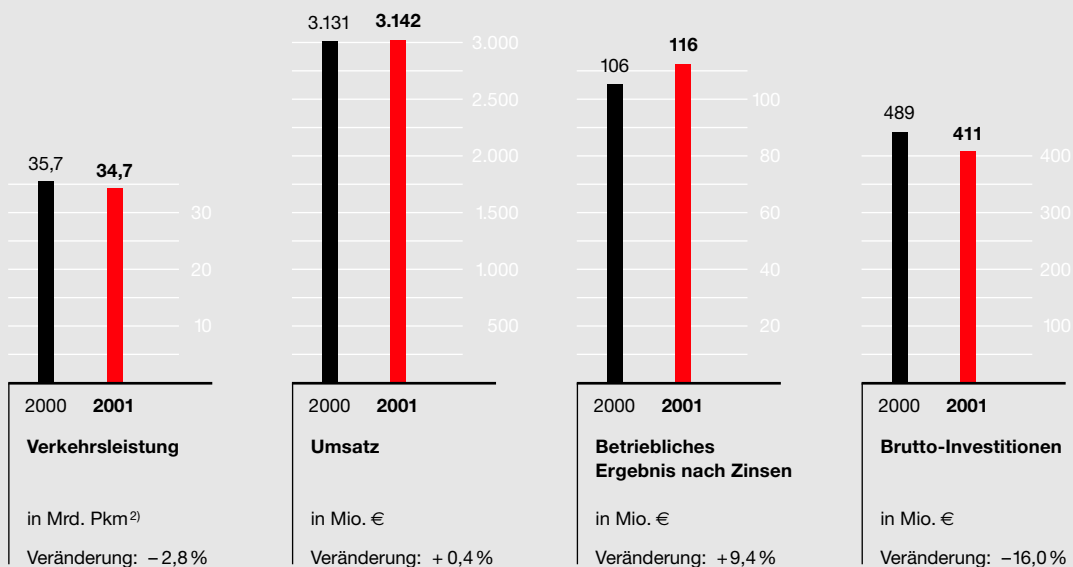




Entwicklung im Geschäftsjahr 2001



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2001	2000	Veränd. in %
Umsatz	3.142	3.131	+ 0,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	128	137	- 6,6
EBITDA	455	373	+ 22,0
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	116	106	+ 9,4
Return on Capital Employed	in % 4,8	4,0	-
Anlagevermögen	3.367	3.496	- 3,7
Eigenkapital	2.045	2.045	0,0
Bilanzsumme	3.774	3.957	- 4,6
Cashflow vor Steuern	447	389	+ 14,9
Brutto-Investitionen	411	489	- 16,0
Netto-Investitionen ¹⁾	411	489	- 16,0
Mitarbeiter per 31. 12.	19.867	23.489	- 15,4

¹⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

Leistungskennzahlen		2001	2000	Veränd. in %
Reisende	Mio.	135,5	144,1	- 6,0
Reisendenkilometer	Mrd. Pkm ²⁾	34,7	35,7	- 2,8
Betriebsleistung	Mrd. Trkm ³⁾	157,9	172,3	- 8,4

²⁾ Personenkilometer = Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reiserreichweite

³⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

Inhalt

2	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
6	Lagebericht
26	Jahresabschluss
47	Bestätigungsvermerk
49	Wesentliche Beteiligungen
50	Organe
53	Bericht des Aufsichtsrats
55	Fahrzeuge



Sehr geehrte Damen und Herren,

für die DB Reise&Touristik AG war 2001 ein Jahr wichtiger strategischer Entscheidungen. Alle im Berichtsjahr beschlossenen und umgesetzten Maßnahmen standen im Zeichen unserer Sanierungs-, Leistungs- und Wachstumsoffensive, der „Offensive Bahn“. Wir orientierten uns dabei an dem Ziel, die Leistungsfähigkeit des Unternehmens im Interesse unserer Kunden weiter zu verbessern. Dem Erreichen der Kapitalmarktfähigkeit kamen wir einen wesentlichen Schritt näher.

Kundenorientierung und Wirtschaftlichkeit sind die Schwerpunkte unserer Unternehmenspolitik. Mit der Umsetzung einer neuen, wesentlich strafferen Organisationsstruktur haben wir hierfür 2001 ein belastbares Fundament errichtet. Die Steuerungsfunktion liegt weiterhin bei der deutlich schlankeren Zentrale der DB Reise&Touristik AG, die operative Verantwortung in den Regionalbereichen. Geschäftsfelder außerhalb des Kerngeschäfts Tageslinienverkehre – etwa Autozug, Nachtzug und Call Center – können künftig als rechtlich und wirtschaftlich eigenständige Tochtergesellschaften wesentlich marktnäher und ergebnisorientierter operieren. Die dafür notwendigen personalpolitischen Maßnahmen, die in enger Abstimmung mit den Mitarbeitervertretungen erfolgten, sind weitgehend abgeschlossen.

Der zur Jahresmitte 2001 erfolgte Umsetzungsbeschluss für die Einführung des neuen Preissystems war für die DB Reise&Touristik AG, den gesamten Personenverkehr, aber auch für die Deutsche Bahn AG eine der wichtigsten zukunftsweisenden Entscheidungen des vergangenen Jahres. Das neue Preissystem beendet den in der Vergangenheit zu Recht kritisierten, über Jahrzehnte entstandenen Tarifdschungel. Es ist uns gelungen, diese Kernaussage bei unseren Kunden und den öffentlichen Meinungsführern zu verankern. Das künftige, auf umfangreichen Marktforschungen basierende Preissystem berücksichtigt die Zahlungsbereitschaften und das Fahrverhalten unterschiedlicher Kundengruppen. Ein mehrstufiges Rabattsystem schafft Preisanreize insbesondere für Familien, Kleingruppen und Fernreisende auf mittleren Entfernungen und damit für Menschen, für die die Bahnreise im Vergleich zum Pkw bislang häufig preislich nicht attraktiv genug war. In das neue Preissystem integriert ist ein auf die spezifischen Belange des Schienenfernverkehrs abgestimmtes, innovatives Yield-Management-System, das auf Basis der vorhandenen Fahrzeugkapazitäten deren Auslastung und damit den Deckungsbeitrag je Sitzplatz deutlich steigern wird.

Ein zweiter wesentlicher Bestandteil unserer „Offensive Bahn“ ist die Angebots-optimierung der Tageslinienverkehre (Programm MORAP). Der erwartungsgemäß heftigen Kritik zum Trotz stellten wir im Berichtsjahr die Bedienung von zahlreichen stark defizitären Linienästen ein. Für die Kunden ergibt sich dadurch keine nennenswerte Angebotsverschlechterung, da in der Regel die Möglichkeit besteht, das erweiterte ICE-Angebot, IC/EC-Linien oder auch die leistungsfähigen IRE/RE-Produkte der DB Regio AG zu nutzen. Die Gesamtqualität des Angebots im Personenverkehr konnte so gehalten werden. Die Geschäftszahlen des Jahres 2001 bestätigen, dass unsere Entscheidung aus verkehrlichen, ökonomischen und ökologischen Gründen richtig war: Trotz des leichten Rückgangs unserer Verkehrsleistung um 2,4 % blieb der Umsatz mit konzernexternen Kunden stabil. Insgesamt wurde dieser leichte Rückgang durch ein entsprechendes Wachstum bei der DB Regio AG voll kompensiert. Damit fand ein Nachfragerückgang im Personenverkehr nicht statt. Gleichzeitig bauten wir den Umsatzanteil des Produktsegments ICE mit konzernexternen Kunden der DB Reise&Touristik AG von 40,2 % (2000) deutlich auf 45,5 % (2001) aus.

Diese Produktpolitik unterstützten wir im abgelaufenen Jahr durch gezielte Investitionen in unsere Fahrzeuge, insbesondere in den Ausbau unserer ICE-Flotte, die zum Stichtag 31. Dezember 2001 nahezu 100.000 Sitzplätze in 216 Zugeinheiten umfasste. Weitere Investitionsschwerpunkte waren das Modernisierungsprogramm für unsere Reisezugwagen, die Fahrzeuginstandhaltung sowie unsere vertriebliche Infrastruktur. Insgesamt investierten wir im Jahr 2001 rund 411 Mio. €.

Im Vertriebsbereich, den die DB Reise&Touristik AG auch für die DB Regio AG und deren Tochtergesellschaften abdeckt, verabschiedeten wir im vergangenen Jahr ein umfangreiches Paket von unterschiedlichsten Maßnahmen, etwa die räumliche Optimierung unserer Präsenz im personenbedienten Eigenvertrieb durch die DB ReiseZentren oder auch die kostensenkende Einführung des Online-Tickets. Im gesamten Vertriebsbereich sehen wir einmalige und jährlich wiederkehrende Ertragspotenziale jeweils im mehrstelligen Millionenbereich. Das vom Vorstand im Berichtsjahr verabschiedete Vertriebskanalkonzept setzen wir ab 2002 schrittweise um, wobei wir mit Nachdruck neue Verriebstechnologien ausbauen: Internet, Call Center und moderne Ticketautomaten. Die Nutzungszahlen unserer Internet-Plattform www.bahn.de, die wir im vergangenen Jahr zu einem umfassenden Reiseportal mit der buchbaren Produktpalette eines Vollreisebüros ausgebaut haben, bestätigen

unsere Strategie. Mit rund 18 Mio. Besuchen monatlich ist www.bahn.de die mit Abstand meistbesuchte touristische Website im gesamten deutschsprachigen Raum.

Sanierung, Leistung, Wachstum: Die Ziele der „Offensive Bahn“ geben auch im Geschäftsjahr 2002 ein hohes Tempo vor. Die weiteren Maßnahmen zur Optimierung unseres Fernverkehrsangebots stehen in einem engen Zusammenhang mit der für den Sommer 2002 geplanten Eröffnung der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main. Die Einführung des neuen Preissystems und die planmäßige Umsetzung unserer Vertriebsprojekte erfordern intern intensive Schulungen, extern stellen sie hohe Anforderungen an unsere Mitarbeiter im Marketing, in der Kommunikation, aber auch an jeden einzelnen Mitarbeiter im Vertrieb und in unseren Zügen. Auch im Personenfernverkehr konkurriert die Deutsche Bahn AG inzwischen mit wirtschaftlich starken Wettbewerbern auf der Schiene. Die Anforderungen an die DB Reise&Touristik AG werden dadurch weiter steigen. Auf die Herausforderungen des Jahres 2002 ist ein kompetentes Team von rund 20.000 Mitarbeitern bestens vorbereitet.



Dr. Christoph Franz
Vorsitzender des Vorstands der DB Reise&Touristik AG



Die Bahn 

Lagebericht



Unsere Kernleistung umfasst schnelle, hochfrequente Bahnverbindungen zu marktgerechten Preisen in modernen Zügen. In nationalen und internationalen Fernverkehren entsprechen wir damit den Ansprüchen unserer Kunden. Insbesondere die hochwertigen ICE-Verkehre finden dabei eine besonders positive Resonanz und legen bei der Verkehrsleistung kontinuierlich zu.

Organisationsstruktur optimiert

Die DB Reise&Touristik AG bildet zusammen mit der DB Regio AG den Unternehmensbereich **Personenverkehr** – größter Unternehmensbereich der Deutsche Bahn AG (DB AG). Für den Personenverkehr übernehmen wir umfassend die Funktionen Vertrieb und Erlösabrechnung. Mit täglich rund 1.400 Zügen im Fernverkehr erbrachten wir im Jahr 2001 eine Verkehrsleistung von 34,7 Mrd. Personenkilometern (Pkm).

Neben dem Betrieb von schienengebundenen Tageslinienverkehren im Fernverkehr und dem bundesweiten Vertrieb von Fahrscheinen des Personenverkehrs sind wir durch elf unmittelbare **Tochtergesellschaften** in verschiedenen Geschäftsfeldern engagiert, etwa in Auto- und Nachtzugverkehren (DBAutoZug GmbH, CityNight-Line CNL AG), in der Gastronomie (MITROPA AG), in Call-Center-Dienstleistungen (DBDialog Telefonservice GmbH), im touristischen Veranstaltergeschäft (AMEROPAREISEN GmbH) sowie in Fernverkehrslinien- und Gelegenheitsverkehren mit Omnibussen (Deutsche Touring GmbH, Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH).

Die Organisationsstruktur der DB Reise&Touristik AG wurde im Berichtsjahr optimiert und gestrafft – insbesondere in der Produktion und im Vertrieb entsprechend den Verschiebungen im Leistungsangebot sowie im Hinblick auf schnellere Informations- und Entscheidungswege. Die Zahl unserer für Produktion, Finanzen und Personalwesen in der Fläche zuständigen **Regionalbereiche** wurde von sieben auf fünf reduziert und die den Regionalbereichen unterstellte Niederlassungsebene aufgelöst.

Die operative Verantwortung für den **Vertrieb** ist bei den Leitern Vertrieb/Marketing der vier Vertriebsregionen angesiedelt. Rahmenvorgaben, Strategie und Vertriebsgrundsätze sind Aufgabe des in der Zentrale der DB Reise&Touristik AG angesiedelten Vertriebskanalmanagements. Für personenbedienten Eigenvertrieb (DB ReiseZentrum), Vertrieb über Partner (u. a. Reisebüros), Automatenvertrieb sowie systembasierten Eigenvertrieb (Internet, Call Center) ist jeweils ein Vertriebskanalmanager zuständig.

Die DB AG unterstützt die DB Reise&Touristik AG durch konzentriertes Fach-Know-how über eine Reihe von Service- und Gruppenfunktionen wie Einkauf, Umweltschutz, Rechtsdienst und Kommunikation.

Bereits zum 1. Januar 2001 gingen die Werke der schweren Fahrzeuginstandhaltung (so genannte C-Werke) der DB Reise&Touristik AG auf die DB AG über. Im Mai wurde die fernmündliche Reiseauskunft auf die DBDialog Telefonservice GmbH übergeleitet und im September erfolgte die Überleitung des Werkes Berlin-Lichtenberg auf die DB Regio AG.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung im Jahr 2001 blieb insgesamt hinter den Prognosen der Wirtschaftsforschungsinstitute deutlich zurück. Die bereits zur Jahresmitte 2000 einsetzende Abkühlung der **weltwirtschaftlichen Entwicklung** verstärkte sich erheblich im ersten Halbjahr 2001. Wesentliche Ursachen waren der Anstieg der Ölpreise, ein Einbruch im IT-Sektor und der Verfall der Aktienkurse. Zwischenzeitliche Hoffnungen auf eine Stabilisierung der Konjunktur zum Jahresende 2001 wurden durch die Terrorangriffe in den Vereinigten Staaten zunichte gemacht; die dadurch ausgelöste Verschlechterung des Konjunkturklimas führte zu einer Verstärkung des Abschwungs. Im Gesamtjahr 2001 verringerte sich das weltweite Wachstum auf gut 2 % (Vorjahr: +4,7 %). Infolgedessen betrug der Zuwachs des Welthandels im Jahr 2001 weniger als 0,5 % (Vorjahr: +12,4 %).

In dem für uns maßgeblichen **europäischen Umfeld** ist die Expansion der gesamtwirtschaftlichen Produktion im Sommerhalbjahr 2001 nahezu zum Stillstand gekommen. Die Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP) betragen für den Euroraum bzw. die Europäische Union (EU) jeweils nur noch rund 1,5 %. Belastet wurde die europäische Konjunktur insbesondere durch den breiten Konjunkturabschwung der Weltwirtschaft, der zu einer deutlichen Zurückhaltung bei den Unternehmensinvestitionen im Euroraum führte. Vergleichsweise positiv entwickelten sich die Länder in Mittel- und Osteuropa, hier kam es zu einer geringeren Verlangsamung der Konjunktur.

In **Deutschland** ist das BIP im Jahr 2001 im Vergleich zum Vorjahr um real 0,6 % gestiegen. Das Bruttoinlandsprodukt des Jahres 2001 zeigte in Deutschland das zweitschwächste Wachstum seit der Wiedervereinigung (1993: -1,1 %). Der Außenbeitrag trug stärker als im Vorjahr mit 1,5 Prozentpunkten zum Wirtschaftswachstum im Jahr 2001 bei. Konjunkturelle Belastungen resultierten aus dem Einbruch der Ausrüstungsinvestitionen um 5,0 % (Vorjahr: +8,7 %) sowie aus dem beschleunigten Rückgang der Bauinvestitionen um 5,8 % (Vorjahr: -2,5 %). Der Zuwachs der realen Konsumausgaben der privaten Haushalte verlangsamte sich auf 1,1 % (Vorjahr: 1,4 %).

Entwicklung der relevanten Verkehrsmärkte

Die Eintrübung der gesamtwirtschaftlichen Lage im Berichtsjahr spiegelt sich auch in der schwächeren Entwicklung des Personenverkehrsmarkts wider. Die Verkehrsleistung des Gesamtmarkts (Individualverkehr, Schiene DB, Luftverkehr) ging nach vorläufigen Zahlen im Berichtsjahr 2001 um rund 1 % zurück (im Vorjahr: -2,3 %). Damit schrumpfte der Personenverkehrsmarkt im zweiten Jahr in Folge. Der Individualverkehr bestimmt aufgrund seiner dominierenden Marktstellung die Entwicklung des Gesamtmarkts. Im Jahr 2001 war die Verkehrsleistung des Individualverkehrs nach vorläufigen Berechnungen um rund 1 % rückläufig (im Vorjahr: -2,8 %). Diese Verringerung resultiert insbesondere aus den Kraftstoffpreisen, die in den ersten Monaten des Berichtsjahres deutlich über den Vorjahreswerten lagen. Mit sinkenden Kraftstoffpreisen im Jahresverlauf zog die Entwicklung der Verkehrsleistung im Pkw-Verkehr wieder an.

Im innerdeutschen Luftverkehr ist die Verkehrsleistung nach vorläufigen Berechnungen im Jahr 2001 um rund 6 % zurückgegangen. Wesentliche Einflussfaktoren im Berichtsjahr waren die Pilotenstreiks und die Verunsicherung nach den Terroranschlägen in den USA im September.

Die Verkehrsleistung der DB Reise&Touristik AG ging im Vergleich zum Vorjahr um -3,0 % auf 34,7 Mrd. Pkm zurück. Der Wert des Tageslinienverkehrs liegt im Jahr 2001 bei ca. 32,1 Mrd. Pkm. Mit 48,4 % entfällt davon knapp die Hälfte auf den ICE-Verkehr. Die Auslastung dieser Premium-Züge betrug ca. 47 %. Wesentliche Ursachen für den Rückgang der Verkehrsleistung waren der Wegfall der Zusatznachfrage aufgrund der EXPO 2000 sowie die Auswirkungen der Angebotsstraffung durch das marktorientierte Angebot Personenverkehr (MORA P). Bereinigt um den Wegfall der EXPO-Verkehre konnten wir unsere Verkehrsleistung leicht steigern.

Geschäftsverlauf

Umsatzentwicklung: Leichtes Wachstum

Der **Gesamtumsatz** der DB Reise&Touristik AG betrug im Berichtsjahr 3.142 Mio. € (Vorjahr: 3.131 Mio. €) und lag damit um 0,4 % über dem Vorjahresniveau. Rund 6 % des Umsatzes wurden mit Gesellschaften des DB Konzerns erzielt (im Vorjahr: 5 %). Der am konzernexternen Markt realisierte Umsatz sank um 0,6 % auf 2.968 Mio. € (Vorjahr: 2.986 Mio. €), während wir den Umsatz mit Kunden innerhalb des DB Konzerns um 20 % auf 174 Mio. € (Vorjahr: 145 Mio. €) steigern konnten. Dieser Anstieg beruht im Wesentlichen auf der erstmaligen

Verrechnung der mit Zügen der DB Reise&Touristik AG durchgeführten Firmenreisen von eigenen Mitarbeitern und Mitarbeitern anderer Konzerngesellschaften.

Trotz erschwerter Voraussetzungen konnten wir den Umsatz auf Vorjahresniveau halten. So ergab sich bereits durch den Wegfall der zusätzlich für die EXPO 2000 angebotenen Verkehre ein hoher negativer Basiseffekt bei der Verkehrsleistung. Im Rahmen des strategischen Projekts MORA P – welches das Ziel einer marktorientierten Angebotsausrichtung verfolgt – nahmen wir die Zahl der im Fernverkehr gefahrenen Zugkilometer deutlich zurück. Aus dieser Angebotsstraffung resultierte ein Rückgang des konzernexternen Umsatzes der Produktsegmente EC/IC und IR/D-Zug. Die Anteile dieser Segmente am konzernexternen Umsatz betrugen 28,1 % (Vorjahr: 31,4 %) bzw. 16,8 % (Vorjahr: 18,6 %). Ferner führten die Terroranschläge in den USA im Herbst des Jahres 2001 auch im schienengebundenen Verkehr zu einer nicht vorherzusehenden Reisezurückhaltung.

Vom Markt sehr gut aufgenommen wurde die **Erweiterung des ICE-Angebots**. Dadurch konnten wir den Umsatzanteil dieses höherwertigen Produktsegments mit konzernexternen Kunden von 40,2 % (2000) auf 45,5 % (2001) deutlich ausbauen. Weitere positive Impulse ergaben sich aus den gestiegenen Kraftstoffpreisen im 1. Halbjahr, die viele Autofahrer zum Umstieg auf die Bahn bewogen haben, aus den Pilotenstreiks bei der Lufthansa im Frühjahr sowie aus witterungsbedingten Umsteigeeffekten zur Bahn am Jahresende.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Die **Gesamtleistung** lag im Jahr 2001 mit 3.143 Mio. € um rund 2 % unter dem Vorjahreswert (Vorjahr: 3.208 Mio. €). Unter Berücksichtigung der sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 557 Mio. € belaufen sich die betrieblichen Erträge auf 3.700 Mio. €. Im Vergleich zum Vorjahr sind diese um 86 Mio. € gesunken. Diese Entwicklung resultiert im Wesentlichen aus der Übertragung der drei C-Werke, in denen die schwere Fahrzeuginstandhaltung der Züge durchgeführt wird, von der DB Reise&Touristik AG auf die DB AG. Dies zeigt sich sowohl in einem Rückgang von aktivierten Eigenleistungen (-97 % bzw. -76 Mio. € auf 2 Mio. €) als auch in der Bestandsveränderung an fertigen und unfertigen Erzeugnissen (von -0,5 Mio. € auf -1,5 Mio. €).

Die **betrieblichen Aufwendungen** (ohne Zinsen) sanken um 12,2 % auf 3.562 Mio. €. Der Materialaufwand mit einem Anteil von 48,9 % am Gesamtaufwand sank um 7,7 % auf 1.742 Mio. €. Die größten Veränderungen zum Vorjahr betrafen die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe (-22,5% auf 179 Mio. €). Hier konnten – neben der durch die Übertragung der C-Werke bedingten Aufwandsreduzierungen – zusätzlich Einsparungen bei Strom- und Dieselkosten durch die Angebotsoptimierung MORA P erzielt werden. Im Wesentlichen durch MORA P sowie durch den Wegfall des EXPO-Verkehrs reduzierten sich die Aufwendungen für bezogene Leistungen um -7,4 % bzw. um -97 Mio. € auf 1.224 Mio. €. Hierbei

handelt es sich vorwiegend um Einsparungen bei Stationsgebühren und Trassenentgelten, bezogenen Lokomotivleistungen sowie touristischen Vorleistungen und Verkaufsprovisionen.

Der Instandhaltungsaufwand bewegte sich mit 342 Mio. € auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 340 Mio. €). Durch die Übertragung der C-Werke kam es innerhalb des Instandhaltungsaufwands zu einer Verlagerung von Aufwendungen für Lagermaterial hin zu bezogenen Instandhaltungsleistungen von verbundenen Unternehmen. Zusätzlichen Belastungen durch Personalleistungen der ehemaligen C-Werke standen dabei gesunkene Aufwendungen für laufende Instandhaltung aufgrund von Fahrzeugausmusterungen sowie -übertragungen an andere Konzernunternehmen – u. a. im Zuge von MORA P – gegenüber.

Mit einem Anteil von 19,8 % am Gesamtaufwand sank unser **Personalaufwand** im Berichtsjahr um 34 % auf 707 Mio. €. Der Rückgang der Personalaufwendungen ist geprägt durch im Vorjahr getroffene Vorsorgemaßnahmen für Restrukturierungen sowie konzerninterne Überleitungen von Mitarbeitern zu anderen Gesellschaften (DB AG, DBDialog Telefonservice GmbH, DB Regio AG).

Zur Abarbeitung des technischen und organisatorischen Rückstands der ehemaligen Deutschen Reichsbahn erhält die DB Reise&Touristik AG gemäß der Vereinbarung der Deutsche Bahn AG mit der Bundesrepublik Deutschland vom 23. Dezember 1994 Ausgleichszahlungen des Bundes. Diese waren, wie bereits im Vorjahr, planmäßig rückläufig (–33 % bzw. 26 Mio. € auf 52 Mio. €). Sie werden im Jahr 2002 endgültig auslaufen.

Als Folge der Inbetriebnahme von 37 modernen Hochgeschwindigkeitszügen und weiterer Investitionen stiegen die **Abschreibungen** gegenüber dem Vorjahr um 26,3 % bzw. 66 Mio. € auf 317 Mio. €. Der Zinsaufwand stieg demgegenüber nur geringfügig, da die Anzahlungen für die neuen Züge bereits im Vorjahr erfolgt waren.

Die **Reduzierung des Zinsergebnisses** von –16 Mio. € im Vorjahr auf –22 Mio. € resultiert aus geringeren Zinserträgen wegen einer im Berichtsjahr im Jahresverlauf höheren Nettoverschuldung.

Das **Beteiligungsergebnis** von 12 Mio. € (Vorjahr: 426 Mio. €) wurde im Wesentlichen erbracht von der Deutsche Touring GmbH, der CityNightLine CNL AG und der AMEROPA-REISEN GmbH. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr (–97,1 %) resultiert aus dem Verkauf der DER GmbH, die im Jahr 2000 letztmalig ihren Gewinn an uns abführte.

Die wirtschaftliche Entwicklung unserer Tochtergesellschaften war im Berichtsjahr überwiegend positiv. Insbesondere die MITROPA AG erzielte aufgrund des eingeleiteten straffen Sanierungsprogramms eine erhebliche Ergebnisverbesserung. Ein negatives Ergebnis fiel ausschließlich bei der noch jungen Metropolitan Express-Train GmbH an – trotz einer deutlichen Ergebnisverbesserung gegenüber dem Jahr 2000. Die eingeleiteten Maßnahmen sollen bei dieser Gesellschaft im Jahr 2002 zu einer weiteren Ergebnisverbesserung bzw. zum Break-even-Punkt führen.

Die DB Reise&Touristik AG erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr ein **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** in Höhe von 128 Mio. € (Vorjahr: 137 Mio. €).

Betriebliches Ergebnis: Operative Verbesserung

Wesentliche Größen für die Beurteilung unseres operativen Geschäfts sind die betriebswirtschaftlich ermittelten Kenngrößen EBITDA und das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen. Im Berichtsjahr stieg das aus dem operativen Geschäft erwirtschaftete **EBITDA** (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern sowie Abschreibungen) im Vergleich zu dem um Vorsorgemaßnahmen und DER-Verkauf bereinigten Vorjahresergebnis (-23 Mio. €, bereinigt: 373 Mio. €) um 22% bzw. 82 Mio. € auf 455 Mio. €. Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** verbesserte sich im Vergleich zum bereinigten Vorjahreswert von 106 Mio. € um 9,4% bzw. 10 Mio. € auf 116 Mio. €.

Unter Berücksichtigung der im EBITDA verrechneten Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Material- und Personalaufwand – sie betrugen im Berichtsjahr 52 Mio. € und lagen damit um 26 Mio. € unter dem Vorjahr – ergibt sich für das EBITDA vor Altlastenerstattungen im Vergleich zum bereinigten Vorjahreswert eine operative Verbesserung in Höhe von 108 Mio. € im Berichtsjahr.

Wertschöpfung und Wertbeitrag

Wertschöpfung: Leichter Rückgang im Berichtsjahr

Die DB Reise&Touristik AG hat im Rahmen ihrer Leistungserstellung eine Wertschöpfung von rund 0,8 Mrd. € erwirtschaftet. Gegenüber dem bereinigten Vorjahreswert entspricht dies einem Rückgang von 105 Mio. € oder 11%. Zurückzuführen ist dieser Rückgang vor allem auf die verringerte Gesamtleistung durch den Übergang der C-Werke an die DB AG sowie auf erhöhte betriebliche Aufwendungen.

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2001		2000 ²⁾		
	2001	2000 ²⁾	2001	2000 ²⁾	
Gesamtleistung	3.143	3.208			
+ Sonstige betriebliche Erträge	557	562			
Unternehmensleistung	3.700	3.770			
- Materialaufwand ¹⁾	1.742	1.888			
- Sonstige betriebliche Aufwendungen	796	681			
- Abschreibungen (auf SAV und IVG)	317	251			
Betriebliche Wertschöpfung	845	950			
			Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €		
			2001	2000 ²⁾	
			Mitarbeiter ¹⁾	707	828
			Öffentliche Hand (Steuern)	0	0
			Fremdkapitalgeber (Zinsen)	22	16
			Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nicht betriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis)	116	106
			Betriebliche Wertschöpfung	845	950

¹⁾ nach verrechneten Erstattungen für Altlasten Deutsche Reichsbahn

²⁾ Angaben für das Jahr 2000 jeweils bereinigt um Sondereffekt

Der größte Anteil der Wertschöpfung wurde mit 83,6 % an die Mitarbeiter verteilt (Vorjahr: 87 %). Der auf Fremdkapitalgeber und Anteilseigner (DB AG) entfallende Anteil bleibt gering.

Wertbeitrag: Kapitalrendite verbessert

Angesichts der hohen Kapitalintensität des Geschäfts der Deutschen Bahn wurde 1999 konzernweit ein Kapitalrenditekonzept für die notwendige Steuerung und Ressourcenlenkung implementiert. Maßstab ist die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on Capital Employed, ROCE). Diese wird ermittelt aus dem Verhältnis von Betrieblichem Ergebnis vor Zinsen zu dem betrieblich eingesetzten Vermögen (Capital Employed). Gleichzeitig wurden für den Konzern und die Unternehmensbereiche mittelfristig zu erreichende Zielwerte festgelegt. Um den ROCE zu steigern, muss angesichts unserer auch zukünftig umfangreichen Investitionsmaßnahmen das Betriebliche Ergebnis vor Zinsen erhöht werden. Den **ROCE** konnten wir von 4 % im Vorjahr (bereinigt um Sondertatbestände) auf 4,8 % steigern.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich im Geschäftsjahr 2001 um 4,6 % auf 3.774 Mio. € reduziert (Vorjahr: 3.957 Mio. €). Unser **Anlagevermögen** sank von 3.496 Mio. € im Vorjahr auf 3.367 Mio. € im Jahr 2001. In diesem Rückgang spiegelt sich wider, dass der bilanzwirksame Wert der Anlagenabgänge höher war als die Anlagenzugänge abzüglich der Abschreibungen. Als wesentliche Anlagenabgänge sind zu nennen die Übertragung der C-Werke an die DB AG und der Verkauf von Lokomotiven im Rahmen eines Sale-&-Lease-Back-Geschäfts. Eine weitere Verringerung des Anlagevermögens erfolgte durch Übertragungen von Bahnanlagen und Fahrzeugen an andere Konzerngesellschaften.

Der Rückgang des **Umlaufvermögens** von 461 Mio. € auf 406 Mio. € beruht im Wesentlichen auf der Übertragung von Vorräten im Zusammenhang mit der Übertragung der C-Werke auf die DB AG. Dadurch verringerten sich die in unserer Bilanz ausgewiesenen Vorräte von 85 Mio. € auf 28 Mio. €. Der Anstieg des Kassenbestands von 42 Mio. € im Vorjahr auf 64 Mio. € im Jahr 2001 ist begründet durch stichtagsbedingten Liquiditätszufluss.

Die Höhe unseres Eigenkapitals veränderte sich aufgrund des mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags nicht und liegt weiterhin bei 2.045 Mio. €. Die Eigenkapitalquote stieg aufgrund der Bilanzverkürzung im Kontext des verringerten Anlage- und Umlaufvermögens von knapp 52 % im Vorjahr auf 54 % im Jahr 2001. Die Rückstellungen bewegen sich mit 885 Mio. €

auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 885 Mio. €). Dies entspricht einem Anteil von 24 % am Gesamtkapital. Die Verbindlichkeiten sanken im Vergleich zum Vorjahr von 1.027 Mio. € auf 828 Mio. €. Unsere Verbindlichkeiten gegenüber Konzernunternehmen haben sich um 24,3 % bzw. 173 Mio. € auf 540 Mio. € reduziert. Ein weiterer Einflussfaktor sind stichtagsbedingt gesunkene Verbindlichkeiten aufgrund von Lieferungs- und Leistungsbeziehungen innerhalb des DB Konzerns. Der Anteil der Verbindlichkeiten am Gesamtkapital verminderte sich von 26 % im Vorjahr auf 22 %.

Die **langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten** haben am Gesamtkapital einen Anteil von 24,5 % (Vorjahr: 26,5 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 21,3 % (Vorjahr: 21,8 %). Damit decken Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 88,2 % (Vorjahr: 88,5 %) ab.

Die Finanzschulden (zinspflichtige Verbindlichkeiten) haben sich im Berichtsjahr um 0,5 Mio. € auf 621 Mio. € vermindert. Der Anteil der Finanzschulden am Gesamtkapital ist per 31. Dezember 2001 mit 16,5 % vergleichsweise gering.

Bilanzstruktur in %	2001		2000	
	2001	2000	2001	2000
Anlagevermögen	89	88	Eigenkapital	54
Umlaufvermögen	11	12	Rückstellungen	24
Aktiver RAP	0	0	Verbindlichkeiten	22
Bilanzsumme	100	100	Passiver RAP	0
			Bilanzsumme	100

Investitionen

Wie bereits in den vergangenen Jahren konzentrierten sich die Investitionen der DB Reise&Touristik AG auf die **Anschaffung von modernen Hochgeschwindigkeitszügen**. Von der Gesamtinvestitionssumme in Höhe von 411 Mio. € entfielen 355 Mio. € bzw. 86,4 % auf Fahrzeuge (Vorjahr: 489 Mio. €).

In Betrieb genommen haben wir 37 ICE der Typen ICE 3, ICE TD und ICE T sowie 21 Wagen für DB AutoZugSylt (Autotransporter, Motorradwagen). Damit steht nun eine „ICE-Familie“ mit 216 Zugeinheiten und knapp 100.000 Sitzplätzen zur Verfügung. Im Rahmen unseres umfassenden **Modernisierungsprogramms** kam es zu ersten Auslieferungen von modernisierten Reisezugwagen für lokbespannte Züge.

Neben der Anschaffung von Fahrzeugen investierten wir in die Verkaufsinfrastruktur und in unsere Instandhaltungswerke. So tätigten wir beispielsweise für die geplante Konzentration der Fahrzeuginstandhaltung im Berliner Werk Rummelsburg Investitionen in den Umbau der Wagenhalle. Nennenswerte Investitionen in die Verkaufsinfrastruktur sind insbesondere die Anschaffung von weiteren intelligenten Ticketautomaten mit Informations-, Reservierungs- und Buchungsfunktion sowie der Umbau und die Modernisierung von ReiseZentren in den Bahnhöfen.

Finanzen

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die DB Reise&Touristik AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzern-treasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt in den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB Konzern wie die DB Reise&Touristik AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Im Jahr 2001 haben die beiden führenden Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's die Deutsche Bahn erneut hervorragend bewertet: im Langfristbereich mit Aa1 (Moody's) beziehungsweise AA (Standard & Poor's), im Kurzfristbereich mit der jeweiligen Bestnote P-1 (Moody's) beziehungsweise A-1+ (Standard & Poor's). Die hierdurch von der Muttergesellschaft erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen der DB Reise&Touristik AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms im Jahr 2001

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Anlagenabgängen – von 364 Mio. €. Der gesamte Anteil wurde aus dem Cashflow finanziert.

Der **Cashflow vor Steuern** lag mit 447 Mio. € um 15 % über dem Vorjahresniveau (Vorjahr: 389 Mio. €). Hierbei wird der Effekt aus gestiegenen Abschreibungen teilweise durch das leicht rückläufige Ergebnis vor Steuern kompensiert. Das Verhältnis von **Cashflow zum Umsatz** lag mit 14,3 % knapp über Vorjahresniveau (12,4 %).

Resultierend aus dem im abgelaufenen Geschäftsjahr über dem Mittelabfluss für Investitionen liegenden Cashflow bewegten sich die Finanzverbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des DB Konzerns mit 650 Mio. € auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 650 Mio. €). Gleichzeitig sind unsere Finanzforderungen gegenüber

Gesellschaften des DB Konzerns gestiegen, so dass unsere Verbindlichkeiten per Saldo gesunken sind. Die **Liquiden Mittel** erhöhten sich stichtagsbedingt auf 64 Mio. € (im Vorjahr: 42 Mio. €).

Im Dezember 2001 wurde eine Sale-&-Lease-Back-Transaktion betreffend Lokomotiven der Baureihe 101 im Wert von 178 Mio. € durchgeführt. Die Übertragung der Lokomotiven an die DB AG erfolgte zu Buchwerten. Die Lokomotiven wurden an einen Investor verkauft und von der DB AG über einen Leasingvertrag in vier Tranchen mit einer Laufzeit von 13,5 bis zu 15 Jahren zurückgeleast. Die Anmietung der Fahrzeuge von der DB AG erfolgt unsererseits über einen Subleasingvertrag.

Mitarbeiter

Der Personalbestand der DB Reise&Touristik AG, bewertet als vollzeitbeschäftigtes Personal, belief sich zum 31. Dezember 2001 auf 19.867 Mitarbeiter. Damit verringerte sich der Personalbestand gegenüber dem Jahresendbestand des Vorjahres (23.489) um 3.622 Mitarbeiter. Die durchschnittliche Zahl unserer Mitarbeiter betrug im Berichtsjahr 20.711 Personen (Vorjahr: 24.150).

Dieser Beschäftigtenrückgang resultiert aus drei Faktoren: aus weiteren Produktivitätssteigerungen, aus rückläufigen Betriebsleistungen sowie – als wichtigster Bestimmungsfaktor – aus der Übertragung der schweren Fahrzeuginstandhaltung (C-Werke) mit 1.700 Mitarbeitern auf die DB AG. Im Mai 2001 wurden 756 Mitarbeiter der fernmündlichen Reiseauskunft in die 100-prozentige Tochtergesellschaft DBDialog Telefonservice GmbH eingebracht. Im September 2001 erfolgte die Überleitung der 173 Mitarbeiter im Werk Berlin-Lichtenberg zur DB Regio AG.

Insgesamt 94 % der Beschäftigten der DB Reise&Touristik AG sind außerhalb der zentralen Verwaltung in Frankfurt/Main und Kassel tätig. Davon sind 70 % in den fünf Regionalbereichen beschäftigt, weitere 24 % in den vier Regionalen Verkaufsleitungen.

Zum Jahresende 2001 befanden sich bei der DB Reise&Touristik AG zudem 981 Auszubildende in der Berufsausbildung (Vorjahr: 1.707). Dies entspricht einer Ausbildungsquote von 4,9 % (Vorjahr: 7,3 %).

Mitarbeiter per 31.12.	2001	2000	Veränd. in %
Mitarbeiter – effektiv	19.867	23.489	– 15,4
Übergang von Mitarbeitern auf Konzernunternehmen	2.629	–	
Mitarbeiter – vergleichbar	22.496	23.489	– 4,2
Auszubildende	981	1.707	– 42,5
Ausbildungsquote – effektiv	4,9 %	7,3 %	

Weitere Informationen

DBDialog Telefonservice GmbH: Qualitätssteigerung und Kostenvorteile

Mit der vollständigen Einbringung der fernmündlichen Reiseauskunft in die 100 %ige Tochtergesellschaft DBDialog Telefonservice GmbH entstand im vergangenen Geschäftsjahr eines der fünf größten Dienstleistungsunternehmen auf dem deutschen Call-Center-Markt. Mit der Konzentration der telefonischen Kundenauskunft sollen neben Kostenvorteilen vor allem auch Qualitätssteigerungen realisiert werden, insbesondere im Hinblick auf eine verbesserte Erreichbarkeit.

Risikobericht

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Auf die aktive Steuerung dieser Risiken zielt unser Risikomanagement. Um frühzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können verfügt die DB Reise&Touristik AG über ein integriertes Risikomanagementsystem, das die nötigen Informationen aufbereitet und den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) entspricht. Dieses System entwickeln wir kontinuierlich inhaltlich weiter.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für die DB Reise&Touristik AG zählen:

- **Marktrisiken** wie die konjunkturelle Entwicklung und die teilweise zyklische Nachfrage. Die wesentlichen Einflussfaktoren für den Personenverkehr – private Konsumausgaben, Zahl der Erwerbstätigen, Bevölkerungszahl – weisen einen eher stabilen Verlauf auf. Risikobehaftet sind für uns die starken Schwankungen der Diesel- und Energiepreise. 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. Im Berichtsjahr 2001 haben wir den Großteil der Angebotsoptimierung im Personenverkehr (MORA P) zum Fahrplanwechsel umgesetzt. Im laufenden Jahr steht als Großprojekt die Einführung des neuen Preissystems für den Personenverkehr (PEP) an. Den Risiken der Einführungsphase steht eine absehbar verbesserte Wirtschaftlichkeit nach Implementierung gegenüber. Die Risiken der Einführungsphase

steuern wir mit einem intensiven Projektmonitoring. Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten der Kunden oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen begegnen wir mit intensiver Marktbeobachtung und einer Veränderung unseres Leistungsportfolios.

- **Betriebsrisiken:** Die DB Reise&Touristik AG 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.
- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Bereich Finanzen und Treasury der Muttergesellschaft DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.
- **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.

Übergreifend haben wir im Jahr 2001 das Risikomanagement konsequent in unseren Regelprozessen verankert. Daneben hat das zur Unterstützung des Sanierungskurses des DB Konzerns im Jahr 2000 gestartete übergreifende Programm „Fokus“ im Berichtsjahr bei uns zu den erwarteten Erfolgen geführt. Zur Absicherung von nicht vermeidbaren Risiken schließt die Deutsche Bahn zudem Versicherungen ab, um die finanziellen Folgen möglicherweise eintretender Schadensfälle und Haftungsrisiken für den Konzern zu begrenzen.

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und bei uns und unseren Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird der Vorstand der DB Reise&Touristik AG quartalsweise informiert. Unser Aufsichtsrat erhält die entsprechenden Informationen über die vierteljährliche Berichterstattung. 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.

Bewertung der derzeitigen Risikopositionen

Im Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken ab 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.

Nachtragsbericht

Planmäßige Euro-Umstellung

Seit Ende 1995 hat sich der DB Konzern mit der Euro-Einführung beschäftigt. Die Koordination der Aktivitäten wurde von einem Projektteam unter Leitung des zentralen Treasury der DB AG gesteuert. Um die lokalen Geschäftstätigkeiten umzustellen wurden in den einzelnen Gesellschaften des DB Konzerns Projekte initiiert. Das Projekt EURO Personenverkehr organisierte alle im Zusammenhang mit der Euro-Einführung erforderlichen Maßnahmen innerhalb des Personenverkehrs des DB Konzerns.

Die DB Reise&Touristik AG hat planmäßig alle Systeme und Objekte zum 1. Januar 2002 erfolgreich auf Euro umgestellt. Das gesamte Rechnungswesen wurde Anfang März 2002 auf die Hauswährung Euro rückwirkend umgestellt. Eine unserer zentralen Aufgaben war die stichtagsgenaue Umstellung der komplexen DV-Verfahren für den Verkauf und die Abrechnung von Fahrkarten. Die Umstellung der ca. 10.000 Fahrkartenautomaten erfolgte sukzessive von Dezember 2001 bis Anfang Februar 2002. Hinzu kamen ca. 4.400 verschiedene so genannte Änderungsobjekte, die im Rahmen der Umstellung zu berücksichtigen waren.

Ausgliederung der Nacht- und Autozugaktivitäten in die DBAutoZug GmbH

Zum 1. Januar 2002 wurden die Nacht- und Autozugaktivitäten der DB Reise&Touristik AG in der selbstständigen Tochtergesellschaft DBAutoZug GmbH zusammengefasst. Diese Ausgliederung verfolgt das Ziel, die Markt- und Kundennähe durch Verlagerung von Kompetenz vor Ort („Unternehmer im Unternehmen“) deutlich zu erhöhen. Bei der Bündelung aller für die Geschäftstätigkeit notwendigen Ressourcen in der DBAutoZug GmbH handelt es sich um eine organisatorische Maßnahme. In die Gesellschaft eingebracht wurden die vier Teilbetriebe DBAutoZug („Autoreisezüge“ und „SyltShuttle“), das Geschäft der Niederlassung AutoZugSylt, die Niederlassung Schiffsdienst- und Inselbahn Wangerooge sowie der Nachtreiseverkehr. Die Einbringung erfolgte im Wege der Sacheinlage zu Buchwerten.

Die DBAutoZug GmbH zeichnete bereits seit 1997 – allerdings als reine Managementgesellschaft – für diese Aktivitäten verantwortlich. Durch diese Ausgliederung eröffnen sich zusätzliche Optimierungspotenziale. Denn die Produktionsprozesse im vorwiegend getakteten Tageslinienverkehr der DB Reise&Touristik AG entwickeln sich unterschiedlich zu den Produktionsprozessen im touristisch-saisonal geprägten Autozug- und Nachtreiseverkehr.

Strategie

Als Teil des Unternehmensbereichs Personenverkehr des DB Konzerns sehen wir eine wesentliche Stärke in integrierten Mobilitätsangeboten, die abgestimmt für Nah- und Fernverkehrsleistungen geplant werden. Um dieses Ziel noch besser als bisher zu erreichen, werden wir unsere Verkehrsplanungskompetenz weiter ausbauen. Damit stärken wir unsere Wettbewerbsposition und legen eine tragfähige Basis für zukünftiges Wachstum. Wir sehen uns damit gut gerüstet für den steigenden Wettbewerbsdruck sowohl im Nah- als auch im Fernverkehr. Unser strategisches Ziel ist es, die DB Reise&Touristik AG und ihre Beteiligungsunternehmen durch **konsequente Kunden- und Wertorientierung** zu einer kapitalmarktfähigen Unternehmensstruktur zu entwickeln. Ein wesentlicher Bestandteil unserer „Offensive Bahn“ ist das „Fokus“-Projektportfolio, von dem fünf Projekte mit erheblicher kurz- bis mittelfristiger Ergebniswirkung direkt dem Bereich der DB Reise&Touristik AG zugerechnet werden können: ein leistungsfähiges Angebotsmanagement im Personenverkehr, die Realisierung des neuen Preissystems (PEP), die sukzessive Umsetzung von ergebniswirksamen und kundenorientierten Maßnahmen im Vertrieb, die optimierte Einsatzplanung für das Fahrpersonal und die Steigerung der Produktivität im Tageslinienverkehr.

Attraktive Angebote

Unsere Kernleistung umfasst **schnelle, hochfrequente Bahnverbindungen zu marktgerechten Preisen**. Die Leistungserbringung erfolgt in modernen Zügen. Diese Kernleistung ist über kundengerechte Schnittstellen in leistungsfähigen Mobilitätsketten vernetzt. Die Transportdienstleistung wird ergänzt um zielgruppenspezifische Serviceleistungen. Unser Vertrieb ermöglicht den umfassenden, kunden-gerechten Zugang zu unseren Angeboten und denen des Schienennahverkehrs.

Zentraler strategischer Schwerpunkt ist die **Weiterentwicklung unseres Fahrplankonzepts**. Nach einer Phase der Konsolidierung auf ein nachhaltig profitables Angebotsnetz steht auf dieser Basis der Ausbau der Marktposition im Vordergrund. Wichtige Maßnahmen dabei sind die Optimierung der Linienführung, die Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit und die Erhöhung der

Taktfrequenzen. Mit einer Weiterentwicklung der abgestimmten Planung von Fern- und Nahverkehrsangeboten verbessern wir in den kommenden Jahren sukzessive das Angebot integrierter Mobilitätsketten im Personenverkehr. Zum 15. Dezember 2002 steht uns mit der Integration der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main in den neuen Fahrplan der größte Fahrplanwechsel seit 25 Jahren bevor.

Internationalisierung durch Kooperationen

Ein Element unserer zukünftigen Aktivitäten ist auch die **Optimierung des grenzüberschreitenden Verkehrs** im Rahmen von Kooperationen mit unseren Nachbarbahnen. Wesentliche Säule ist dabei die TEE Rail Alliance mit der schweizerischen SBB und der österreichischen ÖBB, die auch für weitere Partner offen ist. Ziel der Zusammenarbeit ist neben der Entwicklung gemeinsamer Angebote auch die Ausschöpfung von Synergiepotenzialen. Auch streckenbezogene Kooperationen wie beim Thalys bzw. dem für die Strecke Paris–Frankfurt geplanten Rhealys sind für uns weiterhin von Bedeutung.

Im Rahmen des Ausbaus des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes durch internationale Kooperationen wollen die DB Reise&Touristik AG und die Polnische Staatsbahn (PKP) ihren Marktanteil und die Wirtschaftlichkeit im Bahnverkehr zwischen Berlin und Warschau deutlich erhöhen. Zu diesem Zweck wurde ein eigenständiges, speziell auf den deutsch-polnischen Markt ausgerichtetes Zug- und Preisangebot entwickelt, mit dem wir deutliche Nachfragesteigerungen und Produktionskostensenkungen auf der Verkehrsachse Berlin–Warschau erzielen wollen.

Neues Preissystem vor der Einführung

Die Einführung des **neuen Preissystems** Ende des Jahres 2002 stellt einen wesentlichen Schritt zur Weiterentwicklung unseres Marktauftritts dar. Dabei verfolgen wir drei strategische Ziele: (1) Subjektiv bessere Wahrnehmung der DB für den Endkunden durch Transparenz und Vereinfachung. (2) Erreichen eines signifikanten Nachfrage- und Ergebniswachstums durch eine zielgruppenorientierte Preisdifferenzierung. (3) Ermöglichen einer gleichmäßigeren und besseren Auslastung unserer Züge durch eine leistungsfähige Nachfragesteuerung.

Einer stärkeren Zielgruppenorientierung dient auch die Optimierung unseres **Produkt- und Servicekonzepts** sowie die Weiterentwicklung unserer **Kundenbindungsaktivitäten**. Das erfolgreiche Kundenbindungsinstrument BahnCard wird ergänzt um ein Statuskundenkonzept für Vielfahrer sowie eine selektive Beteiligung am Bonusprogramm Miles&More. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, die attraktive Zielgruppe der Vielfahrer noch besser ansprechen zu können.

Effizientere Prozesse

Unsere **Vertriebs- und Informationskanäle** entwickeln wir im Sinne einer leicht verfügbaren und effizienten Schnittstelle zum Kunden weiter. Dies bedeutet vor allem einen starken Ausbau der elektronischen bzw. selbstbedienten Vertriebskanäle. Wesentliche Verbesserungen lassen sich dabei auch im Firmenkundengeschäft erzielen, in dem wir vor allem kundenfreundlichere Prozesse schaffen wollen. In diesem Zusammenhang fungiert das Reisendeninformationssystem (RIS) für den Fahrgast als zuverlässiges Informationstool entlang der gesamten Reisekette.

Parallel zur Weiterentwicklung des marktseitigen Angebots optimieren wir die Produktion. Ziel ist neben einer signifikanten **Senkung der Kosten** eine **Steigerung der Qualität**. Durch die integrierte Optimierung des Fahrplans erreichen wir einen effizienteren Einsatz der Ressourcen. Die Einführung des Ganzzugkonzepts sowie die Vereinheitlichung des Fahrzeugparks reduzieren die Komplexität und erlauben ein effizienteres Management der Ressourcen. Der erweiterte Einsatz von Optimierungstools für Fahrzeug- und Mitarbeitereinsatz trägt ebenfalls zur Effizienzsteigerung bei.

Daneben stabilisieren und optimieren wir über Qualitätsprogramme unsere Kernprozesse. Diese Optimierung reduziert so weit wie möglich einerseits kostenintensive Abweichungen vom Regelprozess und trägt andererseits zu einer Verbesserung der Pünktlichkeit bei.

Ausblick

Konjunkturelle Aussichten: Nur allmähliche Erholung im laufenden Jahr

Die Prognosen für die Entwicklung des konjunkturellen Umfelds gehen davon aus, dass sich das Wachstum nach einer kurzen Phase der Stagnation spätestens ab dem Jahr 2003 wieder belebt. Diese Entwicklung wird sich auch im Mobilitätsmarkt widerspiegeln. Deshalb hängt unser Wachstum auch vom Zeitpunkt und Ausmaß der konjunkturellen Erholung ab.

Verkehrsmärkte: Schwache Wachstumsaussichten für das Jahr 2002

Nach den Prognosen der Wirtschaftsforschungsinstitute entwickelt sich der Mobilitätsmarkt schwächer als das gesamtwirtschaftliche Wachstum, was insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr verursacht wird. Gründe sind eine geringere Ausweitung des Pkw-Bestands sowie eine gedämpfte Mobilität durch weitere Kraftstoffpreiserhöhungen. Aufgrund der genannten Entwicklungen sehen wir eine **Marktanteilssteigerung der Bahn** im Mobilitätsmarkt. Vor diesem Hintergrund rechnen wir für das Jahr 2002 mit einer Steigerung der Verkehrsleistung der DB Reise&Touristik AG um rund 2 % (inkl. AutoZug- und Nachtzug-Aktivitäten) gegenüber dem Vorjahr. Diese oberhalb des Gesamtverkehrsmarkts liegende Wachstumsprognose resultiert – neben den oben genannten Ursachen – aus einer Qualitätsverbesserung unseres Angebots sowie dem zum Jahresende 2002 beginnenden Betrieb der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main. Dämpfende Einflüsse auf unsere Verkehrsleistung entstehen durch eine punktuelle Verringerung des Zugangebots, die im Rahmen von Fahrplananpassungen erfolgt. Mittelfristig werden jedoch die dargestellten positiven Entwicklungstendenzen überwiegen und zu einer jährlichen **Steigerung der Verkehrsleistung der DB Reise&Touristik AG von gut 2 % führen**. Diese Wachstumsrate gilt auch für den reinen Tageslinienverkehr. Dabei wird sich die Pkm-Leistung sukzessive vom IC/EC-Verkehr zum ICE-Verkehr verlagern. Der Anteil der ICE-Verkehre an der Verkehrsleistung wird mittelfristig voraussichtlich auf rund 70 % steigen.

Erwartungen für die DB Reise&Touristik AG

Im Jahr 2002 realisieren wir wesentliche, für den Kunden sehr visible Maßnahmen, die im Laufe der nächsten Jahre ihren vollen Effekt entfalten. Dazu zählen insbesondere die Einführung des neuen Preissystems, die Eröffnung der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main und das darauf aufbauende neue Netz des Fernverkehrs sowie die Weiterentwicklung unseres Kundenbindungsinstrumentariums um ein Statuskonzept. Daneben bleibt die **Beschaffung von Neufahrzeugen** wichtiges Element unserer Verbesserungsmaßnahmen. Dazu haben wir im Berichtsjahr im Fernverkehr ca. 0,4 Mrd. € in Fahrzeuge investiert. Für die Zeitspanne bis 2006 sind für Fahrzeuginvestitionen im Tageslinienverkehr weitere 1,6 Mrd. € eingeplant.

Der steigenden Wettbewerbsintensität begegnen wir neben einem besseren Angebot auch durch **wettbewerbsfähige Kostenstrukturen**. Dazu setzen wir den Sanierungsprozess im Personenverkehr mit Nachdruck fort. Die wesentlichen **Sanierungsprogramme** sind in die Wege geleitet, bedeutende Teile wurden bereits im Berichtsjahr umgesetzt. Im Kontext von MORA P erzielten wir beispielsweise eine deutliche Steigerung der Ressourceneffizienz. Daneben befinden sich zahlreiche gezielte Projekte im Produktions- und Vertriebsbereich in der Umsetzungsphase. Die Maßnahmen in der Produktion zielen dabei im Sinne einer 100 % ige Qualität darauf, die Kernprozesse zu stabilisieren und zu optimieren. Wir wollen leistungsfähigere Strukturen und kostengünstigere Prozesse etablieren und damit unseren Kunden im Vergleich zu den Wettbewerbern ein attraktiveres Preis-Leistungs-Verhältnis bieten.

Durch die Ausgliederung der Autozug- und Nachtzug-Aktivitäten wird sich der Umsatz der DB Reise&Touristik AG im Geschäftsjahr 2002 leicht verringern, auf vergleichbarer Basis rechnen wir im Kerngeschäft mit einer Zunahme. Insgesamt erwarten wir ein **schwächeres Ergebnis** der DB Reise&Touristik AG. Der hohe Investitionsbedarf in neue Fahrzeuge und die daraus resultierenden steigenden Abschreibungen, hohe Vorlaufkosten für die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main und das neue Preissystem sowie die auslaufende Altlastenerstattung des Bundes werden im laufenden Geschäftsjahr zu Belastungen beim Aufwand führen. Dieser erhöhte Aufwand kann in den Folgejahren zeitversetzt jedoch durch entsprechende Erträge kompensiert werden.

Erwartungen 2002 in Mio. €	2001	2002 Erwartung
Umsatzerlöse	3.142	↘
Brutto-Investitionen	411	↗
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	116	↘

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Reise&Touristik AG 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 DB Reise&Touristik AG**Inhalt**

27	Bilanz
28	Gewinn- und Verlustrechnung
29	Kapitalflussrechnung
30	Anhang
30	Entwicklung des Anlagevermögens
32	Allgemeine Erläuterungen
34	Erläuterungen zur Bilanz
40	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
44	Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
45	Sonstige Angaben
47	Bestätigungsvermerk



Bilanz

zum 31. Dezember 2001

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2001	31.12.2000
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	3	4
Sachanlagen	(2)	3.337	3.465
Finanzanlagen	(2)	27	27
		3.367	3.496
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	28	85
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	314	333
Wertpapiere		0	0
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		64	42
		406	460
C. Rechnungsabgrenzungsposten		1	1
		3.774	3.957

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2001	31.12.2000
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	512	511
Kapitalrücklage	(6)	1.533	1.534
Gewinnrücklage		0	0
Bilanzverlust		0	0
		2.045	2.045
B. Rückstellungen	(7)	885	885
C. Verbindlichkeiten	(8)	828	1.027
D. Rechnungsabgrenzungsposten		16	0
		3.774	3.957

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001

in Mio. €	Anhang	2001	2000
Umsatzerlöse	(11)	3.142	3.131
Bestandsveränderungen		- 1	- 1
Andere aktivierte Eigenleistungen		2	78
Gesamtleistung		3.143	3.208
Sonstige betriebliche Erträge	(12)	557	577
Materialaufwand	(13)	- 1.742	- 1.888
Personalaufwand	(14)	- 707	- 1.063
Abschreibungen		- 317	- 251
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	- 796	- 856
		138	- 273
Beteiligungsergebnis	(16)	12	426
Zinsergebnis	(17)	- 22	- 16
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		128	137
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(25)	- 128	- 137
Jahresüberschuss / -fehlbetrag		0	0

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001

in Mio. €	Anhang	2001	2000
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung/ Verlustausgleich		128	137
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		317	251
Veränderung der Pensionsrückstellungen		2	1
Cashflow vor Steuern		447	389
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Finanzanlagen, Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 1	325
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge			
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		- 3	8
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	- 349
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		76	- 82
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 51	139
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag			
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		468	430
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		47	9
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 411	- 483
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen			
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes			
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes			
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	500
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		0	- 6
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 364	20
Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen/Gesellschafterzuschüssen			
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter/ Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		- 137	- 362
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		0	0
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 124	- 79
Einzahlungen aus Sale-and-lease-back		178	0
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten			
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten			
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		- 83	- 441
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		21	9
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(18)	42	33
Finanzmittelbestand am Jahresende	(18)	63	42

¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens DB Reise & Touristik AG

Anschaffungs- und Herstellungskosten					
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2001	Übertragung an Konzern- gesellschaften ¹⁾	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	10	0	0	0	0
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	178	– 7	13	7	0
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	9	0	0	0	0
	187	– 7	13	7	0
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	19	– 1	2	3	– 4
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	3.449	0	118	506	– 240
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	80	– 28	5	3	– 1
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	106	– 6	16	8	– 9
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	503	– 2	257	– 527	– 4
	4.344	– 44	411	0	– 258
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	45	0	0	0	0
2. Beteiligungen	0	0	0	0	0
	45	0	0	0	0
Anlagevermögen gesamt	4.399	– 44	411	0	– 258

¹⁾ Übertragung an DB AG und DB Regio AG

Abschreibungen							Buchwert		
Stand am 31.12.2001	Vortrag zum 01.01.2001	Übertragung an Konzern- gesellschaften ¹⁾	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2001	Stand am 31.12.2001	Stand am 31.12.2000	
10	- 6	0	- 1	0	0	- 7	3	4	
191	- 28	2	- 9	- 1	0	- 36	155	150	
9	0	0	0	0	0	0	9	9	
200	- 28	2	- 9	- 1	0	- 36	164	159	
19	- 3	0	- 1	1	0	- 3	16	16	
3.833	- 784	0	- 274	0	57	- 1.001	2.832	2.665	
59	- 31	9	- 6	0	0	- 28	30	49	
115	- 33	3	- 25	0	8	- 47	68	73	
227	0	0	0	0	0	0	227	503	
4.453	- 879	14	- 315	0	65	- 1.115	3.337	3.465	
45	- 18	0	0	0	0	- 18	27	27	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	
45	- 18	0	0	0	0	- 18	27	27	
4.508	- 903	14	- 316	0	65	- 1.140	3.367	3.496	

Anhang

für das Geschäftsjahr 2001

Der **Jahresabschluss der DB Reise&Touristik 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.

1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Entgeltlich erworbene **immaterielle Anlagegegenstände**, mit Ausnahme geringerwertiger Software 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 – 20
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 – 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5 – 13

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 2.026 € 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.

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

Alle anderen **Rückstellungen** sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. 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 Geld- bzw. Briefkurs des Entstehungstages umgerechnet. Anpassungen erfolgen, sofern sich aus den Kursen zum Bilanzstichtag niedrigere Forderungen bzw. höhere Verbindlichkeiten ergeben.

Erläuterungen zur Bilanz

Die Deutsche Bahn AG hat im Berichtsjahr von der DB Reise&Touristik AG die Instandhaltungswerke für Schienenfahrzeuge übernommen, ein weiteres Instandhaltungswerk in Berlin wurde von der DB Regio AG übernommen. Die fernmündliche Reiseauskunft wurde vollständig in die Tochtergesellschaft DBDialog Telefonservice GmbH eingebracht.

Wesentliche Veränderungen gegenüber dem Vorjahr ergeben sich hieraus in den Bilanzpositionen Sachanlagen, Vorräte und personalbezogene Rückstellungen sowie in den Ergebnispositionen andere aktivierte Eigenleistungen, sonstige betriebliche Erträge, Materialaufwand und Personalaufwand.

Der Jahresabschluss der DB Reise&Touristik AG ist deshalb in diesen Positionen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung nicht oder nur bedingt mit dem Vorjahr vergleichbar. Tiefer gehende Erläuterungen zu den Auswirkungen enthält der Lagebericht.

2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 30 – 31 dargestellt.

Im Geschäftsjahr wurden 10 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) **außerplanmäßige Abschreibungen** auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Fahrzeuge – vorgenommen.

3 Vorräte

in Mio. €	2001	2000
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	28	83
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	0	1
Fertige Erzeugnisse und Waren	0	0
Geleistete Anzahlungen	0	1
Insgesamt	28	85

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 16 Mio. € (Vorjahr: 39 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2001	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	249	0	253
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	14	0	5
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	1
Sonstige Vermögensgegenstände	50	0	74
Insgesamt	314	0	333

Die **Wertberichtigungen** auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 47 Mio. € (Vorjahr: 31 Mio. €).

Teilbeträge der sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von 21 Mio. € entstehen rechtlich erst mit Antragstellung, die aufgrund der Antragsanforderungen erst im Verlauf des neuen Geschäftsjahres möglich ist.

5 Gezeichnetes Kapital

Die DB Reise & Touristik AG hat das gezeichnete Kapital im abgelaufenen Geschäftsjahr von DM auf € umgestellt. Das Grundkapital wurde in diesem Zusammenhang zur Glättung des €-Wertes um rund 0,5 Mio. € durch Umwandlung eines Teils der Kapitalrücklage erhöht. Das sich hieraus ergebende Grundkapital von 512 Mio. € wurde gleichzeitig neu eingeteilt und in 102.400.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien zerlegt. Die Anteile werden vollständig von der Deutsche Bahn AG gehalten.

6 Kapitalrücklage

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der Deutsche Bahn AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat. Der Kapitalrücklage wurde im Rahmen der Umstellung des gezeichneten Kapitals von DM auf € im abgelaufenen Geschäftsjahr ein Teilbetrag von rund 512.000 € entnommen. Danach wird zum 31. Dezember 2001 ein Betrag von 1.534 Mio. € ausgewiesen.

7 Rückstellungen

in Mio. €	2001	2000
Rückstellungen für Pensionen	25	23
Steuerrückstellungen	3	2
Sonstige Rückstellungen	857	860
Insgesamt	885	885

Den **Rückstellungen für Pensionen** wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 4 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) zugeführt. 2 Mio. € wurden im Rahmen der Personalübergänge an andere Gesellschaften des DB Konzern übertragen.

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

in Mio. €	2001	2000
Verpflichtungen im Personalbereich	77	90
Restrukturierungsmaßnahmen	236	277
Übrige Risiken	544	493
Insgesamt	857	860

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

Die übrigen Risiken betreffen ausstehende Abrechnungen für erhaltene Lieferungen und Leistungen, ausstehende Abrechnungen zu Verkehrseinnahmen, daraus resultierende Erlösschmälerungen bzw. noch zu erbringende Leistungen an Kunden und Verpflichtungen aus Nutzungsüberlassungsverträgen.

8 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2001	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2000
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	21	21	0	0	12
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	1	1	0	0	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	233	233	0	0	261
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	540	230	0	310	713
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	13	13	0	0	8
Sonstige Verbindlichkeiten	20	20	0	0	32
davon aus Steuern	(5)	(5)	(0)	(0)	(6)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(8)	(8)	(0)	(0)	(10)
Insgesamt	828	518	0	310	1.027

In den **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** sind mittel- bis langfristige Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Bahn AG in Höhe von 511 Mio. € und kurzfristige Verbindlichkeiten mit 403 Mio. € enthalten, aus deren Saldierung mit kurzfristigen Forderungen in Höhe von 604 Mio. € (davon aus Cash-Pooling 597 Mio. €) eine Gesamtverbindlichkeit mit einer Restlaufzeit von über 5 Jahren mit 310 Mio. € resultiert.

9 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2001	2000
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	780	590
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	1.192	1.401
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(553)	(553)
Insgesamt	1.972	1.991

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens und der Deutsche Bahn AG gegenüber der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial. Kredite der EUROFIMA an das Bundeseisenbahnvermögen (bzw. dessen Rechtsvorgänger Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn) wurden durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen für den Personen- und Güterverkehr gesichert. Die Kredite verblieben beim Bundeseisenbahnvermögen, die Fahrzeuge sind zum Teil auf die DB Reise&Touristik AG übergegangen.

Für Kredite der EUROFIMA an die Deutsche Bahn AG hat die DB Reise&Touristik AG Fahrzeuge für den Personenverkehr zur Sicherung an die EUROFIMA übereignet.

Die Haftung für fremde Verbindlichkeiten ist im Zuge der Ausgründung der DB Reise&Touristik AG 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 der DB Reise&Touristik AG umfasst die bis 31. Dezember 2001 noch nicht getilgten Verbindlichkeiten der Deutsche Bahn AG vom 31. Dezember 1998, die am 1. Januar 1999 auf die anderen ausgegliederten Aktiengesellschaften übergegangen oder bei der Deutsche Bahn AG verblieben sind.

10 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2001	2000
Bestellobligo für Investitionen	338	1.062
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	645	394
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(624)	(368)
Euro-Bargeldbestände aus Subfrontloading	49	0
Insgesamt	1.032	1.456

Die **Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen** werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. **Leasing** hat für die Finanzierung betriebsnotwendiger Vermögensgegenstände nur eine untergeordnete Bedeutung. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2001 Leasingraten in Höhe von 24 Mio. € (Vorjahr: 24 Mio. €) gezahlt.

Die zukünftigen Verpflichtungen aus **Miet-, Leasing- und anderen Dritt-schuldverhältnissen** werden wie folgt fällig:

in Mio. €	2001	2000
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	30	1
fällig 1 bis 5 Jahre	220	93
fällig über 5 Jahre	395	300
Insgesamt	645	394

Im Rahmen der **Euroeinführung** wurden im so genannten **Subfrontloading** Euro-scheine und -münzen in Höhe von 49 Mio. € bezogen. Da das Eurobargeld bis 1. Januar 2002 im Eigentum der Notenbanken blieb und kein Zahlungsmittel darstellte, wurde es bilanziell nicht berücksichtigt. Die entsprechende Belastung des Gegenwerts erfolgte im Januar 2002.

Die vor dem Bilanzstichtag bezogenen und bezahlten so genannten Starter-Kits im Wert von umgerechnet 512.000 € werden unter den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Zur Vergleichbarkeit der Gewinn- und Verlustrechnung des Berichtsjahres mit der des Vorjahres siehe die Erläuterungen vor Punkt (2).

11 Umsatzerlöse

in Mio. €	2001	2000
Erlöse aus Personenverkehr	3.055	3.042
Sonstige Umsatzerlöse	87	89
Insgesamt	3.142	3.131

12 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2001	2000
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	431	446
Mieten und Pachten	19	21
Übrige betriebliche Erträge	86	85
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	11	1
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	9	23
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	1
Übrige periodenfremde Erträge	0	0
Insgesamt	557	577

13 Materialaufwand

in Mio. €	2001	2000
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	179	232
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.224	1.321
Aufwendungen für Instandhaltungen	342	340
Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)	1.745	1.893
Zuwendungen des Bundes	- 3	- 5
Insgesamt	1.742	1.888

Unter den Aufwendungen für **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe** ist ein Buchgewinn aus dem Verkauf von Vorräten der C-Werke an die Deutsche Bahn AG (rund 23 Mio. €) verrechnet, mit dem die in Vorjahren vorgenommenen Wertabschläge für Überreichweiten, lange Lagerdauer etc. korrigiert werden.

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

14 Personalaufwand

in Mio. €	2001	2000
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	396	727
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	206	234
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	17	16
	619	977
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	87	103
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	50	56
	137	159
davon für Altersversorgung	(65)	(75)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	756	1.136
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	- 49	- 73
Insgesamt	707	1.063

In den **Löhnen und Gehältern** für Arbeitnehmer waren im Vergleichsjahr Zuführungen für Rückstellungen für Restrukturierung und Zukunftssicherung in Höhe von 235 Mio. € enthalten. Im Berichtsjahr wurden 33 Mio. € verbraucht.

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

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

15 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2001	2000
Mieten und Pachten	151	142
Gebühren und Beiträge	5	6
Übrige betriebliche Aufwendungen	606	578
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	8	108
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	26	22
Insgesamt	796	856

Von den **übrigen betrieblichen Aufwendungen** betreffen unter 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) „sonstige Steuern“. Außerdem enthalten sie insbesondere Zuführungen zu Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Vorjahres waren 175 Mio. € Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Verkauf einer wesentlichen Beteiligung enthalten.

16 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2001	2000
Erträge aus Beteiligungen	7	4
davon aus verbundenen Unternehmen	(7)	(4)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	9	454
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 4	- 32
Insgesamt	12	426

In den Erträgen aus Gewinnabführungsverträgen des Vorjahres waren 448 Mio. € Gewinnabführung einer wesentlichen Beteiligung vor deren Veräußerung enthalten.

17 Zinsergebnis

in Mio. €	2001	2000
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	16	21
davon aus verbundenen Unternehmen	(15)	(20)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 38	- 37
davon an verbundenen Unternehmen	(- 37)	(- 37)
Insgesamt	- 22	- 16

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.

Die Deutsche Bahn AG hat im Berichtsjahr von der DB Reise&Touristik AG die Instandhaltungswerke für Schienenfahrzeuge übernommen. Außerdem hat die DB Reise&Touristik AG ein Instandhaltungswerk an DB Regio AG übertragen.

Die Kapitalflussrechnung ist deshalb in verschiedenen Positionen nicht oder nur bedingt mit dem Vorjahr vergleichbar.

18 Finanzmittelbestand

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

Daneben bestehen bei der Deutsche Bahn AG im Rahmen des Konzern-Cash-Pooling Guthaben in Höhe von 597 Mio. € (Vorjahr: 472 Mio. €), die nicht in den Finanzmittelbestand einbezogen sind.

Sonstige Angaben

19 Mitteilung nach § 20 AktG

Die Deutsche Bahn AG hat der DB Reise&Touristik AG am 20. Juli 1999 nach § 20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

20 Konzernzugehörigkeit

Die DB Reise&Touristik AG ist Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG und wird in deren Konzernabschluss einbezogen. Der Konzernabschluss der Deutsche Bahn AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg (HRB 50000) hinterlegt.

21 Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 285 Nr. 11 HGB wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter der Nummer HRB 51345 hinterlegt.

22 Beschäftigte

	2001 im Jahres- durchschnitt	2001 am Jahresende	2000 im Jahres- durchschnitt	2000 am Jahresende
Arbeitnehmer	13.103	12.601	15.468	15.210
Zugewiesene Beamte	7.608	7.266	8.682	8.279
Zwischensumme	20.711	19.867	24.150	23.489
Auszubildende	925	981	1.570	1.707
Insgesamt	21.636	20.848	25.720	25.196

Beamte sind mit Eintragung der DB Reise&Touristik AG dieser kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden („zugewiesene Beamte“). Sie arbeiten für die DB Reise&Touristik AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

23 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2001	2000
Gesamtbezüge des Vorstands	872	856
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	262	305
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	0	0
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	49	180
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	0	3

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den folgenden Seiten zu entnehmen.

24 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

25 Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn

Der ansonsten auszuweisende Jahresüberschuss wird aufgrund des mit der Deutsche Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Frankfurt am Main, den 22. März 2002

DB Reise&Touristik AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Der in DM aufgestellte und 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 DB Reise&Touristik Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001 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 25. März 2002

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Jäcker)
Wirtschaftsprüfer

(Theiß)
Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital in %	Eigen- kapital in Mio. €	Umsatz 2001 in Mio. €	Umsatz ggü. Vj. in %	Ergebnis 2001 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2001
Ameropa-Reisen GmbH, Bad Homburg v. d. H.	100,0	2,6	103,1	1,9	- ¹⁾	131
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	100,0	4,1	22,8	6,1	- ¹⁾	199
CityNightLine CNL AG, Zürich	100,0	18,8	42,7	17,1	4,0	13
DBDialog Telefonservice GmbH, Schwerin	100,0	0,8	53,2	276,2	- ¹⁾	1.509
Deutsche Touring Gesellschaft mbH, Frankfurt a. M.	82,8	5,0	54,7	6,2	- ¹⁾	159
Metropolitan Express-Train GmbH, Bad Homburg v. d. H.	100,0	4,3	18,8	17,8	- ¹⁾	12
MITROPA Mitteleuropäische Schlafwagen und Speisewagen Aktiengesellschaft, Berlin	100,0	15,5	283,2	- 6,2	1,3 ¹⁾	4.554

¹⁾ Ergebnisabführungsvertrag

Aufsichtsrat

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Berlin

- a) DB Reise&Touristik AG (Vorsitz)
- DB Regio AG (Vorsitz)
- DB Cargo AG (Vorsitz)
- DB Station&Service AG (Vorsitz)
- S-Bahn München GmbH
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a.G.
- Lufthansa Technik AG
- SAP AG
- b) DB Services GmbH (Beirat)
- Raillog GmbH
(Gesellschafterausschuss)

Norbert Hansen*

Stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Frankfurt am Main

- a) Deutsche Bahn AG
- DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- Arcor Verwaltungs-AG
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a. G.

Dr. Nikolaus Breuel

Leiter Konzernentwicklung der
Deutsche Bahn AG,
Berlin

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Regio AG
- TLC Transport-, Informatik u.
Logistik-Consulting GmbH

Klaus Daubertshäuser

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Wettenberg

- a) DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DE-Consult Deutsche Eisenbahn-
Consulting GmbH
- S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)
- b) DB Services GmbH (Beirat)

Dr. Horst Föhr

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Berlin

– bis 31. Dezember 2001 –

- a) DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DB Anlagen und Haus Service GmbH
(Vorsitz)
- DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
- DB Vermittlung GmbH (Vorsitz)
- Deutsche Bahn Immobiliengesellschaft
mbH (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a. G.
- Sparda-Bank Berlin e. G. (Vorsitz)

Stefan Garber

Mitglied des Vorstands der DB Netz AG,
Bad Homburg

- a) DB Regio AG
- DB Projekt Verkehrsbau GmbH
(Vorsitz)
- Deutsche Bahn Immobilien-
gesellschaft mbH
- DB Vermittlung GmbH
- b) DBBauProjekt GmbH (Vorsitz)
- Arcor AG & Co.
(Gesellschafterausschuss)
- Verwertungsges. f. Eisenbahn-
immobilien GmbH & Co. KG

Michael Harting

Stv. Abteilungsleiter im Bundesministerium
für Verkehr, Bau- u. Wohnungswesen
Bornheim

- a) DB Station&Service AG
- Vivico Management GmbH
- b) DBBauProjekt GmbH
- Arcor AG & Co

Roland Heinisch

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Netz AG,
Idstein

- a) DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DE-Consult Deutsche Eisenbahn
Consulting GmbH (Vorsitz)
- TLC Transport-, Informatik- und
Logistik-Consulting GmbH
- Arcor Verwaltungs-AG
- b) Gemeinschaftskernkraftwerk Neckar
GmbH (Verwaltungsrat)
- Magnetschnellbahn-Fahrwegesell-
schaft mbH (Vorsitz)

Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Frankfurt am Main

- a) DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Netz AG
- DB Station&Service AG
- DB Informatik-Dienste GmbH (Vorsitz)
- Deutsche Bahn Immobilien-
gesellschaft mbH
- Deutsche VerkehrsBank AG
- TLC Transport-, Informatik- und
Logistik-Consulting GmbH (Vorsitz)
- b) DB Services GmbH (Beirat)
- DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)
- EUROFIMA Europäische Gesellschaft
für die Finanzierung von
Eisenbahnmaterial
(Verwaltungsrat)

Dr. Jürgen Siewert

Unterabteilungsleiter im Bundes-
ministerium der Finanzen,
Königswinter

- a) Fraport AG
- T-Systems International GmbH
- b) Bundesanstalt für Post und
Telekommunikation Deutsche
Bundespost (Verwaltungsrat)

Dieter Ullsperger

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Station&Service AG,
Much

– bis 31. Dezember 2001 –

- a) DB Regio AG
- b) Inter Auxilia GmbH Verwertungs-
gesellschaft mbH (Beirat)
- Verwertungsgesellschaft für
Eisenbahnmobilien GmbH&Co. KG
(bis 31. Dezember 2001)

Georg Beck *

Stellv. Bundesvorsitzender der Gewerk-
schaft Deutscher Lokomotivführer,
Frankfurt am Main

- b) ö. D. IDUNA (Beirat)
- ö. D. DBV (Beirat)
- Bahn BKK (Verwaltungsrat)

Dieter Harms *

Bereichsvorstand der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Karlsruhe

Wolfgang Joosten *

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Reise&Touristik AG,
Lünen

Michael Lehmann *

Betriebsratsvorsitzender Regionalbereich
Süd Ost der DB Reise&Touristik AG,
Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Reise&Touristik AG,
Leipzig

Hubert Mezger *

Betriebsratsvorsitzender Regionalbereich
Südwest der DB Reise&Touristik AG,
Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Reise&Touristik AG,
Lauchheim, Stuttgart

Annegret Pawlitz *

Betriebsratsvorsitzende Regionalbereich
Nord der DB Reise&Touristik AG,
Buxtehude

Klaus Schermuly *

Betriebsratsvorsitzender Regionalbereich
Mitte der DB Reise&Touristik AG,
Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Reise&Touristik AG,
Limburg/Lahn

Horst Zimmermann *

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Reise&Touristik AG,
Nürnberg

- a) Deutsche Bahn AG

Dr. Wolfgang Zoller *

Leiter Vertrieb Ausland der
DB Reise&Touristik AG,
Frankfurt am Main

- b) AMEROPA-REISEN GmbH
- Deutsche Touring GmbH
- Destination Europa Inc.
(Deleware Corporation)
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a. G. (Beirat)
- DZT Deutsche Zentrale für
Tourismus e.V.

- * Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer
- 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 2001 bzw. auf den
Zeitpunkt des Ausscheidens

Vorstand

Dr. Christoph Franz

Vorsitzender des Vorstands,
Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Regio AG,
Darmstadt
a) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a. G.
DEVK Allgemeine Versicherung AG
DF Deutsche Forfait AG
Lufthansa CityLine GmbH
b) DB Services GmbH (Beirat)

Kay Uwe Arnecke

Ressort Personal,
Mitglied des Vorstands der
DB Regio AG,
Hamburg
– ab 01. September 2001 –
a) BSG Bahn Schutz&Service GmbH
DB Vermittlung GmbH
Üstra Intalliance AG
b) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a. G. (Beirat)

Jens Uwe Bruysten

Ressort Personal,
Glashütten
– bis 31. August 2001 –
a) DBDialog Telefonservice GmbH
DB Gastronomie GmbH
MITROPA Mittlereuropäische
Schlafwagen- und Speisewagen AG

Hans G. Koch

Ressort Marketing und Vertrieb,
Mörfelden-Walldorf
a) MITROPA Mittlereuropäische
Schlafwagen- und Speisewagen AG
b) AMEROPA-REISEN GmbH (Vorsitz)
Deutsche Touring GmbH (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a. G. (Beirat)
TLC Transport-Informatik und
Logistik-Consulting GmbH (Beirat)
Europäische Reiseversicherung AG
(Beirat)

Dr. Rolf Kranüchel

Ressort Finanzen und Controlling,
Köln
a) MITROPA Mittlereuropäische
Schlafwagen- und Speisewagen AG
(Vorsitz)
b) DB AutoZug GmbH (Vorsitz)
CityNightLine CNL AG
(Vorsitz Verwaltungsrat)

Karl-Dietrich Reemtsema

Ressort Produktion,
Mitglied des Vorstands der
DB Regio AG,
Frankfurt am Main
– ab 1. Mai 2001 –
a) BRG Bahnreinigung Hamburg GmbH
b) DB AutoZug GmbH
DBBauProjekt GmbH
MVP Versuchs- und Planungsgesell-
schaft für Magnetbahnsysteme mbH

- 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 2001 bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens

Bericht des Aufsichtsrats zum Geschäftsjahr 2001



Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im Berichtsjahr 2001 zu drei Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Reise&Touristik AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, über die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich 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 drei Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. 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 7. März 2001 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2001 befasst und die Budgetplanung 2001, die Fünfjahresplanung 2001–2005 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Reise&Touristik AG zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 30. November 2001 nahm der Aufsichtsrat die Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2002, die Mittelfristplanung 2002–2006 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Reise&Touristik AG zur Kenntnis.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2001 intensiv mit dem neuen Preis- und Erlösmanagement (PEP) sowie mit aktuellen Preismaßnahmen und der Umsetzung des Projekts „Marktorientiertes Angebot“ (MORA P). Er befasste sich ebenfalls mit der Umsetzung des AIRail Pilotprojekts sowie mit der Kundenresonanz auf die Teilnahme der DB am Miles & More-Programm. Ferner ließ sich der Aufsichtsrat über die Zusammenlegung der AutoZug- und NachtZug-Aktivitäten unterrichten und informierte sich über das neue Vertriebskonzept der DB Reise&Touristik AG.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Reise& Touristik AG zum 31. Dezember 2001 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, 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.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 6. Mai 2002 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten; die Wirtschaftsprüfer 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 und den Lagebericht der DB Reise& Touristik AG für das Geschäftsjahr 2001 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wird aufgrund des mit der Deutsche Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Reise&Touristik AG für das Geschäftsjahr 2001 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Das Ressort Personal der DB Reise&Touristik AG wurde zum 1. September 2001 von Herrn Kay Uwe Arnecke als neuem Vorstandsmitglied und Nachfolger von Herrn Jens Uwe Bruysten übernommen, der zum 31. August 2001 aus dem Vorstand ausschied. Herr Arnecke übt diese Funktion in Personalunion zu seiner Funktion als Vorstandsmitglied der DB Regio AG aus. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Bruysten für seine Arbeit.







Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Reise&Touristik AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2001 geleisteten Einsatz.

Berlin, im Mai 2002
Für den Aufsichtsrat



Hartmut Mehdorn
Vorsitzender

Auszug aus der Wagen- und Fahrzeugflotte der DB Reise&Touristik AG und ihrer Beteiligungen

<p>ICE 1 (Elektrotriebzug)</p> 	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Hersteller</td> <td>Konsortium: ABB, AEG, Siemens, Henschel, Krupp, Krauss-Maffei</td> </tr> <tr> <td>Indienststellung</td> <td>1991</td> </tr> <tr> <td>Leistung</td> <td>9.600 kW</td> </tr> <tr> <td>Höchstgeschwindigkeit</td> <td>280 km/h</td> </tr> <tr> <td>Sitzplätze</td> <td>649 (bei 12 Mittelwagen)</td> </tr> <tr> <td>Anzahl 31. 12. 01</td> <td>59</td> </tr> </tbody> </table>	Hersteller	Konsortium: ABB, AEG, Siemens, Henschel, Krupp, Krauss-Maffei	Indienststellung	1991	Leistung	9.600 kW	Höchstgeschwindigkeit	280 km/h	Sitzplätze	649 (bei 12 Mittelwagen)	Anzahl 31. 12. 01	59	<p>Der ICE 1, der Stammvater der ICE-Familie, ging am 2. Juni 1991 erstmals auf die Strecke. Nicht nur bei den technischen Komponenten wie Antriebs-, Brems-, Steuerungs- und Diagnosetechnik, sondern vor allem im Hinblick auf komfortables Reisen setzte der ICE 1 Standards. Der Hochgeschwindigkeitszug besteht aus zwei Triebköpfen und bis zu 14 Mittelwagen. Zwischen Hamburg und Zürich verkehren ICE 1 mit SBB-tauglichen Stromabnehmern.</p>
Hersteller	Konsortium: ABB, AEG, Siemens, Henschel, Krupp, Krauss-Maffei													
Indienststellung	1991													
Leistung	9.600 kW													
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h													
Sitzplätze	649 (bei 12 Mittelwagen)													
Anzahl 31. 12. 01	59													
<p>ICE 2 (Elektrotriebzug)</p> 	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Hersteller</td> <td>Konsortialführer Siemens, Adtranz</td> </tr> <tr> <td>Indienststellung</td> <td>1996</td> </tr> <tr> <td>Leistung</td> <td>4.800 kW</td> </tr> <tr> <td>Höchstgeschwindigkeit</td> <td>280 km/h</td> </tr> <tr> <td>Sitzplätze</td> <td>361</td> </tr> <tr> <td>Anzahl 31. 12. 01</td> <td>44</td> </tr> </tbody> </table>	Hersteller	Konsortialführer Siemens, Adtranz	Indienststellung	1996	Leistung	4.800 kW	Höchstgeschwindigkeit	280 km/h	Sitzplätze	361	Anzahl 31. 12. 01	44	<p>Der ICE 2 ist ein achteiliger Hochgeschwindigkeitstriebzug, bestehend aus 6 Mittelwagen, einem Triebkopf und einem Steuerwagen (Halbzug). In Minutenschnelle lassen sich zwei Halbzüge über eine selbsttätige Kupplung zusammenkuppeln oder trennen. Durch Flügelungsmöglichkeit in Kurzzüge kann das Platzangebot an das Reisendenaufkommen angepasst werden. Luftgefederte Drehgestelle sorgen für eine große Laufruhe.</p>
Hersteller	Konsortialführer Siemens, Adtranz													
Indienststellung	1996													
Leistung	4.800 kW													
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h													
Sitzplätze	361													
Anzahl 31. 12. 01	44													
<p>ICE 3 (Elektrotriebzug)</p> 	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Hersteller</td> <td>Konsortialführer Siemens, Adtranz</td> </tr> <tr> <td>Indienststellung</td> <td>ab 2000</td> </tr> <tr> <td>Leistung</td> <td>8.000 kW</td> </tr> <tr> <td>Höchstgeschwindigkeit</td> <td>330 km/h</td> </tr> <tr> <td>Sitzplätze</td> <td>391 (BR 403)/380 (BR 406)</td> </tr> <tr> <td>Anzahl 31. 12. 01</td> <td>49 (37/12)</td> </tr> </tbody> </table>	Hersteller	Konsortialführer Siemens, Adtranz	Indienststellung	ab 2000	Leistung	8.000 kW	Höchstgeschwindigkeit	330 km/h	Sitzplätze	391 (BR 403)/380 (BR 406)	Anzahl 31. 12. 01	49 (37/12)	<p>Der ICE 3 ist ein achteiliger Hochgeschwindigkeitstriebzug. Der unterflurig angebrachte Einzelachs-antrieb treibt 50 % der Achsen an, was eine hohe Beschleunigung ermöglicht. Die 12 Züge der Mehrstromsystem-Version können sich mühelos an ausländische Stromsysteme anpassen. Dies ermöglicht einen grenzüberschreitenden Einsatz in Holland, Belgien und Frankreich.</p>
Hersteller	Konsortialführer Siemens, Adtranz													
Indienststellung	ab 2000													
Leistung	8.000 kW													
Höchstgeschwindigkeit	330 km/h													
Sitzplätze	391 (BR 403)/380 (BR 406)													
Anzahl 31. 12. 01	49 (37/12)													
<p>ICE T (Elektrotriebzug)</p> 	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Hersteller</td> <td>Konsortialführer Bombardier, DUEWAG, FIAT, Siemens</td> </tr> <tr> <td>Indienststellung</td> <td>ab 1999</td> </tr> <tr> <td>Leistung</td> <td>3.000/4.000 kW</td> </tr> <tr> <td>Höchstgeschwindigkeit</td> <td>230 km/h</td> </tr> <tr> <td>Sitzplätze</td> <td>250 (BR 415)/357 (BR 411)</td> </tr> <tr> <td>Anzahl 31. 12. 01</td> <td>43 (11/32)</td> </tr> </tbody> </table>	Hersteller	Konsortialführer Bombardier, DUEWAG, FIAT, Siemens	Indienststellung	ab 1999	Leistung	3.000/4.000 kW	Höchstgeschwindigkeit	230 km/h	Sitzplätze	250 (BR 415)/357 (BR 411)	Anzahl 31. 12. 01	43 (11/32)	<p>Der ICE T ist ein fünf- bzw. siebenteiliger Elektrotriebzug. Die hydraulische Neigetechnik ermöglicht eine bis zu 30 % höhere Kurvengeschwindigkeit. Dadurch ergeben sich Fahrzeitverkürzungen je nach Streckenprofil zwischen 10 und 20 %. Durch die „unterflur“ angeordnete Antriebstechnik ergibt sich mehr Nutzfläche für die Fahrgäste, die an den Zugenden durch eine Glaswand freien Blick in das „Cockpit“ und auf die Strecke haben.</p>
Hersteller	Konsortialführer Bombardier, DUEWAG, FIAT, Siemens													
Indienststellung	ab 1999													
Leistung	3.000/4.000 kW													
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h													
Sitzplätze	250 (BR 415)/357 (BR 411)													
Anzahl 31. 12. 01	43 (11/32)													
<p>ICE TD (Dieseltriebzug)</p> 	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Hersteller</td> <td>Konsortialführer Siemens, Bombardier</td> </tr> <tr> <td>Indienststellung</td> <td>2001</td> </tr> <tr> <td>Leistung</td> <td>1.700 kW</td> </tr> <tr> <td>Höchstgeschwindigkeit</td> <td>200 km/h</td> </tr> <tr> <td>Sitzplätze</td> <td>195</td> </tr> <tr> <td>Anzahl 31. 12. 01</td> <td>20</td> </tr> </tbody> </table>	Hersteller	Konsortialführer Siemens, Bombardier	Indienststellung	2001	Leistung	1.700 kW	Höchstgeschwindigkeit	200 km/h	Sitzplätze	195	Anzahl 31. 12. 01	20	<p>Der ICE TD ist ein vierteiliger, dieselektrischer Triebzug. Jeder Einzelwagen wird durch einen 560-kW-Dieselmotor angetrieben. Die Siemens Neigetechnik (elektromechanisch) ermöglicht eine bis zu 30 % höhere Kurvengeschwindigkeit.</p>
Hersteller	Konsortialführer Siemens, Bombardier													
Indienststellung	2001													
Leistung	1.700 kW													
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h													
Sitzplätze	195													
Anzahl 31. 12. 01	20													
<p>BR 101 (Elektrolokomotive)</p> 	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>Hersteller</td> <td>Adtranz</td> </tr> <tr> <td>Indienststellung</td> <td>1996 – 1999</td> </tr> <tr> <td>Leistung</td> <td>6.400 kW</td> </tr> <tr> <td>Höchstgeschwindigkeit</td> <td>220 km/h</td> </tr> <tr> <td>Anzahl 31. 12. 01</td> <td>145</td> </tr> </tbody> </table>	Hersteller	Adtranz	Indienststellung	1996 – 1999	Leistung	6.400 kW	Höchstgeschwindigkeit	220 km/h	Anzahl 31. 12. 01	145	<p>Die Baureihe (BR) 101 ist eine vierachsige Universal-Lokomotive für den schnellen IC-/IR-Verkehr. Durch ihre Wendezugfähigkeit eignet sie sich zum Einsatz im Betrieb mit Steuerwagen im Personenverkehr. Zur Erhöhung der Auslastung wird sie in den Nachtstunden auch bei DB Cargo eingesetzt.</p>		
Hersteller	Adtranz													
Indienststellung	1996 – 1999													
Leistung	6.400 kW													
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h													
Anzahl 31. 12. 01	145													

BR 112

(Elektrolokomotive)



Hersteller	AEG Hennigsdorf
Indienststellung	1990 – 1994
Leistung	3.820 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl 31. 12. 01	90

Die BR 112 ist eine Weiterentwicklung der bewährten BR 212, die bei der Deutschen Reichsbahn im Einsatz war. Als vierachsige Lokomotive mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ist sie für den leichten IR-Verkehr geeignet und kann aufgrund ihrer Wendezugfähigkeit mit Steuerwagen betrieben werden.

IC-Steuerwagen

(Bpmbdfz 297)



Hersteller	PFA Weiden
Indienststellung	1996 – 1999
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Sitzplätze	51
Anzahl 31. 12. 01	75

Der vierachsige, antriebslose Steuerwagen ist vorrangig für den IC-Wendezugverkehr konzipiert. Durch den Steuerwagen ist es möglich, einen Fahrtrichtungswechsel ohne Lokwechsel in ca. 4 Minuten vorzunehmen. Neben dem Führerstand verfügt der IC-Steuerwagen über ein Mehrzweckabteil für den Fahrradtransport und behindertengerechte Einrichtungen, einschließlich eines behindertengerechten WCs.

Metropolitan

Hersteller	Fahrzeugtechnik Dessau
Indienststellung	1999
Leistung	6.600 kW
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Sitzplätze	382
Anzahl 31. 12. 01	2

Der Metropolitan, seit 1. August 1999 auf der Strecke Köln–Düsseldorf–Essen–Hamburg unterwegs, ist ein lokbespannter Zug (Lok-Baureihe 101) mit einem Steuerwagen als Triebzugverband. Luftgefederte Laufdrehgestelle sorgen für hohe Laufruhe und Fahrkomfort.

Fahrzeugtransportwagen¹⁾

(Bauart DDM 915 und 916)



Hersteller	LHB, Graaff
Indienststellung	1969 – 1972
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Stellplätze	je 5 Ober-/Unterdeck
Anzahl 31. 12. 01	199

Die Fahrzeugtransportwagen stammen aus Beständen der ehemaligen Deutschen Bundesbahn (DDm 915) und der Deutschen Reichsbahn (DDm 916). Jeder Transportwagen kann 10 Pkw transportieren, ebenso ist der Transport von Motorrädern möglich. Aktuell wird die gesamte Fahrzeugflotte im einheitlichen roten Außendesign gestaltet. In den Jahren 1997 und 1998 hat die DB AutoZug GmbH 60 Fahrzeuge mit Magnetschienenbremse für den Betrieb bis 160 km/h sowie Vereinfachungen in der Ladetechnik umrüsten lassen. Hierbei ist besonders die Verbreiterung der Spurführungen auf der Transportfläche zu nennen, die das Befahren des Transportwagens mit Pkw für die Kunden wesentlich angenehmer gestaltet.

Liegewagen¹⁾

(Bauart 248.1 und 248.3)



Hersteller	PFA Weiden
Indienststellung	1996
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Liegeplätze	50
Anzahl 31. 12. 01	65

Die Liegewagen der Bauart 248.1 und 248.3 sind in den Jahren 1997 bis 1999 aus einer Modernisierungsmaßnahme von älteren Fahrzeugen entstanden. Die Modernisierung bezog sich insbesondere auf die kundenrelevanten Fahrzeugkomponenten wie schiebengebremste Drehgestelle (Laufruhe), neue Sanitärbereiche und neues Innendesign der Fahrzeuge. Die Wagen haben 10 Abteile mit jeweils 5 Plätzen, zusätzliche mechanische Sicherungseinrichtungen zum Verschluss der Abteile durch die Kunden und sind klimatisiert. Alle Wagen sind international einsetzbar mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

Schlafwagen²⁾

(Bauart WLABm 171, WLBm 172)



Hersteller	Schindler, SGP, Talbot
Indienststellung	1995
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Schlafplätze	8 (1. Kl.), 18 (2. Kl.) (WLABm 171)/36 (WLBm 172)
Anzahl 31. 12. 01	6 (WLABm 171) / 10 (WLBm 172)

Hier handelt es sich um Doppelstockschlafwagen aus dem Baujahr 1995. Die Wagen bieten 26 bzw. 36 klimatisierte Plätze, jeweils in Zweibett-Abteilen; vier Abteile sind zusätzlich mit Dusche und WC und einem gesonderten Sitzbereich ausgerüstet (WLABm 171). Alle Fahrzeuge haben einen Bord-Galley und zusätzliche Gepäckräume. In jedem Wagen steht zusätzlich eine Allgemeindusche zur Verfügung. Alle Wagen sind international einsetzbar mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h.

¹⁾ DB AutoZug GmbH, Dortmund (ab 1. Januar 2002)

²⁾ CityNightLine CNL AG, Zürich

DB Reise&Touristik AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

<http://www.bahn.de>

Copyright © 2002
DB Reise&Touristik AG
Alle Rechte sowie technische
Änderungen vorbehalten.

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

Produktionskoordination
Mentor Werbeberatung
H.-J. Dietz, Kelkheim

Redaktion/Text
DB Reise&Touristik AG,
Ressort Finanzen
und Controlling

Kommunikation
UB Personenverkehr

Fotografie
Max Lautenschläger
Deutsche Bahn
DB AG/Jazbec (Titel)

DTP
medienhaus:frankfurt,
Frankfurt am Main

Lithografie
Koch Lichtsatz & Scan,
Wiesbaden

Druck
Color-Druck, Leimen

DB Reise&Touristik AG

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

<http://www.bahn.de>