahr 2002 hat die DB Cargo AG 20 % der schweizerischen BLS Cargo AG, Bern/Schweiz, erworben. Zur Stärkung der Position im Kombinierten Verkehr ist im Juni 2002 ein Erwerb von 50 % an der Kombiverkehr KG, Frankfurt am Main, erfolgt. Im zweiten Halbjahr 2002 hat die DB Cargo AG zudem ihre bisherige Minderheitsbeteiligung an der Spedition Hangartner AG, Aarau/Schweiz, auf 100 % aufgestockt. Hangartner gehört zu den führenden Speditionsunternehmen im europäischen Kombinierten Verkehr. Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Februar 2002 hat die DB Cargo AG ihren Anteil an der BTS BUSS-Trans Container Service GmbH & Co. KG (BTS), Hamburg, auf 100 % erhöht. Zukünftig ist eine Beteiligung der Kombiverkehr KG an der BTS in Höhe von 25 % vorgesehen. Mit Wirksamkeit ab dem laufenden Geschäftsjahr stieg durch Anteilsaufstockungen der DB Cargo AG bzw. der DB Netz AG an der Deutsche Umschlaggesellschaft Schiene-Straße (DUSS) GmbH, Bodenheim, der dem DB Konzern insgesamt zuzurechnende Anteil auf nunmehr 100 %. Ebenfalls ab dem Jahr 2003 wird – verbunden mit einer Reduzierung des Anteils der DB Cargo AG – die Transfracht Internationale Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr mbH gemeinsam (50 %/50 %) mit der Hamburger Hafen- und Lagerhaus-Aktiengesellschaft als neuer Gesellschafterin geführt.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2002 sind die bisher von der DB Cargo AG gehaltenen Anteile an der DB Verkehrsbaulogistik GmbH auf die DB Netz AG übertragen worden. Die Gesellschaft wird damit jetzt im Unternehmensbereich Fahrweg geführt.

Konzernweites „Fokus"-Programm im Berichtsjahr erneut erfolgreich

Hauptträger unserer Sanierungs- und Modernisierungsoffensive ist das im Jahr 2000 initiierte Sanierungsprogramm „Fokus", das konzernübergreifend mit zunächst 25 Teilprojekten gestartet wurde. Wie bereits im Vorjahr wurden im Berichtsjahr **erneut die Ziele erreicht**. Wesentliche Fortschritte erzielte beispielsweise unser Unternehmensbereich Personenverkehr im Bereich DB Regio bei der umfassenden Dezentralisierung und Verschlankung der Strukturen sowie bei der Neuverhandlung von Verkehrsverträgen. Zentrale Optimierungshebel im Bereich DB Reise&Touristik waren ein optimiertes Linien- und Haltekonzept sowie die Einführung des neuen Preis- und Vertriebssystems. Der Unternehmensbereich Güterverkehr konnte sein Projekt Marktorientiertes Angebot Cargo (MORA C) zur Sanierung des Einzelwagenverkehrs erfolgreich umsetzen. Der Unternehmensbereich Fahrweg arbeitet weiter an umfangreichen Sanierungsprojekten in den Bereichen Betrieb und Instandhaltung. Weitere „Fokus"-Projekte richteten sich auf konzernübergreifende Themen, unter anderem in den Feldern Einkauf, Informationstechnik, Verwaltungskosten und Werke. Die erfolgreiche Umsetzung zahlreicher Projekte haben wir im Februar 2003 zum Anlass genommen, das „Fokus"-Projektportfolio neu auszurichten. Wir gehen davon aus, dass „Fokus" auch im laufenden Geschäftsjahr einen maßgeblichen Beitrag zur Rentabilitätssteigerung liefern wird.

Europäischer Fahrplanwechsel erfolgreich umgesetzt

Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 stellten erstmals die europäischen Bahnen ihre Fahrpläne zeitgleich und abgestimmt um. Die reibungslose Umstellung ist ein weiteres Beispiel für die gemeinsamen Bestrebungen der beteiligten Bahnen, im Zuge der europäischen Integration abgestimmte, kundenfreundliche Angebote zu bieten und die Wettbewerbsposition der Schiene im Vergleich zu den übrigen Verkehrsträgern zu stärken.

Neues Preissystem im Personenfernverkehr erfolgreich eingeführt

Im Dezember 2002 wurde im Unternehmensbereich Personenverkehr mit der Einführung unseres neuen Preis- und Erlösmanagementsystems im Fernverkehr die Preissystematik deutlich vereinfacht, **die Preise für die überwiegende Zahl unserer Kunden gesenkt** und zugleich durch die auslastungsorientierte Vermarktung von Angeboten die Möglichkeiten zur wirtschaftlichen Produktionssteuerung verbessert. Neben den preislichen Angeboten an unsere Kunden bleibt der Vorteil eines „offenen Systems" erhalten, d.h. es ist weiterhin selbstverständlich, sich spontan für eine Reise zu entscheiden. Wir sind mit diesem System weltweit Vorreiter im Schienenverkehr. Zeitgleich startete mit **„bahn.comfort"** ein spezielles Serviceprogramm für

Vielfahrer. Daneben wurde das Informations- und Vertriebskanalangebot ergänzt und bietet den Kunden jetzt bis zu **„7 Wege zum Ticket“** an (DB ReiseZentren, Reisebüros mit DB Lizenz, freie Agenturen, Ticket-Automaten, telefonischer Reise-Service/CallCenter, im Internet sowie im Zug).

Neubaustrecke Köln–Rhein/Main erfolgreich in den neuen Fahrplan integriert

Nach umfangreichen Messfahrten und intensivem Probebetrieb wurde die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main am 25. Juli 2002 in Betrieb genommen. Ab 1. August 2002 fuhren die ICE 3-Shuttlezüge zwischen Köln und Frankfurt zunächst im Zweistundentakt, ab September dann im Stundentakt. Zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 wurde die Strecke vollständig in den Fahrplan integriert. Erstmalig verkehren damit in Deutschland Züge mit einer **Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h**. Die Fahrzeit zwischen den Ballungszentren Köln und Frankfurt konnte um rund eine Stunde auf 75 Minuten verkürzt werden.

Die 177 Kilometer lange Strecke ist ein wesentlicher Meilenstein für den Personenfernverkehr in Deutschland und zugleich **Herzstück einer europäischen Hochgeschwindigkeitsachse** von London, Amsterdam oder Brüssel nach Frankfurt am Main, in den süddeutschen Raum und darüber hinaus.

Produktoffensive und Ausbau unserer Kooperationen im Güterverkehr

Im Unternehmensbereich Güterverkehr wurde im Berichtsjahr eine Produktoffensive im Ganzzugbereich gestartet. Diese vereint die Wünsche der Kunden nach maßgeschneiderten Lösungen und die Notwendigkeit einer Produktion nach standardisierten, planbaren Prozessen. Neu eingeführt haben wir **klar definierte Produkte: „Plantrain“, „Variotrain“ und „Flextrain“**; die Unterschiede liegen in der Regelmäßigkeit der Verkehre und der Bestellflexibilität. Mittelfristig ist eine Ergänzung um weitere Servicebausteine und die Ausweitung auf den Einzelwagenverkehr geplant. Durch mehrere Beteiligungen und Kooperationen konnte die **Position im Kombinierten Verkehr gestärkt** werden. Mit einer europaweiten Aufstellung verfolgt der Unternehmensbereich Güterverkehr im Kombinierten Verkehr das Ziel, an allen wirtschaftlich günstigen Seehäfen platziert zu sein, um mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen.

Die weitere Intensivierung der Zusammenarbeit mit anderen Bahnen war auch im Berichtsjahr einer der Schwerpunkte. So wurde die **Zusammenarbeit mit der französischen Staatsbahn SNCF im Güterverkehr intensiviert**. Hierfür hat die DB Cargo AG einen optimierten länderübergreifenden Einsatz interoperabler Lokomotiven beschlossen. Seit Juni 2002 laufen bereits acht Pilotzüge grenzüberschreitend zwischen den Rangierbahnhöfen Mannheim und Woippy bei Metz. Ziel ist es, bis Ende 2003 alle Güterverkehre über den deutsch-französischen Grenzübergang bei Saarbrücken ohne Halt zu fahren.

Mit der schweizerischen BLS Cargo AG, Bern/Schweiz, hat die DB Cargo AG mehrere Kooperationsprojekte gestartet, die von einer Verknüpfung der IT-Systeme über diegemeinsame Produktentwicklung bis hin zur durchgehenden Traktion reichen und für die Zukunft eine integrierte Prozesskette auch im grenzüberschreitenden Verkehr sicherstellen. Für den alpenquerenden Verkehr über die Brenner-Route strebt die DB Cargo AG gemeinsam mit den italienischen und österreichischen Partnerbahnen Trenitalia (TI) und Rail Cargo Austria (RCA) durch die Gründung der **länderübergreifenden BrennerRailCargo Allianz (BRC)** an, den Brenner-Güterverkehr stärker auf die Schiene zu verlagern.

Umfangreiche Sanierungsmaßnahmen in den Infrastrukturbereichen

In den Infrastrukturbereichen Personenbahnhöfe und Fahrweg wurde die Modernisierung mit hohen Projektausgaben weiter vorangetrieben. Den temporären Belastungen aus erhöhten Aufwendungen stehen dabei für die Kunden wahrnehmbare Erfolge aus der **Erhöhung der Systemgeschwindigkeit bzw. verkürzten Reisezeiten** und eine mit der **Sauberkeitsoffensive** sowie den **Projekten „Sicherer Bahnhof“** bzw. **„Rauchfreier Bahnhof“** erhöhte Attraktivität der Bahnhöfe gegenüber.

Besondere Herausforderungen durch die Hochwasserkatastrophe in Ostdeutschland

Die Entwicklung unserer Tochtergesellschaften im Berichtsjahr wurde durch eine Naturkatastrophe beeinträchtigt. Im August 2002 verursachte ein Jahrhunderthochwasser in Ostdeutschland auch bei der Bahn hohe Schäden. Besonders hart betroffen war die Infrastruktur in Sachsen und Sachsen-Anhalt. Extreme Schäden entstanden im Großraum Dresden, entlang der Elbe sowie in den Tälern der Weißeritz, Mulde und Müglitz. Die Gleisanlagen waren hier entweder total zerstört und weggespült oder an zahlreichen Stellen stark beschädigt. Rund 400 Kilometer Gleis waren allein in Sachsen und Sachsen-Anhalt betroffen – stark beschädigt wurden 130 Kilometer Bahndamm und 94 Brücken, zehn davon waren komplett zerstört. Ferner wurden 250 Weichen und 25 Stellwerke beschädigt. Rund zwanzig Bahnstrecken des Fern- und Regionalverkehrs wurden gesperrt, der Fahrplan musste neu erstellt werden. Durch die Bündelung von Planungs- und Bauressourcen ist es uns gelungen, die wichtigsten Fern- und Regionalstrecken – zunächst behelfsmäßig – wieder in Betrieb zu nehmen. Der Aufwand zur Wiederherstellung der Infrastruktur einschließlich sinnvoller Zusammenhangsmaßnahmen beträgt rund 910 Mio. €. Der Schaden an anderen Anlagen (einschließlich Erlösausfällen und sonstigen Schäden) wird bei rund 145 Mio. € liegen.

Wirtschaftliches Umfeld

Wie bereits im Vorjahr blieb im Berichtsjahr 2002 die **weltwirtschaftliche Entwicklung** hinter den Erwartungen zurück. Dabei geriet die konjunkturelle Erholung zur Jahresmitte ins Stocken, nachdem sie zu Jahresbeginn infolge der kräftigen Belebung der US-amerikanischen Wirtschaft zunächst an Dynamik gewonnen hatte. Insgesamt wies das weltweite Wachstum mit rund 2,8 % eine kaum höhere Dynamik aus als im Vorjahr (+2,2 %). Ausschlaggebend für die erneute Eintrübung waren zum einen die kräftigen Kursrückgänge an den Aktienmärkten, die weltweit zu negativen Vermögenseffekten führten. Zum anderen wirkte die mit der Eskalation des Irak-Konflikts verbundene Verunsicherung von Investoren und Verbrauchern und der damit verbundene deutliche Anstieg der Rohölpreise dämpfend.

Auch in dem für unsere Tochtergesellschaften **maßgeblichen europäischen Umfeld** war die Entwicklung nicht befriedigend. Im Euroraum lag der Zuwachs des Bruttoinlandsprodukts (BIP) mit 0,8 % unter dem bereits schwachen Vorjahreswert (+1,4 %). Wesentliche Impulse gingen lediglich vom Export aus, dessen Dynamik allerdings durch die Aufwertung des Euro im Verlauf des Jahres gebremst wurde. Die Binnennachfrage entwickelte sich schwach. Aufgrund des überdurchschnittlichen Zuwachses in Großbritannien fiel das BIP-Wachstum der EU mit rund 1 % leicht höher aus als im Euroraum. Positiv entwickelten sich die Länder in Mittel- und Osteuropa, die höhere BIP-Zuwachsraten erzielen konnten.

In **Deutschland** lag das BIP-Wachstum im Jahr 2002 deutlich unterhalb der Erwartungen und unterschritt mit real 0,2 % nochmals den schwachen Vorjahreswert (+0,6 %) – dies war zugleich das zweitschwächste wirtschaftliche Wachstum in Deutschland seit der Wiedervereinigung (1993: –1,1 %). Positiv wirkte der Anstieg des realen Exportüberschusses, während die Binnennachfrage um 1,5 % sank. Belastungen resultierten aus dem erneuten Einbruch der Ausrüstungsinvestitionen um 9,4 % (im Vorjahr: –5,8 %), dem Rückgang der Bauinvestitionen um 5,9 % (im Vorjahr: – 6 %) sowie dem Rückgang der realen Konsumausgaben der privaten Haushalte um 0,6 % (im Vorjahr: +1,5 %).

Verkehrsmärkte und Entwicklung unserer Verkehrsleistung

Die schwache gesamtwirtschaftliche Lage während des Berichtsjahres hatte einen maßgeblichen Einfluss auf die Entwicklung des Personenverkehrs- und des Güterverkehrsmarkts. Sowohl im Personen- wie Güterverkehr lagen verkehrsträgerübergreifend die Wachstumsraten unter den Vorjahres- bzw. den prognostizierten Werten. Unsere Tochtergesellschaften hatten zusätzliche Verkehrsleistungseinbußen durch die Hochwasserkatastrophe in Ostdeutschland sowie einen Hangrutsch auf der Rheinstrecke zu verkraften. Insgesamt mussten sie einen Rückgang hinnehmen, der über das mit den gezielten Programmen zur Angebotsstraffung antizipierte Maß hinausging. Gleichzeitig zeigte sich jedoch angesichts des unverändert scharfen Wettbewerbs die Notwendigkeit und Richtigkeit der im Vorjahr eingeleiteten Angebotsoptimierungen.

Personenverkehrsmarkt insgesamt erneut rückläufig

Der **deutsche Gesamtmarkt** (Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr [ÖSPV], innerdeutscher Luftverkehr) war nach bisher nur vorläufigen Zahlen im Geschäftsjahr 2002 um rund 1,5 % rückläufig (im Vorjahr: – 1,1 %). Damit schrumpfte der Personenverkehrsmarkt im dritten Jahr in Folge. Dabei war die Verkehrsleistung des Individualverkehrs nach vorläufigen Berechnungen um rund 1 % rückläufig (im Vorjahr: – 1,2 %). Neben der schwachen konjunkturellen Entwicklung wirkten sich dabei insbesondere die Kraftstoffpreissteigerungen aus.

In der **Verkehrsleistungsentwicklung unserer Tochtergesellschaften im Schienenpersonenverkehr** spiegeln sich neben der erstmals ganzjährigen Wirksamkeit der Mitte 2001 umgesetzten Angebotsoptimierungen vor allem negative externe Faktoren wider. Maßgeblich waren die Auswirkungen der schwächeren Konjunktur, zudem ergaben sich Verkehrsausfälle infolge des Elbhochwassers. Insgesamt ging unsere Verkehrsleistung um 6,2 % auf 69,8 Mrd. Personenkilometer (Pkm) zurück (im Vorjahr: + 0,1 %). Im Vergleich zum Gesamtmarkt bedeutet dies einen leichten Marktanteilsverlust. Dabei sank die Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) im Vergleich zum Vorjahr um 6,1 % auf 33,2 Mrd. Pkm (im Vorjahr: – 2,4 %) und im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) um 6,2 % auf 36,7 Mrd. Pkm (im Vorjahr: + 2,5 %).

Die überwiegend im Schienenpersonennahverkehr tätigen Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen) verzeichneten einen Verkehrsleistungszuwachs, allerdings ausgehend von einer niedrigen Basis.

Der **ÖSPV** litt ebenfalls unter der Umfeldentwicklung. Im Linienverkehr konnte durch ein Wachstum im Kundenkreis der Schüler, Auszubildenden und Studenten der Rückgang im Berufsverkehr aufgrund der schlechteren Beschäftigungssituation kompensiert werden. Die Gelegenheitsverkehre waren aufgrund der Konsumzurückhaltung rückläufig.

Im **innerdeutschen Luftverkehr** ist die Verkehrsleistung durch die anhaltende Verunsicherung nach den Terroranschlägen in den USA sowie ein schwächeres Geschäftsreisendenaufkommen im Jahr 2002 um rund 3,5 % zurückgegangen.

Insgesamt hat die **Wettbewerbsintensität** im Personenverkehr weiter zugenommen. Dies gilt nicht nur intermodal, sondern gleichermaßen auch intramodal mit einem breiten Wettbewerberfeld, in dem neben kommunalen und Landesbahnen auch mittelständische Unternehmen sowie internationale Konzerne im Schienenverkehr positioniert sind.

Schwache Entwicklung auch des Güterverkehrsmarkts

Mit dem Ausbleiben des ursprünglich für die zweite Jahreshälfte prognostizierten Aufschwungs entwickelte sich der **deutsche Güterverkehrsmarkt** (DB Cargo AG, Straßengüterverkehr – Regional- und Fernbereich, inkl. ausländische Fahrzeuge –, Binnenschifffahrt) nur schwach. Auf Basis vorläufiger Daten hat der Gesamtmarkt nur noch stagniert (im Vorjahr: +1,1 %). Gestützt wurde die Entwicklung vom **Straßengüterverkehr**, der insbesondere vom insgesamt noch positiven Export profitierte und seine Transportleistung um rund 1 % (im Vorjahr: +2,8 %) steigern konnte.

Die **Verkehrsleistungsentwicklung unserer Tochtergesellschaft DB Cargo AG** spiegelt mit einem Rückgang um 2,7 % (im Vorjahr: – 3,1 %) auf 72,4 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) die verschlechterten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, die Ausfälle aufgrund des Hochwassers in Ostdeutschland und das sich weiter verschärfende inter- und intramodale Wettbewerbsumfeld wider. Zudem wirkten erstmals die marktorientierten Anpassungen im Rahmen von MORA C leistungsmindernd. Rückgänge bei Importkohletransporten waren ebenso deutlich bemerkbar wie die schlechte Situation in der Bauindustrie. Auch bei Transporten von Mineralölerzeugnissen, Fahrzeugen, Halb- und Fertigwaren sowie im Getreide- und Futtermittelbereich mussten im zurückliegenden Jahr teils deutliche Rückgänge verzeichnet werden. Positiv entwickelten sich die Transporte von Eisenerzen und Düngemitteln. Zusammen mit dem Leistungsanstieg bei den Transporten von forstwirtschaftlichen Erzeugnissen, Maschinen und EBM (Eisen, Blech, Metalle)-Waren

sowie den chemischen Produkten reichten diese aber nicht aus, um die Verkehrsleistung auf Vorjahresniveau zu halten. Wie im Vorjahr wurde erneut mehr als die Hälfte der Verkehrsleistung der DB Cargo AG in grenzüberschreitenden bzw. internationalen Verkehren erbracht.

Unsere Tochtergesellschaften im Unternehmensbereich Güterverkehr insgesamt (**einschließlich der internationalen Tochtergesellschaften** Railion Benelux N.V. und Railion Denmark A/S) konnten eine Verkehrsleistung von 78,0 Mrd. Tonnenkilometer (tkm) erzielen und blieben damit um 2,9 % hinter dem Vorjahresergebnis zurück.

Die **anderen Eisenbahnverkehrsunternehmen** (EVU) konnten sowohl als Partner von DB Cargo durch die Übernahme zahlreicher Güterverkehrsstellen im Rahmen von MORA C als auch im Wettbewerb – bei einem allerdings niedrigen Ausgangsniveau – einen Verkehrsleistungsanstieg verzeichnen.

Auf Basis vorläufiger Daten belief sich der Rückgang in der **Binnenschifffahrt** auf knapp 1 % (im Vorjahr: – 2,5 %). Positiven Entwicklungen bei den Importkohletransporten von den ARA-Häfen (Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen) sowie im Bereich der Containertransporte stand ein deutlicher Nachfragerückgang für Stahl- und Baustofftransporte gegenüber.

Der Güterverkehrsmarkt ist unverändert durch einen **starken Wettbewerb** zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und einen zunehmenden intramodalen Wettbewerb geprägt. Im intramodalen Wettbewerb zeigt sich dies insbesondere bei den Transporten von Mineralölprodukten, im Chemiebereich, im Automobilbereich und im Containergeschäft.

Geschäftsverlauf

Umsatz- und Ergebnisentwicklung

Die DB AG erzielte im Geschäftsjahr 2002 **keine Umsatzerlöse**. Die Bestandsveränderungen waren ebenfalls für die wirtschaftliche Entwicklung von untergeordneter Bedeutung. Die aktivierten Eigenleistungen sanken im Berichtsjahr leicht auf 466 Mio. € (im Vorjahr: 519 Mio. €).

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** von 2.903 Mio. € (im Vorjahr: 2.859 Mio. €) enthalten Erträge aufgrund von Leistungen für Konzerngesellschaften und konzernfremde Dritte, Mieten und Pachten sowie Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens im Rahmen der planmäßigen wirtschaftlichen Nutzung des Immobilienvermögens.

Der Rückgang im **Materialaufwand** auf 1.304 Mio. € (im Vorjahr: 1.509 Mio. €) ist zu sehen mit Blick auf die im Vorjahr im Rahmen der Übernahme der schweren Instandhaltungswerke erfolgte Bildung von Wertberichtigungen auf Vorräte.

Der **Personalaufwand** von 682 Mio. € (im Vorjahr: 651 Mio. €) lag knapp über Vorjahresniveau. Er umfasste die Löhne und Gehälter sowie die notwendigen Sozialaufwendungen für die bei der DB AG beschäftigten Mitarbeiter unter Berücksichtigung von Ausgleichszahlungen des Bundes.

Die **Abschreibungen** in Höhe von 155 Mio. € (im Vorjahr: 70 Mio. €) ergeben sich aus planmäßigen Abschreibungen von 54 Mio. € für die Geschäftsausstattung und aus außerplanmäßigen Abschreibungen von 101 Mio. € insbesondere auf Grundstücke, die hauptsächlich Wertauswirkungen aus Nutzensänderungen sowie städtebaulichen Änderungen Rechnung tragen.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** von 1.054 Mio. € (im Vorjahr: 1.413 Mio. €) enthalten u. a. Mieten und Pachten und übrige betriebliche Aufwendungen wie beispielsweise Gebühren, Abgaben, Versicherungsbeiträge, Leistungen Dritter und Entschädigungen.

Das **Beteiligungsergebnis** von – 376 Mio. € (im Vorjahr: 171 Mio. €) wurde maßgeblich durch die Ergebnisentwicklung der Tochtergesellschaften DB Netz AG sowie DB Station & Service AG geprägt, die sich in hohen Verlustübernahmen widerspiegelte. Diese beiden Tochtergesellschaften konnten mit ihren jeweiligen Produktivitätsverbesserungen nicht die Belastungen aus rückläufigen Erstattungen des Bundes für wiedervereinigungsbedingte Altlasten auf dem Gebiet der früheren Deutschen Reichsbahn (zum Ausgleich für höheren Material- und Personalaufwand), höheren Aufwendungen aufgrund der konzernweiten Modernisierungsoffensive bzw. deutlich erhöhten Instandhaltungsaufwendungen wie im Falle der DB Netz AG sowie hohen Aufwendungen im Rahmen des Sofortprogramms und der Vorsorge von Projektrisiken im Falle der DB Station & Service AG auffangen.

Die DB AG übernimmt die zentrale Finanzierungsfunktion für den DB Konzern entsprechend der Finanzierungsbedürfnisse der Konzerngesellschaften und reicht diesen die aufgenommenen Mittel im Wesentlichen zu gleichen Konditionen weiter. Der Zinssaldo betrug im Berichtsjahr – 113 Mio. € (im Vorjahr: – 60 Mio. €). Der Rückgang resultiert maßgeblich aus einem Anstieg der verzinslichen Fremdmittel.

Insgesamt ergab sich für die DB AG ein **negatives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** von – 329 Mio. € (im Vorjahr: – 130 Mio. €). Der **Jahresfehlbetrag** entspricht dem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Unter Verrechnung mit dem Verlustvortrag aus dem Vorjahr in Höhe von –135 Mio. € ergibt sich ein Bilanzverlust von – 464 Mio. € (im Vorjahr: – 135 Mio. €).

Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** per 31. Dezember 2002 betrug 26,1 Mrd. € (im Vorjahr: 24,8 Mrd. €). Der Anstieg ist – bei gleichzeitig rückläufigen Sachanlagen und Umlaufvermögen – maßgeblich auf die Bereitstellung weiterer Mittel zur Finanzierung der Konzerngesellschaften sowie die Erhöhung der Finanzanlagen durch den Erwerb der Stinnes AG zurückzuführen.

Auf der Aktivseite bildet entsprechend den Beteiligungen an den Führungsgesellschaften das Finanzanlagevermögen den Schwerpunkt. Das Sachanlagevermögen in Höhe von 3,2 Mrd. € setzte sich wie im Vorjahr in erster Linie aus Grundstücken und grundstücksähnlichen Rechten zusammen (3,0 Mrd. €). Von den Finanzanlagen in Höhe von 19,6 Mrd. € (im Vorjahr: 16,3 Mrd. €) entfielen 71,7 % bzw. 14,1 Mrd. € auf Anteile an verbundenen Unternehmen und 25,5 % bzw. 5,0 Mrd. € auf Ausleihungen an verbundene Unternehmen. Der Anstieg resultiert maßgeblich aus dem Erwerb der Stinnes AG. Das Umlaufvermögen in Höhe von 3,4 Mrd. € (im Vorjahr: 4,5 Mrd. €) bestand aus Forderungen und sonstigen Vermögensgegenständen (2,7 Mrd. €), Liquiden Mitteln und Wertpapieren (zusammen 0,4 Mrd. €) und Vorräten (248 Mio. €).

Das **Eigenkapital** sank leicht von 8,8 Mrd. € auf 8,5 Mrd. € (– 3,9 %). Die Eigenkapitalquote ist auch aufgrund eines Anstiegs der Bilanzsumme von 35,5 % auf 32,3 % zurückgegangen. Die infolge Rückstellungsauflösungen und -verbrauch geringeren Rückstellungen beliefen sich auf 5,6 Mrd. € (im Vorjahr: 5,9 Mrd. €). Die **Verbindlichkeiten** in Höhe von 12,1 Mrd. € (im Vorjahr: 10,1 Mrd. €) bestehen in erster Linie aus Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen (8,4 Mrd. €). Der Anstieg resultiert maßgeblich aus höheren Verbindlichkeiten gegenüber der Tochtergesellschaft DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande, und basiert auf der Weiterreichung der von der DB Finance B.V. im Geschäftsjahr 2002 begebenen Anleihen über 1.984 Mio. € in Form von Darlehen. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme betrug 46,4 % (im Vorjahr: 40,7 %).

Investitionen

Die **Brutto-Investitionen** der DB AG in Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände betrugen 71 Mio. € (im Vorjahr: 87 Mio. €). Schwerpunkte bildeten der Neubau und die Sanierung von Immobilien, die Erschließung von Grundstücken und die Anschaffung von Geschäftsausstattung sowie Informationstechnologie.

Finanzen

Bündelung der Ressourcen durch zentrales Treasury

Im DB Konzern ist grundsätzlich die DB AG das zentrale Treasury-Zentrum. Hierdurch stellen wir sicher, dass alle Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der externen Beschaffung von Finanzmitteln nehmen wir einen Finanzmittelausgleich innerhalb des DB Konzerns vor. Bei Aufnahmen externer Finanzmittel beschafft die DB AG kurzfristige Gelder im eigenen Namen und langfristiges Kapital grundsätzlich über die Konzernfinanzierungsgesellschaft DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande. Diese Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften als Termingelder bzw. Darlehen weitergereicht. Mit diesem Konzept sichern wir einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Weitere Vorteile liegen in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Die Stinnes AG war im Geschäftsjahr 2002 noch nicht in die Konzernfinanzierung des DB Konzerns integriert, sondern hatte als Führungsgesellschaft des Stinnes-Konzerns einen eigenständigen Auftritt gegenüber den Banken. Mit der im laufenden Geschäftsjahr anstehenden organisatorischen Integration der Stinnes AG in die Strukturen des DB Konzerns werden auch die in diesem Bereich entstehenden Finanzierungserfordernisse über die umfassende Konzernfinanzierung des DB Konzerns abgedeckt.

Rating-Agenturen bestätigen erneut hervorragende Bonität

Im Rahmen der jährlichen Rating-Reviews wurde durch die Rating-Agenturen unsere hervorragende Bonitätsbeurteilung im Berichtsjahr erneut bestätigt: Moody's „Aa1", Standard & Poor's „AA". Die Bekanntgabe der Übernahmeabsicht von Stinnes hat Moody's im Juli 2002 zum Anlass genommen, den Ausblick von „stabil" auf „negativ" zu verändern. Der Ausblick von Standard & Poor's wurde mit „stabil" bestätigt. Stinnes verfügt über kein eigenständiges Rating.

Deckung des Finanzbedarfs der Konzerngesellschaften

Die DB AG finanziert die Aktivitäten ihrer Tochtergesellschaften im Rahmen langfristiger Darlehensfinanzierungen und im kurzfristigen Bereich mittels Cash Pooling. Die Forderungen aus Darlehen und der Netto-Position im Cash Pooling erhöhten sich von 3,1 Mrd. € im Vorjahr auf 5,4 Mrd. €.

Mit Blick auf die Position gegenüber den Tochtergesellschaften der einzelnen Unternehmensbereiche war die Entwicklung wie folgt:

- Personenverkehr: Die Gesamtposition erhöhte sich von 1,3 Mrd. € auf 1,8 Mrd. €;
- Güterverkehr: Die Gesamtposition stieg von 0,0 Mrd. € auf 0,1 Mrd. €;
- Personenbahnhöfe: Die Gesamtposition erhöhte sich von 0,6 Mrd. € auf 0,8 Mrd. €;
- Fahrweg: Die Gesamtposition erhöhte sich von 1,6 Mrd. € auf 2,9 Mrd. €;

Die vorgenannten Veränderungen im Vergleich zum Vorjahr resultierten im Wesentlichen aus einer Veränderung der jeweiligen Position im Cash Pooling. Unter Sonstige Beteiligungen ergab sich eine negative Position der DB AG im Cash Pooling von rund 0,6 Mrd. € (im Vorjahr: – 0,4 Mrd. €).

Finanzierung

Zur Refinanzierung des Finanzmittelbedarfs der Konzerngesellschaften nahmen wir im Rahmen der allgemeinen Konzernfinanzierung neue Darlehen in Höhe von 1.984 Mio. € über unsere Tochtergesellschaft Deutsche Bahn Finance B.V. auf. Der wesentliche Anteil dieser Mittel stammt aus der Emission von einer US-Dollar-, einer Schweizer-Franken- und einer Euro-Anleihe mit einem Gesamtvolumen von 1.592 Mio. € und Laufzeiten von 5 bzw. 10 Jahren. Des Weiteren wurden über die Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), Basel/Schweiz, zwei Darlehen über insgesamt 434 Mio. € aufgenommen. Die DB AG selbst platzierte zwei Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 59 Mio. €.

Im kurzfristigen Bereich standen uns zum Jahresende ähnlich wie im Vorjahr garantierte Kreditfazilitäten über 2,1 Mrd. € und das Multi-Currency Multi-Issuer Commercial-Paper-Programm über 1 Mrd. € zur Verfügung.

Mitarbeiter

Zum Ende des Geschäftsjahres 2002 lag die Zahl unserer Beschäftigten bei 15.248 (im Vorjahr: 17.733). Dieser Rückgang ist maßgeblich auf die Ausgliederung des Instandhaltungswerks Stendal, den Verkauf des Spezialwerks Halberstadt, konzerninterne Transfers sowie sozialverträgliche Maßnahmen und natürliche Fluktuation zurückzuführen. Von den 15.248 Beschäftigten per Jahresende entfielen 2.746 (im Vorjahr: 2.498) auf Konzernleitungsfunktionen. Per 31. Dezember 2002 waren darüber hinaus 1.440 Auszubildende bei der DB AG beschäftigt (im Vorjahr: 2.334).

Technik

Unsere Kunden erwarten von der Bahn eine hohe Qualität bei Dienstleistungen und Produkten. Das kann nur erreicht werden, wenn Qualität und Zuverlässigkeit auch für die internen Prozesse und für den Zustand der technischen Produktionsmittel die entscheidenden Kriterien sind. Mit Blick auf den wachsenden Wettbewerb sowohl zwischen den Verkehrsträgern als auch auf der Schiene muss unser vordringliches Ziel eine hohe Zuverlässigkeit der Produktionsmittel im Betrieb sein, da dies eine Grundvoraussetzung für einen wirtschaftlichen Betrieb ist. Weiterhin gilt es, den etablierten **hohen Sicherheitsstandard** zu halten und das System Bahn kontinuierlich durch **Innovationen und Strukturverbesserungen zu optimieren**.

Qualitätsmanagement und hohe Sicherheit als Basis nachhaltiger Wettbewerbsvorteile

Der Verkehrsträger Schiene hat dank des Rad-Schiene-Systems mit dem spurgeführten Rad einen deutlichen Sicherheitsvorteil gegenüber den anderen Verkehrsträgern. Diesen Vorteil verbinden wir mit unserem hohen Sicherheitsanspruch, der sich in den Sicherheitsstandards der Produktionssysteme und Produktionsmittel ebenso widerspiegelt wie in unserer Unternehmenskultur. Wir setzen alles daran, diesen hohen Sicherheitsstandard weiter auszubauen, und verbessern dafür kontinuierlich die Systeme und Prozesse. Zudem investieren wir in erheblichem Maße in umfangreiche Schulungen.

Im Berichtsjahr haben wir unser **Qualitätsmanagementsystem und -reporting weiterentwickelt**. Dazu haben wir neue Instrumente und Methoden eingesetzt. Zur Umsetzung von qualitätsverbessernden Maßnahmen bedienen wir uns unter anderem der Six-Sigma-Methode und des Kontinuierlichen Verbesserungsprozesses (KVP). Die Zielerreichung erfolgt über permanentes Messen, Nachsteuern sowie nachhaltiges Monitoring. Übergreifend wird die BahnStrategieCard (Balanced-ScoreCard) als Steuerungsinstrument eingesetzt. Ein Beispiel für eine entsprechende qualitätsverbessernde Maßnahme ist das Projekt „Qualität Fahrbetrieb“, mit dem die Pünktlichkeitsprobleme zu Beginn des Jahres 2003 gezielt und erfolgreich angegangen wurden.

Technikstrategie weiter ausdifferenziert

Unsere Technikstrategie wurde systematisch weiterentwickelt und in drei Richtungen differenziert: Fahrzeug-Strategie, Fahrbahn-Strategie sowie eine Strategie für die Leit- und Sicherungstechnik. Modularisierung und Standardisierung sind die wesentlichen Kriterien, die künftig die Investitionsstrategien für die technischen Produktionsmittel prägen werden. Unser Ziel ist es, neben den Beschaffungskosten auch die Life Cycle Costs (Kosten über die gesamte Nutzungszeit) erheblich zu reduzieren sowie die Effizienz der betrieblichen Abläufe und der Instandhaltung zu erhöhen. So sieht die **Fahrzeug-Strategie** mittelfristig eine deutliche Reduktion der Fahrzeugvielfalt vor. Dies wird zu erheblichen Einsparpotenzialen bei der Beschaffung und der laufenden Unterhaltung der Fahrzeuge führen. Auch im Bereich der **Fahrbahn-Strategie** liegen zusätzliche Rationalisierungspotenziale in weitergehenden Standardisierungen und Qualitätsverbesserungen. Im Bereich der **Leit- und Sicherungstechnik** haben wir differenzierte Strategien entwickelt, die sinnvolle Streckenstandards abhängig von den unterschiedlichen betrieblichen Anforderungen festlegen.

Im Interesse eines optimierten grenzüberschreitenden Schienenverkehrs streben wir eine wachsende technische Interoperabilität mit unseren Nachbarbahnen an. Hierbei geht es unter anderem um optimierte Einsatzplanungen mehrsystemfähiger Loks und um Rationalisierungsvorteile aus der gemeinsamen Entwicklung neuer Zuggenerationen. So arbeiten wir beispielsweise bei der Beschaffung der nächsten Zuggeneration für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) eng mit der französischen Staatsbahn SNCF und der italienischen Staatsbahn FS zusammen. Die gemeinsamen Vorarbeiten sollen im laufenden Jahr weitgehend abgeschlossen werden. Ziel ist es, nach umfangreichen Erprobungen die ersten gemeinsam spezifizierten HGV-Züge 2010 in Betrieb zu nehmen.

Unsere strategischen Überlegungen basieren auf den derzeitigen und für die nahe Zukunft absehbaren rechtlichen Rahmenbedingungen. Maßgeblich sind für uns besonders die Forderungen der EU nach **verstärkter Interoperabilität der nationalen Bahnsysteme**. Ein Beispiel hierfür sind die so genannten Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität im Hochgeschwindigkeitsverkehr. Diese wurden im laufenden Jahr europaweit verbindlich eingeführt. Die notwendige Umsetzung in nationales deutsches Recht ist mit Wirkung zum 1. Dezember 2002 erfolgt.

Zukunftsweisende Zusammenarbeit von Bahnunternehmen und Herstellerindustrie

Für eine nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit der Bahnen sind eine kontinuierliche Modernisierung der Bahntechnik und die konsequente Umsetzung von Innovationen zwingend erforderlich. Dies setzt eine intensive und neu zu strukturierende Zusammenarbeit von Bahnunternehmen und Herstellerindustrie voraus. Mit dem Zusammenwachsen Europas wandeln sich zudem die Herausforderungen an die europäischen Bahnen. Das in den nächsten Jahren anhaltende Verkehrswachstum macht es erforderlich, alle Verkehrsträger mit ihren jeweiligen Systemstärken optimal einzubringen. Dabei steigen die Anforderungen an Schnelligkeit, Effizienz und Preiswürdigkeit der Transportmittel. Hierfür gibt es erheblichen Forschungsbedarf bei der Industrie, den Hochschulen und den Fach-Instituten.

Wir sehen es dabei als unsere Aufgabe an, als Treiber der Industrie unter Berücksichtigung der Kundenwünsche europaweit wettbewerbsfähige Produktentwicklungen im Personen- und Güterverkehr zu forcieren. Eine hohe Prozessqualität bei Beschaffung und Betriebsmonitoring ist erforderlich, damit die technische Entwicklung den hohen Anforderungen an Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit genügen kann.

Von der Industrie erwarten wir, dass sie zuverlässig funktionierende Bahntechnik liefert und technische Innovationen zur Optimierung des Systems Bahn vorantreibt. Wichtig ist dabei eine umfassende, herstellerübergreifende Standardisierung und Komponentenmodularisierung mit offenen und standardisierten Schnittstellen.

Um weitere Effizienzsteigerungen im Interesse einer verbesserten Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene zu erzielen, ist ein **kontinuierlicher, intensiver Austausch zwischen Bahnen und Herstellern** von der Systementwicklung über den Betrieb bis zur Instandhaltung **erforderlich**. Zusätzliche Verbesserungen des Systems Bahn mit einer ausgereiften, zuverlässigen und kostengünstigen Technik sind die Grundlage dafür, europaweit mehr Verkehr auf die Schiene zu bringen – zum Nutzen der Bahnen und der Industrie.

Weitere Informationen

Revision des Regionalisierungsgesetzes abgeschlossen

Die im Juni 2002 von Bund und Ländern erzielte Verständigung bezüglich der Revision des Regionalisierungsgesetzes (RegG), die die künftige Finanzausstattung der Länder für den Schienenpersonennahverkehr und den sonstigen ÖPNV festlegt (§ 5 RegG), ist am 1. Juli 2002 in Kraft getreten. Danach werden die Länder bis zum Jahr 2007 jährlich 6,745 Mrd. € zuzüglich einer fixen Steigerungsrate von 1,5 % pro Jahr erhalten. Auf dieser Basis konnten unsere Tochtergesellschaften bereits erste langfristige Verkehrsverträge abschließen.

Neufassung der Vergabeverordnung schafft notwendige Klarheit

In der neu gefassten Vergabeverordnung wurde im Oktober 2002 generell festgelegt, dass der Abschluss von Verkehrsverträgen ohne vorangegangene Wettbewerbsverfahren grundsätzlich möglich ist. Der im Rahmen der Angebotsoffensive verfolgte Abschluss von langfristigen Verkehrsverträgen konnte den Regelungen der Vergabeverordnung folgend in Thüringen und Brandenburg umgesetzt werden. Unverändert nimmt der Wettbewerb im Regionalverkehr von Jahr zu Jahr zu. Die Besteller werden in den nächsten Jahren einen großen Teil des Marktvolumens ausschreiben.

Allein in 2002 führte dies zu einem Ausschreibungsvolumen von 12,9 Mio. Trassenkilometern (Trkm). Von den bisher insgesamt über Ausschreibungen vergebenen 71,7 Mio. Trkm hat unser Unternehmensbereich Personenverkehr 55 % gewonnen. Zuletzt konnten die DB Regionalbahn Westfalen und die DB Regionalbahn Rhein-Ruhr die Ausschreibungen Drei-Länder-Eck (1,8 Mio. Trkm), Sauerland-Netz (2,9 Mio. Trkm) und die Haard-Achse (3,4 Mio. Trkm) für sich entscheiden. Mit der Haard-Achse wurden erstmalig RegionalExpress (RE)-Leistungen im elektrifizierten Netz in Nordrhein-Westfalen ausgeschrieben. Für die Ausschreibung Netz West (4,6 Mio. Trkm) in Schleswig-Holstein (Hamburg – Westerland) hat die DB Regio AG ein Angebot abgegeben; eine Entscheidung wird für Sommer 2003 erwartet.

Bericht des Wettbewerbsbeauftragten bestätigt diskriminierungsfreien Netzzugang

Der im Februar des Berichtsjahres bei der DB AG ernannte Wettbewerbsbeauftragte hat im Juni 2002 den ersten – auf umfangreichen Untersuchungen basierenden – Wettbewerbsbericht vorgestellt. Es bestätigte sich erneut der diskriminierungsfreie Zugang zum Schienennetz der DB Netz AG. Auch der im Februar 2003 erschienene Folgebericht untermauert dieses Ergebnis. Zudem zeigte sich, dass **Deutschland im europäischen Vergleich eine Spitzenstellung bezüglich der umgesetzten Liberalisierung** einnimmt.

Risikobericht

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Deshalb zielt unser Risikomanagement auf eine aktive Steuerung möglicher Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt in unserem Risikomanagementsystem. Entsprechend den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) sowie zur frühzeitigen Einleitung von Gegenmaßnahmen verfügt der DB Konzern über ein integriertes Risikomanagementsystem. Dieses wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Aktives Risikomanagement im DB Konzern

Zu den Risiken des von uns geführten DB Konzerns – ohne Stinnes – zählen:

- **Marktrisiken** wie die konjunkturelle Entwicklung und die teilweise zyklische Nachfrage. Wesentliche Einflussfaktoren für den Personenverkehr – private Konsumausgaben, Zahl der Erwerbstätigen – weisen im laufenden Jahr einen ungünstigen Verlauf auf. Im Güterverkehr sind die wichtigsten relevanten Faktoren die Transportnachfragen bei Verbrauchsgütern, Montangütern, Mineralölprodukten, Chemieerzeugnissen und Baumaterialien, die zum Teil zyklischen Schwankungen unterliegen. Zu den Marktrisiken zählen wir auch die Auswirkungen der fortschreitenden Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte und eine beträchtliche verkehrsträgerübergreifende Wettbewerbsverschärfung. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung; zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote. Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten unserer Kunden einschließlich der Bestellerorganisationen oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen begegnen wir mit intensiver Marktbeobachtung und einer Veränderung unseres Leistungsportfolios. Im Falle von Marktrisiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen auf europäischer, aber auch nationaler Ebene, wie z. B. bei der erfolgten Überarbeitung des Regionalisierungsgesetzes mit Einfluss auf die zukünftigen Bestellerentgelte, bringen wir unsere Position in die vorlaufenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein.
- **Betriebsrisiken:** Der DB Konzern betreibt ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir durch die systematische Wartung, den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse.

- **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl hochkomplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Projektlaufzeiten führen zu Projektrisiken, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen Auswirkungen oft in mehreren Bereichen haben. Ein Hauptaugenmerk liegt weiterhin auf den Großprojekten Knoten Berlin (u. a. Berliner Hauptbahnhof-Lehrter Bahnhof), Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München und der Einführung von GSM-R. Die aus den Erfahrungen mit der Neubaustrecke Köln – Rhein/Main resultierenden Erkenntnisse wurden gezielt auf ähnliche Projekte transferiert. Für den Knoten Berlin/Berliner Hauptbahnhof wird ein gestuftes Inbetriebnahmekonzept verfolgt. Für die Neubaustrecke Nürnberg – Ingolstadt – München ebenso wie für die Einführung von GSM-R haben wir im Berichtsjahr weitere Analysen zur Konkretisierung möglicher Risiken durchgeführt. Insgesamt gilt für neue Projekte grundsätzlich, dass eine Umsetzung erst nach abgeschlossenem Planfeststellungsverfahren erfolgt. Wir haben zudem die Planungs- und Prozessqualität durch eine gezielte Ausweitung unserer eigenen Planungsingenieurkapazitäten verbessert. Konsequenzen identifizierter Risiken sind die Einleitung von operativen Gegenmaßnahmen, aber auch die Erhöhung bilanzieller Vorsorgen.
- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs-, Energie(preis)- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft sichern wir unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente. Diese Instrumente werden im Anhang erläutert.
- **Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen.

Das Risikomanagement ist umfassend in unseren Regelprozessen verankert. Das zur Unterstützung des Sanierungskurses im Jahr 2000 gestartete übergreifende Programm „Fokus“ hat auch im Berichtsjahr zu den erwarteten Erfolgen geführt. Zur Absicherung von nicht vermeidbaren Risiken schließen wir zudem Versicherungen ab, um die finanziellen Folgen möglicherweise eintretender Schadensfälle und Haftungsrisiken für den DB Konzern zu begrenzen.

Wirksames Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und in der DB AG und den Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen unseres Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB AG quartalsweise berichtet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert; analysiert werden neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen. Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Das Konzerncontrolling fungiert als Risikomanagement-Koordinationsstelle für den DB Konzern. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem zentralen Bereich Finanzen und Treasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Devisengeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt. Der Bereich Finanzen und Treasury ist in Anlehnung an die für Kreditinstitute formulierten so genannten Mindestanforderungen an das Betreiben von Handelsgeschäften (MAH) organisiert und erfüllt mit den daraus abgeleiteten Kriterien alle Anforderungen des KonTraG.

Einbeziehung des Stinnes Konzerns in das DB Risikomanagement

Die Stinnes AG verfügt über ein eigenes Risikomanagementsystem für den Stinnes-Konzern, das in den Grundzügen dem im bisherigen DB Konzern etablierten System entspricht und in das die zugehörigen Tochtergesellschaften einbezogen sind.

Aus der Stinnes-Risikoanalyse ergibt sich, dass die allgemeinen Geschäftsrisiken nicht zu schwerwiegenden Auswirkungen auf den Stinnes-Konzern führen. Aufgrund der besonderen Natur des Geschäftes ergeben sich für den Stinnes-Bereich Schenker Risiken aus der Gewährung von Zollbürgschaften und – insbesondere nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 – der Abgabe von Unbedenklichkeitserklärungen an Luftfahrtgesellschaften, die im Einzelfall zu erheblichen Auswirkungen führen können. Die Regelungen zur Gewährung von Zollbürgschaften hat Stinnes in den vergangenen Jahren kontinuierlich überarbeitet und verbessert. Im Zusammenhang mit den Luftverkehrsrisiken hat Stinnes in 2002 entsprechende Versicherungen abgeschlossen und achtet darüber hinaus auf die strikte Einhaltung der landesspezifischen Vorschriften über die Sicherheitsvorkehrungen für die Beförderung von Luft- und Seefracht.

Gegen verschiedene Gesellschaften aus dem Stinnes-Bereich Brenntag werden in den USA Schadenersatzansprüche wegen der Lieferung von gesundheitsgefährdenden Materialien geltend gemacht. Die Lieferungen stammen aus Zeiträumen vor Erwerb der betreffenden Gesellschaften durch den Stinnes-Konzern. Sämtliche Ansprüche wurden bisher durch die bestehenden Versicherungen abgedeckt. Aufgrund der bisherigen Schadensregelung geht Stinnes davon aus, dass auch zukünftige Schadenersatzansprüche durch entsprechende Versicherungen abgedeckt werden.

Im laufenden Geschäftsjahr wird Stinnes vollständig in das Risikomanagementsystem des DB Konzerns integriert.

Risikoportfolio ohne bestandsgefährdende Risiken

Im Risikomanagementsystem des bisherigen DB Konzerns wie auch im neu einbezogenen Stinnes-Konzern wird die Gesamtheit der Risiken ab jeweils festgelegten Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden oder für die überschaubare Zukunft erkennbar.

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 Beziehung 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

Neues Bahnstrompreissystem schafft Transparenz

Zum 1. Januar 2003 hat unsere Tochtergesellschaft DB Energie GmbH ein neues, transparent gestaltetes Bahnstrompreissystem (BPS) eingeführt. Gleichzeitig wurden die technischen Voraussetzungen für eine verbrauchsgenaue und fernauslesbare Abrechnung von mobilen Stromverbrauchern geschaffen. Das BPS spiegelt die gesetzlichen Rahmenanforderungen wider und garantiert allen Bahnunternehmen eine einfache Kalkulation ihrer Energiekosten. Es ist ein einstufiges Preissystem für die Vollstromversorgung mit zeitzonenspezifischen Mischpreisen in Cent pro Kilowattstunde. Die Einstufigkeit des Preissystems gewährleistet gleiche Preise für vergleichbare Zugfahrten und garantiert unseren Kunden eine einfache Kalkulation der Energiekosten.

Preisunterschiede in Tageszonen – Hoch-, Mittel- und Niedertarif – ergeben sich aus der Beschaffungs- und Bereitstellungssituation. Diese Preisdifferenzierung ist verursachungsgerecht und schafft zudem Anreize zur Verkehrsverlagerung in Schwachlastzeiten. Die Einführung des BPS wurde begleitet von einem auf die neuen Konditionen angepassten und auf alle Kunden einheitlich anzuwendenden Bahnstromliefervertrag, der den in der Versorgungswirtschaft üblichen Mustern für die Vollversorgung entspricht. Seit dem Jahr 2000 hat sich der Energieabsatz an Drittkunden versiebenfacht, bis zum Jahr 2007 wird mit einer weiteren Verdopplung gerechnet.

Wichtige Einigung im Tarifverfahren erreicht

Im März 2003 hat sich nach schwierigen Verhandlungen der Arbeitgeberverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister bei den Tarifverhandlungen der Bahn mit der Verhandlungsgemeinschaft aus den Gewerkschaften Transnet und GDBA auf einen neuen Entgelttarif geeinigt. Dieser sieht mit einer rückwirkend zum 1. März 2003 startenden zweijährigen Laufzeit neben vereinbarten Entgelterhöhungen in den Jahren 2003 und 2004 auch eine vollständige Ost/West-Angleichung bis zum 1. September 2006 vor. Mit der getroffenen Einigung können wir unseren Sanierungsprozess damit auf einer stabilen Basis fortsetzen. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts sind die Verhandlungen mit der eigenständig verhandelnden Gewerkschaft der Lokführer (GDL) noch im Gange. Wir hoffen hier auf einen zeitnahen Abschluss in Anlehnung an das mit Transnet und GDBA erzielte Ergebnis.

Stinnes Hauptversammlung beschließt Squeeze-out-Verfahren

Auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Stinnes AG am 17. Februar 2003 wurde mit 99,97 % der abgegebenen Stimmen der Ausschluss der Minderheitsaktionäre, das so genannte Squeeze-out-Verfahren, nach §§ 327a ff. Aktiengesetz (AktG) beschlossen. Der Ausschluss wird wirksam, sobald der Übertragungsbeschluss ins Handelsregister eingetragen ist.

Neuausrichtung des Immobiliengeschäfts vollzogen

Der Verkauf eines umfangreichen Immobilienportfolios der Deutschen Bahn an die Aurelis Real Estate GmbH & Co. KG konnte im März 2003 abgeschlossen werden. Das von Aurelis erworbene Portfolio an nicht betriebsnotwendigen Liegenschaften umfasst 1.849 bebaute und unbebaute Grundstücke mit einer Gesamtfläche von etwa 30 Millionen Quadratmetern. An Aurelis sind die WestLB AG mit 39 %, die Westdeutsche ImmobilienBank mit 10 % und die Westdeutsche Immobilienbeteiligungsgesellschaft mit 2 % beteiligt. Die DB AG bleibt mit 49 % weiterhin an der Gesellschaft beteiligt. Nach Vorliegen sämtlicher Genehmigungen der beteiligten Gesellschaften und Behörden erfolgt der Vollzug der Transaktion zum 1. April 2003. Bei dem Grundstücksverkauf handelt es sich um eine der größten Immobilientransaktionen in Deutschland. Wir haben damit einen wichtigen Schritt im Rahmen der strategischen Neuausrichtung unseres Immobiliengeschäftes und der notwendigen Fokussierung auf die Kerngeschäftsfelder vollzogen.

Deutsche Bahn bekennt sich zu Corporate Governance Grundsätzen

Die Deutsche Bahn AG legt seit Beginn der Bahnreform großen Wert auf eine transparente und nachvollziehbare Unternehmensführung durch den Vorstand und den Aufsichtsrat. Mit der Verabschiedung des von der Regierungskommission im Februar 2002 vorgelegten „Deutschen Corporate Governance Kodex“ und des Transparenz- und Publizitätsgesetzes lag im Berichtsjahr ein Kodex international und national anerkannter Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung vor. Der Deutsche Corporate Governance Kodex richtet sich primär an börsennotierte Unternehmen. Da wir die Grundgedanken klarer Regelungen und transparenter Prozesse unterstützen, bekennen wir uns auf freiwilliger Basis zu den Empfehlungen des Kodex. Inhaltlich sind wesentliche Anforderungen bereits seit langem gelebte unternehmerische Praxis bei der Bahn. Vorstand und Aufsichtsrat haben im März 2003 Corporate Governance Grundsätze für die Deutsche Bahn AG verabschiedet. Unsere Corporate Governance Grundsätze sind über das Internet unter www.bahn.de/ir einsehbar. Sie treten im Juli 2003 in Kraft. Die Anwendung der Corporate Governance Grundsätze werden wir im Geschäftsbericht für das Geschäftsjahr 2003 darlegen.

Strategie

Der DB Konzern ist in der Schlussphase der 1994 gestarteten **Bahnreform**. In der Zwischenzeit hat sich im Markt für Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen ein außerordentlich **herausforderndes** internationales und oft verkehrsträgerübergreifend tätiges **Wettbewerbsumfeld** entwickelt. Diesem stellen wir uns im Wettbewerb auf der Schiene, aber auch verkehrsträgerübergreifend.

Unsere Strategie zielt auf ein **kundenorientiertes, wettbewerbs-** und **ressourcenstarkes** Unternehmen, das in dieser dynamischen Markt- und Wettbewerbslandschaft wirtschaftlich bestehen und die Ziele der Bahnreform umsetzen kann. Unser traditioneller **„Kernbereich Eisenbahn“** wird nachhaltig effizient aufgestellt und modernisiert, was gleichzeitig die Wettbewerbsfähigkeit des Verkehrsträgers Schiene stärkt. Darauf aufbauend formen wir einen zukunftsfähigen **internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleister**, der die Systemstärken verschiedener Verkehrsträger intelligent nutzt und kundengerechte Schnittstellen zu den vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsstufen etabliert. Gerade diese **Einbindung in übergreifende Systeme** wird sicherstellen, dass auch die Schiene angemessen am zukünftigen Wachstum der Verkehrsströme partizipieren kann.

Mit unserer Strategie verfolgen wir zwei zueinander komplementäre **Ziele**: Zum einen wollen wir unsere Kunden mit wettbewerbsfähigen, **hochwertigen Produkten** von unserer Leistungsfähigkeit überzeugen und neue Kunden gewinnen. Zum anderen haben wir uns zum Ziel gesetzt, den DB Konzern zur **Kapitalmarktfähigkeit** zu führen. Wir richten uns dabei konsequent an den Anforderungen der Kapitalmärkte aus. Frühzeitig haben wir bereits 1999 ein **Kapitalrenditekonzept** implementiert sowie langfristige Vorgaben für den DB Konzern insgesamt sowie die einzelnen Unternehmensbereiche festgelegt. Gemessen in Form des Return on Capital Employed (als Verhältnis von EBIT zum Capital Employed) haben wir uns – ungeachtet der temporär für die beschleunigte Sanierung in Kauf genommenen Ergebnisschwäche – ein mittelfristig zu erreichendes Ziel von 10 % gesetzt.

Mit dieser Zielrichtung haben wir im Jahr 2001 unser **strategisches Arbeitsprogramm „Offensive Bahn“** entwickelt, das auf drei Eckpfeilern aufbaut: konsequente **Sanierung**, deutliche Verbesserung der **Leistung** und Ausrichtung auf zukünftiges **Wachstum**. Für jedes Teilziel haben wir konkrete Maßnahmen initiiert, die unser Geschäft bereits heute nachhaltig prägen und die wir auf Wirkung und Fortschritt in einem kontinuierlichen Monitoringprozess überprüfen. Im Bereich Sanierung führen wir hier die erfolgreiche Sanierungsoffensive mit unserem „Fokus“-Programm konsequent fort. Gleichzeitig richten wir unser Augenmerk verstärkt auf weitere Leistungsverbesserungen sowie die Erarbeitung und Wahrnehmung von Wachstumschancen.

Gezielter Leistungsausbau: wettbewerbsstarke Lösungen „aus einer Hand“

Auch vor dem Hintergrund der erkennbaren Veränderungen im Markt- und Wettbewerbsumfeld streben wir parallel zur Sanierung nach einer **kundenorientierten Ergänzung** unseres **Leistungsspektrums** im In- und Ausland.

Um die **Systemstärken** der Bahn auf mittleren und langen Distanzen ausspielen zu können, gilt es insbesondere, die **grenzüberschreitenden Schienenverkehre** zu optimieren. Im Güterverkehr sind wir mit Hilfe unseres bereits heute international aufgestellten Schienenverkehr-Carriers **Railion** zunehmend selbst im Ausland tätig. Gleichzeitig arbeiten wir – im Güter- wie im Personenfernverkehr – eng mit unseren europäischen Nachbarbahnen zusammen. Und auch im grenzüberschreitenden Nahverkehr versuchen wir durch **Kooperationen** in Grenzgebieten reibungslose Mobilitätsleistungen anzubieten.

Gerade im Wachstumsmarkt der **Logistikdienstleistungen** zielen die Kundenwünsche zunehmend auf integrierte Lösungen. Hier gilt es, komplexe Logistikprozesse so zu steuern, dass unsere Kunden einfache, qualitativ hochwertige Leistungen **„aus einer Hand“** erhalten. Die Akquisition der **Stinnes AG** war deshalb ein wichtiger Schritt, den Kundenbedürfnissen nachzukommen und damit auch unsere Wettbewerbsfähigkeit zu steigern.

Insgesamt streben wir nach einer stärkeren **Vernetzung** auch **mit Leistungen anderer Verkehrsunternehmen**. Dies beginnt bei der Bündelung einzelner Angebote auf der Schiene – ein gutes Beispiel sind hier die Kooperationen mit regionalen Bahnen im Güterverkehr – und reicht bis zur optimierten Verzahnung mit anderen Verkehrsträgern im Rahmen einer Mobilitätskette, wie im Falle der Anbindung von Flughafenbahnhöfen an unser Fernverkehrsnetz.

Auf dem Weg zu einem internationalen Mobilitäts- und Logistikdienstleister

Mit der erfolgreichen Sanierung wird es möglich, verstärkt **Wachstumschancen** wahrzunehmen. Alle Prognosen bestätigen auf absehbare Zeit ein stabiles Wachstum für die Mobilitäts-, Transport- und Logistikmärkte. Wir haben für unsere verschiedenen Unternehmensbereiche und Geschäftsfelder klare **Zukunftsperspektiven** formuliert:

- Im **Fernverkehr** macht der Unternehmensbereich Personenverkehr der mobilen Gesellschaft ein **wettbewerbsfähiges Angebot** mit schnellen Verbindungen **zwischen deutschen Ballungsräumen und ins europäische Ausland**: zügiges und entspanntes Reisen, komfortabel von Stadt zu Stadt, bei attraktiven Preisen. Hier gilt es, unser Stammgeschäft gegenüber der Straße, dem Flugzeug und Konkurrenten auf der Schiene zu verteidigen. Wir streben ein weiteres organisches Wachstum vor allem durch fortgesetzte Angebotsoptimierung und professionelles Erlösmanagement an. Parallel treiben wir die Optimierung der internationalen Verkehre weiter voran – heute vor allem über Kooperationen mit Nachbarbahnen, später gegebenenfalls im Rahmen der Öffnung ausländischer Märkte.

- Im immer stärker geöffneten **Nahverkehrsgeschäft** steht der Unternehmensbereich Personenverkehr für **reibungslose Mobilität in Stadt und Fläche** durch integrierte Verkehrssysteme – im Heimatmarkt Deutschland als Marktführer und perspektivisch auch mit Aktivitäten im europäischen Ausland. Selbstverständlich ist, dass unser Unternehmensbereich Personenverkehr durch weiter verbesserte Angebote seine Position als führender Anbieter im deutschen Schienenverkehrsmarkt in fairem Wettbewerb verteidigen wird.
- Der Unternehmensbereich **Güterverkehr** wird zu einem **führenden internationalen Transport- und Logistikdienstleister** ausgebaut. Wir organisieren für unsere Kunden **effiziente Lösungen** bei durchgehender Betreuung und exzellenter Qualität – in Deutschland, Europa und weltweit – auf Schiene, Straße, See und in der Luft. Mit der Akquisition des Stinnes-Konzerns haben wir einen entscheidenden Schritt zum Aufbau der logistischen Kompetenz getan. Die europaweite Vertriebspräsenz von Stinnes ist gleichzeitig eine hervorragende Plattform für weiteres Wachstum. Durch die Zusammenführung der nun im DB Konzern gebündelten Kompetenzen wollen wir sowohl im klassischen Schienenverkehrsgeschäft als auch im Logistikbereich am Marktwachstum partizipieren.
- Der Unternehmensbereich **Personenbahnhöfe optimiert** seine rund 5.600 Bahnhöfe nicht nur in ihrer Eigenschaft als Verkehrsstation, sondern auch als wesentliches Aushängeschild des Unternehmens und der jeweiligen Städte. Hier gilt es, gemeinsam mit dem Bund und den Gebietskörperschaften die **integrierte Funktion** des Bahnhofs in den Städten und auch in der Fläche zur Zufriedenheit der Kunden, der Öffentlichkeit und des Unternehmens zu **gestalten**.
- Unser **Schienennetz** bleibt **Garant der Schienenverkehrsleistungen in Deutschland: integriert, zuverlässig, bezahlbar**. Zentrale Herausforderung für den Unternehmensbereich Fahrweg bleibt auch in den nächsten Jahren, die identifizierten **Optimierungspotenziale** zu realisieren. Ziel ist die weitere Steigerung der Leistungsfähigkeit bei sukzessiver Umsetzung unserer Strategie „Netz 21“. Die Fortführung des **Systemverbunds** in Deutschland ermöglicht zudem die Ausnutzung von produktions- und entwicklungsspezifischen Synergien des Rad-Schiene-Systems.
- Die **internen Dienstleister** liefern einen erheblichen Wertschöpfungsbeitrag für die Bahnkunden und das System Bahn. Sie sollen **vor allem bahnspezifische Services** mit einer Kompetenz und zu Preisen bieten, die externe Wettbewerber in dieser Form nicht leisten können, und sich in einigen Bereichen auch an konzernfremde Kunden richten.

Fortsetzung der Investitionsoffensive bis 2007 auf hohem Niveau

Zur Modernisierung des Systems Bahn und zur Verstärkung unserer Marktposition werden die Gesellschaften im DB Konzern die **Investitionen** auch im Mittelfristzeitraum **auf hohem Niveau** fortsetzen. Ingesamt sind bis zum Jahr 2007 Investitionen in Höhe von rund 45 Mrd. € im Bereich des bisherigen DB-Geschäfts beabsichtigt. Schwerpunkte mit zusammen über 90 % des Gesamtvolumens liegen

in den Unternehmensbereichen Personen- und Güterverkehr sowie im Unternehmensbereich Fahrweg. Wir werden das **Durchschnittsalter** unserer **Fahrzeugflotte** deutlich **senken** und die **Verfügbarkeit des Netzes steigern**. Hiervon profitieren sowohl die Kunden unserer Transportgesellschaften als auch externe Eisenbahngesellschaften als Nutzer der Infrastruktur der DB Netz AG. In Verbindung mit weiteren Produktivitätsfortschritten schaffen wir damit die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Partizipation der Schiene am prognostizierten Marktwachstum. Im Bereich der übernommenen **Logistikaktivitäten** des Stinnes Teilkonzerns erwarten wir zusätzliche Investitionen in vergleichsweise **geringerem Umfang** – wir gehen hier bis 2007 von einem Volumen von insgesamt knapp 2 Mrd. € aus.

Erfolg abhängig von verkehrspolitischen Rahmenbedingungen

Unser Erfolg bleibt auch zukünftig vom verkehrspolitischen Regelungsrahmen abhängig, der **zunehmend von der Europäischen Union geprägt wird**. Wir sehen unsere Strukturen dabei im Einklang mit den EU-Anforderungen. Zudem haben wir in Deutschland in der Umsetzung des Regelungsrahmens auf zahlreichen Feldern eine **Vorreiterrolle** übernommen: Beispielsweise hält in Sachen **Liberalisierung** des Schienenverkehrs Deutschland im europäischen Vergleich eine Spitzenposition. Der Marktzutritt ist offen; auf dem deutschen Schienennetz konkurrieren mittlerweile rund 280 Anbieter. Für unsere Perspektiven und die der europäischen Bahnen, aber auch für ein zusammenwachsendes Europa ist es **von großer Bedeutung**, dass die Politik in allen europäischen Ländern einen **Gleichklang der Rahmenbedingungen** realisiert – auf der Schiene und verkehrsträgerübergreifend. Wesentliche Punkte im intermodalen Wettbewerb sind dabei vergleichbare Behandlungen bei der Anlastung von Infrastrukturkosten sowie der Besteuerung des Energieeinsatzes.

Integration Stinnes als wesentliche Herausforderung im laufenden Geschäftsjahr

Unter den zahlreichen Programmen und Maßnahmen kommt im laufenden Jahr insbesondere der Integration der Stinnes-Aktivitäten eine zentrale Bedeutung zu. Wir werden im laufenden Geschäftsjahr die Kompetenzen des bisherigen Unternehmensbereichs Güterverkehr und des Transportbereichs von Stinnes/Schenker optimal kombinieren. Nachdem Arbeitsgruppen in mehreren Modulen die hierfür notwendigen Detailkonzepte ausgearbeitet haben, werden wir im laufenden Jahr die entsprechenden Maßnahmenpakete sukzessive umsetzen. Dabei soll die Stinnes AG – voraussichtlich im dritten Quartal – zugleich Führungsgesellschaft des neuen Unternehmensbereichs Transport und Logistik werden. Der bisherige Unternehmensbereich Güterverkehr sowie der Transportbereich des bisherigen Stinnes Konzerns werden hierin aufgehen. Für die Bereiche Brenntag und Interfer werden wir jeweils Desinvestitionsmöglichkeiten prüfen, ohne dass wir hier besonderen Handlungsdruck sehen. In der neuen Zielstruktur werden dabei einerseits die speditionellen Kompetenzen der Schenker-Organisation sowie das Schienentransport-Know-how des Unternehmensbereichs Güterverkehr kombiniert.

Ausblick und Erwartungen an das Geschäftsjahr 2003

Entwicklung des gesamtwirtschaftlichen Wettbewerbsumfelds und der Verkehrsmärkte mit hoher Unsicherheit behaftet

Die Lage der Weltwirtschaft ist zu Beginn des Jahres 2003 ausgesprochen labil. Das Einsetzen des bereits im zweiten Halbjahr 2002 erwarteten Aufschwungs hat sich zunächst weiter verzögert. Zudem ist die weitere Entwicklung der Weltwirtschaft, aber auch im Euroraum und Deutschland mit erheblichen Unsicherheiten belastet. Das Risiko einer nachhaltigen Destabilisierung der gesamten Golf-Region sowie drastischer Auswirkungen auf die weltwirtschaftliche Entwicklung ist nicht auszuschließen. Die Entwicklung der Mobilitäts-, Transport- und Logistikmärkte kann sich von dieser Entwicklung nicht abkoppeln. Damit lässt die allgemeine Prognoseunsicherheit auch für die Entwicklung dieser Märkte zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts keine ausreichend präzise Aussage zu.

Unsere „Offensive Bahn“ wird konsequent fortgesetzt

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr die zur Umsetzung unserer strategischen Ausrichtung der „Offensive Bahn – Sanierung, Leistung, Wachstum“ implementierten Programme konsequent weiter verfolgen. Für die Sanierung erwarten wir erneut erhebliche Verbesserungen durch unser Programm „Fokus“. Zugleich werden wir unsere Anstrengungen im Bereich der Leistungsoffensive verstärken. Auch die bereits laufende konsequente Ausrichtung unseres Geschäftsportfolios auf attraktive, wachstumsstarke Geschäftssegmente werden wir forcieren.

Dabei sehen wir im Personenverkehr wie im Güterverkehr eine weitere Verschärfung des Wettbewerbsumfelds. Hier wollen wir durch zielführende strategische Ausrichtungen und weitere Optimierungen unsere Position behaupten und wenn möglich ausbauen. Im Personenfernverkehr haben wir mit den erfolgreichen Angebotsoptimierungen, der Etablierung des neuen Preis- und Erlösmanagements und der Integration der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main im Berichtsjahr wichtige Schritte absolviert, die sich im laufenden Geschäftsjahr positiv auswirken sollten. Im Regional- und Stadtverkehr wollen wir unsere Marktposition durch überzeugende Angebote verteidigen. Im Güterverkehr agieren wir mit unserer Produktoffensive im Ganzzugverkehr, der Stärkung im Kombinierten Verkehr und vor allem im Zusammenspiel mit Schenker aus einer gestärkten Position. Ein besonderes Augenmerk im Güterverkehr wird auf den Auswirkungen der verstärkten Internationalisierung des Wettbewerberumfelds liegen. Die Verbesserung unserer Wettbewerbsfähigkeit bei internationalen Transporten ist Voraussetzung für die Teilnahme am langfristigen Wachstumstrend. Aus der Zusammenführung des bisherigen Unternehmensbereichs Güterverkehr mit den Aktivitäten Stinnes/Schenker zum neuen Unternehmensbereich

Transport und Logistik erwarten wir deutlich positive Effekte für unseren Marktauftritt. In den Unternehmensbereichen Fahrweg und Personenbahnhöfe werden wir die Modernisierungsprogramme konsequent fortführen. Der Schwerpunkt im Bereich Service wird auf der Realisierung weiterer Effizienzsteigerungen liegen.

Unsere Investitions- und Modernisierungsoffensive werden wir auch im laufenden Geschäftsjahr fortsetzen. Dies wird die Zukunftsfähigkeit des DB Konzerns weiter stärken. Der planmäßige Rückgang der Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn für Personalüberhang und erhöhte Materialaufwendungen wird gegenüber der letztmaligen Gewährung im Jahr 2002 für unsere Tochtergesellschaften und uns rund 0,4 Mrd. € betragen.

Mit der erstmals ganzjährigen Konzernzugehörigkeit der Stinnes im laufenden Geschäftsjahr werden sich wesentliche wirtschaftliche Eckdaten des von uns geführten DB Konzerns verändern. Dies betrifft maßgeblich die Umsatz- und Ergebnisstruktur – hier wird Stinnes erstmals in vollem Umfang wirksam.

Wir werden uns aber auch bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen engagieren. Im Vordergrund stehen dabei eine forcierte Öffnung der europäischen Schienennetze für internationale Personenverkehre und Gütertransporte analog der bereits in Deutschland geschaffenen Voraussetzungen sowie der Abbau von Wettbewerbsnachteilen der Schiene zur notwendigen Angleichung der Rahmenbedingungen für die einzelnen Verkehrsträger.

Belastbare Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2003 noch nicht möglich

Über die bereits länger geplanten und in Umsetzung befindlichen Programme hinaus haben wir angesichts der absehbaren Belastungen durch die konjunkturellen Rahmenbedingungen erste zusätzliche Gegensteuerungsmaßnahmen initiiert. Mit Blick auf die anhaltenden hohen Unsicherheiten ist es derzeit nicht möglich, eine abschließende Ergebnisvorhersage für das Geschäftsjahr 2003 abzugeben. Insofern werden wir eine konkrete Vorhersage für das voraussichtliche Jahresergebnis verschieben, bis sich die Einschätzungen zur Entwicklung des Marktumfelds ausreichend stabilisiert haben.

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB AG, ihrer Tochtergesellschaften, des DB Konzerns bzw. dessen Unternehmensbereiche beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, so können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Jahresabschluss Deutsche Bahn AG

35 Bilanz

36 Gewinn- und Verlustrechnung

37 Kapitalflussrechnung

38 Anhang

- 38 Entwicklung des Anlagevermögens
- 40 Allgemeine Erläuterungen
- 42 Erläuterungen zur Bilanz
- 52 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
- 55 Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
- 56 Sonstige Angaben

58 Bestätigungsvermerk

Bilanz

zum 31. Dezember 2002

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2002	31.12.2001
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	1	3
Sachanlagen	(2)	3.158	4.046
Finanzanlagen	(2)	19.609	16.272
		22.768	**20.321**
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	248	278
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	2.703	3.138
Wertpapiere	(5)	0	348
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		418	709
		3.369	**4.473**
C. Rechnungsabgrenzungsposten		**1**	**0**
		26.138	**24.794**

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2002	31.12.2001
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(6)	2.150	2.150
Kapitalrücklage	(7)	5.310	5.310
Gewinnrücklagen	(8)	1.471	1.471
Bilanzverlust		– 464	– 135
		8.467	**8.796**
B. Rückstellungen	(9)	**5.550**	**5.870**
C. Verbindlichkeiten	(10)	**12.090**	**10.103**
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(11)	**31**	**25**
		26.138	**24.794**

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang	2002	2001
Bestandsveränderungen		– 14	24
Andere aktivierte Eigenleistungen		466	519
Gesamtleistung		**452**	**543**
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	2.903	2.859
Materialaufwand	(16)	– 1.304	– 1.509
Personalaufwand	(17)	– 682	– 651
Abschreibungen		– 155	– 70
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	– 1.054	– 1.413
		160	**– 241**
Beteiligungsergebnis	(19)	– 376	171
Zinsergebnis	(20)	– 113	– 60
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		– 329	– 130
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Jahresfehlbetrag / -überschuss		**– 329**	**– 130**
Verlustvortrag aus dem Vorjahr		– 135	– 5
Bilanzverlust		**– 464**	**– 135**

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang	2002	2001
Ergebnis vor Steuern		**– 329**	**– 130**
Abschreibungen auf Sachanlagen [1]		155	70
Veränderung der Pensionsrückstellungen		4	36
Cashflow vor Steuern		**– 170**	**– 24**
Veränderung der übrigen Rückstellungen		– 325	– 626
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen [1]		– 297	– 207
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		– 2	– 21
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		812	– 1.671
Veränderung der übrigen Passiva (ohne Finanzschulden)		1.841	– 450
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		**1.859**	**– 2.999**
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen [1]		406	703
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen [1]		– 69	– 250
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		7	38
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		– 2.725	– 5
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		**– 2.381**	**486**
Einzahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		2.139	1.142
Einzahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		– 2.429	1.287
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten und MCCP		521	46
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten		0	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		**231**	**2.475**
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		**– 291**	**– 38**
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(21)	709	747
Finanzmittelbestand am Jahresende	(21)	**418**	**709**

[1] einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens Deutsche Bahn AG

	Anschaffungs- und Herstellungskosten			
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2002	Zugänge	Um-buchungen	Abgänge
Immaterielle Vermögensgegenstände				
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	26	0	0	0
2. Geleistete Anzahlungen	0	0	0	0
	26	**0**	**0**	**0**
Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken				
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	3.516	4	– 696	– 86
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	402	9	31	– 15
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenweges	5	0	0	0
	3.923	**13**	**– 665**	**– 101**
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	15	0	1	– 1
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	11	0	0	– 10
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	212	8	3	– 16
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	99	16	4	– 17
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	43	32	– 38	0
	4.303	**69**	**– 695**	**– 145**
Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	10.645	2.715	695	0
2. Ausleihungen an verbundene Unternehmen	5.084	503	0	– 581
3. Beteiligungen	546	10	0	– 5
4. Ausleihungen an Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0
5. Wertpapiere des Anlagevermögens	0	0	0	0
6. Sonstige Ausleihungen	0	0	0	0
	16.275	**3.228**	**695**	**– 586**
Anlagevermögen gesamt	**20.604**	**3.297**	**0**	**– 731**

	Abschreibungen					Buchwert		
	Stand am 31.12.2002	Vortrag zum 01.01.2002	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	**Stand am 31.12.2002**	**Stand am 31.12.2002**	Stand am 31.12.2001
	26	– 23	– 2	0	0	– 25	1	3
	0	0	0	0	0	0	0	0
	26	**– 23**	**– 2**	**0**	**0**	**– 25**	**1**	**3**
	2.738	– 8	– 101	0	1	– 108	2.630	3.508
	427	– 77	– 13	– 3	3	– 90	337	325
	5	– 1	0	0	0	– 1	4	4
	3.170	**– 86**	**– 114**	**– 3**	**4**	**– 199**	**2.971**	**3.837**
	15	– 9	0	0	0	– 9	6	6
	1	– 9	0	0	8	– 1	0	2
	207	– 105	– 20	3	10	– 112	95	107
	102	– 48	– 19	0	14	– 53	49	51
	37	0	0	0	0	0	37	43
	3.532	**– 257**	**– 153**	**0**	**36**	**– 374**	**3.158**	**4.046**
	14.055	– 2	0	0	0	– 2	14.053	10.643
	5.006	0	0	0	0	0	5.006	5.084
	551	– 1	0	0	0	– 1	550	545
	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0
	0	0	0	0	0	0	0	0
	19.612	**– 3**	**0**	**0**	**0**	**– 3**	**19.609**	**16.272**
	23.170	**– 283**	**– 155**	**0**	**36**	**– 402**	**22.768**	**20.321**

Anhang

für das Geschäftsjahr 2002

Der **Jahresabschluss der Deutsche Bahn AG** ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (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.

1 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. Erworbene, im Einzelfall geringerwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

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

Die **Herstellungskosten** umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten 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 linear. 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, Brücken	75
Gleisanlagen	20 – 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 – 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 – 20
Schienenfahrzeuge	15 – 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 – 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5 – 13

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 2.000 € werden im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgang ausgewiesen.

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen, ausgewiesen.

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 niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen.

Die **Wertpapiere** des Umlaufvermögens sind zu Anschaffungskosten bewertet.

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6a EStG passiviert. Wie in den Vorjahren sind die Richttafeln 1998 von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6 % p.a. ermittelt.

Alle anderen **Rückstellungen** sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung; darüber hinaus sind Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB bilanziert. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

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

Erläuterungen zur Bilanz

2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 38 und 39 dargestellt.

Im Geschäftsjahr wurden 101 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) **außerplanmäßige Abschreibungen** auf Sachanlagen vorgenommen.

3 Vorräte

in Mio. €	2002	2001
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	234	248
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	14	28
Geleistete Anzahlungen	0	2
Insgesamt	**248**	**278**

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 121 Mio. € (im Vorjahr: 126 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2002	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	2001
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	262	20	228
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.580	0	455
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	10	0	87
Sonstige Vermögensgegenstände	851	271	2.368
Insgesamt	**2.703**	**291**	**3.138**

Die **Wertberichtigungen** auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 170 Mio. € (im Vorjahr: 121 Mio. €).

Die **Forderungen gegen verbundene Unternehmen** betreffen nahezu vollständig Cash-Pooling-Forderungen.

Die Wesentlichen Bestandteile der **sonstigen Vermögensgegenstände** umfassen im Wesentlichen Forderungen an die Finanzverwaltung und den Anspruch an das Bundeseisenbahnvermögen (BEV) aus der „Trilateralen Vereinbarung“ auf Übertragung von Grundstücken. Im Ausweis des Vorjahres waren kurzfristige Geldanlagen in Höhe von 1.775 Mio. € enthalten.

5 Wertpapiere

Die im Vorjahr ausgewiesenen Wertpapiere des Umlaufvermögens wurden in 2002 im Wesentlichen veräußert.

6 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital beträgt 2.150 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 430.000.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der Bundesrepublik Deutschland gehalten.

7 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage beläuft sich auf unverändert 5.310 Mio. €.

8 Gewinnrücklagen/Andere Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen belaufen sich auf unverändert 1.471 Mio. €.

9 Rückstellungen

in Mio. €	2002	2001
Steuerrückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	90	86
Steuerrückstellungen	331	319
Sonstige Rückstellungen	5.129	5.465
Insgesamt	**5.550**	**5.870**

Den **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 4 Mio. € (im Vorjahr: 36 Mio. €) zugeführt. Darunter werden erstmalig arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 1 Mio. € ausgewiesen.

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

in Mio. €	2002	2001
Verpflichtungen im Personalbereich	122	152
Restrukturierungsmaßnahmen	241	265
Ökologische Altlasten	2.573	2.620
Rückgabeverpflichtungen	305	321
Übrige Risiken	1.888	2.107
Insgesamt	**5.129**	**5.465**

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

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 Deutschen Reichsbahn. Hierfür wurde bereits in der Eröffnungsbilanz der Deutschen 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 Restitutionsansprüchen für Grundstücke im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn gebildet.

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

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

10 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2002	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2001
Anleihen	67	0	0	67	46
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	51	0	0	51	51
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	9	9	0	0	20
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	148	146	2	0	121
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	8.442	1.482	2.075	4.885	7.477
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1.895	23	263	1.609	1.452
Sonstige Verbindlichkeiten	1.478	1.114	364	0	936
davon aus Steuern	(14)	(14)	(0)	(0)	(14)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(11)	(11)	(0)	(0)	(11)
Insgesamt	**12.090**	**2.774**	**2.704**	**6.612**	**10.103**

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 1.872 Mio. € (im Vorjahr: 1.438 Mio. €). Diese Darlehen müssen aus statutarischen Gründen der EUROFIMA durch Sicherungsübereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeuge) gesichert werden. Dies erfolgte durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen der Tochtergesellschaften DB Reise&Touristik AG, DB Regio AG und DB Cargo AG.

Weitere **Verbindlichkeiten** sind nicht besichert.

Der Anstieg der **sonstigen Verbindlichkeiten** resultiert fast ausschließlich aus der Inanspruchnahme des Multi-Currency Commercial Paper Programms in Höhe von 500 Mio. €.

Eine zusammenfassende Auflistung der **Finanzschulden** und weitere Erläuterungen hierzu finden sich unter Punkt (14).

11 Rechnungsabgrenzungsposten

Der **passive Rechnungsabgrenzungsposten** enthält überwiegend Erlösabgrenzungen aus Erbpachtverträgen.

12 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2002	2001
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	183	226
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	380	638
Insgesamt	**563**	**864**

Die Deutsche Bahn AG hat zugunsten der Deutsche Bahn Finance B.V., Amsterdam, für deren mit 1 Mrd. € aufgelegtes Multi-Currency Commercial Paper Programm eine unbedingte und unwiderrufliche **Garantie** abgegeben, die zum 31. Dezember 2002 mit 500 Mio. € valutierte, die unter den sonstigen Verbindlichkeiten ausgewiesen wird.

Die **Haftung für fremde Verbindlichkeiten** ist im Zuge der Ausgründung der Tochtergesellschaften aus der Deutsche Bahn AG entstanden. Gemäß § 158 i.V.m. § 133 Umwandlungsgesetz haften die Deutsche Bahn AG und die Führungsgesellschaften der mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Geschäftsbereiche als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Deutsche Bahn AG zum 31. Dezember 1998. Die Haftung ist begrenzt auf die Verpflichtungen, die vor Ablauf von fünf Jahren nach Bekanntmachung der Handelsregistereintragung der Ausgliederung – also bis zum 30. Juni 2004 – fällig sind. Der Vermerkposten umfasst die Verbindlichkeiten der Deutsche Bahn AG vom 31. Dezember 1998, die am 1. Januar 1999 auf die ausgegliederten Aktiengesellschaften übergegangen, bis zum 30. Juni 2004 fällig und am 31. Dezember 2002 noch nicht getilgt sind.

13 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2002	2001
Bestellobligo für Investitionen	25	27
Ausstehende Einlagen	353	349
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	1.153	1.244
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(14)	(22)
Insgesamt	**1.531**	**1.620**

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

Die **Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen** werden mit den Nominalwerten ausgewiesen. Die beiden nachfolgenden Tabellen zeigen zu diesen Verpflichtungen eine Auflistung von **Nominal- und Barwerten** (Stand 31. Dezember 2002), untergliedert nach Fristigkeiten:

in Mio. €	Nominal-wert	Barwert bei 7,5 %
Leasingraten		
fällig bis 1 Jahr	87	83
fällig 1 bis 5 Jahre	320	256
fällig über 5 Jahre	409	219
Insgesamt	**816**	**558**

Leasing hat für die Finanzierung betriebsnotwendiger Vermögensgegenstände nur eine untergeordnete Bedeutung. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2002 Leasingraten in Höhe von 89 Mio. € (im Vorjahr: 84 Mio. €) gezahlt.

in Mio. €	Nominal-wert	Barwert bei 7,5 %
Miet- und andere Drittschuldverhältnisse		
fällig bis 1 Jahr	66	64
fällig 1 bis 5 Jahre	194	158
fällig über 5 Jahre	77	46
Insgesamt	**337**	**268**

14 Finanzinstrumente

Die Deutsche Bahn AG als Treasury-Zentrum des Deutsche Bahn Konzerns ist für alle Finanzierungs- und Absicherungsgeschäfte zuständig. Bei den Arbeitsabläufen besteht eine klare funktionale und organisatorische Trennung zwischen Disposition und Handel einerseits (Front Office) sowie Abwicklung und Kontrolle andererseits (Back Office). Das Treasury-Zentrum operiert auf den Finanzmärkten unter Anwendung der vom Bundesaufsichtsamt für das Kreditwesen aufgestellten Mindestanforderungen an das Betreiben von Handelsgeschäften (MAH) der Kreditinstitute und unterliegt der regelmäßigen internen Revision.

A. Originäre Finanzinstrumente

Die wesentlichen originären Finanzinstrumente im Einzelnen und die **Finanzschulden** insgesamt zum 31. Dezember 2002 sind in der nachstehenden Tabelle aufgeführt. Die Buchwerte entsprechen den Nominalbeträgen:

	Währung	Restlaufzeit in Jahren	Nominalzinssatz in %	2002 Buchwert in Mio. €
Nicht börsennotierte Anleihen:				
Gesamt DB AG	JPY, USD	8,7–9,5		67
Gesamt DB Finance B.V.	HKD, JPY, CHF	9,5–9,8		126
Insgesamt				**193**
Anleihen der DB Finance B.V.: [1]				
Anleihe 1997 – 2007	DEM	4,8	5,750	511
Anleihe 1998 – 2003 [2]	DEM	bis 0,3	1,125	42
Anleihe 1998 – 2008	DEM	5,4	5,000	767
Anleihe 1999 – 2009	EUR	6,5	4,785	1.350
Anleihe 2000 – 2010	EUR	7,5	6,000	1.000
Anleihe 2001 – 2006	DEM	4,0	4,500	31
Anleihe 2001 – 2006	CHF	3,7	3,375	265
Anleihe 2001 – 2008	DKK	5,8	5,250	54
Anleihe 2001 – 2008	SEK	5,8	5,500	42
Anleihe 2001 – 2008	NOK	5,8	7,000	50
Anleihe 2001 – 2013	EUR	10,9	5,125	750
Anleihe 2002 – 2007	CHF	4,4	3,250	512
Anleihe 2002 – 2007	USD	4,6	4,500	604
Anleihe 2002 – 2008	CHF	6,0	3,000	170
Anleihe 2002 – 2012	EUR	9,6	5,375	500
Anleihe 2002 – 2008	USD	5,0	FRN	76
Anleihe 2002 – 2006	USD	3,8	FRN	51
Anleihe 2002 – 2006	EUR	3,8	FRN	100
Insgesamt				**6.875**
Verbindlichkeiten ggü. EUROFIMA:				
Darlehen 1995 – 2005 [3]	DEM	2,7	4,750	7
Darlehen 1996 – 2006	DEM	3,9	6,000	256
Darlehen 1997 – 2009	DEM	7,0	5,625	256
Darlehen 1999 – 2009	EUR	6,8	5,750	400
Darlehen 2000 – 2014	EUR	11,8	5,970	219
Darlehen 2001 – 2014	EUR	11,7	5,410	300
Darlehen 2002 – 2012	EUR	9,6	FRN	34
Darlehen 2002 – 2012	EUR	9,6	FRN	400
Insgesamt				**1.872**
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten:				
Schuldscheindarlehen 1998 – 2008	DEM	5,3	5,310	51
Commercial Paper:				**500**
Finanzschulden insgesamt				**9.491**

[1] Die Anleihen der DB Finance B.V. wurden als Darlehen an die Deutsche Bahn AG weitergereicht.
[2] Die Anleihegläubiger haben ein Umtauschrecht in Aktien der Deutsche Lufthansa AG aus dem Eigentum der Deutsche Bahn AG.
[3] Die Darlehen der EUROFIMA an die D.A.CH. Hotelzug (Zürich/Schweiz), heute CityNightLine CNL AG (Zürich/Schweiz), wurden im Rahmen eines Kaufs von Wagenmaterial zum 31. Dezember 1996 von der Deutsche Bahn AG übernommen.

Von den Finanzschulden haben insgesamt 42 Mio. € eine Restlaufzeit bis ein Jahr.

Über die bilanzierten Verbindlichkeiten hinaus haben – Stichtag: 31. Dezember 2002 – Banken der Deutsche Bahn AG garantierte **Kreditfazilitäten** in einem Gesamtvolumen von 2,1 Mrd. € zur Absicherung des kurzfristigen Liquiditätsbedarfs eingeräumt. Keine dieser Linien war am 31. Dezember 2002 in Anspruch genommen.

B. Derivative Finanzinstrumente

Derivative Finanzinstrumente werden 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.

Die Refinanzierung der Deutschen Bahn erfolgte in zunehmendem Maße auch in Währungen außerhalb des Euroraums. Diese Positionen wurden unmittelbar in Euro-Verbindlichkeiten umgewandelt, um Wechselkursrisiken zu vermeiden. Zur Reduzierung von Preisrisiken aus dem Rohstoffbereich wurden Derivate auf Treibstoffe abgeschlossen.

Zur Absicherung von **Zinsänderungsrisiken** wurden Zinsswaps und Zins-Währungsswaps abgeschlossen. Die daraus resultierende Zinsdifferenz wird periodengerecht abgegrenzt. Zukünftige Zinsdifferenzen werden als schwebendes Geschäft nicht bilanziert.

Fremdwährungsrisiken waren für die Deutsche Bahn AG von geringer Bedeutung. Zur Begrenzung des Risikos aus Kursschwankungen für zukünftige Zahlungen in Fremdwährungen wurden Devisentermingeschäfte abgeschlossen.

Rohstoffrisiken entstehen bei der Bahn hauptsächlich beim Einkauf von Treibstoffen. Im Rahmen der Preisabsicherung für den Dieselbezug schloss die Deutsche Bahn AG verschiedene Sicherungsgeschäfte ab. Dabei kamen Swaps und Optionen zum Einsatz.

Das **Nominalvolumen** der nachfolgend dargestellten Sicherungsgeschäfte stellt die Summe aller Kauf- und Verkaufsbeträge dar, die den Geschäften zugrunde liegen. Bei Rohstoffgeschäften wird die Tonnage angegeben. 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). Da Bewertungseinheiten (Derivat/Grundgeschäft) gebildet werden, ist in den nachfolgenden Tabellen 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 der Deutsche Bahn AG gegenüber den Vertragspartnern bestehen. Durch strenge Anforderungen an die Bonität der Gegenpartei sowohl bei Abschluss als auch während der gesamten Laufzeit der Geschäfte und durch Einrichtung von Risikolimiten wird das Ausfallrisiko aktiv gesteuert. Die nachfolgende Angabe zum Kreditrisiko gibt die einfache Summe aller Einzelrisiken wieder.

Nominal- und Marktwert der Zinsderivate

in Mio. €	2002	2001
Nominalvolumen	6.722	4.403
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	– 23	– 57
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	– 222	8
Insgesamt	**– 245**	**– 49**

Am 31. Dezember 2002 bestand das Portfolio aus Zinsderivaten ganz überwiegend aus Swaps mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr. Die Marktwertänderung der Grundgeschäfte resultiert aus dem Rückgang des Zinsniveaus im Laufe des letzten Jahres.

Nominal- und Marktwert der Währungsderivate

in Mio. €	2002	2001
Nominalvolumen	394	0
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	– 14	0
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	14	0
Insgesamt	**0**	**0**

Die per 31. Dezember 2002 im Bestand befindlichen Währungssicherungskontrakte bestanden ausschließlich aus Devisentermingeschäften mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr.

Nominal- und Marktwert der Rohstoffderivate

in Mio. €	2002	2001
Nominalvolumen (Dieselkraftstoff in t)	648.000	894.000
Wertentwicklung der Bewertungseinheiten:		
Marktwert der Derivate	– 2	– 11
Marktwertänderung der zugehörigen Grundgeschäfte	2	11
Insgesamt	**0**	**0**

Das Portfolio der Rohstoffderivate bestand am 31. Dezember 2002 überwiegend aus Geschäften mit einer Laufzeit von bis zu einem Jahr. Die Geschäfte wurden 1:1 an die Tochtergesellschaft DB Energie GmbH übergeleitet.

Kreditrisiko der Zins- und Rohstoffderivate

in Mio. €	2002	2001
Kreditrisiko Zins- und Rohstoffderivate	**188**	**54**

Der Anstieg der Kreditrisiken im Vergleich zum Vorjahr ist durch eine Ausweitung der Absicherungstätigkeit begründet.

Das größte Einzelrisiko – Ausfallrisiko auf einzelne Vertragspartner bezogen – beträgt 37 Mio. € und besteht gegenüber einem Vertragspartner mit einem Moody's-Rating von Aa3.

Für Geschäfte mit Laufzeiten von mehr als einem Jahr weisen alle Vertragspartner, mit denen ein Kreditrisiko besteht, mindestens ein Moody's-Rating von A2 auf.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

15 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2002	2001
Konzernumlagen und übrige -verrechnungen	686	689
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	1.171	1.289
Mieten und Pachten	363	384
Übrige betriebliche Erträge	116	136
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	307	244
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	199	115
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	61	2
Übrige periodenfremde Erträge	0	0
Insgesamt	**2.903**	**2.859**

16 Materialaufwand

in Mio. €	2002	2001
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	287	418
Aufwendungen für bezogene Leistungen	149	202
Aufwendungen für Instandhaltungen	880	911
Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)	**1.316**	**1.531**
Zuwendungen des Bundes	– 12	– 22
Insgesamt	**1.304**	**1.509**

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

Die **Zuwendungen des Bundes** wurden gemäß Art. 2 § 22 Abs. 1 Nr. 3 Eisenbahnneuordnungsgesetz geleistet. Damit trug der Bund zum Abbau der erhöhten Materialaufwendungen zur Angleichung des Ausbauzustands, der technischen Ausstattung und des Produktivitätsniveaus im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn an das Niveau im Bereich der ehemaligen Deutschen Bundesbahn bei. Die Zuwendungen nahmen jährlich entsprechend dem erwarteten Abbau des erhöhten Materialaufwands ab und wurden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

17 Personalaufwand

in Mio. €	2002	2001
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	521	517
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs.1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	55	60
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	1	1
	578	**578**
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	115	121
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs.1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	18	9
	133	**130**
davon für Altersversorgung	(65)	(73)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	**711**	**708**
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	– 29	– 57
Insgesamt	**682**	**651**

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

Die **Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens (BEV)** wurden gemäß Art. 2 § 21 Abs. 5 Nr. 1 Eisenbahnneuordnungsgesetz geleistet. Damit wurden die Personalkosten erstattet, die infolge des erhöhten Personalaufwands im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Vergleich zur ehemaligen Deutschen Bundesbahn entstanden. Entsprechend der erwarteten Rückführung des Personalaufwands reduzierten sich die Zuwendungen jährlich und wurden letztmalig im Jahr 2002 gewährt.

18 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2002	2001
Konzernverrechnungen	298	407
Mieten und Pachten	178	176
Gebühren und Beiträge	32	36
Übrige betriebliche Aufwendungen	423	700
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	8	16
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	115	75
Sonstige periodenfremde Aufwendungen	0	3
Insgesamt	**1.054**	**1.413**

Von den **übrigen betrieblichen Aufwendungen** betreffen 35 Mio. € (im Vorjahr: 37 Mio. €) „sonstige Steuern“.

19 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2002	2001
Erträge aus Beteiligungen	2	18
davon aus verbundenen Unternehmen	(2)	(12)
Erträge aus assoziierten Unternehmen	4	6
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	490	385
Aufwendungen aus Verlustübernahme	– 872	– 238
Insgesamt	**– 376**	**171**

20 Zinsergebnis

in Mio. €	2002	2001
Erträge aus anderen Wertpapieren und Ausleihungen des Finanzanlagevermögens	286	280
davon aus verbundenen Unternehmen	(286)	(280)
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	206	131
davon aus verbundenen Unternehmen	(82)	(51)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	– 605	– 471
davon an verbundene Unternehmen	(– 408)	(– 355)
Insgesamt	**– 113**	**– 60**

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung entspricht dem vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 2 (DRS 2) Kapitalflussrechnung.

In der Kapitalflussrechnung sind die Zahlungsströme nach den Bereichen laufende Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Innerhalb des Mittelflusses aus laufender Geschäftstätigkeit wird auch der Cashflow vor Steuern ausgewiesen.

21 Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks).

Sonstige Angaben

22 Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 285 Nr. 11 HGB wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der Nummer HRB 50000 hinterlegt.

23 Beschäftigte

	2002 im Jahres-durchschnitt	2002 am Jahresende	2001 im Jahres-durchschnitt	2001 am Jahresende
Arbeitnehmer	14.763	13.733	16.187	16.013
Zugewiesene Beamte	1.603	1.515	1.786	1.720
Zwischensumme	**16.366**	**15.248**	**17.973**	**17.733**
Auszubildende	1.542	1.440	2.254	2.334
Insgesamt	**17.908**	**16.688**	**20.227**	**20.067**

Die bei der Deutsche Bahn AG beschäftigten Beamten sind in der Regel mit Eintragung der Gesellschaft dieser kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden („zugewiesene Beamte“). Sie arbeiten für die Deutsche Bahn AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

24 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2002	2001
Gesamtbezüge des Vorstands	5.094	4.694
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	1.018	995
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	12.717	10.971
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	232	224
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 60–63 zu entnehmen.

25 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

26 Ergebnisverwendungsvorschlag

Die Gewinn- und Verlustrechnung der Deutsche Bahn AG weist nach dem Jahresfehlbetrag und unter Einbeziehung des Verlustvortrags in Höhe von 134.721.940,56 € einen Bilanzverlust zum 31. Dezember 2002 in Höhe von 464.022.256,09 € aus, der auf neue Rechnung vorgetragen wird.

Berlin, den 28. März 2003

Deutsche Bahn AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Der von der PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft geprüfte Jahresabschluss wurde mit dem folgenden Bestätigungsvermerk versehen:

„Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der Deutsche Bahn Aktiengesellschaft, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen 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 Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht 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 der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. 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 Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht gibt insgesamt eine zutreffende Vorstellung von der Lage der Gesellschaft und stellt die Risiken der künftigen Entwicklung zutreffend dar."

Frankfurt am Main, den 28. März 2003

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Kämpfer)	(Jäcker)
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Vorstand der Deutsche Bahn AG

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Vorstands,
Berlin

a) DB Reise&Touristik AG (Vorsitz)
DB Regio AG (Vorsitz)
DB Cargo AG (Vorsitz)
DB Station&Service AG (Vorsitz)
DB Netz AG (Vorsitz)
Stinnes AG (Vorsitz)
S-Bahn München GmbH (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Lufthansa Technik AG
SAP AG
Vattenfall Europe AG
WestLB AG

b) Bayerische Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft mbH (Vorsitz)
Projektgesellschaft METRORAPID mbH (Vorsitz)
Railog GmbH (Beirat)
Allianz Versicherungs-AG (Beirat)
Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG (Beirat)
Commerzbank AG (Landesbeirat Berlin)
Deutsche Bank AG (Beirat Ost)
Dresdner Bank AG (Verwaltungsbeirat)

Dr. Norbert Bensel

Ressort Personal,
Berlin
– seit 21. Mai 2002 –

a) DB Reise&Touristik AG
DB Regio AG
DB Cargo AG
DB Station&Service AG
DB Netz AG
DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
DB Vermittlung GmbH (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Partner für Berlin Gesellschaft für Hauptstadt-Marketing mbH
Senator Entertainment AG

b) DBFuhrparkService GmbH (Vorsitz)
DB Services GmbH (Beirat, Vorsitz)

Klaus Daubertshäuser

Ressort Marketing,
Wettenberg

a) DB Reise&Touristik AG
DB Regio AG
DB Cargo AG
DB Station&Service AG
DB Netz AG
DE-Consult Deutsche Eisenbahn Consulting GmbH
S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)

b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. (Beirat)
Sparda-Bank Baden-Württemberg eG (Beirat)

Dr. Christoph Franz

Ressort Personenverkehr,
Vorsitzender des Vorstands der DB Reise&Touristik AG,
Vorsitzender des Vorstands der DB Regio AG,
Darmstadt

a) DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
DF Deutsche Forfait AG
Lufthansa CityLine GmbH

Roland Heinisch

Ressort Fahrweg und Systemverbund,
Vorsitzender des Vorstands der DB Netz AG,
Idstein

a) DB Reise&Touristik AG
DB Regio AG
DB Cargo AG
DB Systems GmbH

Dr. Bernd Malmström

Ressort Güterverkehr,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Cargo AG,
Vorsitzender des Vorstands der
Stinnes AG,
Mainz

a) Brenntag AG (Vorsitz)
Scandlines AG (Vorsitz)
Scandlines Deutschland GmbH (Vorsitz)
Schenker AG (Vorsitz)
Stinnes Interfer AG (Vorsitz)
ThyssenKrupp Serv AG

b) BLG Bremer Lagerhausgesellschaft AG (Beirat)
HansaRail GmbH
Kombiverkehr GmbH & Co. KG (Verwaltungsrat)
Polzug GmbH
Railog GmbH (Beirat)
Scandlines Denmark A/S (Verwaltungsrat, Vorsitz)
Stinnes Corporation (Vorsitz)

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Ressort Technik,
Weiterstadt

a) DB Reise&Touristik AG
DB Regio AG
DB Cargo AG
DB Energie GmbH (Vorsitz)
DB Systems GmbH

b) Bayerische Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft mbH
Gemeinschaftskernkraftwerk Neckar GmbH (Verwaltungsrat)
IFB Institut für Bahntechnik GmbH
MVP Versuchs- und Planungsgesellschaft für Magnetbahnsysteme mbH
Projektgesellschaft METRORAPID mbH
Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Diethelm Sack

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
Stinnes AG
DB Services Immobilien GmbH
DB Systems GmbH (Vorsitz)
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-Aktiengesellschaft
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G.

b) DB Services GmbH (Beirat)
Dresdner Bank Luxembourg S.A.
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (Verwaltungsrat)

a) Mitgliedschaft in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2002 bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Aufsichtsrat der Deutsche Bahn AG

Dr. Günther Saßmannshausen
Ehrenvorsitzender des Aufsichtsrats,
Hannover
a) Braunschweigische Maschinenbauanstalt AG
Heraeus Holding GmbH
Preussag Energie GmbH
ahr care office GmbH
Einhorn Verwaltungsgesellschaft mbH (Vorsitz)

Dr. Michael Frenzel
Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender des Vorstands der TUI AG,
Burgdorf
a) AXA Konzern AG
Continental AG
E.ON Energie AG
Hapag-Lloyd AG (Vorsitz)
Hapag-Lloyd Flug GmbH (Vorsitz)
ING BHF-Bank AG
ING BHF Holding AG
TUI Deutschland GmbH (Vorsitz)
Volkswagen AG
b) Norddeutsche Landesbank
Preussag North America Inc., Greenwich, Connecticut, USA (Chairman of the Board of Directors)

Norbert Hansen*
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Hamburg
a) DB Reise&Touristik AG
DB Regio AG
DB Cargo AG
DB Station&Service AG
DB Netz AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG

Niels Lund Chrestensen
Geschäftsführer der N. L. Chrestensen, Erfurter Samen- und Pflanzenzucht GmbH,
Erfurt
a) Thüringer Aufbaubank

Peter Debuschewitz*
Konzernbevollmächtigter für das Land Berlin,
Deutsche Bahn AG,
Taufkirchen

Horst Fischer*
Mitglied des Betriebsrats Regionalbereich Nord-Bayern, Regionalverkehr Franken der DB Regio AG,
Fürth

Volker Halsch
Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin
– seit 5. Februar 2003 –

Horst Hartkorn*
Vorsitzender des Betriebsrats der S-Bahn Hamburg GmbH,
Hamburg
a) S-Bahn Hamburg GmbH
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.

Jörg Hensel*
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Cargo AG,
Hamm
a) DB Cargo AG

Günter Kirchheim*
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der Deutsche Bahn AG,
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Netz AG,
Essen
a) DB Netz AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG
DEVK Pensionsfonds AG

Lothar Krauß*
Stellv. Vorsitzender der TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Rodenbach
a) DB Services Technische Dienste GmbH
Union Druckerei und Verlagsanstalt GmbH
DBV Winterthur Holding AG

Heike Moll*
Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Station&Service AG,
München
a) DB Station&Service AG

Ralf Nagel
Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,
Berlin
b) Berlin Brandenburg Flughafen-Holding GmbH
Projektplanungs Gesellschaft mbH

Dr. rer. nat. h.c. Friedel Neuber
Duisburg-Rheinhausen
a) Babcock Borsig AG (Vorsitz)
Hapag-Lloyd AG
RWE AG (Vorsitz)
TUI AG (Vorsitz)
ThyssenKrupp AG
RAG Aktiengesellschaft
b) Landwirtschaftliche Rentenbank (Verwaltungsrat)

Günter Ostermann*
Stellv. Vorsitzender der TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Wunstorf
a) BHW AG
DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
Sparda-Bank Hannover e.G. (Vorsitz)
DEVK Pensionsfonds AG

Dr. Manfred Overhaus
Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen,
St. Augustin
– bis 10. Januar 2003 –
a) Deutsche Post AG
Deutsche Telekom AG
b) GEBB Gesellschaft für Entwicklung, Beschaffung und Betrieb mbH

Albert Schmidt
Mitglied des Deutschen Bundestags,
Ingolstadt
– bis 31. Dezember 2002 –

Prof. Dr. Ekkehard D. Schulz
Vorsitzender des Vorstands der ThyssenKrupp AG,
Krefeld
a) Axa Konzern AG
Commerzbank AG
MAN AG
RAG Aktiengesellschaft
RWE Plus AG
ThyssenKrupp Automotive AG (Vorsitz)
ThyssenKrupp Materials AG (Vorsitz)
ThyssenKrupp Steel AG (Vorsitz)
TUI AG
b) ThyssenKrupp Budd Company, Troy, Michigan, USA
Evangelisches und Johanniter Klinikum Duisburg/Dinslaken/Oberhausen gem. GmbH

Dr. Ulrich Schumacher
Vorsitzender des Vorstands der Infineon Technologies AG,
Starnberg
b) Infineon Technologies Asia Pacific Pte. Ltd., Singapore
(Chairman of the Board of Directors)
Infineon Technologies Austria AG, Villach, Österreich (Vorsitz)
Infineon Technologies Japan K.K., Tokyo, Japan
(Chairman of the Board of Directors)
Infineon Technologies North America Corp.,
Wilmington, Delaware, USA
(Chairman of the Board of Directors)

Dr. Alfred Tacke
Staatssekretär im Bundesministerium für Wirtschaft und Arbeit,
Celle
a) Postbank AG

Dr.-Ing. E. h. Dipl.-Ing. Heinrich Weiss
Vorsitzender des Vorstands der SMS AG,
Hilchenbach-Dahlbruch
a) Commerzbank AG
Ferrostaal AG
HOCHTIEF AG
J.M. Voith AG
SMS Demag AG (Vorsitz)
b) Concast Holding AG, Zürich, Schweiz (Vorsitz)
Thyssen-Bornemisza Group, Monaco

Margareta Wolf
Parlamentarische Staatssekretärin beim Bundesminister für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit,
Rüsselsheim-Bauschheim
– seit 1. Januar 2003 –

Horst Zimmermann*
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Reise&Touristik AG,
Nürnberg
a) DB Reise&Touristik AG

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer
a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2002 bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2002

Der Aufsichtsrat hat den Vorstand während der Berichtszeit überwacht und beraten. Der Vorstand hat uns hierzu regelmäßig über die Lage und Entwicklung des Unternehmens informiert.

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2002 zu vier Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen wurden mündliche und schriftliche Berichte des Vorstands über die wirtschaftliche Lage der Deutsche Bahn AG (DB AG) und ihrer Konzerngesellschaften sowie über die wesentlichen Geschäftsvorfälle und die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich erörtert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich anhand von Beschlussvorlagen und ergänzenden mündlichen Berichten eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Darüber hinaus standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu vier Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Sitzungen des Aufsichtsrats vorbereitet. Weiter wurde das Präsidium jeweils aktuell über die Beurteilung der Risikolage des Unternehmens unterrichtet. Im Übrigen traf das Präsidium die ihm zugewiesenen Entscheidungen über personelle Angelegenheiten des Vorstands.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats stand laufend in Verbindung mit dem Vorstand und insbesondere dessen Vorsitzenden und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 4. Dezember 2002 stimmte der Aufsichtsrat der Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2003 zu und nahm die Mittelfristplanung 2003–2007 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB AG zur Kenntnis und erörterte diese eingehend mit dem Vorstand.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich auch im Jahr 2002 intensiv mit den großen Bauprojekten wie der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, der Nord-Süd-Verbindung des Knotens Berlin nebst dem Lehrter Bahnhof und der Neu- und Ausbaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München sowie deren Kostenrisiken.

In seinen Sitzungen am 13. März und 3. Juli 2002 befasste sich der Aufsichtsrat mit der Neuausrichtung des Bahntelekommunikationsgeschäfts. Er stimmte dem Erwerb des Bahntelekommunikationsgeschäfts von der Arcor AG & Co. durch Übernahme von 100 % der Anteile an der jetzt unter DB Telematik GmbH firmierenden Arcor DB Telematik GmbH sowie dem Erwerb der Bahntelekommunikationsanlagen

von Arcor durch die DB Netz AG zu. Die Anteile an der DB Telematik GmbH wurden anschließend von der DB Netz AG auf die DB AG übertragen.

In seiner Sitzung am 3. Juli 2002 genehmigte der Aufsichtsrat ein freiwilliges öffentliches Übernahmeangebot der DB Sechste Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH, einer 100 %igen Tochtergesellschaft der DB AG, an alle Aktionäre der Stinnes AG. Zugleich stimmte der Aufsichtsrat dem Abschluss einer Rahmenvereinbarung zu, in welcher sich die Stinnes-Vermögensverwaltungs-Aktiengesellschaft, eine 100 %ige Tochtergesellschaft der E.ON AG, gegenüber der DB AG verpflichtete, das Übernahmeangebot in Bezug auf die von ihr gehaltenen 65,4 % der Aktien an der Stinnes AG anzunehmen. Die DB AG hält nach erfolgreicher Durchführung ihres Übernahmeangebots mittelbar rund 99,71 % an der Stinnes AG. Sie beabsichtigt, die verbleibenden 0,29 % der Aktien durch ein Verfahren zum Ausschluss der Minderheitsaktionäre gem. §§ 327a ff. AktG zu erwerben.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB AG sowie der Konzernabschluss und Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2002 wurden von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft und keine Einwände erhoben.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 20. Mai 2003 in Gegenwart der Abschlussprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten; die Abschlussprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss, den Lagebericht der DB AG, den Konzernabschluss nebst Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2002 und den Vorschlag zur Ergebnisverwendung geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Jahresabschluss der DB AG für das Geschäftsjahr 2002 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Auch der vom Vorstand erstellte Bericht über die Beziehungen zu verbundenen Unternehmen wurde vom Abschlussprüfer geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der Aufsichtsrat hat diesen Bericht ebenfalls geprüft und gegen die im Bericht enthaltene Schlusserklärung des Vorstands und das Ergebnis der Prüfung durch die PwC keine Einwendungen erhoben.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Herr Albert Schmidt, Mitglied des Deutschen Bundestags, hat sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 31. Dezember 2002 niedergelegt. In der außerordentlichen Hauptversammlung am 4. Dezember 2002 wurde Frau Margareta Wolf, Parlamentarische Staatssekretärin im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und Reaktorsicherheit, mit Wirkung zum 1. Januar 2003 zu seiner Nachfolgerin gewählt.

Mit Schreiben vom 12. Dezember 2002 legte Herr Staatssekretär Dr. Manfred Overhaus sein Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 10. Januar 2003 nieder. Als Nachfolger wurde mit Schreiben vom 3. Februar 2003 Herr Volker Halsch, Staatssekretär im Bundesministerium der Finanzen, nach § 9 Abs. 2 der Satzung der Deutsche Bahn AG von der Bundesrepublik Deutschland in den Aufsichtsrat entsandt.

Herr Dr. Norbert Bensel trat am 21. Mai 2002 die Nachfolge von Herrn Dr. Horst Föhr als Mitglied des Vorstands für das Ressort Personal und als Arbeitsdirektor an.

Der Aufsichtsrat spricht Herrn Staatsekretär Dr. Overhaus, Herrn Schmidt sowie Herrn Dr. Föhr auch an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit in den jeweiligen Gremien aus.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2002 geleisteten Einsatz.

Berlin, im Mai 2003
Für den Aufsichtsrat

Dr. Michael Frenzel
Vorsitzender

Finanzwirtschaftliche Informationen bietet Ihnen Investor Relations:

Telefon: 030.297-61678
Telefax: 030.297-61961
E-Mail: investor.relations@bahn.de
Internet: www.bahn.de/ir

Unternehmenspublikationen können Sie bei der Konzernkommunikation bestellen:

Telefax: 030.297-62086
E-Mail: medienbetreuung@bahn.de

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

www.bahn.de/presse

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Dieser Geschäftsbericht erscheint auch in englischer Sprache

Design-Konzept
Hilger & Boie, Büro für Gestaltung, Wiesbaden

Produktionskoordination
Mentor Werbeberatung
H.-J. Dietz, Kelkheim

Redaktion/Text
Deutsche Bahn Investor Relations
Redaktionsleitung: Karsten Nagel
Deutsche Bahn Konzernkommunikation
Redaktionsschluss: 16. April 2003

Fotografie
Max Lautenschläger, Berlin
Deutsche Bahn
DB AG/Munoz (S. 34)

DTP
medienhaus:frankfurt,
Frankfurt am Main

Lithografie
Koch Lichtsatz & Scan,
Wiesbaden

Druck
Color-Druck, Leimen

Deutsche Bahn AG
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

www.bahn.de