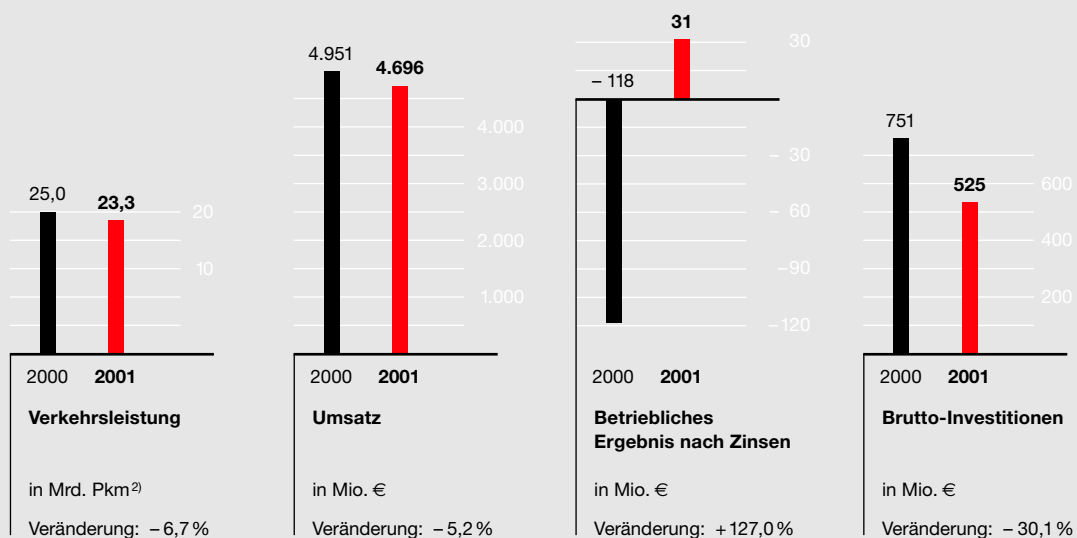




Entwicklung im Geschäftsjahr 2001



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2001	2000	Veränd. in %
Umsatz	4.696	4.951	- 5,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	122	- 129	+ 195,0
EBITDA	322	136	+ 137,0
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	31	- 118	+ 127,0
Return on Capital Employed in %	2,5	- 2,9	-
Anlagevermögen	3.435	3.480	- 1,3
Eigenkapital	1.764	1.764	0,0
Bilanzsumme	3.646	4.076	- 10,5
Cashflow vor Steuern	382	93	+ 311,0
Brutto-Investitionen	525	751	- 30,1
Netto-Investitionen ¹⁾	479	550	- 12,9
Mitarbeiter per 31. 12.	25.564	33.969	- 24,7

¹⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

Leistungskennzahlen	2001	2000	Veränd. in %
Reisende Mio.	779,0	967,0	- 19,4
Reisendenkilometer Mrd. Pkm ²⁾	23,3	25,0	- 6,7
Betriebsleistung Mio. Trkm ³⁾	379,0	402,0	- 5,7

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

³⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

Inhalt

2	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
6	Lagebericht
30	Jahresabschluss
52	Bestätigungsvermerk
54	Wesentliche Beteiligungen
56	Organe
59	Bericht des Aufsichtsrats
62	Fahrzeuge



Sehr geehrte Damen und Herren,

für die DB Regio AG stand das Jahr 2001 ganz im Zeichen der „Offensive Bahn“. Die umgesetzten Maßnahmen führten zu einer deutlichen Verbesserung unserer Kostenstrukturen, zu mehr Wettbewerbsfähigkeit und Kundennähe. Wir konnten im Berichtsjahr wichtige Ausschreibungen von Verkehrsleistungen gewinnen und unsere Marktposition bei spürbar zunehmendem Wettbewerbsdruck festigen.

Kundenorientierung und Wirtschaftlichkeit sind die Schwerpunkte unserer Unternehmenspolitik. Mit der Umsetzung einer neuen, wesentlich marktnäheren und strafferen Organisationsstruktur haben wir hierfür in 2001 ein belastbares Fundament für die Zukunft gelegt. Die Steuerungsfunktion liegt weiterhin bei der deutlich schlankeren Zentrale der DB Regio AG, die operative Verantwortung haben wir in die Regionen und die dort ergebnisverantwortlichen Verkehrsbetriebe verlagert. Denn der Nahverkehr findet in den Regionen statt: Dort muss auf den regionalen Bedarf, auf Kundenwünsche und Besteller reagiert werden. Und dort sind unsere sachkundigen Regionalleitungen mit hoher Entscheidungskompetenz tagtäglich Ansprechpartner für die Politik, für Bestellerorganisationen und Fahrgastverbände.

Auf diesem stabilen Fundament haben wir in den Regionen unser Leistungsangebot ausgebaut: Ein Beispiel ist die S-Bahn Rhein-Neckar, für deren Betrieb wir im vergangenen Jahr den Zuschlag im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung erhielten und die noch im Jahr 2003 den operativen Betrieb aufnehmen wird. Oder der Start in das Wachstumssegment Stadtverkehr, für den das im Berichtsjahr gegründete Joint Venture „üstra intalliance“ mit dem Stadtverkehrsunternehmen üstra in Hannover steht. Oder der Anfang 2002 mit dem Land Thüringen vereinbarte Verkehrsvertrag mit einer Laufzeit von zehn Jahren, der allen Beteiligten eine hohe Planungs-, Kosten- und Investitionssicherheit gibt.

Diesen unternehmerischen Weg unterstützten wir im abgelaufenen Jahr durch gezielte Investitionen, insbesondere in unsere Fahrzeuge. In enger Abstimmung

mit den Bestellern von Schienenpersonennahverkehrsleistungen holen wir Versäumnisse der Vergangenheit zügig auf und rüsten unsere Regionen sukzessive mit modernem Wagenmaterial aus. Insgesamt investierten wir einschließlich unserer Töchter im Jahr 2001 rund 1,2 Mrd. € vor allem in Doppelstockwagen, moderne Triebfahrzeuge und S-Bahn-Züge der neuesten Generation. Verbesserte Fahrplanangebote und moderne Züge haben deutlich Nachfragezuwächse bei uns und unseren Tochtergesellschaften erzeugt. Nachfrageeinbußen im Fernverkehr durch das wirtschaftliche Angebotskonzept MORA P konnten im Nahverkehr in vollem Umfang aufgefangen werden.

Im Vertriebsbereich, den die DB Reise&Touristik AG für die DB Regio AG und unsere Tochtergesellschaften mit abdeckt, verabschiedeten wir im vergangenen Jahr ein umfangreiches Paket von Maßnahmen, etwa die räumliche Optimierung unserer Präsenz im personenbedienten Eigenvertrieb durch die DB ReiseZentren oder auch die kostensenkende Einführung des Online-Tickets. Insbesondere mit Blick auf den Nahverkehr forcieren wir in enger Zusammenarbeit mit dem Verband deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) die Einführung von bundesweit miteinander kompatiblen E-Ticket-Lösungen.

Die Zahlen des Geschäftsjahres 2001 zeigen, dass wir die richtigen Entscheidungen getroffen haben. Unsere Verkehrsleistung stieg inklusive unserer Töchter mit einem Plus von 2,5 % noch stärker als im Vorjahr und damit entgegen dem leichten Nachfragerückgang im gesamten Personenverkehrsmarkt. Trotz einer deutlichen Abflachung der Konjunktur im 4. Quartal 2001 erzielten wir inklusive unserer Töchter eine leichte Erhöhung unseres Umsatzes auf 8,1 Mrd. €, wobei 1,0 Mrd. € auf unsere Busgesellschaften und 2,4 Mrd. € auf unsere Schientöchter entfielen. Dadurch konnte in 2001 erstmals wieder ein positives betriebliches Ergebnis erreicht werden.

Im Schienenpersonennahverkehr hält die DB Regio AG einschließlich ihrer Schientöchter gegenwärtig einen Marktanteil von knapp 92 %. Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr – dem klassischen Stadtverkehrsmarkt für Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen – erreichen wir hingegen mit unseren regionalen Busgesellschaften lediglich einen Marktanteil von rund sieben Prozent. Diese Zahlen zeigen deutlich, wo in Zukunft unsere Wachstumschancen liegen. Die Verbindung unserer heutigen Verkehrsleistungen mit Stadtbussystemen, Stadtbahn oder U-Bahn führen zu integrierten Verkehrskonzepten und damit zu neuen, attraktiven Mobilitätsangeboten für unsere Fahrgäste. Aus diesem Grund streben wir auch in Zukunft verstärkt strategische Allianzen mit kommunalen Verkehrsunternehmen an.

A handwritten signature in blue ink, reading "Christoph Franz". The signature is written in a cursive, flowing style.

Dr. Christoph Franz
Vorsitzender des Vorstands der DB Regio AG



Die Bahn **DB**

Lagebericht

Wir haben unsere Organisationsstruktur im Berichtsjahr neu aufgestellt, um das unternehmerische Handeln vor Ort zu fördern. Unser Ziel ist eindeutig: mehr Kundennähe bei geringeren Kosten. Erste Erfolge bestätigen die Wirkungskraft dieser Strategie.



DB Regio AG neu aufgestellt

Als Tochtergesellschaft der Deutsche Bahn AG (DB AG) ist die DB Regio AG verantwortlich für den Personennahverkehr. Zusammen mit unseren Beteiligungsgesellschaften bilden wir die Geschäftsfelder Regional- und Stadtverkehre des Unternehmensbereichs Personenverkehr des Deutsche Bahn Konzerns (DB Konzern). Einschließlich unserer Tochtergesellschaften erbrachten wir im Berichtsjahr mit täglich mehr als 29.000 Nahverkehrszügen eine Verkehrsleistung von 39,1 Mrd. Personenkilometern (Pkm). Die Leistungen im Schienenpersonennahverkehr werden dabei durch die regionalen Einheiten der DB Regio AG sowie durch regional ausgerichtete Tochtergesellschaften erbracht.

Im Bereich der Busverkehre wurde – ebenfalls durch Tochtergesellschaften – eine Verkehrsleistung von 8 Mrd. Bus-Pkm erzielt.

Ergebnisverantwortung in den Regionen

Wir haben die Organisationsstruktur der DB Regio AG im Berichtsjahr neu aufgestellt. Neun unmittelbar dem Vorstand unterstellte Regionalleitungen tragen als direkte Verhandlungspartner der öffentlichen Bestellerorganisationen der Länder jeweils die Ergebnisverantwortung in den Regionen. Damit fördern wir unternehmerisches Handeln vor Ort. Unser Ziel: mehr Kundennähe bei geringeren Kosten. Eindrucksvolle Erfolge im Geschäftsjahr 2001, etwa der Zuschlag für den Betrieb der S-Bahn Rhein–Neckar, die Ausgliederung der S-Bahn München als eigenständige Verkehrsgesellschaft oder die Gründung einer gemeinsamen Nahverkehrstochtergesellschaft mit den Hannoverschen Verkehrsbetrieben „üstra“, bestätigen die Wirkungskraft dieser Strategie.

Die **Zentrale der DB Regio AG** ist im Berichtsjahr entsprechend gestrafft worden, Overheadkosten und Doppelfunktionen wurden abgebaut. Die Zentrale spezialisiert sich auf Rahmenvorgaben und Serviceaufgaben für die regionalen Einheiten. Sie unterstützt diese insbesondere mit verkehrsplanerischem Know-how und IT-Tools.

Mit der Wahrnehmung der Funktionen Vertrieb und Erlösabrechnung ist unverändert die DB Reise&Touristik AG beauftragt.

Die **DB AG** unterstützt die DB Regio AG durch konzentriertes Fach-Know-how über eine Reihe von Service- und Gruppenfunktionen wie Einkauf, Forschung und Technologie, Umweltschutz, Rechtsdienst und Kommunikation. Zum 1. Januar 2001 gingen die Werke der schweren Fahrzeuginstandhaltung (so genannte C-Werke) der DB Regio AG auf die DB AG über.

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 auf die 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 2001 weniger als 0,5 % (Vorjahr: +12,4 %).

Im **europäischen Umfeld** ist die Expansion der gesamtwirtschaftlichen Produktion im Sommerhalbjahr 2001 nahezu zum Stillstand gekommen. Die Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP) betrugen 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 des Verkehrsmarkts

Die Eintrübung der gesamtwirtschaftlichen Lage im Berichtsjahr spiegelt sich auch in der schwächeren Entwicklung des Personenverkehrsmarkts wider. Die Verkehrsleistung des Gesamtmarkts (Individualverkehr, Schiene, Luftverkehr) ging nach vorläufigen Zahlen im Geschäftsjahr 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.

Die von uns – einschließlich unserer Tochtergesellschaften – auf der Schiene erbrachte Verkehrsleistung im Regional- und Stadtverkehr konnten wir gegenüber dem Vorjahr um 2,5 % auf 39,1 Mrd. Pkm erhöhen. Dieser Anstieg ist teilweise auf den Ersatz von Leistungen des Fernverkehrs durch Nahverkehrsangebote im Rahmen des marktorientierten Angebotskonzepts Personenverkehr (MORA P) zurückzuführen.

Auf die DB Regio AG entfallen hiervon 23,3 Mrd. Pkm; der Rückgang gegenüber dem Vorjahr (25,0 Mrd. Pkm) um –6,7 % resultiert maßgeblich aus der Ausgliederung der S-Bahn München GmbH. Bereinigt um die Ausgliederung der S-Bahn München konnten wir die Verkehrsleistung um 3,3 % steigern.

Bezogen auf die von uns und unseren Tochtergesellschaften gefahrenen Nahverkehre (Regionalbahn, RegionalExpress, InterRegioExpress, S-Bahn etc.) ist eine grundsätzlich steigende Tendenz in Ballungszentren (S-Bahn) und zwischen Ballungszentren (höhere Reiseweiten) zu verzeichnen.

Geschäftsverlauf

Umsatzentwicklung

Im Rückgang der Umsatzerlöse um 5,2 % auf 4.696 Mio. € spiegelt sich vor allem die Ausgliederung der S-Bahn München GmbH wider. Bereinigt um die Ausgliederung der S-Bahn München GmbH hätte sich eine leichte Steigerung der Umsatzerlöse ergeben. Damit verläuft die Umsatzentwicklung weitgehend parallel zu der durch die Ausgliederung ebenfalls reduzierten Verkehrsleistung.

Rund 5 % unseres Umsatzes erzielten wir mit Gesellschaften des DB Konzerns (im Vorjahr: 7 %). Von den Umsatzerlösen in Höhe von 4.696 Mio. € entfielen 3.218 Mio. € (68,5 %) auf Bestellungen der Länder, 1.292 Mio. € (27,5 %) auf Fahrgeleinnahmen und 186 Mio. € (4,0 %) auf sonstige Umsatzerlöse.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Die **Gesamtleistung** lag mit 4.694 Mio. € um rund 10,1 % unter dem Wert des Vorjahres. In den gesunkenen Umsatzerlösen sowie den um 269 Mio. € geringeren aktivierten Eigenleistungen spiegeln sich die Sondereffekte des Berichtsjahres wider – die Ausgliederung der S-Bahn München GmbH und die Übertragung der Regio-Instandhaltungswerke für Schienenfahrzeuge an die DB AG.

Die **sonstigen betrieblichen Erträge** lagen mit rund 358 Mio. € auf Vorjahresniveau (360 Mio. €).

Bei den **betrieblichen Aufwendungen** ergab sich eine deutliche Reduzierung um 15,2 %. Der **Materialaufwand** sank aufgrund der bereits genannten Sondereffekte und Rationalisierungen in allen Aufwandspositionen um 14,3 % auf 3.222 Mio. €; der Anteil an der Gesamtleistung verringerte sich von 72,0 % auf 68,6 %.

Im **Personalaufwand** machen sich die Rationalisierungsfortschritte positiv bemerkbar; die erhöhten Löhne und Gehälter sowie die verringerten Erstattungen für erhöhte Personalaufwendungen auf dem Gebiet der ehemaligen Deutschen Reichsbahn wirkten sich gegenläufig aus. Per Saldo sank der Personalaufwand um 38,3 % auf 893 Mio. €. Bereinigt um die Bildung der Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Jahr 2000 und die berichteten Sondereffekte im Jahr 2001 erreichten wir eine Reduzierung des Personalaufwands um 4,1 %. Gemessen an der Gesamtleistung betrug der Personalaufwand im Berichtsjahr 19,0 % (Vorjahr: 27,7 %).

Zur Abarbeitung des technischen und organisatorischen Rückstands der ehemaligen Deutschen Reichsbahn erhält die DB Regio AG gemäß der Vereinbarung der Deutsche Bahn AG mit der Bundesrepublik Deutschland vom 23. Dezember 1994 **Ausgleichszahlungen des Bundes**. Diese reduzieren sich kontinuierlich und laufen im Jahr 2002 aus. Aufgrund dieses Rückgangs sind alleine zur Ergebnisstabilisierung operative Effizienzsteigerungen notwendig. Beim Vergleich der vorgenannten Zahlen zum Material- und Personalaufwand sind deshalb um rund 94 Mio. € geringere Zuschüsse als im Vorjahr zu berücksichtigen.

Die Modernisierung unserer Fahrzeugflotte mit der Inbetriebnahme neuer Nahverkehrsfahrzeuge spiegelt sich in einer hohen Investitionsquote wider. Entsprechend stiegen die **Abschreibungen** um 22,9 % auf 269 Mio. €. Hierin enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen von 68 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) aufgrund beabsichtigter Ausmusterungen von Reisezugwagen und Lokomotiven.

Durch den Verkauf der Regio-Werke für die Instandhaltung der Schienenfahrzeuge und die Finanzierung der Neufahrzeuge der S-Bahn München durch die rechtlich selbstständige Tochtergesellschaft S-Bahn München GmbH verbesserte sich das **Zinsergebnis** auf –22 Mio. € (Vorjahr: –35 Mio. €). Der Anteil des Zinssaldos an der Gesamtleistung ist mit 0,5 % im Berichtsjahr unverändert niedrig.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stiegen um 31,1 % auf 615 Mio. €. Wesentliche Faktoren hierfür waren Risikovorsorgen für Aufwendungen im Beteiligungsbereich und für sonstige Risiken sowie höhere bezogene Dienstleistungen.

Das **Beteiligungsergebnis** von 91 Mio. € lag deutlich unter dem Vorjahreswert von 221 Mio. €. Es enthält erstmals die ausgegliederte S-Bahn München GmbH und umfasst im Wesentlichen Beteiligungsergebnisse der S-Bahn Berlin GmbH, S-Bahn Hamburg GmbH, DB ZugBus Schleswig-Holstein Gruppe, NRW-Gesellschaften ZugBus, DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH und der Busgesellschaften.

Ein Ergebnismrückgang bei den **Busgesellschaften** erklärt sich vor allem aus den im Vorjahr enthaltenen periodenfremden Ausgleichszahlungen gemäß §45a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in Höhe von 40 Mio. € und den Auswirkungen aus der im Vorjahr erfolgten rückwirkenden Anerkennung der gewerbsteuerlichen Organschaft.

Bei den **Schienenverkehrsgesellschaften** sind wesentliche Ergebnisverschlechterungen unter anderem auf das neue Trassenpreissystem der DB Netz AG mit dem Wegfall von Mengenrabatten für Großkunden sowie auf gestiegene Abschreibungen aus höheren Investitionen in Schienenfahrzeuge und Sonderabschreibungen auf Reisezugwagen wegen beabsichtigten Ausmusterungen zurückzuführen.

Insgesamt ergab sich für die DB Regio AG ein positives **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** von 122 Mio. € (Vorjahr: –129 Mio. €). Aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der Deutsche Bahn AG wird das Ergebnis der DB Regio AG vollständig an die Muttergesellschaft DB AG abgeführt.

Betriebliches Ergebnis und EBITDA deutlich verbessert

Wesentliche Größen für die Beurteilung des operativen Geschäfts sind die betriebswirtschaftlich ermittelten Kenngrößen EBITDA sowie das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen. Beim **Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen** erreichte die DB Regio AG nach –118 Mio. € im Vorjahr wieder einen positiven Wert von 31 Mio. €.

Das aus dem operativen Geschäft erwirtschaftete EBITDA (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) stieg im Berichtsjahr auf 322 Mio. € (Vorjahr: 136 Mio. €). Unter Berücksichtigung der verrechneten Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn – sie betrugen im Berichtsjahr 98 Mio. € und lagen damit um 94 Mio. € unter dem Vorjahr – ergibt sich für das **EBITDA** vor Altlastenerstattungen eine Verbesserung in Höhe von 280 Mio. €.

Wesentliche Beteiligungen

Die DB Regio AG hielt am 31. Dezember 2001 direkt Anteile an 30 verbundenen Unternehmen und 15 assoziierten Gesellschaften.

Tochtergesellschaften: Sparte Schiene

Mit Wirkung zum 1. Januar 2001 wurde die S-Bahn München GmbH aus der DB Regio AG ausgegründet und ist deshalb erstmalig in den Zahlen der Tochtergesellschaften in der Sparte Schiene enthalten. Damit hält die DB Regio AG direkt Anteile an insgesamt 6 Schienengesellschaften.

Die Tochtergesellschaften Schiene konnten ihre Umsatzerlöse um 342 Mio. € auf insgesamt 2.442 Mio. € steigern. Darin enthalten sind 242 Mio. € der S-Bahn München. Das Ergebnis vor Steuern ist um 71 Mio. € auf 18 Mio. € gesunken. Im Wesentlichen ist der Ergebnisrückgang zurückzuführen auf erhöhte Stationsentgelte, das neue Trassenpreissystem, gestiegene Abschreibungen aus höheren Investitionen in Schienenfahrzeuge und Sonderabschreibungen auf Reisezugwagen.

Die Verkehrsleistung konnten die Schientöchter in 2001 um 2,6 Mrd. Pkm (davon 2,5 Mrd. Pkm S-Bahn München) auf 15,8 Mrd. Pkm steigern. Die Betriebsleistung lag bei 180 Mio. Trassenkilometern (inkl. 19 Mio. Trkm S-Bahn München).

Die Brutto-Investitionen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 79 Mio. € auf 537 Mio. € an. Die Netto-Investitionen beliefen sich nach Abzug der Investitionszuschüsse in Höhe von 35 Mio. € auf 502 Mio. € (+ 102 Mio. € gegenüber Vorjahr).

Zum Jahresende beschäftigten die Schienengesellschaften 12.487 Mitarbeiter (+ 770 gegenüber Vorjahr). Unter Berücksichtigung des Effekts S-Bahn München (erstmalige Einbeziehung als Tochtergesellschaft; 991 Mitarbeiter) entspricht dies einer Personalreduzierung um 221 Beschäftigte.

Tochtergesellschaften: Sparte Schiene		2001	Veränd. in %
Umsatz	Mio. €	2.442	+ 16,3
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	18	- 79,9
Investitionen	Mio. €	537	+ 17,2
Mitarbeiter 31.12.2001		12.487	+ 6,6

Tochtergesellschaften: Sparte Bus

Im Geschäftsjahr 2001 wurden die Unternehmen Temme Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH und Busverkehr Oder-Spree GmbH neu erworben. Damit ist die DB Regio AG an insgesamt 17 Busgesellschaften direkt beteiligt.

Die Umsatzerlöse der Sparte Bus betrugen im Jahr 2001 1.041 Mio. €. Dies entspricht einer Steigerung gegenüber dem Jahr 2000 um 1,4 %. Die neu erworbenen Gesellschaften erwirtschafteten hiervon Umsätze in Höhe von 11 Mio. €. Wesentlicher Grund für die Umsatzsteigerung war die allgemeine Steigerung der Verkehrsleistung der Busgesellschaften um 73,3 Mio. auf 8,0 Mrd. Pkm. Die Betriebsleistung stieg ebenso um 3,7 Mio. auf insgesamt 539 Mio. Buskilometer.

Das Ergebnis vor Steuern ist insgesamt um 43 Mio. € auf 57 Mio. € gesunken. Der Ergebnisrückgang erklärt sich im Wesentlichen aus den im Vorjahr enthaltenen periodenfremden Ausgleichszahlungen gemäß §45a PBefG (40 Mio. €) und den Auswirkungen aus der rückwirkenden Anerkennung der gewerbesteuerlichen Organschaft bei den Busgesellschaften (29 Mio. € in 2000; 7 Mio. € in 2001). Gegenläufig wirkte das im Übrigen verbesserte operative Ergebnis.

Die Brutto-Investitionen lagen im Jahr 2001 inkl. der neuen Gesellschaften (1 Mio. €) bei 116 Mio. € (+20 Mio. € gegenüber Vorjahr). Nach Abzug der gewährten Investitionszuschüsse beliefen sich die Netto-Investitionen auf 76 Mio. € und liegen damit um 8 Mio. € über Vorjahresniveau. Per 31. Dezember 2001 beschäftigten die Busgesellschaften 320 Mitarbeiter mehr als im Vorjahr. Die Zahl der Beschäftigten betrug damit insgesamt 7.403 Mitarbeiter. Grund sind die mit den neu erworbenen Gesellschaften übernommenen 172 Mitarbeiter und die Aufstockung des Personals durch erhöhte Leistungen sowie eine geringere Fremdvergabe an Subunternehmer.

Tochtergesellschaften: Sparte Bus		2001	Veränd. in %
Umsatz	Mio. €	1.041	+ 1,4
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	57	- 43,6
Investitionen	Mio. €	116	+ 20,8
Mitarbeiter 31.12. 2001		7.403	+ 4,5

Wertschöpfung und Wertbeitrag

Wertschöpfung auf bereinigter Basis gestiegen

Die Leistungskraft der DB Regio AG – gemessen an der Wertschöpfung – hat sich im Vergleich zum Jahr 2000 um 186 Mio. € auf 946 Mio. € vermindert. Unter Berücksichtigung der ausgegliederten S-Bahn München (betriebliche Wertschöpfung 61 Mio. €) und der übertragenen Regio-Instandhaltungswerke für Schienenfahrzeuge an die DB AG (Wertschöpfung ca. 174 Mio. €) ergibt sich eine Wertschöpfung von 1.181 Mio. €. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Steigerung um 4,3 %.

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2001	2000	Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2001	2000
Gesamtleistung	4.694	5.220			
+ Sonstige betriebliche Erträge	358	360			
Unternehmensleistung	5.052	5.580	Mitarbeiter ²⁾	893	1.160
– Materialaufwand ¹⁾	– 3.222	– 3.760	Öffentliche Hand (Steuern)	0	0
– Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 615	– 469	Fremdkapitalgeber (Zinsen)	22	35
– Abschreibungen	– 269	– 219	Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nicht betriebliches Ergebnis	31	– 61
Betriebliche Wertschöpfung	946	1.132	Betriebliche Wertschöpfung	946	1.132

¹⁾ nach verrechneten Erstattungen für Altlasten Deutsche Reichsbahn

²⁾ nach Altlastenerstattung und Berücksichtigung der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen im Jahr 2000

Mit 94,4 % wurde wie im Vorjahr der größte Anteil der Wertschöpfung insgesamt an die Mitarbeiter verteilt (unter Berücksichtigung der Sondereffekte in 2001). Die auf Kapitalgeber entfallenden Anteile der Wertschöpfung blieben weiterhin 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 – 2,9 % im Vorjahr auf 2,5 % steigern. Die positive Entwicklung zum Vorjahr ist zum einen in der erfreulichen Entwicklung des EBITDA vor Altlastenerstattung und zum anderen in einem rückläufigen Capital Employed aufgrund der berichteten Sondereffekte im Jahr 2001 begründet.

Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** hat sich im Geschäftsjahr 2001 um 10,5 % (Vorjahr: + 8,0 %) bzw. 430 Mio. € auf 3.646 Mio. € verringert. Dieser Rückgang wurde insbesondere durch die Übertragung der Instandhaltungswerke für Schienenfahrzeuge an die Deutsche Bahn AG in Höhe von 68 Mio. € im Anlagevermögen und 166 Mio. € im Umlaufvermögen verursacht. Außerdem wurden geleistete Anzahlungen für Neufahrzeuge an die zum 1. Januar 2001 ausgegliederte S-Bahn München GmbH abgetreten (127 Mio. €) und im Umlaufvermögen Anzahlungen zur Beschaffung von Fahrzeugen für Tochtergesellschaften nach deren Auslieferung verrechnet (164 Mio. €). Das Anlagevermögen hat sich somit um 1,3 % auf 3.436 Mio. € verringert.

Die Vermögensstruktur hat sich durch das stark verringerte Umlaufvermögen zugunsten des Anlagevermögens verschoben: Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist um 8,8 Prozentpunkte auf 94,2 % angestiegen. Die Ausgliederung der S-Bahn München in eine rechtlich selbstständige Gesellschaft und der damit verbundene Abgang aller zuzuordnenden Vermögensgegenstände führte zu einer gleich hohen Zunahme der Finanzanlagen von insgesamt 225 Mio. €.

Aufgrund eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags bleibt das **Eigenkapital** der DB Regio AG mit 1.764 Mio. € konstant. In Folge des Rückgangs der Bilanzsumme hat sich die **Eigenkapitalquote** von 43,2 % auf 48,3 % erhöht.

Auf der **Passivseite** wurden vor allem die langfristigen Finanzschulden abgebaut. Im Berichtsjahr wurden Darlehen von insgesamt 248 Mio. € getilgt; ein Darlehen planmäßig und drei weitere Darlehen vorzeitig. Der Anteil der Finanzschulden an der Bilanzsumme betrug 2,2 % (Vorjahr 16,4 %).

Der Bestand an **Rückstellungen** liegt mit 1.060 Mio. € auf Vorjahresniveau (+ 2,6 %). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben am Gesamtkapital einen Anteil von 33,0 % (Vorjahr: 38,7 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 18,6 % (Vorjahr: 18,1 %). Danach ist das Anlagevermögen zu 86,4 % (Vorjahr: 96,0 %) durch eigene und langfristige fremde Mittel gedeckt. Das Umlaufvermögen deckt zum Stichtag die kurzfristigen Verbindlichkeiten noch zu 31,0 % (Vorjahr: 80,9 %).

Durch das Investitionsprogramm der kommenden Jahre wird sich die Bilanzsumme wieder erhöhen. Zur Finanzierung werden wir weitere langfristige Darlehen im Rahmen der bei der Deutsche Bahn AG bestehenden Kreditlinie beanspruchen, so dass die Eigenkapitalquote mittelfristig wieder zurückgehen wird.

Bilanzstruktur in Prozent	2001	2000		2001	2000
Anlagevermögen	94	85	Eigenkapital	48	43
Umlaufvermögen	6	15	Rückstellungen	29	26
Aktiver RAP	0	0	Verbindlichkeiten	23	31
Bilanzsumme	100	100	Passiver RAP	0	0
			Bilanzsumme	100	100

Investitionen

Unter Berücksichtigung der ausgegliederten S-Bahn München bewegt sich die Investitionstätigkeit mit **Brutto-Investitionen** von 525 Mio. € auf Vorjahresniveau. Durch die verzögerte Auslieferung von Fahrzeugen blieben die Investitionen hinter unseren Erwartungen zurück. Den Schwerpunkt bildete – wie bereits im Jahr 2000 – die Beschaffung von Triebwagen mit Investitionen in Höhe von 435 Mio. €. Im Einzelnen wurden 61 Elektro-Triebwagen für Regionalverkehre, 54 NeiTech-Dieseltriebwagen sowie 104 Dieseltriebwagen in Leichtbauweise beschafft. Weiterhin beschafften wir insgesamt 33 Doppelstockwagen.

In die Fahrzeugwerkstätten investierten wir im Jahr 2001 rund 25 Mio. €. Zu den Investitionsschwerpunkten zählten die Standorte Frankfurt-Griesheim, Rostock sowie Magdeburg-Buckau. Neben dem Ausbau der Werkstattinfrastruktur zur Wartung von Zügen in Frankfurt-Griesheim sollen an den Standorten Rostock und Magdeburg die Werkstatthanlagen konzentriert und kleinere Werkstattstandorte aufgegeben werden. Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Verkaufstechnologie haben wir für rund 5 Mio. € bundesweit 125 Fahrausweisautomaten in Triebwagen installiert.

Die erhaltenen **Investitionszuschüsse** betrugen im Jahr 2001 bei weiterhin hohem Investitionsniveau 97 Mio. € und lagen damit um 32,0 % unter dem Vorjahreswert.

Finanzierung

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die DB Regio AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzerntreasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt in den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB Konzern wie die DB Regio 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 Rating-Agenturen 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 Regio AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich für die DB Regio AG im Berichtsjahr mit 187 Mio. € ein wesentlich geringerer Mittelbedarf als im Vorjahr. Der Rückgang in Höhe von 374 Mio. € im Vergleich zum Jahr 2000 resultiert aus Desinvestitionen aus der Übertragung der Regiowerke für die Instandhaltung der Schienenfahrzeuge an die Deutsche Bahn AG und der Abtretung von Anzahlungen für Neufahrzeuge an die ausgegliederte S-Bahn München GmbH. Außerdem sind in 2001 Investitionszuschüsse in Höhe von 97 Mio. € zugeflossen.

Dem Mittelbedarf stand ein im Vergleich zum Vorjahr um 424 Mio. € höherer Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit gegenüber. Ursachen für diesen Anstieg liegen im Abbau der Forderungen gegenüber den Tochtergesellschaften (90 Mio. €) und dem Verkauf der Vorräte aus dem Bereich Fahrzeug-Instandhaltung (155 Mio. €). Mit der überschüssigen Liquidität konnten wir vier Darlehen in Höhe von insgesamt 248 Mio. € tilgen, drei davon vorzeitig.

Der **Cashflow vor Steuern**, als Maßstab für die Finanzierungskraft der DB Regio AG, betrug im Berichtsjahr 382 Mio. €. Dies entspricht einer Steigerung im Vergleich zum Vorjahr von 289 Mio. €. Die positive Entwicklung des Cashflow vor Steuern ist in erster Linie zurückzuführen auf die überproportionale Verbesserung des Ergebnisses vor Steuern (+251 Mio. € gegenüber Vorjahr), aber auch auf die Steigerung der Abschreibungen (+ 50 Mio. € gegenüber Vorjahr). Das Verhältnis von **Cashflow zu Umsatz** lag mit 8,2 % signifikant über dem Vorjahresniveau (1,9 %).

Mitarbeiter

Die DB Regio AG beschäftigte zum 31. Dezember 2001 insgesamt 25.564 Mitarbeiter (Vorjahr: 33.969 Mitarbeiter). Die Mitarbeiter sind insgesamt zu 76 % im Produktionsprozess beschäftigt, darunter 6.174 Kundenbetreuer im Nahverkehr inkl. Prüfer (24 %), 9.557 Triebfahrzeugführer (37 %) sowie 3.752 Mitarbeiter in der Instandhaltung in den Werkstätten der DB Regio AG (15 %). Die durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter im Berichtsjahr betrug 26.743 (Vorjahr: 35.476).

Im Jahr 2001 stellten wir 1.422 Mitarbeiter ein, 9.827 Mitarbeiter sind aus der Gesellschaft ausgeschieden. Diese Abgänge enthalten die Übertragung der Regio-Instandhaltungswerke an die DB AG zum 1. Januar 2001 mit insgesamt 4.970 Mitarbeitern, die Überleitung von weiteren rund 550 Mitarbeitern im Laufe des Berichtsjahres sowie die Ausgliederung von rund 1.000 Mitarbeitern zur S-Bahn München GmbH.

Bei Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen erfolgte das Ausscheiden der Mitarbeiter sozialverträglich.

Neben den Ausbildungsberufen der gewerblich-technischen und kaufmännischen Fachrichtungen bieten wir auch Traineeprogramme an, insbesondere für die originären Funktionen in den kaufmännischen Bereichen sowie im Marketing und in der Produktion. Des Weiteren decken wir unseren Bedarf an Nachwuchskräften für das mittlere Management auch durch Absolventen von Berufsakademien. Für die Aus- und Weiterbildung unserer Mitarbeiter wendeten wir im Jahr 2001 insgesamt 66 Mio. € auf.

Auf dem Gebiet des Gesundheits- und Arbeitsschutzes liegt der Arbeitsschwerpunkt in der Prävention und der Beratung. In diesen Fragen greifen wir auf die Kompetenz der Gesundheitszentren der DB AG zurück.

Mitarbeiter per 31. 12.	2001	2000	Veränd. in %
Mitarbeiter – effektiv	25.564	33.969	– 24,7
Effekt aus Ausgliederung der S-Bahn München und Übertragung der Instandhaltungswerke	6.520		
Mitarbeiter – vergleichbar	32.084	33.969	– 5,6
Auszubildende	1.391	2.450	– 43,2
Ausbildungsquote – effektiv	5,4 %	7,2 %	

Die deutliche Reduzierung der Auszubildenden ist im Zusammenhang mit der Überleitung der Regio-Instandhaltungswerke für Schienenfahrzeuge an die DB AG und der Ausgliederung der S-Bahn München zu sehen. Zum 31. Dezember 2000 waren in diesen Bereichen 504 Auszubildende beschäftigt.

Weitere Informationen

Steigender Ausschreibungsdruck

Die für den Nahverkehr verantwortlichen Bundesländer vergeben Nahverkehrsleistungen zunehmend in Ausschreibungen, was zu einem erheblichen Preis- und Margendruck in diesem Marktbereich führt. Seit der Bahnreform im Jahr 1994 gab es noch nie ein so hohes offenes Ausschreibungsvolumen wie derzeit. In 2001 wurden zehn Netze mit einer Betriebsleistung von jährlich 15,1 Mio. Zugkilometern (Zug-km) ausgeschrieben. Im August gewann die DB Regio AG die bislang größte europaweite Ausschreibung für das neue S-Bahn-System Rhein-Neckar mit etwa sechs Millionen Zugkilometern pro Jahr. Es wird ab Dezember 2003 zahlreiche Städte im Länderdreieck Baden-Württemberg, Hessen und Rheinland-Pfalz miteinander verbinden. Eine Ausschreibung hat DB Regio 2001 verloren (Ems–Senne–Weser-Netz), acht Ausschreibungsverfahren sind noch nicht abgeschlossen.

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 Regio AG über ein integriertes Risikomanagementsystem, das die nötigen Informationen aufbereitet und den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) entspricht.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen der DB Regio AG

Zu den Risiken für die DB Regio 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 insbesondere die starken Schwankungen der Diesel- und Strompreise. 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. Wir richten uns zudem auf einen gewissen Margenverfall ein. Aufgrund der Änderung von Einnahmenaufteilungsverträgen in Verkehrsverbünden sind wahrscheinliche Umsatzrisiken identifiziert. Auch hier haben wir bereits entsprechende Gegenmaßnahmen entwickelt bzw. entsprechende Vorsorgen getroffen. Im Berichtsjahr 2001 haben wir den Großteil der Angebotsoptimierung im Personenverkehr (MORA P) zum Fahrplanwechsel umgesetzt. Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten der Kunden einschließlich der Bestellerorganisationen oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen begegnen wir mit intensiver Marktbeobachtung und einer Veränderung unseres Leistungsportfolios. Im Falle von Marktrisiken aus veränderten rechtlichen Rahmenbedingungen mit Einfluss auf die zukünftigen Bestellerentgelte bringen wir unsere Position in die fortlaufenden Beratungen und Diskussionen aktiv ein. Dies gilt zum Beispiel für die anstehende Überarbeitung des Regionalisierungsgesetzes.

- **Betriebsrisiken:** Die DB Regio 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. Die notwendigen Modernisierungen der Netzinfrastruktur und der teilweise immer noch überalterte Fahrzeugbestand führen zu Verspätungen und Ausfällen im Schienenverkehr. Qualitätsmängel und eingeschränkte Funktionsfähigkeiten von Neufahrzeugen können den Einsatz der Fahrzeuge stark verzögern. Seitens der Bestellerorganisationen der betroffenen Bundesländer kann dies zu einem Einbehalt von Bestellerentgelten führen. Wir arbeiten deshalb mit der DB Netz AG als Infrastrukturbetreiberin und – gemeinsam mit der DB AG – mit der Fahrzeugindustrie an der Sicherung der notwendigen Qualitätsstandards.
- **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. Aus der Reduzierung der Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr und die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter im Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) erwarten die Bus-Beteiligungsgesellschaften Umsatzeinbußen. Gegenmaßnahmen sind in der Planung der Busgesellschaften berücksichtigt.

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

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und in der DB Regio AG sowie den Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird der Vorstand der DB Regio AG quartalsweise informiert. Unser Aufsichtsrat erhält die entsprechenden Informationen über die vierteljährliche Berichterstattung, Risikoabbildung und Implementierung von Gegenmaßnahmen werden in der jeweiligen Tochtergesellschaft und innerhalb der DB Regio AG in den jeweiligen Organisationseinheiten bzw. Regionen vorgenommen. Damit ist ein durchgängiges Risikomanagementsystem gegeben.

Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert; analysiert werden neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen. Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Das Konzerncontrolling fungiert als Risikomanagement-Koordinationsstelle für den DB Konzern, das Controlling der DB Regio AG als zentrale Stelle für die Koordination innerhalb der DB Regio AG und des gesamten Bereichs Regio. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Im Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken ab festgelegten Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio und 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

Euro-Umstellung

Seit Ende 1995 hat der DB Konzern die Euro-Einführung vorbereitet. Die Koordination der Aktivitäten wurde von einem Projektteam unter Leitung des zentralen Treasury der DB AG gesteuert. In den einzelnen Gesellschaften des DB Konzerns wurden Projekte initiiert, welche die lokale Geschäftstätigkeit umstellten. Das Projekt EURO Personenverkehr organisierte alle im Zusammenhang mit der Euro-Einführung erforderlichen Maßnahmen innerhalb des Personenverkehrs des DB Konzerns.

Wir haben unsere Systeme und Objekte zum 1. Januar 2002 erfolgreich auf Euro umgestellt. Eine der zentralen Aufgaben war die stichtagsgenaue Umstellung der komplexen DV-Verfahren für den Verkauf und die Abrechnung von Fahrkarten. Im Rechnungswesen erfolgte die Umstellung der Hauswährung auf Euro Anfang März 2002.

Weiterentwicklung unserer Angebote

Gegenwärtig entwickeln wir ein bundesweites Netz mit rund 120 Express-Linien für schnelle Nahverkehrsverbindungen. Dies ist Teil unserer neuen Angebots-offensive, die auf die Realisierung eines kundenfreundlichen Personenverkehrskonzepts zielt – mit optimierten Linienlaufwegen, integrierten Fahrplänen und einer besseren intermodalen Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln.

Expansion im Stadtverkehr

Beispielhaft für diese Aktivitäten steht die neue Partnerschaft mit den Hannoverschen Verkehrsbetrieben „üstra“. Unter dem gemeinsamen Dach des neuen Unternehmens „üstra intalliance AG“ wollen DB Regio und üstra künftig ihre Nahverkehrsleistungen im Großraum Hannover bündeln. Damit wird erstmals ein Verkehrsunternehmen entstehen, das das gesamte Spektrum des Nahverkehrs von der S-Bahn über Stadtbahn bis hin zum Bus aus einer Hand anbietet.

Vier RegioNetze gegründet

Als erste RegioNetze sollen rückwirkend zum 1. Januar 2002 die Kurhessenbahn, die Erzgebirgsbahn, die Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn sowie die SüdostBayernBahn in die DB RegioNetz Verkehrsgesellschaft mbH (RNV) als 100-prozentige Tochter der DB Regio AG ausgegliedert werden. Gleichzeitig gehen 332 Mitarbeiter der DB Netz AG in die DB RegioNetz Infrastrukturgesellschaft mbH (als 100-prozentige Tochter der DB Netz AG) und 482 Mitarbeiter der DB Regio AG in die RNV über. Alle vier Netze werden in den kommenden Jahren grundlegend saniert und modernisiert. So werden beispielsweise die Viadukte der Strecke Korbach–Brilon Wald instand gesetzt und die Strecke wieder befahrbar gemacht. Die historische Antriebstechnik sowie die Bergbahnfahrzeuge der Oberweißbacher Bergbahn werden restauriert und mit moderner Technik versehen. Ebenso wird die Schwarzatalbahn wieder eröffnet.

Revision des Regionalisierungsgesetzes noch nicht abgeschlossen

Für die Bestellerverträge stehen den Ländern Finanzmittel auf Basis des Regionalisierungsgesetzes (RegG) von aktuell rund 6,7 Mrd. € zu. Die für dieses Gesetz anstehende Revision, die die künftige Finanzausstattung der Länder für den Schienenpersonennahverkehr und sonstigen Öffentlichen Personennahverkehr (§ 5 RegG) erneut festlegen soll, konnte nicht wie geplant im Jahr 2001 abgeschlossen werden. Offen sind insbesondere die absolute Mittelhöhe und die von den Ländern geforderte Steigerung der Regionalisierungsmittel in den kommenden Jahren. Damit stehen die Finanzmittel für das Jahr 2002 noch nicht fest, was die Verhandlungen um langfristige Verkehrsverträge erschwert. Es ist jedoch zu erwarten, dass sich Bund und Länder kurzfristig auf eine Revision des Regionalisierungsgesetzes einigen werden und wir damit mehr Planungssicherheit gewinnen können.

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 Regio AG und ihre Beteiligungsunternehmen durch konsequente Kunden- und Wertorientierung zu einer langfristig kapitalmarktfähigen Unternehmensstruktur zu entwickeln. Mit dem strategischen Programm „Offensive Bahn“ verfolgen wir klare Sanierungs-, Leistungs- und Wachstumsziele. Um den Anforderungen an die Gestaltung des Angebots gerecht zu werden, werden wir unsere Verkehrskonzepte auf der Schiene und im Stadtverkehr weiterentwickeln. Dabei sehen wir insbesondere bei einem sich öffnenden Markt im Geschäftsfeld Stadtverkehr deutliche Wachstumspotenziale für uns. Wir sehen gute Chancen, im Management von Verkehrsbetrieben unsere Kompetenzen einzusetzen und im Verbund mit unserem Kerngeschäft überlegene Verkehrskonzepte zu entwickeln.

Unseren Sanierungsprozess setzen wir mit Nachdruck fort. Die wesentlichen Sanierungsprogramme sind in die Wege geleitet, bedeutende Teile wurden bereits 2001 umgesetzt. Dabei geht es neben der marktorientierten Ausrichtung des Angebots um gezielte Projekte im Produktions- und Vertriebsbereich sowie um die Beschaffung von Neufahrzeugen. Zur planerischen Absicherung der sehr hohen Investitionen sind wir bei den Ländergesprächen auf langfristige Verträge von mindestens zehn bis zwölf Jahren angewiesen. Wir wollen leistungsfähigere Strukturen und kostengünstigere Prozesse etablieren und unseren Kunden im Vergleich zu den Wettbewerbern ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis bieten.

Mobilitätsketten aus einer Hand – „Offensive Bahn“

Wir wollen unseren Kunden im Nahverkehr – Fahrgästen wie Bestellern – leistungsstarke, regional maßgeschneiderte und leicht zugängliche Mobilitätsketten zu marktgerechten Preisen anbieten. Kernbestandteil unseres Angebots ist die bedarfsgerechte und zeitgemäße Beförderung in modernen Fahrzeugen. Die Modernisierung unseres überalterten Fuhrparks wird ein wesentlicher Schwerpunkt der Maßnahmen der kommenden Jahre sein. Darüber hinaus werden wir unseren Bestellern exzellente Verkehrskonzepte sowie kompetente starke Partner vor Ort bieten.

Wachstumsmarkt Stadtverkehr

Um künftig komplette Nahverkehrsleistungen aus einer Hand anbieten zu können, wollen wir sich uns bietende Wachstumschancen im Stadtverkehr nutzen. Ziel ist die Erhöhung des Marktanteils von ca. 7 % in diesem Markt. Die Strategie ist dabei ausgerichtet auf die Bildung integrierter Verkehrsunternehmen mit kommunalen Verkehrsunternehmen in Form von gemeinsamen Gesellschaften oder Beteiligungen. Die möglichen erlös- und kostenseitigen Synergien für beide Partner bilden eine wesentliche Grundlage für die dauerhafte Wettbewerbsfähigkeit in einem zunehmend wettbewerbsintensiven europäischen Nahverkehrsmarkt. Durch Stadtbussysteme, Straßenbahn und Stadtbahn können wir das ÖPNV-Netz erheblich verbessern, da integrierte Angebotskonzepte umfassende Problemlösungen für Fahrgäste und Besteller bieten.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt führen wir im Geschäftsfeld Stadtverkehr mit mehreren Verkehrsunternehmen bzw. deren Gesellschaftern Gespräche.

Mittelständische Unternehmen in der Fläche

Unsere Strategie zur Schaffung zukunftsfähiger Strukturen für schwach ausgelastete Schienenpersonennahverkehr (SPNV)-Netze außerhalb der Ballungsgebiete liegt in dem innovativen Konzept der RegioNetze. Dabei werden alle für die Leistungserstellung notwendigen Bereiche aus den einzelnen Gesellschaften der DB AG in die beiden RegioNetz-Gesellschaften (RNV und RNI) überführt. Damit gelingt es, in kleinen Netzen in der Fläche Synergien zu schaffen und Entscheidungswege zu verkürzen. Diese mittelständischen Strukturen ermöglichen eine auf regionale Bedürfnisse ausgerichtete kostengünstige Problemlösung. Ziel ist es, nachhaltige, bedarfsgerechte und attraktive Verkehrsangebote auf der Schiene sicherzustellen, wo ansonsten der Schienenverkehr existenzgefährdet wäre.

Sanierungsprogramm „Fokus“

Der Sanierungsprozess und die damit verbundene Umstrukturierung von DB Regio in neun Regionen (plus S-Bahn Berlin) haben wir im Berichtsjahr planmäßig vorangetrieben.

Im organisatorischen Bereich haben wir eine schlankere Verwaltung geschaffen und die unternehmerische Verantwortung und Kompetenz in die Regionen verlagert. Dadurch stellen wir sicher, dass die regionalen Bedürfnisse im Nahverkehrsmarkt optimal berücksichtigt werden. Durch die engere Verzahnung von Schiene und Bus vor Ort schaffen wir integrierte Verkehrsangebote.

Die damit einhergehende Angebotsoffensive dient gleichzeitig der Sicherung langfristiger Verkehrsverträge mit den Bestellern (Bundesländer oder regionale Bestellerorganisationen) und spiegelt sich in dem weiterhin hohen Investitionsvolumen wider.

Weiterer Ansatzpunkt ist die Schaffung von wettbewerbsfähigen Beschäftigungsbedingungen und deutlichen Produktivitätssteigerungen.

Ausblick und Erwartungen an das Geschäftsjahr 2002

Konjunkturelle Aussichten: Nur allmähliche Erholung im laufenden Jahr

Basierend auf den aktuellen Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute erwarten wir im laufenden Geschäftsjahr ein Wachstum der **Weltwirtschaft** von rund 2,5 % und damit eine etwas stärkere Wachstumsdynamik als im Berichtsjahr. Diese Prognose geht davon aus, dass sich die US-Konjunktur im Jahresverlauf 2002 wieder erholt. Auch im **Euroraum** dürfte die Konjunktur bis zur Mitte des laufenden Jahres wieder deutlich an Fahrt gewinnen, angeregt durch die expansivere Geldpolitik. Bis zum Sommer dürfte sich auch die Inlandsnachfrage im Euroraum wieder beleben. Dabei profitiert der reale private Verbrauch vom Rückgang der Inflationsrate. Angesichts optimistischerer Absatz- und Ertragserwartungen werden die Unternehmen ihre Investitionen wieder ausweiten. Für das Gesamtjahr 2002 rechnen wir deshalb im Euroraum mit einem BIP-Zuwachs von gut 1 %.

Für **Deutschland** prognostizieren die Wirtschaftsforscher erst zu Beginn des 2. Halbjahres 2002 eine allmähliche Erholung der Konjunktur. Dementsprechend ist im Jahresdurchschnitt lediglich mit einer Steigerungsrate des BIP von rund 0,5 % zu rechnen. Die Stärkung der Kaufkraft durch den nachlassenden Preisauftrieb wird sich zwar positiv auf den privaten Konsum auswirken, dem stehen aber dämpfende Faktoren wie eine steigende Abgabenbelastung sowie eine negative Arbeitsmarktentwicklung gegenüber. Günstige Finanzierungsbedingungen und eine Stabilisierung der Exporte in der zweiten Jahreshälfte sollten zu einer verstärkten Investitionsneigung der Unternehmen führen. Der Exportzuwachs wird insbesondere wegen seines niedrigen Niveaus zum Jahresbeginn mit rund 2 % deutlich schwächer ausfallen als im Vorjahr.

Verkehrsmärkte: Schwache Wachstumsaussichten für das Jahr 2002

Für die Entwicklung des **Personenverkehrsmarkts** sind im laufenden Geschäftsjahr nur geringe Wachstumsimpulse zu erwarten. Gründe dafür sind die abgeschwächte Zunahme des privaten Verbrauchs und die voraussichtlich leicht rückläufige Erwerbstätigenzahl. Bei den Kraftstoffpreisen sollten niedrigere Rohölpreise die zum 1. Januar 2002 erfolgte Erhöhung der Ökosteuer weitgehend kompensieren. Insbesondere die Verkehrsleistung im motorisierten Individualverkehr dürfte auf dem Niveau des Vorjahres verharren.

Der Schienenpersonenverkehr wird sich voraussichtlich auch im laufenden Jahr wieder von der Gesamtmarktentwicklung positiv absetzen können. Dies gilt speziell auch für den Bereich der Regional- und Stadtverkehre. Beim schienengebundenen Regionalverkehr, aber auch beim öffentlichen Straßenpersonennahverkehr gehen wir davon aus, dass sich die Wettbewerbsintensität weiter verschärft. Die bereits laufenden und im Jahr 2002 vorgesehenen Ausschreibungen können zu Marktanteilsverlusten der DB Regio AG führen. Der Anteil des Wettbewerbs wird

im Jahr 2002 auf rund 8 % geschätzt – Tendenz weiter steigend. Neben regionalen Privatbahnen sowie Bietergemeinschaften aus kommunalen Unternehmen und Privatbahnen gewinnen dabei die ausländischen Wettbewerber zunehmend stärkeren Einfluss auf dem nationalen Markt.

Erwartungen für die DB Regio AG: Schwächeres Ergebnis 2002

Für das laufende Geschäftsjahr erwarten wir bei der Verkehrsleistungs- und Umsatzentwicklung die Fortsetzung des positiven Trends. Die Brutto-Investitionen als Maßnahme zur Angebotsoffensive und weiteren Fuhrparkverjüngung werden steigen. Zu den Investitionsschwerpunkten gehört auch im Geschäftsjahr 2002 die Beschaffung von neuen Triebwagen in Höhe von rund 353 Mio. €. Weitere 169 Mio. € investieren wir in die Beschaffung und Modernisierung von Lokomotiven und in Reisezugwagen. Vorgesehen sind zudem weitere Investitionen in Fahrzeugwerkstätten sowie in die Anschaffung moderner Fahrausweisautomaten.

Für die DB Regio AG erwarten wir im Geschäftsjahr 2002 ein Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, das leicht über dem des Vorjahres liegt. Aufgrund der anhaltend oberhalb der Abschreibungen liegenden Investitionstätigkeit und dem damit verbundenen Finanzmittelbedarf ist von einem Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen unterhalb des Vorjahres auszugehen.

Erwartungen 2002 in Mio. €	2001	2002 Erwartung
Umsatzerlöse	4.696	↗
Brutto-Investitionen	525	↗
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	31	↘

Zukunftsbezogene Aussagen

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Regio 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.



Die Bahn **DB**

Jahresabschluss DB Regio AG

Inhalt

31	Bilanz
32	Gewinn- und Verlustrechnung
33	Kapitalflussrechnung
34	Anhang
34	Entwicklung des Anlagevermögens
36	Allgemeine Erläuterungen
38	Erläuterungen zur Bilanz
44	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
49	Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
50	Sonstige Angaben
52	Bestätigungsvermerk



Bilanz

zum 31. Dezember 2001

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31. 12. 2001	31. 12. 2000
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0	1
Sachanlagen	(2)	2.616	2.885
Finanzanlagen	(2)	819	594
		3.435	3.480
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	42	170
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	168	425
Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		0	0
		210	595
C. Rechnungsabgrenzungsposten		1	1
		3.646	4.076

Passiva

in Mio. €	Anhang	31. 12. 2001	31. 12. 2000
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	410	409
Kapitalrücklage	(6)	1.354	1.355
		1.764	1.764
B. Rückstellungen	(7)	1.060	1.034
C. Verbindlichkeiten	(8)	822	1.278
D. Rechnungsabgrenzungsposten		0	0
		3.646	4.076

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001

in Mio. €	Anhang	2001	2000
Umsatzerlöse	(11)	4.696	4.951
Bestandsveränderungen		– 5	– 3
Andere aktivierte Eigenleistungen		3	272
Gesamtleistung		4.694	5.220
Sonstige betriebliche Erträge	(12)	358	360
Materialaufwand	(13)	– 3.222	– 3.760
Personalaufwand	(14)	– 893	– 1.447
Abschreibungen		– 269	– 219
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	– 615	– 469
		53	– 315
Beteiligungsergebnis	(16)	91	221
Zinsergebnis	(17)	– 22	– 35
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		122	– 129
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn (Vorjahr Erträge aus Verlustübernahme)	(24)	– 122	129
Bilanzgewinn		0	0

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2001

in Mio. €	Anhang	2001	2000
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung / Verlustausgleich		122	- 129
Abschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		269	219
Veränderung der Pensionsrückstellungen		- 9	3
Cashflow vor Steuern		382	93
Veränderung der übrigen Rückstellungen		40	245
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		10	- 2
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		385	- 17
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 157	- 83
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		660	236
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		241	39
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 525	- 751
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		97	142
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	9
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		0	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 187	- 561
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter / Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		129	- 185
Ein- /Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 248	256
Ein- /Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 354	254
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		- 473	325
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang (18)		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresende (18)		0	0

¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens DB Regio 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	2	0	0	0	- 1
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	0	0	0	0	0
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	118	- 23	3	4	- 2
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1	0	0	0	0
	119	- 23	3	4	- 2
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	19	- 1	1	2	0
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	2.954	- 256	276	203	- 62
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	115	- 65	3	4	- 2
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	98	- 21	7	8	- 7
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	516	- 4	189	- 221	- 145
	3.821	- 370	479	0	- 218
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	637	0	225	0	0
2. Beteiligungen	2	0	0	0	0
	639	0	225	0	0
Anlagevermögen gesamt	4.462	- 370	704	0	- 219

¹⁾ Übertragung der Regio-Werke an die DB AG und Ausgliederung der S-Bahn München GmbH

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
	1	- 1	0	0	0	0	- 1	0	1
	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	100	- 25	7	- 4	0	0	- 22	78	93
	1	0	0	0	0	0	0	1	1
	101	- 25	7	- 4	0	0	- 22	79	94
	21	- 5	0	- 1	0	0	- 6	15	14
	3.115	- 815	30	- 243	0	32	- 996	2.119	2.139
	55	- 48	27	- 6	0	1	- 26	29	67
	85	- 43	8	- 15	0	4	- 46	39	55
	335	0	0	0	0	0	0	335	516
	3.712	- 936	72	- 269	0	37	- 1.096	2.616	2.885
	862	- 44	0	0	0	0	- 44	818	593
	2	- 1	0	0	0	0	- 1	1	1
	864	- 45	0	0	0	0	- 45	819	594
	4.577	- 982	72	- 269	0	37	- 1.142	3.435	3.480

Anhang

für das Geschäftsjahr 2001

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

1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Entgeltlich erworbene **immaterielle Anlagegegenstände** sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringerwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

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

Die **Herstellungskosten** umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis einer Ist-Beschäftigung ermittelt. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Abschreibungen werden entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt. Die **Nutzungsdauern** der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	5
Bahnkörper, Brücken	75
Gleisanlagen	20 – 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 – 50
Signalanlagen	20
Schienenfahrzeuge	15 – 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 – 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5 – 13

Geringwertige Anlagegegenstände im Einzelwert bis 4.000 DM (2.045 €) 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 § 6a EStG passiviert. Wie in den Vorjahren 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 Regio AG die Instandhaltungswerke für Schienenfahrzeuge übernommen. 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.

Außerdem hat die DB Regio AG mit Wirkung zum 1. Januar 2001 die S-Bahn München in eine rechtlich selbstständige Gesellschaft ausgegliedert. Davon sind die Bilanzpositionen Fahrzeuge für Personenverkehr, personalbezogene Rückstellungen sowie die Ergebnispositionen Umsatzerlöse, Personalaufwand, sonstige betriebliche Aufwendungen und Erträge aus Gewinnabführungsverträgen tangiert.

Der Jahresabschluss der DB Regio AG ist deshalb in diesen Positionen der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung nicht oder nur bedingt mit dem Vorjahr vergleichbar. Weitere Erläuterungen zu diesen Übertragungen finden sich im Lagebericht.

2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 34 – 35 dargestellt.

Im Geschäftsjahr wurden 68 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) **außerplanmäßige Abschreibungen** auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Reisezugwagen – vorgenommen.

3 Vorräte

in Mio. €	2001	2000
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	41	164
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1	6
Geleistete Anzahlungen	0	0
Insgesamt	42	170

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 13 Mio. € (Vorjahr: 56 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2001	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2000
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10	0	18
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	81	0	172
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	1
Sonstige Vermögensgegenstände	76	0	234
Insgesamt	168	0	425

Die **Wertberichtigungen** auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 16 Mio. € (Vorjahr: 18 Mio. €).

5 Gezeichnetes Kapital

Die DB Regio AG hat das gezeichnete Kapital im abgelaufenen Geschäftsjahr von DM auf Euro umgestellt. Das Grundkapital wurde in diesem Zusammenhang zur Glättung des Euro-Werts um einen Betrag von rund 2 Mio. DM (rund 1 Mio. €) durch Umwandlung eines Teils der Kapitalrücklage und ohne Ausgabe neuer Aktien erhöht. Das gezeichnete Kapital beträgt danach 410 Mio. €. Gleichzeitig wurde die Einteilung des Grundkapitals von 80.000.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien umgestellt auf 82.000.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien. 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 Euro im abgelaufenen Geschäftsjahr ein Teilbetrag von rund 2 Mio. DM (rund 1 Mio. €) entnommen. Danach wird zum 31. Dezember 2001 ein Betrag von 2.648 Mio. DM (1.354 Mio. €) ausgewiesen [vgl. Punkt (5)].

7 Rückstellungen

in Mio. €	2001	2000
Rückstellungen für Pensionen	61	70
Steuerrückstellungen	4	3
Sonstige Rückstellungen	995	961
Insgesamt	1.060	1.034

Den **Rückstellungen für Pensionen** wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 1 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) zugeführt. 9 Mio. € wurden im Rahmen der Personalübergänge nach § 613a BGB an die Deutsche Bahn AG und die S-Bahn München GmbH übertragen.

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

in Mio. €	2001	2000
Verpflichtungen im Personalbereich	139	188
Restrukturierungsmaßnahmen	362	438
Erlösschmälerungen	159	53
Verpflichtungen aus Leasingverträgen	113	116
Risiken aus dem Beteiligungsbereich	62	17
Unterlassene Instandhaltung	39	61
Übrige Risiken	121	88
Insgesamt	995	961

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

Die signifikante Erhöhung der **Erlösschmälerungen** und der Risiken aus dem **Beteiligungsbereich** haben Risiken aus Einnahmearbeitungsverträgen und Verbundabrechnungen verursacht.

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

- Erlösabgrenzungen,
- ungewisse Verbindlichkeiten aus noch nicht abgerechneten Lieferungen und Leistungen,
- Prozessrisiken, nicht abgeschlossene Schadensfälle und Haftpflichtrenten.

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	29	29	0	0	18
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	63	4	18	41	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	74	74	0	0	155
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	525	272	0	253	967
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	2	0	0	4
Sonstige Verbindlichkeiten	129	61	27	41	134
davon aus Steuern	(7)	(7)	(0)	(0)	(9)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(12)	(12)	(0)	(0)	(16)
Insgesamt	822	442	45	335	1.278

Die **erhaltenen Anzahlungen aus Bestellungen** enthalten fast ausschließlich Finanzierungsbeiträge der Länder für Verkehre in Folgeperioden.

In den **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** sind mittel- bis langfristige Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Bahn AG in Höhe von 494 Mio. € (31. Dezember 2000: 838 Mio. €) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Bahn AG in Höhe von 300 Mio. € enthalten, die mit kurzfristigen Forderungen aus Cash-Pooling von 541 Mio. € (31. Dezember 2000: 188 Mio. €) verrechnet wurden. In 2001 wurden 248 Mio. € mittel- bis langfristige Kredite vorzeitig getilgt.

Soweit langfristige verzinsliche Darlehen der Deutsche Bahn AG von der EUROFIMA, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz, gewährt werden, müssen sie aus statutarischen Gründen durch Übereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeugen) an die EUROFIMA gesichert werden. Weitere Verbindlichkeiten sind nicht besichert.

9 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2001	2000
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	2	0
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	502	469
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	1.191	1.403
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(553)	(553)
Insgesamt	1.695	1.872

Die **Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten** für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten des Bundeseisenbahnvermögens und der Deutsche Bahn AG gegenüber der EUROFIMA.

Kredite der EUROFIMA an das Bundeseisenbahnvermögen (bzw. dessen Rechtsvorgänger Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn) wurden durch Sicherungsübereignung von Fahrzeugen für den Personenverkehr gesichert. Die Kredite verblieben beim Bundeseisenbahnvermögen, die Fahrzeuge sind auf die DB Regio AG übergegangen.

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

Die **Haftung für fremde Verbindlichkeiten** ist im Zuge der Ausgründung der DB Regio 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 Regio AG umfasst die bis zum 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	562	1.476
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	128	132
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(120)	(122)
Insgesamt	690	1.608

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 13 Mio. € (Vorjahr: 13 Mio. €) gezahlt.

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

in Mio. €	2001	2000
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	14	12
fällig 1 bis 5 Jahre	51	46
fällig über 5 Jahre	63	74
Insgesamt	128	132

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
Fahrgeldeinnahmen	1.292	1.422
Bestellungen der Länder	3.218	3.240
Sonstige Umsatzerlöse	186	289
Insgesamt	4.696	4.951

12 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2001	2000
Spartenumlage	135	0
Instandhaltung und Erstellung von Schienenfahrzeugen	59	164
Entschädigungen und Versicherungsleistungen	52	11
Schadensfälle und sonstige Leistungen für Dritte	42	50
Verkauf von Material und Energie	15	73
Mieten und Pachten	6	6
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	35	29
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	4	5
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	3	0
Übrige betriebliche Erträge	7	22
Insgesamt	358	360

Im Berichtsjahr wurde den Tochterunternehmen der Sparte Regio erstmalig die Inanspruchnahme von zentralen Dienstleistungen und Rechten in Rechnung gestellt (**Spartenumlage**).

Die **Entschädigungen** enthalten Schadenersatzzahlungen der Fahrzeugindustrie in Höhe von 49 Mio. €. Hiervon wurden 4 Mio. € an Tochtergesellschaften weitergeleitet.

13 Materialaufwand

in Mio. €	2001	2000
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	448	644
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.304	2.400
Aufwendungen für Instandhaltungen	474	736
Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)	3.226	3.780
Zuwendungen des Bundes	– 4	– 20
Insgesamt	3.222	3.760

Unter den Aufwendungen für **Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe** ist ein Buchgewinn aus dem Verkauf von Vorräten der Regio-Werke für Instandhaltung der Schienenfahrzeuge an die Deutsche Bahn AG in Höhe von 39 Mio. € verrechnet, mit dem die in Vorjahren vorgenommenen Wertabschläge für Überreichweiten, lange Lagerdauer usw. 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 Ausbauzustands, der technischen Ausstattung und des Produktivitätsniveaus im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn an das Niveau im Bereich der ehemaligen Deutschen Bundesbahn bei. Die Zuwendungen 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	580	1.127
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	220	240
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	11	21
	811	1.388
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	124	173
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	52	58
	176	231
davon für Altersversorgung	(80)	(110)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	987	1.619
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	– 94	– 172
Insgesamt	893	1.447

In den Löhnen und Gehältern für Arbeitnehmer waren im Vergleichsjahr Zuführungen zu Rückstellungen für Restrukturierung und Zukunftssicherung in Höhe von 288 Mio. € enthalten. Im Berichtsjahr wurden 75 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
Konzernumlage	153	114
Programmierung, Systemanalyse und Projekte	89	72
Mieten und Pachten	76	79
Bezogene Dienstleistungen	55	47
Aus- und Weiterbildung sowie sonstige Personalaufwendungen	41	53
Aufwendungen im Beteiligungsbereich	40	13
Reise- und Repräsentationskosten	21	20
Forschung und Entwicklung	20	6
Werbeaufwendungen	15	18
Gebühren und Beiträge	12	18
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	14	3
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	10	4
Übrige betriebliche Aufwendungen	69	22
Insgesamt	615	469

Von den **übrigen betrieblichen Aufwendungen** betreffen 3 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) „sonstige Steuern“. Außerdem enthalten sie Vorsorgen für sonstige Risiken und bestimmte Aufwendungen.

16 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2001	2000
Erträge aus Beteiligungen	3	19
davon aus verbundenen Unternehmen	(3)	(19)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	117	208
Aufwendungen aus Verlustübernahme	– 29	– 6
Insgesamt	91	221

Die **Erträge aus Beteiligungen** haben sich signifikant verringert, weil durch die geänderte steuerliche Rechtsprechung eine phasengleiche Gewinnvereinnahmung nicht mehr zulässig ist.

Der Rückgang der **Erträge aus Gewinnabführungsverträgen** und der Anstieg der **Aufwendungen aus Verlustübernahme** gegenüber dem Vorjahr erklären sich aus der im Berichtsjahr erstmals von den Tochtergesellschaften abgeführten Spartenumlage [vgl. Punkt (12)] und den in 2000 in den Jahresergebnissen der Tochterunternehmen enthaltenen periodenfremden Ausgleichszahlungen gemäß § 45a Personenbeförderungsgesetz sowie Steuergutschriften aus der rückwirkenden Anerkennung der gewerbsteuerlichen Organschaft.

17 Zinsergebnis

in Mio. €	2001	2000
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	21	6
davon aus verbundenen Unternehmen	(21)	(6)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 43	- 41
davon an verbundene Unternehmen	(- 42)	(- 39)
Insgesamt	- 22	- 35

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 Regio AG die Instandhaltungswerke für Schienenfahrzeuge übernommen. Außerdem hat die DB Regio AG mit Wirkung zum 1. Januar 2001 die S-Bahn München in eine rechtlich selbstständige Gesellschaft ausgegliedert. 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 (Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks).

Daneben bestehen bei der Deutsche Bahn AG im Rahmen des Konzern-Cash-Pooling Guthaben in Höhe von 541 Mio. € (Vorjahr: 188 Mio. €), die nicht in den Finanzmittelbestand einbezogen sind.

Sonstige Angaben

19 Mitteilung nach § 20 AktG

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

20 Konzernverhältnisse

Die DB Regio 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 unter der Nummer 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 50977 hinterlegt.

22 Beschäftigte

	2001 im Jahres- durchschnitt	2001 am Jahresende	2000 im Jahres- durchschnitt	2000 am Jahresende
Arbeitnehmer	19.286	18.401	26.830	25.830
Zugewiesene Beamte	7.457	7.163	8.646	8.139
Zwischensumme	26.743	25.564	35.476	33.969
Auszubildende	1.361	1.391	2.298	2.450
Insgesamt	28.104	26.955	37.774	36.419

Beamte sind mit Eintragung der DB Regio AG dieser kraft Art. 2 § 12 Eisenbahnneuordnungsgesetz zugewiesen worden („zugewiesene Beamte“). Sie arbeiten für die DB Regio 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	1.109	965
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	249	0
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	89	136

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 56 – 58 zu entnehmen.

24 Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn

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

Frankfurt am Main, den 19. März 2002

DB Regio 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 Regio 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 20. März 2002

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Theiß)
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Klautzsch)
Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital in %	Eigenkapital in Mio. €	Umsatz 2001 in Mio. €	Umsatz ggü. Vj. in %	Ergebnis 2001 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2001
Autokraft GmbH, Kiel	100,0	8,7	67,8	3,8	– ¹⁾	623
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen	100,0	13,3	47,6	– 1,7	– ¹⁾	416
Burgenlandbahn GmbH, Zeitz	70,0	0,3	15,3	4,3	0,2	0
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	100,0	11,3	56,8	– 1,4	– ¹⁾	434
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	100,0	4,2	53,9	– 5,2	– ¹⁾	262
DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH, Essen	100,0	126,1	503,0	1,3	– ¹⁾	2.231
DB Regionalbahn Rheinland, Köln	100,0	68,6	296,7	6,6	– ¹⁾	1.156
DB Regionalbahn Westfalen GmbH, Münster	100,0	35,5	299,7	7,3	– ¹⁾	1.218
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	100,0	24,0	188,3	0,5	– ¹⁾	596
Omnibusverkehr Franken GmbH (OFV), Nürnberg	100,0	13,3	83,3	2,2	– ¹⁾	485
ORN Omnibusverkehr Rhein Nahe GmbH, Mainz	100,0	5,1	41,3	4,1	– ¹⁾	318
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	100,0	9,8	54,2	3,1	– ¹⁾	268
Regional Bus Stuttgart GmbH, Stuttgart	100,0	15,9	64,8	– 10,4	– ¹⁾	506
Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, Kiel	100,0	10,5	239,3	6,8	– ¹⁾	972
Regionalbus Braunschweig GmbH –RBB–, Braunschweig	100,0	3,6	38,4	0,2	– ¹⁾	266
Regionalverkehr Kurhessen GmbH, Kassel	100,0	10,7	58,9	5,9	– ¹⁾	524
Regionalverkehr Oberbayern GmbH, München	100,0	10,8	55,0	7,7	– ¹⁾	625
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	74,9	13,4	55,5	2,7	3,8	221
RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken	100,0	9,4	57,2	6,1	– ¹⁾	321
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	100,0	7,2	48,8	– 7,7	– ¹⁾	365
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	100,0	165,2	486,8	8,4	– ¹⁾	4.135
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	100,0	62,3	159,2	– 0,3	– ¹⁾	1.067
S-Bahn München GmbH, München ²⁾	100,0	225,4	241,6		– ¹⁾	991
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg	100,0	6,6	63,8	– 9,5	– ¹⁾	446
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain –VU–, Frankfurt a. M.	100,0	3,8	55,3	4,7	– ¹⁾	335
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	100,0	6,0	54,6	3,7	– ¹⁾	337
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	100,0	10,2	54,7	3,0	– ¹⁾	351

¹⁾ Ergebnisabführungsvertrag

²⁾ Ausgliederung aus der DB Regio AG



Aufsichtsrat

Hartmut Mehdorn

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

- a) DB Reise&Touristik AG (Vorsitz)
- DB Cargo AG (Vorsitz)
- DB Station&Service AG (Vorsitz)
- DB Netz 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 GmbH
- SAP AG
- b) DB Services GmbH (Beirat)
- Raillog GmbH
- (Gesellschafterausschuss)

Norbert Hansen*

Stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Vorsitzender der TRANSNET Gewerk-

- schaft GdED,
- Frankfurt am Main
- a) Deutsche Bahn AG
- DB Reise&Touristik AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz 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 Netz AG
- Transport-Informatik und Logistik-
- Consulting GmbH (TLC)

Klaus Daubertshäuser

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Wettenberg

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz 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 Reise&Touristik AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz AG
- DB Anlagen und Haus Service GmbH
- (Vorsitz)
- DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
- DB Vermittlung GmbH (Vorsitz)
- Deutsche Bahn Immobiliengesell-
- schaft 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)

Monika Galonska*

Teamleiterin Personalbetreuung im
Regionalbereich Sachsen,
Dresden

– bis 30. Mai 2001 –

Stefan Garber

Mitglied des Vorstands der DB Netz AG,
Bad Homburg

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Projekt Verkehrsbau GmbH
- (Vorsitz)
- DB Telematik GmbH
- DB Vermittlung GmbH
- Deutsche Bahn Immobiliengesell-
- schaft mbH
- b) DBBauProjekt GmbH (Vorsitz)
- Arcor AG&Co.
- (Gesellschafterausschuss)
- Verwertungsgesellschaft für
- Eisenbahnimmobilien GmbH&Co. KG

Claudia Haake*

Betriebsratsvorsitzende Regionalbereich
Sachsen-Anhalt der DB Regio AG,
Aschersleben

– ab 9. Oktober 2001 –

Roland Heinisch

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

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Cargo AG
- DE-Consult Deutsche Eisenbahn-
- Consulting GmbH (Vorsitz)
- Transport-, Informatik- u. Logistik-
- Consulting GmbH (TLC)
- Arcor Verwaltungs-AG
- b) Gemeinschaftskernkraftwerk Neckar
- GmbH (Verwaltungsrat)
- Magnetschnellbahn-Fahrweggesell-
- schaft mbH (Vorsitz)

Gisbert Hesse*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
Regionalbereich Württemberg der
DB Regio AG,
Neuhausen/Filder

- a) Verkehrsverbund Stuttgart GmbH

Thomas Hoffmann*

Regionalbereichsleiter Sachsen-Anhalt
der DB Regio AG,
Halle-Saale
a) Mitteldeutsche Bahnreinigung GmbH

Thomas Kohl

Abteilungsleiter EW im Bundesministerium
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,
Bonn
a) DB Cargo AG
DB Netz AG
b) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a. G. (Beirat)
Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen (VDV)

Dieter Kowalsky*

Mitglied des geschäftsführenden
Vorstands der Gewerkschaft Deutscher
Lokomotivführer,
Partenstein

Joachim Krüger

Unterabteilungsleiter im Bundes-
ministerium der Finanzen,
Meckenheim

Vitus Miller*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Regio AG,
Stuttgart
b) Landes-Bau-Genossenschaft
Württemberg eG

Johann Nemec*

Mitglied des Betriebsrats
Regionalbereich Hessen der
DB Regio AG,
Langen

Josef Nienaber*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
Regionalbereich Niedersachsen/Bremen
der DB Regio AG,
Garrel

Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Frankfurt am Main
a) DB Reise&Touristik AG
DB Cargo AG
DB Station&Service AG
DB Netz AG
DB Informatik-Dienste GmbH (Vorsitz)
Deutsche Bahn Immobiliengesell-
schaft 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 Eisenbahn-
material (Verwaltungsrat)

Dieter Ullsperger

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Station&Service AG,
München
– bis 31. Dezember 2001 –
a) DB Reise&Touristik AG
b) Inter Auxilia Verwertungsgesell-
schaft mbH (Beirat)
Verwertungsgesellschaft für
Eisenbahnimmobilien GmbH&Co KG

Karl-Heinz Wagner*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Regio AG,
Zirndorf
a) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.

Karl-Heinz Zimmermann*

Bereichsvorstand der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Karsbach-Ohlenberg
a) DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH
S-Bahn Berlin GmbH

- * 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 Reise&Touristik 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 Reise&Touristik AG,
Hamburg
– ab 1. Mai 2001 –
a) BSG Bahn Schutz&Service GmbH
DB Vermittlung GmbH
üstra Intalliance AG
b) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a. G. (Beirat)

Heinrich Brüggemann

Ressort Personal,
Vermold
– bis 30. April 2001 –
a) BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH
(Vorsitz)
DB Regionalbahn Rheinland GmbH
(Vorsitz)
DB Regionalbahn Westfalen GmbH
(Vorsitz)
DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH
(Vorsitz)
S-Bahn Berlin GmbH
WB Westfalen Bus GmbH

Ulrich Homburg

Ressort Nahverkehr,
Kaarst
a) Autokraft GmbH (Vorsitz)
DB ZugBus Schleswig-
Holstein GmbH (Vorsitz)
Regionalbahn Schleswig-
Holstein GmbH (Vorsitz)
S-Bahn Berlin GmbH
S-Bahn Hamburg GmbH (Vorsitz)
üstra-Intalliance AG (Vorsitz)
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G. (Beirat)
b) Verband Deutscher Verkehrs-
unternehmen (Verwaltungsrat und
Präsidium)

Ulrich Jäkel

Ressort Finanzen und Controlling,
Königstein/Taunus
a) RegionalBus Alb-Bodensee GmbH
(Vorsitz)
RegionalBus Stuttgart GmbH
(Vorsitz)
Regionalverkehr Kurhessen GmbH
(Vorsitz)

Karl-Dietrich Reemtsema

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

Dr. Joachim Trettin

Ressort Produktion,
Berlin
– bis 30. April 2001 –
a) Autokraft Kiel GmbH
BSG Bahn Schutz&Service GmbH
Regionalbahn Schleswig-
Holstein GmbH
Regionalbahn Westfalen GmbH
ZugBus Schleswig-Holstein GmbH
ETC Transport Consultants GmbH

- 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 Regio 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 Vorsitzendem und wurde über alle wichtigen geschäftspolitischen Entwicklungen informiert.

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 12. 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 Regio AG zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 29. November 2001 nahm der Aufsichtsrat die Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2002, die Mittelfristplanung 2002–2006 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Regio AG zur Kenntnis.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2001 intensiv mit den von der DB Regio AG geführten Verhandlungen im Zusammenhang mit Verkehrsverträgen und der Revision des Regionalisierungsgesetzes. Er ließ sich regelmäßig über den Stand der Ausschreibungen durch die Besteller und den Anteil der von der DB Regio AG gewonnenen Ausschreibungen unterrichten. Er befasste sich darüber hinaus mit der Thematik der so genannten WIBERA II-Ausgleichsbeträge und dem aktuellen Stand dieser Zahlungen. Ferner stimmte der Aufsichtsrat der neuen Struktur der DB Regio AG – organisatorische Zusammenfassung der bisherigen Regionalbereiche und Tochtergesellschaften Schiene (ohne S-Bahn Berlin) zu neun Regionen – zu.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio 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 7. 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 Regio 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 Regio AG für das Geschäftsjahr 2001 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Das Aufsichtsratsmitglied Frau Monika Galonska schied zum 1. Juni 2001 aus dem Aufsichtsrat der DB Regio AG aus. Frau Claudia Haake rückte für Frau Galonska als neues Aufsichtsratsmitglied und Vertreterin der Arbeitnehmerseite in den Aufsichtsrat nach. Der Aufsichtsrat dankt Frau Galonska für ihre Arbeit.

Herr Karl-Dietrich Reemtsema übernahm zum 1. Mai 2001 als neues Vorstandsmitglied der DB Regio AG und Nachfolger von Herrn Dr. Joachim Trettin, der zum 30. April 2001 aus dem Vorstand ausschied, das Ressort Produktion. Das Ressort Personal der DB Regio AG wurde zum 1. Mai 2001 von Herrn Kay Uwe Arnecke als neuem Vorstandsmitglied und Nachfolger von Herrn Heinrich Brüggemann, der zum 30. April 2001 aus dem Vorstand ausschied, übernommen. Herr Arnecke übt diese Funktion in Personalunion zu seiner Funktion als Vorstandsmitglied der DB Reise&Touristik AG aus. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Dr. Trettin und Herrn Brüggemann für ihre Arbeit.

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

Berlin, im Mai 2002
Für den Aufsichtsrat

A handwritten signature in blue ink, reading "Hartmut Mehdorn". The signature is written in a cursive, flowing style.

Hartmut Mehdorn
Vorsitzender

Auszug aus der Wagen- und Fahrzeugflotte der DB Regio AG und ihrer Beteiligungen

BR 423

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Adtranz, LHB
Indienststellung	2000 – 2004
Leistung	2.350 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Sitzplätze/Stehplätze	192/352
Anzahl 31. 12. 01	189

Der vierteilige, klimatisierte Triebzug der Baureihe (BR) 423 ist das Nachfolgefahrzeug für die bei den S-Bahnen München, Stuttgart und Frankfurt verkehrende BR 420. Durch Leichtbau, Energierückgewinnung beim Bremsen und Nutzung der Abwärme zu Heizzwecken ist der Triebzug sparsam im Verbrauch. Bisher wird diese BR in den Räumen Düsseldorf, Stuttgart und München eingesetzt. Die 2. Bauserie (110 Fahrzeuge) ist u. a. für den Raum Köln vorgesehen.

BR 474

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Alstom, LHB, Adtranz
Indienststellung	1997 – 2001
Leistung	920 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Sitzplätze/Stehplätze	208/306
Anzahl 31. 12. 01	103

Die dreiteilige BR 474 ist das Nachfolgefahrzeug für das S-Bahn-System Hamburg. Sie ersetzt die überalterten BR 471 und BR 470. Der Zugang zum Fahrgastbereich ist niveaugleich, zur Information der Fahrgäste stehen automatische Systeme zur Haltestellenanzeige/-ansage zur Verfügung. Die Mittelwagen sind ungebremst, dafür haben die Endtriebwagen Magnetschienenbremsen.

BR 481

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Bombardier (DWA), Adtranz
Indienststellung	1996 – 2004
Leistung	600 kW (Viertelzug)
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Sitzplätze/Stehplätze	94/200 (Viertelzug)
Anzahl 31. 12. 01	348 Viertelzüge

Die BR 481 ist der modernste Zug der Berliner S-Bahn und löst die Altbaureihen ab. Für 1,1 Mrd. € werden bis 2004 insgesamt 500 sog. Viertelzüge (Einheit aus zwei Wagen) beschafft. Luftgefederte Drehgestelle, gute Geräuschdämmung und ein transparenter Innenraum bieten mehr Komfort. Moderne Drehstromtechnik, Leichtbauweise sowie Rückspiegelung der Bremsenergie sorgen für geringen Energieverbrauch und niedrige Wartungskosten.

BR 612

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	2000 – 2001
Leistung	2 x 560 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Sitzplätze	146
Anzahl 31. 12. 01	105

Der zweiteilige, klimatisierte Triebzug der BR 612 ist eine innovative Weiterentwicklung der BR 611 in Bezug auf Ausstattung und Design. Durch den in Richtung Wagenmitte verlegten Einstieg konnte ein bequemerer Ein- und Aussteigen realisiert werden. Die Triebzüge werden auf den Mittelgebirgsstrecken in Thüringen, Rheinland-Pfalz, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Baden-Württemberg und Bayern eingesetzt.

BR 628

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Konsortialführer DUEWAG
Indienststellung	1974 – 1996
Leistung	485 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	146
Anzahl 31. 12. 01	458

Der zweiteilige Triebzug der BR 628.4 ist eine Weiterentwicklung der 2. Bauserie (628.2). Zwei Mehrzweckräume mit Stellplätzen für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Fahrräder an den jeweiligen Enden des Triebzugs, eine Toilettenanlage in Triebzugmitte, klimatisierte Fahrgasträume und das Bord-Informationssystem IBIS (Integriertes Bord-Informationssystem) gehören zur Grundausstattung des Triebzugs.

BR 643 „Talent“

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Bombardier, Talbot
Indienststellung	2000 – 2001
Leistung	2 x 315 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	137
Anzahl 31. 12. 01	75

Der dreiteilige, klimatisierte Triebzug der BR 643 entstammt der Talentfamilie. Drei breite Türen ermöglichen ein bequemes Ein- und Aussteigen. Das Fahrzeug verfügt über zwei Mehrzweckräume, einen separaten 1.-Klasse-Bereich und ein behindertengerechtes WC. Die BR 643 wird überwiegend auf Strecken in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und im Saarland eingesetzt.

BR 644 „Talent“

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Bombardier, Talbot
Indienststellung	1998
Leistung	2 x 505 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	161
Anzahl 31. 12. 01	63

Der dreiteilige, klimatisierte Triebzug der BR 644 ist ein spurtstarkes Fahrzeug, das als Dieselfahrzeug im S-Bahn-Verkehr „mitschwimmen“ kann. Ein bequemer Einstieg ist sowohl von den S-Bahnsteigen als auch – mittels Schiebetritten – von niedrigeren Bahnsteigen aus möglich. Die Triebzüge werden im S-Bahn-Netz Raum Köln sowie auf der Strecke Bielefeld – Dissen-Bad Rothenfelde eingesetzt.

BR 650

(Dieseltriebwagen)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	1999 – 2001
Leistung	2 x 257 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	71
Anzahl 31. 12. 01	50

Der einteilige, klimatisierte Triebwagen der BR 650 ist speziell auf den Strecken der DB ZugBus Alb-Bodensee und im Verbund mit Fahrzeugen der Landesbahnen in Baden-Württemberg im Einsatz. Im bergigen Einsatzgebiet des Triebwagens ist die überdurchschnittliche Beschleunigung durch eine entsprechende Motorisierung und Antriebskonfiguration (alle Achsen werden angetrieben) von großem Vorteil.

BR 143

(Elektrolokomotive)



Hersteller	LEW Hennigsdorf
Indienststellung	1984 – 1990
Leistung	3.720 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Anzahl 31. 12. 01	629

Die BR 143 ist die vielseitigste E-Lokomotive und neben der BR 111 sowie der BR 146 noch auf lange Sicht das „Zugpferd“ des Nahverkehrs. Durch die Ausrüstung mit verschiedenen Varianten der Wendezugsteuerung und weiteren nahverkehrsspezifischen Einrichtungen sind diese Lokomotiven vor den meisten Wendezügen des Nahverkehrs anzutreffen.

BR 146

(Elektrolokomotive)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	2001 – 2002
Leistung	4.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl 31. 12. 01	11

Die BR 146 ist eine Weiterentwicklung der für den Güterverkehr entwickelten BR 145. Durch den Einbau neu entwickelter Drehgestelle sind Geschwindigkeiten bis 160 km/h möglich. Für den Einsatz im Nahverkehr wurde die Lok mit Wendezugsteuerung, seitenselektiver Türsteuerung und einem Fahrgast-Informationssystem ausgestattet. 31 Lokomotiven werden insgesamt für Doppelstockwendezüge in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen beschafft.

Doppelstock-Steuerwagen

(DBpbzf 763.5 und 763.6)



Hersteller	Bombardier (DWA)
Indienststellung	1997 – 1999
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Sitzplätze	101 (763.5), 95 (763.6)
Anzahl 31. 12. 01	(27 + 23) zusammen 50

Die Doppelstock-Steuerwagen der Bauart DBpbzf 763.5 und 763.6 werden in den Regionalbereichen Berlin/Brandenburg, Rhein/Main sowie bei den Regionalbahnen Rheinland und Westfalen in RegionalExpress-Zügen eingesetzt. Sie sind klimatisiert, behindertengerecht ausgestattet und haben ein modernes Fahrgast-Informationssystem. Im Unterstock ist ein Mehrzweckraum mit Stellplätzen für Rollstühle, Fahrräder oder Kinderwagen sowie ein behindertengerechtes WC.

**EvoBus-Setra
Überland-Niederflurornibus
S 315 NF**

Hersteller	EvoBus-Setra
Indienststellung	ab 1996
Leistung	184 kW/220 kW
Sitzplätze/Stehplätze	48/42 (je nach Ausstattung)
Anzahl 31. 12. 01	ca. 400

Die Überland-Niederflurbusse werden beim überwiegenden Teil der Regionalbusgesellschaften eingesetzt. Niederflurtechnik ermöglicht dem Fahrgast einen bequemen Zustieg in den klimatisierten Bus; durch die Rampe ist der Bus auch für Rollstuhlfahrer bestens zugänglich. Mit Automatikgetriebe ausgestattet, eignet sich der Bus auch für den Stadtlinien- und den Vorortverkehr. Bei den 20 regionalen Busgesellschaften der Bahn sind insgesamt rund 4.100 eigene Omnibusse im Einsatz sowie 8.550 Omnibusse von Auftragnehmern. Busverkehre werden auf einem Liniennetz von rund 150.000 km mit etwa 4.000 Linien durchgeführt.

DB Regio AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

<http://www.bahn.de>

Copyright © 2002
DB Regio 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 Regio AG,
Ressort Finanzen
und Controlling

Kommunikation
UB Personenverkehr

Fotografie
Max Lautenschläger
Deutsche Bahn
DB AG/Reiche (S. 5)
DB AG/Mann (S. 30)
DB AG/Schedler (S. 55)

DTP
medienhaus:frankfurt,
Frankfurt am Main

Lithografie
Koch Lichtsatz & Scan,
Wiesbaden

Druck
Color-Druck, Leimen

DB Regio AG

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

<http://www.bahn.de>