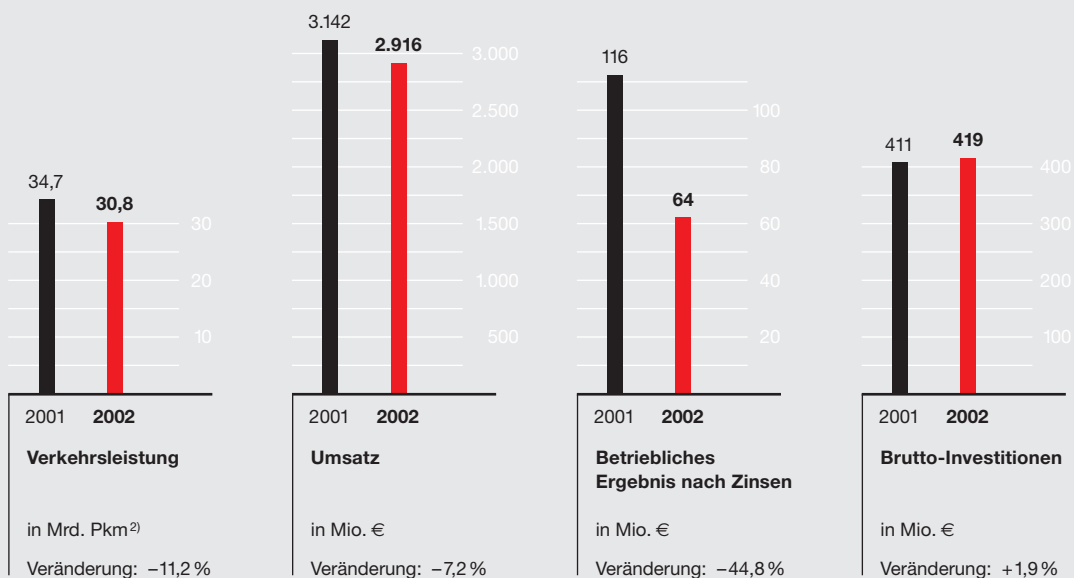




DB Reise&Touristik AG

Geschäftsbericht 2002

Entwicklung im Geschäftsjahr 2002¹⁾



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2002	2001	Veränd. in %
Umsatz	2.916	3.142	- 7,2
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ³⁾	112	128	- 12,5
EBITDA vor Altlastenerstattung	371	403	- 7,9
EBITDA ⁴⁾	398	455	- 12,5
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen ⁵⁾	64	116	- 44,8
Return on Capital Employed	in % 2,9	4,8	- 39,6
Anlagevermögen	3.431	3.367	+ 1,9
Eigenkapital	2.045	2.045	-
Bilanzsumme	3.819	3.774	+ 1,2
Cashflow vor Steuern	435	447	- 2,7
Brutto-Investitionen	419	411	+ 1,9
Netto-Investitionen ⁶⁾	419	411	+ 1,9
Mitarbeiter per 31.12.	21.737	19.867	+ 9,4

Leistungskennzahlen		2002	2001	Veränd. in %
Reisende	Mio.	121,3	135,5	- 10,5
Reisendenkilometer	Mrd. Pkm ²⁾	30,8	34,7	- 11,2
Betriebsleistung	Mrd. Trkm ⁷⁾	141,1	157,9	- 10,6

¹⁾ Im Geschäftsjahr 2002 ohne Nacht- und Autoreisezugtätigkeiten

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

³⁾ Die DB Reise&Touristik AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutsche Bahn AG

⁴⁾ Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern, Zinsen sowie Abschreibungen (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁵⁾ Betrieblich ermittelte Ergebnisgröße (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁶⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

⁷⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

Inhalt

2	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
6	Lagebericht
28	Jahresabschluss
49	Bestätigungsvermerk
51	Wesentliche Beteiligungen
52	Organe
55	Bericht des Aufsichtsrats
58	Fahrzeuge



Sehr geehrte Damen und Herren,

2002 war eines der entscheidenden Jahre in der bisherigen Geschichte der DB Reise&Touristik AG. Niemals zuvor haben wir derart konzentriert Maßnahmen zur Kostensenkung und gleichzeitigen Angebotsverbesserung durchgeführt und damit die Position des Unternehmens im zunehmend stärker werdenden intra- und intermodalen Wettbewerb innerhalb kurzer Zeit wesentlich gestärkt. Alle für das Berichtsjahr geplanten Vorhaben wurden von den Mitarbeitern wie vorgesehen realisiert. Zu den wichtigsten Projekten gehörten die Einführung des neuen Preis- und Erlösmanagements, die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main, der bedeutendste Fahrplanwechsel seit Beginn des Hochgeschwindigkeitsverkehrs, die Einführung des neuen Gastronomiekonzepts und des Serviceprogramms *bahn.comfort* sowie die Umsetzung von wesentlichen Bestandteilen des Vertriebskanalkonzepts. Diese umfassende Neuausrichtung der DB Reise&Touristik AG erfolgte in einem Jahr, das durch äußerst schwierige Rahmenbedingungen gekennzeichnet war. Die schwache Konjunktur führte erstmals seit 1997 zu einem Rückgang der Zahl der Erwerbstätigen. Realeinkommen und Konsumausgaben sanken. Das Ergebnis war eine deutliche Nachfrageschwäche, die durch Faktoren wie das Hochwasser in Ostdeutschland zusätzlich verstärkt wurde.

Trotz dieses schwierigen Umfelds erzielte die DB Reise&Touristik AG in 2002 ein positives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit. Es betrug im Berichtsjahr 112 Mio. Euro und ist ein deutlicher Beleg für den wirtschaftlichen Erfolg unseres eingeschlagenen Kurses. Vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden Verschlechterung der wirtschaftlichen Gesamtsituation in Deutschland und der Aufwendungen für unsere umfassenden Projektaktivitäten gingen wir bereits in unserer Planung für das Jahr 2002 von einem deutlichen Gewinnrückgang im Vergleich zum Vorjahr aus. Gegenüber 2001 sank das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit um 16 Mio. Euro beziehungsweise 12,5 Prozent.

Die Berichte der führenden Wirtschaftsforschungsinstitute zeigen, dass auch für das Jahr 2003 mit einer Verbesserung der konjunkturellen Lage in Deutschland nicht zu rechnen ist. Zudem ist unser Unternehmen, allen politischen Willensbekundungen zum Trotz, bis heute im Vergleich zu den Verkehrsträgern Auto und Flugzeug gravierend benachteiligt. Während die Bahn Öko-, Mineralöl- und Stromsteuer bezahlt, ist Flugbenzin von sämtlichen Verbrauchssteuern befreit. Im internationalen Verkehr zahlt der Fluggast gar keine Umsatzsteuer, während der Bahnkunde für die anteilige Strecke auf dem deutschen Staatsgebiet mit 16 Prozent belastet wird.

Muss die DB Reise&Touristik AG für die Nutzung von Trasse und Stationen Gebühren entrichten, ist der Pkw von den Infrastrukturkosten befreit. Allein 24 Prozent des Fahrpreises dienen bei der DB Reise&Touristik AG der Deckung der Infrastrukturkosten.

Aber nicht nur im inter-, sondern auch im intramodalen Wettbewerb sieht sich die DB Reise&Touristik AG weiterhin deutlichen Nachteilen im Wettbewerb ausgesetzt. Deutschland bietet europaweit quasi den einzigen attraktiven, frei zugänglichen Fernverkehrsmarkt im Schienenpersonenverkehr. Wir rechnen deshalb mit einer deutlichen Zunahme der Anzahl von Wettbewerbern. Gleichzeitig sind aufgrund der Beschränkungen in anderen europäischen Ländern die Chancen momentan noch sehr gering, Neugeschäft außerhalb unseres Heimatmarkts zu generieren.

Durch die in 2002 realisierten Maßnahmen hat die DB Reise&Touristik AG die Grundlagen dafür gelegt, sich ungeachtet der negativen Rahmenbedingungen erfolgreich im Wettbewerb zu behaupten. Mit Einführung des neuen Preis- und Erlösmanagements haben wir das durchschnittliche Preisniveau im Fernverkehr abgesenkt. Wir haben attraktive Angebote für Familien mit Kindern und Kleingruppen eingeführt – und damit für Kunden, für die die Bahn im Vergleich zum Pkw in der Vergangenheit preislich oft wenig attraktiv gewesen ist. Über 70 Prozent unserer Fahrgäste hatten bereits bisher ihre Fahrt mit der Bahn im Voraus geplant. Durch die neuen Plan&Spar-Angebote wird diese Kundengruppe finanziell entlastet. Eine Kontingentierung dieser Angebote und die mit den Plan&Spar-Preisen verbundene Zugbindung versetzen uns erstmals in die Lage, unsere Zugauslastung zu steuern, Überkapazitäten abzubauen und damit den Reisekomfort deutlich zu verbessern. Unser Ziel ist es, mit dem Yield-Management-System den Deckungsbeitrag je Sitzplatz deutlich zu steigern. Insgesamt rechnen wir durch das neue Preis- und Erlösmanagement ab 2004 mit einer Steigerung bei Umsatz und Ertrag. Begleitet wurde die Einführung des neuen Preissystems durch das größte Schulungsprogramm in der Geschichte der Bahn für alle Mitarbeiter im Kundenkontakt, einschließlich des Verkaufs, und für Mitarbeiter in den Reisebüros.

Einen zweiten Schritt hin zur Verbesserung von Angebot und Wirtschaftlichkeit unternahmen wir mit dem Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002. Zum einen haben wir defizitäre Linien konsequent eingestellt und damit den in 2001 begonnenen Kurs der Wirtschaftlichkeit fortgesetzt. Zum anderen wurde das ICE- und IC-Angebot deutlich erweitert. Mit dem Fahrplanwechsel stieg das Angebot im Fern-

verkehr insgesamt um rund 1 Prozent. Mehr als 50 Prozent der Leistungen werden heute mit modernen ICE-Zügen gefahren. Eine deutliche Angebotsverbesserung erfolgte mit der Integration der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main in den Fahrplan. Bereits Anfang August startete auf der neu gebauten Strecke der Shuttle-Betrieb mit unserem modernsten Produkt, dem ICE 3. Eine Geschwindigkeit von bis zu 300 km/h, kürzere Reisezeiten und hoher Komfort führten von Beginn an zu einer starken Nachfrage. Die Auslastung der Züge lag während des Shuttle-Betriebs bei rund 50 Prozent und damit höher als im übrigen Fernverkehrsnetz. Die Integration der Strecke in den Fahrplan Mitte Dezember hatte Auswirkungen auf gut 70 Prozent unseres gesamten Fernverkehrsnetzes. Durch die Verkürzung der Reisezeit zwischen Köln und Frankfurt um rund eine Stunde bieten wir jetzt schnellere und damit attraktivere Verbindungen in Richtung Stuttgart, Basel und München, genauso wie nach Brüssel, Amsterdam und Dortmund.

Zeitgleich mit der Aufnahme des Shuttle-Betriebs führten wir unser neues Gastronomiekonzept ein, das seit dem 15. Dezember 2002 in allen ICE 3-Zügen angeboten wird. Im Mittelpunkt steht dabei ein verbesserter Service am Platz in der 1. und 2. Klasse, verbunden mit einem attraktiven Angebot an Speisen und Getränken.

Ebenfalls zum 15. Dezember 2002 startete bahn.comfort. Damit bietet die Bahn erstmals ein Serviceprogramm für ihre treuesten Kunden, das Vielfahrer mit einer Reihe exklusiver Leistungen belohnt.

Das DB Lounge-Konzept spielt ebenfalls eine wichtige Rolle in unserer Kundenbindungsstrategie. Mit München, Nürnberg, Stuttgart und Bremen kamen 2002 vier neue Standorte dazu. Die DB Lounge im Kölner Hauptbahnhof wurde großzügig erweitert. Weitere DB Lounges sind unter anderem in Düsseldorf, Berlin und Hamburg geplant.

Im Rahmen des Vertriebskanalkonzepts wurden moderne Vertriebstechnologien konsequent ausgebaut. Die Nutzungszahlen der Internet-Plattform www.bahn.de, des besucherstärksten Reiseportals Europas, wachsen weiter. Für BahnCard-Besitzer wurde das OnlineTicket erfolgreich eingeführt. Mit dem neuen Rufnummernkonzept wurde eine verlässliche Basis für unseren telefonischen ReiseService geschaffen und die telefonische Erreichbarkeit auf ein exzellentes Niveau gesteigert.

Wir haben im Jahr 2002 in das größte Fahrzeugmodernisierungsprogramm der Geschichte der Bahn 52 Mio. Euro investiert. Insgesamt werden im Rahmen des Projekts 1.200 Einzelwagen, 145 Fernverkehrslokomotiven und 107 Steuerwagen aus der IC/EC-Flotte vollständig runderneuert und modernisiert. Die Investitionssumme des Gesamtprojekts beträgt rund 200 Mio. Euro.

Die Ziele der „Offensive Bahn“ – Sanierung, Leistung, Wachstum – zeigen auch in 2003 die Richtung für die DB Reise&Touristik AG an. Den eingeschlagenen Sanierungskurs werden wir durch Kostensenkungen in unseren Produktionsprozessen sowie im Vertriebsbereich konsequent fortsetzen. Leistung und Wachstum sind die Folge von Qualität und Angebot. Deshalb stehen wichtige Verbesserungen im Angebots- und Servicebereich für unsere Kunden auf dem Programm. Die Einführung der ersten Stufe des Reisendeninformationssystems (RIS) ist hier in 2003 ein wichtiger Schritt.

Und: Wir werden die in 2002 realisierten Innovationen konsequent und kundenorientiert weiterentwickeln. Auch vor dem Hintergrund einer äußerst schwierigen konjunkturellen Lage und des zunehmenden Wettbewerbs stehen damit in 2003 sowohl auf der Angebots- als auch auf der Kostenseite anspruchsvolle Herausforderungen auf dem Programm.



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

Lagebericht



- Zahlreiche Verbesserungen für unsere Kunden:
Neue Preise, neuer Fahrplan und neue Verbindungen
- Neues Preissystem macht Bahnfahrten für Millionen von Menschen günstiger
- Neubaustrecke Köln–Rhein/Main führt zu beträchtlichen Zeitgewinnen für unsere Kunden auf vielen Relationen
- Rückgang der Verkehrsleistung auf 30,8 Mio. Pkm durch Ausgliederung der Auto- und Nachtreiseverkehre, Angebotsanpassungen, schwaches konjunkturelles Umfeld und Beeinträchtigungen durch Umweltkatastrophen
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen von 64 Mio. € entspricht den Erwartungen

Organisationsstruktur optimiert

Die DB Reise&Touristik AG bildet zusammen mit der DB Regio AG den Unternehmensbereich Personenverkehr, den größten Unternehmensbereich der Deutsche Bahn AG (DB AG). Für den Personenverkehr übernehmen wir umfassend die Funktionen Vertrieb und Erlösabrechnung. Mit täglich rund 1.250 Zügen im Fernverkehr erbrachten wir im Jahr 2002 eine Verkehrsleistung von 30,8 Mrd. Personenkilometern (Pkm).

Neben dem Betrieb von schienengebundenen Tageslinienverkehren im Fernverkehr sind wir durch 13 unmittelbare Tochtergesellschaften in verschiedenen Geschäftsfeldern engagiert: in Auto- und Nachtzugverkehren (DBAutoZug GmbH, CityNightLine CNL AG), in der Gastronomie und im Handel in Bahnhöfen und Autobahnraststätten (Mitropa AG, Mitropa France S.A.S, DB Reise&Touristik Suisse S.A.), in Call-Center-Dienstleistungen (DBDialog Telefonservice GmbH), im touristischen Veranstaltergeschäft (Ameropa-Reisen GmbH) sowie in Fernverkehrslinien- und Gelegenheitsverkehren mit Omnibussen (Deutsche Touring GmbH, Bayern Express&P. Kühn Berlin GmbH) und im Vertrieb von Reisen im Ausland (Deutsche Bahn France Voyages&Tourisme SARL, Paris).

In der Fläche sind fünf Regionalbereiche operativ für Produktion und Borddienste (seit 1. Juli 2002 inkl. Service im Zug), Finanzen und Personalwesen zuständig. Die operative Verantwortung für den Vertrieb ist in vier Vertriebsregionen angesiedelt.

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

Zum 1. Januar 2002 wurden die Nacht- und Autozugaktivitäten der DB Reise&Touristik AG in die Tochtergesellschaft DBAutoZug GmbH übergeleitet, die damit als eigenständiges Eisenbahnverkehrsunternehmen am Markt auftritt. Die DBAutoZug GmbH zeichnete bereits seit 1997 als Managementgesellschaft für diese Aktivitäten verantwortlich.

Die Ausgliederung der DBAutoZug GmbH umfasste die Teilbetriebe DBAutoZug („Autoreisezüge“), das Geschäft der Niederlassung AutoZugSylt („SyltShuttle“), die Niederlassung Schiffsdienst- und Inselbahn Wangerooge sowie den Nachtreiseverkehr. Wesentliche Zielsetzung der Maßnahme ist eine weitere Erhöhung der Markt- und Kundennähe durch die Bündelung von Kompetenzen und Ressourcen vor Ort („Unternehmer im Unternehmen“).

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Juli 2002 wurde der bisher bei der Mitropa AG geführte Geschäftsbereich „Service im Zug“ (SiZ) mit dem Tagsservice auf die DB Reise&Touristik AG und mit dem Nachtservice auf die DBAutoZug-Tochtergesellschaft DB European RailService GmbH übergeleitet. Durch die

anschließende organisatorische Verschmelzung der Bereiche Zugservice und Zugbegleitpersonal zum neuen Bereich „Bordservice“ sollen ein einheitlicher Marktauftritt und eine Steigerung der Kundenzufriedenheit in Zusammenhang mit der Umsetzung eines neuen Gastronomie- und Servicekonzepts im Tageslinienverkehr erreicht werden.

Im Zuge dieser Maßnahme wurden auch die bisher im gleichen Geschäftszweig tätigen ausländischen Tochtergesellschaften Mitropa Suisse S.A. und Mitropa France S.A.S gesellschaftsrechtlich auf die DB Reise&Touristik AG übertragen.

Zum Ende des Jahres erfolgte mit dem Übergang auf unsere Tochter DBDialog Telefonservice GmbH eine organisatorische Neuausrichtung und Konzentration des Beschwerdemanagements. Ziel ist dabei insbesondere eine weitere Erhöhung unserer Reaktionsgeschwindigkeit zugunsten unserer Kunden.

Gesamtwirtschaftliche Lage

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

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

In **Deutschland** unterschritt das BIP-Wachstum im Jahr 2002 mit real 0,2 % nochmals den schwachen Vorjahreswert (+0,6 %) – dies war zugleich das zweit-schwächste wirtschaftliche Wachstum in Deutschland seit der Wiedervereinigung (1993: -1,1 %). Der Zuwachs resultierte im Wesentlichen aus einem deutlichen

Anstieg des realen Exportüberschusses, während die Binnennachfrage um 1,5 % sank. Belastungen resultierten aus dem erneuten Einbruch der Ausrüstungsinvestitionen um 9,4 % (im Vorjahr: -5,8 %), dem Rückgang der Bauinvestitionen um 5,9 % (im Vorjahr: -6 %) sowie dem Rückgang der realen Konsumausgaben der privaten Haushalte um 0,6 % (im Vorjahr: +1,5 %).

Entwicklung der relevanten Verkehrsmärkte

Die weiterhin ungünstige gesamtwirtschaftliche Lage im Berichtsjahr spiegelte sich auch in der schwachen Entwicklung des Personenverkehrsmarkts wider. Die Verkehrsleistung des Gesamtmarkts (Individualverkehr, Schiene, Luftverkehr) ging nach vorläufigen Zahlen im Berichtsjahr 2002 um rund 1,5 % zurück (im Vorjahr: -1,1 %). Die Nachfrageschwäche hielt damit auch im Berichtsjahr an, die Verkehrsleistung schrumpfte im dritten Jahr in Folge.

Der Individualverkehr bestimmt aufgrund seiner dominierenden Marktstellung die Entwicklung des Gesamtmarkts. Die Verkehrsleistung des **motorisierten Individualverkehrs** (MIV) sank um rund 1 %, womit der Rückgang geringer ausfiel als im Vorjahr (-1,2 %) und im Gesamtmarkt. Verantwortlich für die Nachfrageentwicklung im Verlauf des Berichtsjahres waren die schwächere konjunkturelle Entwicklung und die stärkere Kraftstoffpreissteigerung im Vergleich zum Vorjahr.

Im **innerdeutschen Luftverkehr** des Jahres 2002 ist die Verkehrsleistung um rund 3,5 % zurückgegangen. Die Nachwirkungen der Terroranschläge des 11. September 2001 sind weiterhin zu spüren. Zusätzlich hat die schlechte Wirtschaftsentwicklung die Luftverkehrsnachfrage insbesondere im luftverkehrsaffinen Geschäftsreiseverkehr spürbar gebremst. Auch aufgrund der bis September 2002 stark gestiegenen Flugpreise (Preisindex des Statistischen Bundesamts + 10 %) reagierten Fluggäste mit Zurückhaltung. Erst seit September zeichnet sich eine leichte Erholung ab, allerdings auf Basis des besonders niedrigen Vorjahresniveaus.

Die Verkehrsleistung der **DB Reise&Touristik AG** sank im Jahr 2002 um 11,2 % auf 30,8 Mrd. Pkm. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Vorjahr 7,1 % auf nunmehr unmittelbar durch die DBAutoZug GmbH erbrachte Verkehrsleistungen entfielen. Der Tageslinienverkehr erzielte im Jahr 2002 eine Verkehrsleistung von ca. 30 Mrd. Pkm. Mit 50,8 % entfällt davon knapp die Hälfte der Verkehrsleistung auf den ICE-Verkehr; die Auslastung der Premium-Züge betrug rund 45 %. Zu der ungünstigen Nachfrageentwicklung trugen externe Einflüsse auf den Betrieb wie das Hochwasser in Ostdeutschland und ein Hangrutsch an der Rheinstrecke bei, in deren Folge zahlreiche Verspätungen und Zugausfälle über mehrere Monate zu verzeichnen waren. Zur Beseitigung der Schäden durch die DB Netz AG mussten – bei einem ohnehin sehr hohen Niveau der Bauaktivitäten – weitere Baustellen eingerichtet

werden, die die Betriebsdurchführung zusätzlich erschwerten. Des Weiteren wirkten infolge der rückläufigen Konjunktur die negative Arbeitsmarktsituation und der Rückgang der Konsumausgaben dämpfend auf die Entwicklung der Nachfrage bei der DB Reise&Touristik AG. Nicht zuletzt wirkte bis Juni 2002 auch die Angebotsstraffung durch das Projekt MORA P angebots- und demzufolge auch nachfragemindernd auf den Tageslinienverkehr der DB Reise&Touristik AG.

Geschäftsverlauf

Umsatzentwicklung: leichter Rückgang

Der **Gesamtumsatz** der DB Reise&Touristik AG betrug im Berichtsjahr 2.916 Mio. € (im Vorjahr: 3.142 Mio. €) und lag damit um 7 % unter dem Vorjahresniveau. Davon entfielen 6,5 % auf Umsätze mit Gesellschaften des DB Konzerns (im Vorjahr: 6 %). Der am konzernexternen Markt realisierte **Umsatz** sank um 8,2 % auf 2.726 Mio. € (im Vorjahr: 2.968 Mio. €), während wir den Umsatz mit Kunden innerhalb des DB Konzerns um 9,2 % auf 190 Mio. € (im Vorjahr: 174 Mio. €) steigern konnten. Dieser Anstieg beruht im Wesentlichen auf den durch die DBAutoZug GmbH bezogenen Leistungen. Gegenläufig wirkte sich die gesunkene Inanspruchnahme von Freifahrten für Mitarbeiter und ein Rückgang der im Konzern verrechneten Firmenreisen aus. Erstmals enthalten sind mit 39 Mio. € die Umsatzerlöse aus der Bordgastronomie durch die Übernahme des Bereichs SiZ von der Mitropa AG zum 1. Juli 2002.

Der Umsatzrückgang zum Vorjahr entfällt mit 5 der 7 Prozentpunkte auf die Ausgliederung der Auto- und Nachtzugaktivitäten in die DBAutoZug GmbH. Weitere Gründe für den Rückgang des Umsatzes waren durch Hochwasserschäden, den Hangrutsch an der Rheinstrecke und Baustellen bedingte Streckensperrungen sowie die allgemein schwache konjunkturelle Entwicklung mit negativen Effekten auf den Arbeitsmarkt und das Konsumverhalten. Im Rahmen des Mitte 2001 durchgeführten strategischen Projekts MORA P – mit dem Ziel einer marktorientierten Angebotsausrichtung – haben wir schwach nachgefragte, nicht kostendeckende Verkehre eingestellt. Dadurch reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr und überproportional zum Umsatz die Zahl der im Fernverkehr gefahrenen Zugkilometer deutlich. Aus dieser Angebotsstraffung resultierte insbesondere ein Rückgang des Außenumsatzes im Produktsegment IR/D-Zug. Der Anteil dieses Segments am Außenumsatz betrug 2002 noch 15,5 % (im Vorjahr: 16,8 %).

Vom Markt gut aufgenommen wurde die erneute **Erweiterung des ICE-Angebots** mit Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main. In Verbindung mit weiteren Angebotsmaßnahmen konnten wir den Umsatzanteil dieses hochwertigen Produktsegments mit konzernexternen Kunden von 45,5 % (2001) auf 51 % (2002)

deutlich ausbauen. Der Außenumsatzanteil der Produkte IC/EC verzeichnete mit 29,7 % einen leichten Anstieg (im Vorjahr: 28,1 %).

Komponenten der Ergebnisrechnung

Die **Gesamtleistung** lag im Jahr 2002 mit 2.919 Mio. € um rund 7 % unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 3.143 Mio. €). Unter Berücksichtigung der sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 713 Mio. € belaufen sich die betrieblichen Erträge auf 3.632 Mio. €. Im Vergleich zum Vorjahr sind diese um 1,9 % gesunken. Diese Entwicklung resultierte im Wesentlichen aus der Ausgliederung der Auto- und Nachtzugaktivitäten in die DBAutoZug GmbH zum 1. Januar 2002.

Die **betrieblichen Aufwendungen** sanken um 1,8 % auf 3.498 Mio. €. Der Materialaufwand sank dabei um 7,2 % auf 1.616 Mio. € und hat damit einen Anteil von 46,2 % am Gesamtaufwand (im Vorjahr: 48,9 %). Die größten Veränderungen zum Vorjahr betrafen die Aufwendungen für Instandhaltung (-11,3 % auf 304 Mio. €) und für bezogene Leistungen (-8,8 % auf 1.116 Mio. €). Überwiegend durch die Ausgliederung der Auto- und Nachtzugaktivitäten in die DBAutoZug GmbH reduzierte sich der Instandhaltungsaufwand für Schienenfahrzeuge sowie leistungsabhängige bezogene Leistungen. Zusätzliche Einsparungen konnten hier durch die Maßnahmen zur Angebotsoptimierung (MORA P) erzielt werden. Die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe stiegen im Vergleich zum Vorjahr um 10 % auf 198 Mio. € an. Der wesentliche Grund hierfür ist die Übernahme des Bereichs SiZ der Mitropa AG. Dagegen wurde durch die Ausgliederung der Auto- und Nachtzugaktivitäten und die vorgenommenen Angebotsoptimierungen der Aufwand für Bahnstrom und Dieselkraftstoff reduziert. Mit einem Anteil von 21,6 % am Gesamtaufwand stieg der **Personalaufwand** im Berichtsjahr um 6,6 % auf 754 Mio. €. Der Anstieg der Personalaufwendungen ist geprägt durch die Übernahme von mehr als 2.300 Mitarbeitern der Mitropa AG, eine Tarifierhöhung im März 2002 sowie tarifvertragliche Neuregelung ab August 2002 für leistungsabhängige Zulagen und Zuschläge.

Zur Abarbeitung des technischen und organisatorischen Rückstands der ehemaligen Deutschen Reichsbahn erhielt die DB Reise&Touristik AG gemäß der Vereinbarung der DB AG mit der Bundesrepublik Deutschland vom 23. Dezember 1994 Ausgleichszahlungen des Bundes. Diese waren, wie bereits im Vorjahr, planmäßig rückläufig (-48,1 % bzw. 25 Mio. € auf 27 Mio. €) und wurden im Berichtsjahr letztmalig gewährt.

Die **Abschreibungen** bewegten sich mit 315 Mio. € auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 317 Mio. €). Im Berichtsjahr wurden der letzte aus der Serie von 50 ICE 3 sowie 461 modernisierte Reisezugwagen in Betrieb genommen. Unsere ICE 3 und ICE T/TD-Serienfahrzeuge haben wir zur Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten und für die Einführung des neuen Gastronomiekonzepts umgebaut. Unser Fahrzeugbestand reduzierte sich unter anderem durch die Übertragung von Wagen an die DBAutoZug GmbH, die DB Regio AG und die DB Cargo AG.

Die Verbesserung des **Zinsergebnisses** von –22 Mio. € im Vorjahr auf –19 Mio. € resultierte aus geringeren Zinsaufwendungen, die aufgrund der Tilgung zinspflichtiger Verbindlichkeiten gegenüber dem Vorjahr um 12 % abnahmen.

Im **Beteiligungsergebnis** von –3 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €) wurden die positiven Ergebnisbeiträge der CityNightLine CNL AG, der Deutsche Touring GmbH und der Ameropa-Reisen GmbH durch den in Zusammenhang mit der Sanierung des Nachtreiseverkehrs eingetretenen Verlust der DBAutoZug GmbH überkompensiert. Die wirtschaftliche Entwicklung unserer Tochtergesellschaften war im Berichtsjahr überwiegend positiv. Die Metropolitan Express-Train GmbH hat nach Aufnahme des operativen Geschäfts in 1999 nunmehr im Jahr 2002 Break-Even knapp erreicht.

Die DB Reise&Touristik AG erzielte im abgelaufenen Geschäftsjahr ein **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** in Höhe von 112 Mio. € (im Vorjahr: 128 Mio. €).

Betriebliches Ergebnis: leichter Rückgang

Wesentliche Größen für die Beurteilung unseres operativen Geschäfts sind die betriebswirtschaftlich ermittelten Kenngrößen EBITDA und das Betriebliche Ergebnis nach Zinsen. Im Berichtsjahr sank das aus dem operativen Geschäft erwirtschaftete und um einen Sondereffekt in den sonstigen betrieblichen Erträgen bereinigte **EBITDA** (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) im Vergleich zu dem Vorjahresergebnis (455 Mio. €) um 12,5 % bzw. 57 Mio. € auf 398 Mio. €. Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** ging im Vergleich zum Vorjahreswert von 116 Mio. € um 44,8 % bzw. 52 Mio. € auf 64 Mio. € zurück. Der Sondereffekt in Höhe von 51 Mio. € resultierte aus der Auflösung der Rückstellung für Restrukturierung. Diese Auflösung erfolgte aufgrund einer konzernbezogenen Reallokation der Restrukturierungsrückstellungen vor dem Hintergrund der tarifvertraglichen Neuregelung zu besitzstandswahrenden Zulagen im August 2002.

Unter Berücksichtigung der im EBITDA verrechneten Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Material- und Personalaufwand – sie betragen im Berichtsjahr 27 Mio. € und lagen damit um 25 Mio. € unter dem Vorjahr – ergibt sich für das EBITDA vor Altlastenerstattungen im Vergleich zum Vorjahreswert ein operativer Rückgang in Höhe von 32 Mio. € im Berichtsjahr.



Wertschöpfung und Wertbeitrag

Wertschöpfung: Anstieg gegenüber Vorjahr

Die DB Reise&Touristik AG hat im Rahmen ihrer Leistungserstellung eine Wertschöpfung von rund 0,9 Mrd. € erwirtschaftet. Gegenüber dem Vorjahreswert entspricht dies einem Anstieg von 43 Mio. € oder 5,0 % (bereinigt um o.g. Sondereffekt –8 Mio. € oder –0,9 %). Trotz der durch die Ausgliederung der Auto- und Nachtzugaktivitäten gesunkenen Unternehmensleistung bewirkte der gleichzeitige Rückgang des Materialaufwands das Erreichen einer Wertschöpfung über Vorjahresniveau. Die Betrachtung der um Sondereffekte bereinigten Unternehmensleistung zeigt eine Wertschöpfung auf Vorjahresniveau.

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2002	2001	Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2002	2001
Gesamtleistung	2.919	3.143			
+ Sonstige betriebliche Erträge	713	557			
Unternehmensleistung	3.632	3.700	Mitarbeiter ¹⁾	754	707
– Materialaufwand ¹⁾	– 1.616	– 1.742	Öffentliche Hand (Steuern)	0	0
– Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 813	– 796	Fremdkapitalgeber (Zinsen)	19	22
– Abschreibungen (auf SAV und IVG)	– 315	– 317	Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter und nichtbetriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis))	115	116
Betriebliche Wertschöpfung	888	845	Betriebliche Wertschöpfung	888	845

¹⁾ nach verrechneten Erstattungen für Altlasten ehemalige Deutsche Reichsbahn

Der größte Anteil der Wertschöpfung wurde mit 84,9 % (bereinigt um den o.g. Sondereffekt 90,1 %) an die Mitarbeiter verteilt (im Vorjahr: 83,6 %). Der auf Fremdkapitalgeber und Anteilseigner (DB AG) entfallende Anteil blieb gering.

Wertbeitrag: Kapitalrendite gesunken

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. Bedingt durch die schwierige Erlössituation sank der **ROCE** von 4,8 % im Vorjahr auf 2,9 %.

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich im Geschäftsjahr 2002 um 1,2 % auf 3.819 Mio. € erhöht (im Vorjahr: 3.774 Mio. €). Unser **Anlagevermögen** stieg von 3.367 Mio. € im Vorjahr auf 3.431 Mio. € im Jahr 2002. Der Anstieg ist im Wesentlichen begründet durch Fahrzeuginvestitionen. Gegenläufig wirkte sich die Reduzierung des Bestands an Reisezugwagen aus. Innerhalb des Anlagevermögens gab es durch die Ausgliederung der Auto- und Nachtzugaktivitäten im Wege einer Sacheinlage in die Kapitalrücklage der DBAutoZug GmbH eine strukturelle Verlagerung von Sachanlagen zu Finanzanlagen.

Der Rückgang des **Umlaufvermögens** von 406 Mio. € auf 387 Mio. € beruhte im Wesentlichen auf einem gesunkenen Forderungsbestand. Dagegen stiegen die in unserer Bilanz ausgewiesenen Vorräte von 28 Mio. € auf 35 Mio. €. Hervorzuheben ist hier der durch die Integration des Bereichs SiZ gestiegene Bestand an Waren.

Die Höhe unseres Eigenkapitals veränderte sich aufgrund des mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags nicht und liegt weiterhin bei 2.045 Mio. €. Die Eigenkapitalquote sank im Kontext des erhöhten Anlagevermögens, welches zu einer Verlängerung der Bilanzsumme führte, geringfügig von 54,2 % im Vorjahr auf 53,5 % im Jahr 2002. Durch Auflösungen in Höhe von rund 114 Mio. € sanken unsere Rückstellungen auf 785 Mio. € (im Vorjahr: 885 Mio. €). Dies entspricht einem Anteil von 20,6 % am Gesamtkapital. Die Verbindlichkeiten stiegen im Vergleich zum Vorjahr von 828 Mio. € auf 987 Mio. €. Unsere Verbindlichkeiten gegenüber Konzernunternehmen sind um 32 % bzw. 173 Mio. € auf 713 Mio. € gestiegen. Begründet ist dies durch eine Reduzierung der mit Finanzierungsdarlehen saldierten Geldanlagen bei der DB AG. Der Anteil der Verbindlichkeiten am Gesamtkapital erhöhte sich von 21,9 % im Vorjahr auf 25,8 %.

Die **langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten** haben am Gesamtkapital einen Anteil von 26,3 % (im Vorjahr: 24,5 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 20,2 % (im Vorjahr: 21,3 %). Damit decken Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 88,9 % (im Vorjahr: 88,2 %) ab.

Die Finanzschulden (zinspflichtige Verbindlichkeiten) haben sich im Berichtsjahr um 110 Mio. € auf 511 Mio. € vermindert. Der Anteil der Finanzschulden am Gesamtkapital ist per 31. Dezember 2002 mit 13,4 % vergleichsweise gering.

Bilanzstruktur in %	2002		2001	
	2002	2001	2002	2001
Anlagevermögen	90	89	Eigenkapital	54
Umlaufvermögen	10	11	Rückstellungen	20
Aktiver RAP	0	0	Verbindlichkeiten	26
Bilanzsumme	100	100	Passiver RAP	0
			Bilanzsumme	100

Investitionen

Wie bereits in den vergangenen Jahren konzentrierten sich die Investitionen der DB Reise&Touristik AG auf die **Erneuerung der Fahrzeugflotte**. Neben den Investitionen in weitere ICE-Hochgeschwindigkeitszüge der Typen ICE T und ICE 3 haben wir unser umfassendes Modernisierungsprogramm für lokbespannte Reisezüge fortgeführt. Von der Gesamtinvestitionssumme in Höhe von 419 Mio. € entfielen 364 Mio. € bzw. 86,9 % auf Fahrzeuge (im Vorjahr: 355 Mio. €).

Mit dem 50. haben wir den vorerst letzten ICE 3-Zug in Betrieb genommen. Alle weiteren Fahrzeuginvestitionen des Jahres betreffen Anzahlungen auf zukünftige Baureihen sowie Modernisierungsmaßnahmen an vorhandenen Fahrzeugen. Ein weiterer Schwerpunkt der Investitionstätigkeit waren die Umbauten der ICE 3- und ICE T/TD-Serienfahrzeuge mit Blick auf eine Erhöhung der Sitzplatzkapazitäten und die Einführung des neuen Gastronomiekonzepts.

Neben den Investitionen in Fahrzeuge investierten wir weiter in unsere Verkaufsinfrastruktur und in Instandhaltungswerke. So tätigten wir beispielsweise Investitionen in den Ausbau des Werks Dortmund-Spähenfelde für die ICE-Instandhaltung sowie für die Konzentration der Fahrzeuginstandhaltung im Berliner Werk Rummelsburg. Nennenswerte Investitionen in die Verkaufsinfrastruktur waren insbesondere der Umbau unserer Reisezentren und die Erweiterung der DB Lounges.

Finanzen

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die DB Reise&Touristik AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzern-treasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB Konzern sowie die DB Reise&Touristik AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's „Aa1“, Standard&Poor's „AA“. Mit Blick auf die Übernahme der Stinnes AG durch die Bahn hat Moody's im Juli 2002 den Ausblick von „stabil“ auf „negativ“ verändert. Der Ausblick von Standard&Poor's wurde mit „stabil“ bestätigt. Die mit diesem Rating von der Muttergesellschaft erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen der DB Reise&Touristik AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms im Jahr 2002

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr ein Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Anlagenabgängen – von 380 Mio. €. Zur Finanzierung wurden neben dem Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit weitere Mittel aus der Konzernfinanzierung sowie aus vorhandenen liquiden Mitteln eingesetzt.

Der **Cashflow vor Steuern** lag mit 435 Mio. € um 2,7 % unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 447 Mio. €). Hierbei wird der Effekt aus dem leicht rückläufigen Ergebnis vor Steuern durch gestiegene Pensionsrückstellungen kompensiert. Das Verhältnis von **Cashflow zum Umsatz** lag mit 14,9 % knapp über Vorjahresniveau (14,3 %).

Resultierend aus dem im abgelaufenen Geschäftsjahr über dem Mittelabfluss für Investitionen liegenden Cashflow und der Tilgung von Darlehen bewegten sich die Finanzverbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des DB Konzerns mit 511 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 650 Mio. €). Gleichzeitig sind unsere Finanzforderungen gegenüber Gesellschaften des DB Konzerns gesunken, so dass per Saldo insbesondere durch unsere Investitionstätigkeit die Verbindlichkeiten gestiegen sind. Die **liquiden Mittel** sanken auf 55 Mio. € (im Vorjahr: 64 Mio. €).

Mitarbeiter

Der Personalbestand der DB Reise&Touristik AG belief sich zum 31. Dezember 2002 auf 21.737 Mitarbeiter. Damit erhöhte sich der Personalbestand gegenüber dem Jahresendstand des Vorjahres (19.867) um 1.870 Mitarbeiter. Die durchschnittliche Zahl unserer Mitarbeiter betrug im Berichtsjahr 20.880 Personen (im Vorjahr: 20.711).

Dieser Beschäftigtenzuwachs resultierte überwiegend aus der Übernahme von 2.323 Mitarbeitern des Bereichs SiZ von der Mitropa AG. Im Mai wurden demgegenüber 166 Mitarbeiter des Bereichs AutoZug aus den Niederlassungen Wangerooge und Westerland zur DBAutoZug GmbH übergeleitet. Weitere 34 Mitarbeiter des Bereichs Internetvertrieb wurden im September von der Konzernleitung übernommen. Zum Ende des Jahres erfolgte demgegenüber der Übergang von 26 Mitarbeitern des Beschwerdemanagements zu der DBDialog Telefonservice GmbH.

Insgesamt 94 % der Beschäftigten der DB Reise&Touristik AG sind außerhalb der zentralen Bereiche in Frankfurt/Main und Kassel tätig, 72 % in den fünf Regionalbereichen und 22 % in den vier Regionalen Verkaufsleitungen.

Zum Jahresende 2002 befanden sich bei der DB Reise&Touristik AG zudem 1.051 Auszubildende in der Berufsausbildung (im Vorjahr: 981). Dies entspricht einer Ausbildungsquote von 4,8 % (im Vorjahr: 4,9 %).

Mitarbeiter per 31.12.	2002	2001	Veränd. in %
Mitarbeiter – effektiv	21.737	19.867	+ 9,4
Übergang von Mitarbeitern auf Konzernunternehmen	2.092	–	–
Mitarbeiter – vergleichbar	19.645	19.867	– 1,1
Auszubildende	1.051	981	+ 7,1
Ausbildungsquote	4,8 %	4,9 %	–

Weitere Informationen

OnlineTicket: der schnelle Weg zum Fahrschein

Mit der Einführung des „OnlineTickets“ im Rahmen des Internet-Auftritts des DB Konzerns wurde im 2. Quartal 2002 ein weiterer wesentlicher Baustein des neuen Vertriebswegekonzepts erfolgreich umgesetzt. BahnCard-Besitzer können nunmehr per Internet Fahrscheine des Fernverkehrs sowie Reservierungen direkt am heimischen PC oder jedem öffentlichen Internet-Terminal buchen und per Kreditkarte bezahlen. Das OnlineTicket wird auf den Inhaber der BahnCard ausgestellt und formlos ausgedruckt. Im Zug prüft der Zugbegleiter anhand der BahnCard die Echtheit des OnlineTickets. Mit derzeit rund 4.000 Buchungen pro Tag hat sich das neue Angebot in kurzer Zeit sehr positiv entwickelt. Im Zuge der Einführung des neuen Preis- und Erlösmanagementsystems (PEP) zum Jahresende erfolgte eine Zusammenführung mit dem bis dahin parallel betriebenen Sonderangebot „Surf&Rail“.

Eröffnung Neubaustrecke: verkürzt Reisezeit zwischen Köln und Frankfurt

Mit der Aufnahme des Vorlaufbetriebs auf der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main konnte am 1. August 2002 ein weiteres Kernelement des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes in Betrieb genommen werden. Die neue Strecke verbindet auf einer gegenüber der alten Rheinstrecke deutlich verkürzten Distanz von 177 km die Domstadt Köln mit der Finanzmetropole Frankfurt am Main und bindet dabei den Fernbahnhof Frankfurt am Main Flughafen als wichtigen Übergangs- und Umsteigebahnhof ein. Aufgrund der erstmals für artreinen Hochgeschwindigkeitsverkehr gewählten Trassierungsparameter und dem ausschließlichen Einsatz der ICE 3-Fahrzeuge wird eine planmäßige Höchstgeschwindigkeit von 300 km/h im Regelbetrieb erreicht. Dadurch verringert sich die Fahrzeit zwischen den beiden Städten und mit Einbindung der Strecke zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2002 in die neuen ICE-Linien des Nord-Süd-Korridors auch netzübergreifend signifikant um rund 1 Stunde.

DBDialog Telefonservice GmbH: neuer Rufnummernservice

Als weitere Neuerung wurden zum 1. September 2002 neue Rufnummern für den durch die Tochtergesellschaft DBDialog Telefonservice GmbH betriebenen telefonischen ReiseService des Personenverkehrs eingeführt. Fahrplanauskünfte für den Nah- und Fernverkehr können seither zum Nulltarif über eine 0800er-Nummer rund um die Uhr mittels eines modernen Sprachdialogsystems abgefragt werden. Für die persönliche Beratung und Buchung von Fahrscheinen im Call-Center wurde die neue kostenpflichtige Hotline-Nummer 11861 geschaltet. Durch die Trennung von Auskunft und Beratung konnten die Erreichbarkeit und Servicequalität signifikant gesteigert werden. Für die Zukunft ist geplant, die einprägsame

Hotline-Nummer 11861 zu einem einheitlichen Service- und Reiseportal der Deutschen Bahn auszubauen, über die unter anderem auch der Fund- und Gepäckservice abgewickelt wird.

bahn.comfort: mehr Service für Vielfahrer

Zeitgleich mit der Einführung des neuen Preis- und Erlösmanagements im Personenverkehr (PEP) am 15. Dezember 2002 startete ein spezielles Serviceprogramm für Vielfahrer der Bahn. Zielgruppe des Programms **bahn.comfort** sind Kunden mit einem Jahresumsatz von mehr als 2.000 €. Im Rahmen von bahn.comfort werden zahlreiche exklusive, unentgeltliche Sonderleistungen für die Kunden angeboten. Dazu gehören zum Beispiel besondere Sitzplatzkontingente, markierte bahn.comfort Sitzplatzbereiche in den Zügen (Sitzplatz auch ohne Reservierung), eigene Schalter in großen DB ReiseZentren, Zugang zu den DB Lounges und kostenlose Bereitstellung der BahnCard-Zusatzfunktion „RAIL PLUS“. Seit 15. April 2002 können die BahnCard-Inhaber ihre Umsätze beim Fahrkartenkauf registrieren lassen. In der 6-monatigen Einführungsphase bis zum Start von bahn.comfort genügte bereits ein Umsatz von 1.000 € für den Eintritt in das Serviceprogramm.

Risikobericht

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

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

- **Marktrisiken** wie die konjunkturelle Entwicklung und die teilweise zyklische Nachfrage. Die wesentlichen Einflussfaktoren für den Personenverkehr – private Konsumausgaben, Zahl der Erwerbstätigen, Bevölkerungszahl – weisen einen eher stabilen Verlauf auf. Risikobehaftet sind für uns die starken Schwankungen der Diesel- und Energiepreise. Zu den Marktrisiken zählen wir auch die Auswirkungen der fortschreitenden Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte und eine beträchtliche verkehrsträgerübergreifende Wettbewerbsverschärfung.

Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung; zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote. Im Berichtsjahr haben wir das neue Preissystem für den Personenverkehr (PEP) eingeführt. Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten der Kunden oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen begegnen wir mit intensiver Marktbeobachtung und einer Veränderung unseres Leistungsportfolios.

- **Betriebsrisiken:** Die DB Reise & Touristik AG betreibt ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir durch die systematische Wartung, den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse.
- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Bereich Finanzen und Treasury der Muttergesellschaft DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.
- **Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen. Dies betrifft insbesondere die Sicherung der für einen vernetzten Taktverkehr erforderlichen Trassen im Schienenpersonenfernverkehr im deutschen Trassenvergabeverfahren. Auch der derzeit diskutierte Entwurf der Passagierrechtecharta der UIC (Internationaler Eisenbahnverband) birgt ein deutliches Ergebnisrisiko für den Personenverkehr, das bei entsprechender Umsetzung nicht oder nur sehr schwer zu kompensieren sein wird. Die DB AG versucht deshalb in Abstimmung mit anderen europäischen Bahnen einen Weg zu finden, der einerseits den berechtigten Interessen der Passagiere und andererseits den wirtschaftlichen Notwendigkeiten der Transporteure Rechnung trägt.

Im Berichtsjahr haben wir das im Vorjahr erfolgreich in unseren Regelprozessen verankerte Risikomanagement konsequent weiterverfolgt und verfeinert. Daneben hat das zur Unterstützung des Sanierungskurses des DB Konzerns im Jahr 2000 gestartete konzernweite Programm „Fokus“ bei uns auch im vergangenen Jahr zu weiteren Erfolgen geführt. Zur Absicherung von nicht vermeidbaren Risiken schließt die Deutsche Bahn zudem Versicherungen ab, um die finanziellen Folgen möglicherweise eintretender Schadensfälle und Haftungsrisiken für den Konzern zu begrenzen.

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und bei uns und unseren Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird der Vorstand der DB Reise&Touristik AG quartalsweise informiert. Unser Aufsichtsrat erhält die entsprechenden Informationen über die vierteljährliche Berichterstattung. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert; analysiert werden neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen. Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Im Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken ab festgelegten Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden oder für die überschaubare Zukunft erkennbar.

Nachtragsbericht

Übernahme des Bereichs „e-commerce“ von der DB AG

Mit der Zielsetzung der Weiterentwicklung des Internetauftritts unseres Reise- und Mobilitätsportals www.bahn.de im Rahmen der Gesamtvertriebsstrategie des Personenverkehrs erfolgte mit Wirkung zum 1. Januar 2003 die vollständige Übernahme des bis dahin im Marketingbereich der DB AG angesiedelten Bereichs „e-commerce“.

Übertragung der internationalen Nachtreiseverkehre auf die DBAutoZug GmbH

Im Nachgang zu der per 1. Januar 2002 erfolgten Ausgliederung der Auto- und Nachtzugaktivitäten werden seit 1. Januar 2003 auch die bis dahin bei der DB Reise&Touristik AG verbliebenen internationalen Nachtreiseverkehre von der DBAutoZug GmbH betrieben.

Strategie

Die wesentliche Stärke der DB Reise&Touristik AG als ein Teil des Unternehmensbereichs Personenverkehr liegt in **integrierten Mobilitätsangeboten**, die abgestimmt für Nah- und Fernverkehrsleistungen erbracht werden. Zielgerichtet bauen wir unsere Kompetenz der Integration von Verkehren weiter aus, verzahnen Nah- und Fernverkehr enger und vervollständigen das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz (HGV-Netz).

Unser strategisches Ziel ist es, die DB Reise&Touristik AG und ihre Beteiligungsunternehmen durch **konsequente Kunden- und Wertorientierung** zu einer kapitalmarktfähigen Unternehmensstruktur zu entwickeln. Ein wesentlicher Bestandteil unserer konzernweiten „Offensive Bahn“ ist die sukzessive Umsetzung des „Fokus“-Projektportfolios, von dem fünf Projekte mit erheblicher kurz- und mittelfristiger Ergebniswirkung direkt dem Bereich der DB Reise&Touristik AG zugerechnet werden können: Weiterentwicklung eines leistungsfähigen Angebotsmanagements im Personenverkehr, Umsetzung und Feinjustierung des neuen Preissystems, die sukzessive Umsetzung von ergebniswirksamen und kundenorientierten Maßnahmen im Vertrieb, die Optimierung der Ressourceneffizienz und die Steigerung der Produktivität im Tageslinienverkehr. Damit stärken wir unsere Wettbewerbsposition und legen eine tragfähige Basis für künftiges Wachstum. Wir sehen uns damit gut gerüstet für den steigenden Wettbewerbsdruck im Fernverkehr.

Attraktive Angebote

Unsere Kernleistung umfasst **schnelle, hochfrequente Bahnverbindungen zu marktgerechten Preisen**. Die Leistungserbringung erfolgt in modernen Zügen. Diese Kernleistung ist über kundengerechte Schnittstellen in leistungsfähigen Mobilitätsketten vernetzt. Unsere Transportdienstleistungen ergänzen wir um zielgruppenspezifische Serviceleistungen. Unser Vertrieb ermöglicht den Kunden des Unternehmensbereichs Personenverkehr und denen von Kooperationspartnern einen umfassenden Zugang zu unseren Angeboten.

Zentraler strategischer Schwerpunkt ist die **Weiterentwicklung unseres Fahrplankonzepts**. Nach einer Phase der Konsolidierung auf ein nachhaltig profitables Angebotsnetz steht der Ausbau der Marktposition im Vordergrund. Wesentliche Ansatzpunkte sind dabei die Erhöhung der durchschnittlichen Reisegeschwindigkeit sowie die Erhöhung der Taktfrequenz.

Zentraler Meilenstein im Berichtsjahr war die Betriebsaufnahme auf der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main und die Einbindung der Neubaustrecke in das deutsche und internationale Netz. 2003 werden wir die Weiterentwicklung des im Berichtsjahr erstmalig europäisch abgestimmten Fahrplans vorantreiben. Mit dem

Neu- und Ausbau wichtiger Strecken in den nächsten Jahren werden wir sukzessive das Angebot im Personenverkehr verbessern. Wichtige Schritte werden hier der Ausbau der Nord-Süd-Achse in Berlin sowie die Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München sein.

Internationalisierung durch Kooperationen

Die Internationalisierung des Markts nutzen wir zur Expansion im europäischen Verkehrsmarkt. Wir vermarkten das Bahnangebot in multilateralen Kooperationen und bieten grenzüberschreitende Verbindungen im Nah- und Fernverkehr an. So wurden mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2002 neue ICE-Linien auf den Relationen Berlin–Zürich und Frankfurt–Brüssel eingerichtet sowie die ICE-Linie Amsterdam–Köln über die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main bis Frankfurt verlängert.

Zentrales Element unserer zukünftigen Aktivitäten ist die **Optimierung des grenzüberschreitenden Verkehrs** im Rahmen von Kooperationen mit unseren Nachbarbahnen. Wesentliche Säule dabei ist die TEE Rail Alliance mit der schweizerischen SBB und der österreichischen ÖBB, die auch für weitere Partner offen ist. Von zunehmender Bedeutung sind streckenbezogene Kooperationen wie beim Thalys bzw. dem für die Strecken Paris–Frankfurt und Paris–Stuttgart geplanten Rhealys. Als erfolgreiches Beispiel aus dem Berichtsjahr ist hier die Kooperation mit der polnischen Staatsbahn (PKP) auf der Achse Berlin–Warschau zu nennen. Mit der Entwicklung eines eigenständigen, speziell auf den deutsch-polnischen Markt ausgerichteten Zug- und Preisangebots ist es gelungen, eine Nachfragesteigerung zu erzielen.

Neues Preissystem

Die Ende 2002 realisierte Umstellung der Vertriebssysteme auf das neue Preissystem stellt einen wesentlichen Schritt zur Weiterentwicklung unseres Marktauftritts dar. Drei strategische Ziele stehen dabei im Fokus: (1) Eine bessere Wahrnehmung des Fernverkehrs für den Endkunden durch Transparenz und Vereinfachung des Preissystems. (2) Erreichen eines nachhaltigen Nachfragewachstums durch eine zielgruppenorientierte Preisdifferenzierung. (3) Ermöglichen einer gleichmäßigeren und besseren Auslastung durch eine leistungsfähige Nachfragesteuerung. Im Jahr 2003 werden die Erfahrungen mit dem neuen Preissystem systematisch gesammelt und ausgewertet.

Die Optimierung unseres **Produkt- und Servicekonzepts** sowie unserer **Kundenbindungsaktivitäten** dient einer stärkeren Zielgruppenorientierung. Das Serviceprogramm für Vielfahrer bahn.comfort ist von unseren Kunden besser als prognostiziert aufgenommen worden. Dieses wird im Hinblick auf die Verstärkung der Kundenbindungswirkung gezielt weiterentwickelt.

Fernverkehr wettbewerbsorientiert ausrichten

Die **Wettbewerbsintensität** im öffentlichen Personenverkehr nimmt weiter zu. Neben den kommunalen und Landesbahnen sind mittelständische Unternehmen sowie internationale Konzerne im Schienenverkehr tätig. Mit einem straffen Sanierungsprogramm macht sich die Bahn fit für den Wettbewerb.

Die DB Reise&Touristik AG bereitet sich durch umfassende Kostensenkungsaktivitäten darauf vor, wettbewerbsinduzierte Preiskämpfe erfolgreich bestehen zu können. Dies erfolgt marktseitig auf der soliden Basis unseres Geschäftssystems als Netzanbieter, das uns einen signifikanten Wettbewerbsvorteil durch vertaktete Verkehre mit hoher Frequenz sichert. Zur Stärkung unserer Wettbewerbsposition werden wir darüber hinaus daran arbeiten, unsere Kernkompetenzen (z.B. Verkehrsplanung, Vertrieb, Instandhaltung) gezielt auszubauen.

Ausblick

Entwicklung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds und der Verkehrsmärkte mit hoher Unsicherheit behaftet

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

Unsere „Offensive Bahn“ wird konsequent fortgesetzt

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr die zur Umsetzung unserer strategischen Ausrichtung, der „Offensive Bahn – Sanierung, Leistung, Wachstum“, implementierten Programme konsequent weiter verfolgen.

Die zentrale Stärke des Personenverkehrs im DB Konzern liegt im integrierten Gesamtangebot von Nah- und Fernverkehrsleistungen. Daneben gewinnt die Ausrichtung auf den über den Preis ausgetragenen Wettbewerb zunehmend an Bedeutung. Unser Ziel ist es, einerseits unsere angebotsseitigen Stärken weiterzuentwickeln und andererseits unsere Kostenstruktur auf ein wettbewerbsfähiges Niveau zu bringen.

Im Fernverkehr haben wir zum Jahresende 2002 mit der Einbindung der Neubau-
strecke Köln–Rhein/Main in den deutschen und europäischen Fahrplan und der
Einführung des neuen Preissystems sowie des neuen Servicekonzepts die Weichen
für die Zukunft gestellt. 2003 werden wir unser Augenmerk auf die Weiterent-
wicklung unserer Angebote und Prozesse sowie die Verbesserung der Reisenden-
information legen.

Parallel zur Angebotsoptimierung werden wir im Fernverkehr intensive Anstren-
gungen zur weiteren Kostenreduzierung unternehmen. Unseren Sanierungsprozess
setzen wir mit Nachdruck fort: Die wesentlichen Sanierungsprogramme sind auf-
gesetzt, bedeutende Teile davon wurden bereits 2002 realisiert.

Unsere eingeleitete Investitions- und Modernisierungsoffensive planen wir auch
in den kommenden Jahren fortzusetzen, um die Marktattraktivität der Angebote
sowie die Zukunftsfähigkeit der DB Reise & Touristik AG kontinuierlich zu stärken.
Der planmäßige Rückgang der Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbe-
lastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn für Personalüberhang und erhöhte
Materialaufwendungen wird gegenüber der letztmaligen Gewährung im Jahr 2002
rund 27 Mio. € betragen.

Belastbare Ergebnisprognose für das Geschäftsjahr 2003 noch nicht möglich

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

Zukunftsbezogene Aussagen

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

...ausgewählter Film für "Nirgendwo
auf der Welt" wurde der 30. einzige
... 1998 mit "Award der Film
... in dieser Kategorie (jüngster
... mit 23 Jahren kammer Deutscher
... gelang

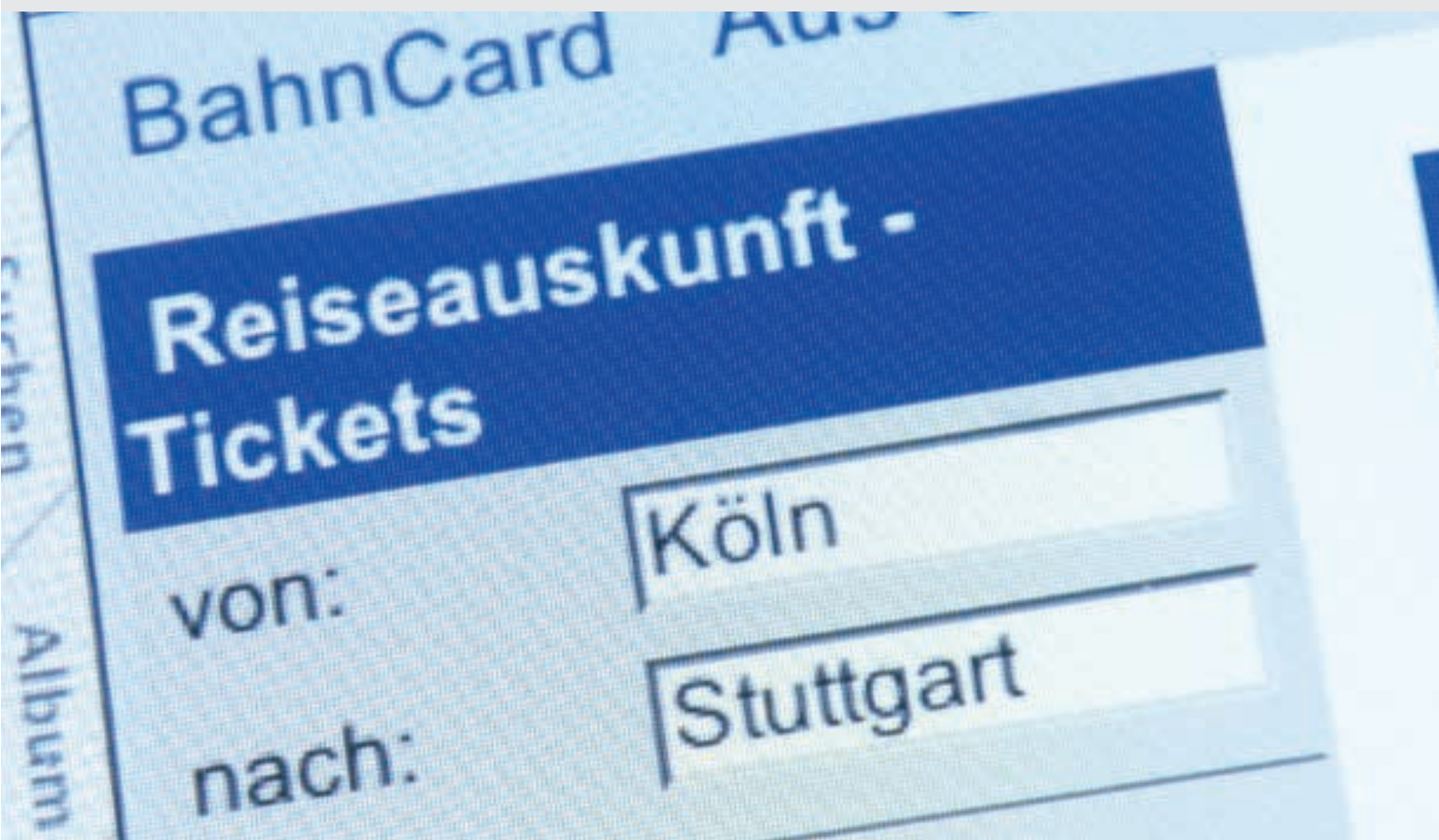


Fahrkarten



DB

Jahresabschluss DB Reise&Touristik AG



29	Bilanz
30	Gewinn- und Verlustrechnung
31	Kapitalflussrechnung
32	Anhang
32	Entwicklung des Anlagevermögens
34	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
36	Erläuterungen zur Bilanz
42	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
46	Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung
47	Sonstige Angaben
49	Bestätigungsvermerk

Bilanz

zum 31. Dezember 2002

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2002	31.12.2001
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	1	3
Sachanlagen	(2)	3.266	3.337
Finanzanlagen	(2)	164	27
		3.431	3.367
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	35	28
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	297	314
Wertpapiere		–	–
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		55	64
		387	406
C. Rechnungsabgrenzungsposten		1	1
		3.819	3.774

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2002	31.12.2001
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	512	512
Kapitalrücklage	(6)	1.533	1.533
Gewinnrücklage		–	–
Bilanzverlust		–	–
		2.045	2.045
B. Rückstellungen	(7)	785	885
C. Verbindlichkeiten	(8)	987	828
D. Rechnungsabgrenzungsposten		2	16
		3.819	3.774

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang	2002	2001
Umsatzerlöse	(11)	2.916	3.142
Bestandsveränderungen		0	– 1
Andere aktivierte Eigenleistungen		3	2
Gesamtleistung		2.919	3.143
Sonstige betriebliche Erträge	(12)	713	557
Materialaufwand	(13)	– 1.616	– 1.742
Personalaufwand	(14)	– 754	– 707
Abschreibungen		– 315	– 317
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	– 813	– 796
		134	138
Beteiligungsergebnis	(16)	– 3	12
Zinsergebnis	(17)	– 19	– 22
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		112	128
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(25)	– 112	– 128
Jahresüberschuss/-fehlbetrag		0	0

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang	2002	2001
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung/ Verlustausgleich		112	128
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		315	317
Veränderung der Pensionsrückstellungen		8	2
Cashflow vor Steuern		435	447
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Finanzanlagen, Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 108	- 1
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge		-	-
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		1	- 3
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		-	-
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		10	76
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 31	- 51
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag			
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		307	468
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		41	47
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 419	- 410
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		-	-
Einzahlungen aus der Aufnahme zinsloser Darlehen des Bundes		-	-
Auszahlungen für die Tilgung und Rückzahlung zinsloser Darlehen des Bundes		-	-
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		-	-
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 2	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 380	- 363
Einzahlungen aus Kapitalerhöhungen/Gesellschafterzuschüssen		-	-
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter/ Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		- 128	- 137
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 111	0
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		334	- 124
Einzahlungen aus Sale-and-lease-back		0	178
Einzahlungen aus der Begebung von Anleihen und der Aufnahme von (Finanz-) Krediten		-	-
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten		- 31	0
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		64	- 83
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		- 9	22
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(18)	64	42
Finanzmittelbestand am Jahresende	(18)	55	64

¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens DB Reise & Touristik AG

Anschaffungs- und Herstellungskosten					
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2002	Übertragung an DBAuto- Zug GmbH	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	10	0	0	0	- 1
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	191	- 2	6	10	- 1
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	9	0	1	0	0
	200	- 2	7	10	- 1
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	19	0	2	0	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	3.833	- 191	163	41	- 50
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	58	0	7	2	- 1
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	115	- 1	18	3	- 13
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	227	- 4	222	- 56	- 11
	4.452	- 198	419	0	- 76
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	45	0	137	0	0
2. Beteiligungen	0	0	0	0	0
	45	0	137	0	0
Anlagevermögen gesamt	4.507	- 198	556	0	- 77

Abschreibungen							Buchwert		
Stand am 31.12.2002	Vortrag zum 01.01.2002	Übertragung an DBAuto- Zug GmbH	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2002	Stand am 31.12.2002	Stand am 31.12.2001	
9	- 7	0	- 2	0	1	- 8	1	3	
204	- 36	1	- 6	- 1	0	- 42	162	155	
10	0	0	- 1	0	0	- 1	9	9	
214	- 36	1	- 7	- 1	0	- 43	171	164	
21	- 3	0	- 1	0	0	- 4	17	16	
3.796	- 1.001	58	- 271	- 1	26	- 1.189	2.607	2.832	
66	- 28	0	- 6	1	0	- 33	33	30	
122	- 47	0	- 28	1	12	- 62	60	68	
378	0	0	0	0	0	0	378	227	
4.597	- 1.115	59	- 313	0	38	- 1.331	3.266	3.337	
182	- 18	0	0	0	0	- 18	164	27	
0	0	0	0	0	0	0	0	0	
182	- 18	0	0	0	0	- 18	164	27	
4.788	- 1.140	59	- 315	0	39	- 1.357	3.431	3.367	

Anhang

für das Geschäftsjahr 2002

Der **Jahresabschluss der DB Reise&Touristik AG** ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. 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**, mit Ausnahme geringerwertiger Software, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibung angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringerwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

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

Erläuterungen zur Bilanz

Zum 1. Januar 2002 wurden die Nacht- und Autozugaktivitäten der DB Reise&Touristik AG in der Tochtergesellschaft DBAutoZug GmbH zusammengefasst. Die Ausgliederung im Wege der Sacheinlage umfasste die Teilbetriebe DBAutoZug („Autoreisezüge“), das Geschäft der Niederlassung AutoZugSylt („SyltShuttle“), die Niederlassung Schiffsdienst- und Inselbahn Wangerooge sowie den Nachtreiseverkehr.

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Juli 2002 wurde der Geschäftsbereich „Service im Zug“ mit dem Tagverkehr von der Mitropa AG auf die DB Reise&Touristik AG übertragen.

Zum 30. Dezember 2002 erfolgte die Übertragung des „Beschwerdemanagements“ der DB Reise&Touristik AG auf die Tochtergesellschaft DBDialog Telefonservice GmbH.

Wesentliche Veränderungen gegenüber dem Vorjahr ergeben sich hieraus in verschiedenen Bilanz- und GuV-Posten. Der Jahresabschluss der DB Reise&Touristik AG ist deshalb in den Positionen der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung nicht oder nur bedingt mit dem Vorjahr vergleichbar. Tiefer gehende Erläuterungen zu den Auswirkungen enthält der Lagebericht.

2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 32 – 33 dargestellt.

Im Geschäftsjahr wurden 20 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) **außerplanmäßige Abschreibungen** auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Fahrzeuge – vorgenommen.

3 Vorräte

in Mio. €	2002	2001
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	33	28
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	0	0
Fertige Erzeugnisse und Waren	2	0
Insgesamt	35	28

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 17 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2002	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2001
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	220	0	249
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	29	0	14
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	1
Sonstige Vermögensgegenstände	47	0	50
Insgesamt	297	0	314

Die **Wertberichtigungen** auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 21 Mio. € (im Vorjahr: 47 Mio. €).

Teilbeträge der sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von 23 Mio. € entstehen rechtlich erst mit Antragstellung. Sie entfallen auf Erstattungsansprüche aus unentgeltlicher Beförderung nach §§ 145 ff. Sozialgesetzbuch IX. Die Antragstellung ist erst im Verlauf des neuen Geschäftsjahres möglich.

5 Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital von 512 Mio. € ist eingeteilt in 102.400.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der Deutsche Bahn AG gehalten.

6 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage ist mit 1.533 Mio. € in Höhe des Betrags ausgewiesen, 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, und angepasst um die Entnahme zur Euro-Umstellung des Grundkapitals in 2001.

7 Rückstellungen

in Mio. €	2002	2001
Rückstellungen für Pensionen	34	25
Steuerrückstellungen	3	3
Sonstige Rückstellungen	748	857
Insgesamt	785	885

Den **Rückstellungen für Pensionen** wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 4 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) zugeführt. 5 Mio. € wurden im Rahmen der Personalübergänge von anderen Gesellschaften des DB Konzerns übernommen.

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

in Mio. €	2002	2001
Verpflichtungen im Personalbereich	79	77
Restrukturierungsmaßnahmen	143	236
Übrige Risiken	526	544
Insgesamt	748	857

Die **Verpflichtungen im Personalbereich** betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Tantiemen sowie Vorruhestandsverpflichtungen. Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen werden in der Rückstellung für **Restrukturierungsmaßnahmen** als reine Aufwandsrückstellung berücksichtigt. Neben der Inanspruchnahme in Höhe von 43 Mio. € wurden durch Reallokation dieser Rückstellungen 51 Mio. € aufgelöst.

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

8 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2002	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2001
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	20	20	0	0	21
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	2	2	0	0	1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	225	225	0	0	233
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	713	218	161	334	540
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6	6	0	0	13
Sonstige Verbindlichkeiten	21	21	0	0	20
davon aus Steuern	(5)	(5)	(0)	(0)	(5)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(9)	(9)	(0)	(0)	(8)
Insgesamt	987	492	161	334	828

In den **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** sind mittel- bis langfristige Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Bahn AG in Höhe von 502 Mio. € und kurzfristige Verbindlichkeiten mit 268 Mio. € enthalten, aus deren Saldierung mit kurzfristigen Forderungen in Höhe von 275 Mio. € (davon aus Cash-Pooling 262 Mio. €) eine Gesamtverbindlichkeit mit einer Restlaufzeit von 1 bis zu 5 Jahren mit 161 Mio. € und von über 5 Jahren mit 334 Mio. € resultiert.

9 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2002	2001
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	1.020	780
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	421	1.192
davon für verbundene Unternehmen	(42)	(553)
Insgesamt	1.441	1.972

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

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

Die Haftung für fremde Verbindlichkeiten ist im Zuge der Ausgründung der DB Reise&Touristik AG aus der Deutsche Bahn AG entstanden. Gemäß § 158 i. V. m. § 133 Umwandlungsgesetz haften die Deutsche Bahn AG und die Führungsgesellschaften der mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Geschäftsbereiche als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Deutsche Bahn AG zum 31. Dezember 1998. Die Haftung ist begrenzt auf die Verpflichtungen, die vor Ablauf von fünf Jahren nach Bekanntmachung der Handelsregistereintragung der Ausgliederung – also bis zum 30. Juni 2004 – fällig sind. Der Vermerkposten der DB Reise&Touristik AG umfasst die bis 31. Dezember 2002 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. €	2002	2001
Bestellobligo für Investitionen	773	338
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	691	645
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(667)	(624)
Euro-Bargeldbestände aus Subfrontloading	0	49
Insgesamt	1.464	1.032

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 2002 Leasingraten in Höhe von 34 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €) gezahlt.

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

in Mio. €	2002	2001
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	155	30
fällig 1 bis 5 Jahre	192	220
fällig über 5 Jahre	344	395
Insgesamt	691	645

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

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

11 Umsatzerlöse

in Mio. €	2002	2001
Erlöse aus Personenverkehr	2.776	3.055
Sonstige Umsatzerlöse	140	87
Insgesamt	2.916	3.142

12 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2002	2001
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	450	431
Mieten und Pachten	20	19
Übrige betriebliche Erträge	118	86
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	7	11
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	114	9
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	4	1
Übrige periodenfremde Erträge	0	0
Insgesamt	713	557

13 Materialaufwand

in Mio. €	2002	2001
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	198	179
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.116	1.224
Aufwendungen für Instandhaltungen	304	342
Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)	1.618	1.745
Zuwendungen des Bundes	- 2	- 3
Insgesamt	1.616	1.742

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

14 Personalaufwand

in Mio. €	2002	2001
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	426	396
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	202	206
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	13	17
	641	619
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	90	87
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	48	50
	138	137
davon für Altersversorgung	(69)	(65)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	779	756
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	- 25	- 49
Insgesamt	754	707

In den **Löhnen und Gehältern** für Arbeitnehmer wurden im Berichtsjahr aufgrund tarifvertraglicher Regelung seit August leistungsabhängige Zulagen mit 7 Mio. € als laufender Aufwand und nicht mehr als Verbrauch der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen erfasst.

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

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

15 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2002	2001
Mieten und Pachten	139	151
Gebühren und Beiträge	9	5
Übrige betriebliche Aufwendungen	614	606
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	8	8
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	43	26
Insgesamt	813	796

Von den **übrigen betrieblichen Aufwendungen** betreffen unter 1 Mio. € (im Vorjahr: unter 1 Mio. €) „sonstige Steuern“.

16 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2002	2001
Erträge aus Beteiligungen	8	7
davon aus verbundenen Unternehmen	(4)	(7)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	8	9
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 19	- 4
Insgesamt	- 3	12

17 Zinsergebnis

in Mio. €	2002	2001
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	15	16
davon aus verbundenen Unternehmen	(14)	(15)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 34	- 38
davon an verbundene Unternehmen	(- 33)	(- 37)
Insgesamt	- 19	- 22

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. Der Chashflow vor Steuern ist durch zahlungsunwirksame Auflösungen von Rückstellungen von 114 Mio. € positiv beeinflusst.

Die DB Reise&Touristik AG hat im Berichtsjahr von der Mitropa AG den Geschäftsbereich „Service im Zug“ übernommen. Die Nacht- und Autozugaktivitäten der DB Reise&Touristik AG wurden in der Tochtergesellschaft DBAutoZug GmbH zusammengefasst.

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

18 Finanzmittelbestand

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

Daneben bestehen bei der Deutsche Bahn AG im Rahmen des Konzern-Cash-Pooling Guthaben in Höhe von 262 Mio. € (im Vorjahr: 597 Mio. €), die nicht in den Finanzmittelbestand einbezogen sind.

Sonstige Angaben

19 Mitteilung nach § 20 AktG

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

20 Konzernzugehörigkeit

Die DB Reise&Touristik AG ist Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG und wird in deren Konzernabschluss einbezogen. Der Konzernabschluss der Deutsche Bahn AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg 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 51345 hinterlegt.

22 Beschäftigte

	2002 im Jahres- durchschnitt	2002 am Jahresende	2001 im Jahres- durchschnitt	2001 am Jahresende
Arbeitnehmer	13.914	15.078	13.103	12.601
Zugewiesene Beamte	6.966	6.659	7.608	7.266
Zwischensumme	20.880	21.737	20.711	19.867
Auszubildende	719	1.051	925	981
Insgesamt	21.599	22.788	21.636	20.848

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

23 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2002	2001
Gesamtbezüge des Vorstands	1.043	872
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	85	262
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	189	0
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	83	49
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	0	0

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 52–54 zu entnehmen.

24 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

25 Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn

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

Frankfurt am Main, den 28. März 2003

DB Reise&Touristik AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

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

„Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Reise&Touristik Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das zum 31. Dezember 2002 endende Geschäftsjahr geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 28. März 2003

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Theiß)
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Klautzsch)
Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital in %	Eigen- kapital in Mio. €	Umsatz 2002 in Mio. €	Umsatz ggü. Vj. in %	Ergebnis 2002 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12. 2002
Ameropa-Reisen GmbH, Bad Homburg v. d. H.	100,0	2,6	106,5	3,3	– ¹⁾	129
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	100,0	4,1	23,1	2,5	– ¹⁾	203
CityNightLine CNL AG, Zürich	100,0	19,8	45,7	6,9	3,8	99
DBDialog Telefonservice GmbH, Schwerin	100,0	0,8	62,8	18,0	– ¹⁾	1.913
Deutsche Touring Gesellschaft mbH, Frankfurt a. M.	82,8	5,0	59,4	8,5	– ¹⁾	159
DBAutoZug GmbH, Dortmund ²⁾	100,0	134,9	211,5	–	– ¹⁾	252
DB European RailService GmbH, Dortmund ³⁾	100,0	0,0	15,6	–	0,0	447
Metropolitan Express-Train GmbH, Bad Homburg v. d. H.	100,0	4,4	20,6	9,8	0,1 ¹⁾	11
Mitropa Mitteleuropäische Schlafwagen und Speisewagen Aktiengesellschaft, Berlin	100,0	15,9	198,0	– 30,1	0,3 ¹⁾	1.758

¹⁾ Ergebnisabführungsvertrag

²⁾ Übernahme der Auto- und Nachtzugverkehre von der DB Reise&Touristik AG zum 1. Januar 2002

³⁾ Übernahme der Catering-Aktivitäten der Mitropa AG

Aufsichtsrat der DB Reise&Touristik AG

Hartmut Mehdorn

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

- a) DB Regio AG (Vorsitz)
- DB Cargo AG (Vorsitz)
- DB Station&Service AG (Vorsitz)
- DB Netz AG (Vorsitz)
- Stinnes AG (Vorsitz)
- S-Bahn München GmbH (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a. G.
- Lufthansa Technik AG
- SAP AG
- Vattenfall Europe AG
- WestLB AG
- b) Bayerische Magnetbahn-
vorbereitungsgesellschaft mbH
(Vorsitz)
- Projektgesellschaft
- METRORAPID mbH (Vorsitz)
- Railog GmbH (Beirat)
- Allianz Versicherungs-AG (Beirat)
- Bayerische Hypo- und
Vereinsbank AG (Beirat)
- Commerzbank AG
(Landesbeirat Berlin)
- Deutsche Bank AG (Beirat Ost)
- Dresdner Bank AG (Verwaltungsbeirat)

Norbert Hansen*

Stellvertretender Vorsitzender des
Aufsichtsrats,
Vorsitzender der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Hamburg

- a) Deutsche Bahn AG
- DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz AG
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a. G.
- DEVK Vermögensvorsorge- und
Beteiligungs-AG

Georg Beck*

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

- b) Bahn-Betriebskrankenkasse
(Verwaltungsrat)
- Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Dr. Norbert Bensel

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Berlin

– seit 10. Juni 2002 –

- a) DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz AG
- DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
- DB Vermittlung GmbH (Vorsitz)
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und HUK-
Versicherungsverein a. G.
- Partner für Berlin Gesellschaft für
Hauptstadt-Marketing mbH
- Senator Entertainment AG
- b) DBFuhrparkService GmbH (Vorsitz)
- DB Services GmbH (Beirat, Vorsitz)

Dr. Nikolaus Breuel

Leiter Konzernentwicklung der
Deutsche Bahn AG,
Berlin

- a) DB Regio AG
- DB Netz AG
- DB Telematik GmbH
- b) DB Systems GmbH (Beirat)

Klaus Daubertshäuser

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Wettenberg

- a) DB Regio AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz AG
- DE-Consult Deutsche Eisenbahn
Consulting GmbH
- S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G. (Beirat)
- Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
(Beirat)

Stefan Garber

Leiter Einkauf der
Deutsche Bahn AG,
Bad Homburg

- a) DB Regio AG
- DB Telematik GmbH (Vorsitz)
- DB Services Technische Dienste
GmbH
- Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft
- b) DBBauProjekt GmbH (Vorsitz)
- DB Systems GmbH (Beirat)
- Arcor AG&Co.
(Gesellschafterausschuss)
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a. G. (Beirat)

Dieter Harms*

Bereichsvorstand der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Linsengericht
– bis 31. Juli 2002 –

Michael Harting

Stellv. Abteilungsleiter im
Bundesministerium für Verkehr,
Bau- und Wohnungswesen,
Bornheim

- a) DB Station&Service AG
- DB Telematik GmbH
- Vivico Real Estate GmbH
- b) DBBauProjekt GmbH
- DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a. G. (Beirat)

Roland Heinisch

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Netz AG,
Idstein
a) DB Regio AG
DB Cargo AG
DB Systems GmbH

Wolfgang Joosten*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Reise&Touristik AG,
Lünen

Michael Lehmann*

Betriebsratsvorsitzender Wahlbetrieb
Leipzig der DB Reise&Touristik AG,
Leipzig

Hubert Mezger*

Betriebsratsvorsitzender
Regionalbereich Südwest der
DB Reise&Touristik AG,
Lauchheim

Annegret Pawlitz*

Betriebsratsvorsitzende
Regionalbereich Nord der
DB Reise&Touristik AG,
Buxtehude
a) Sparda-Bank Hamburg eG

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Weiterstadt
– seit 6. Mai 2002 –
a) DB Regio AG
DB Cargo AG
DB Energie GmbH (Vorsitz)
DB Systems GmbH
b) Bayerische Magnetbahn-
vorbereitungsgesellschaft mbH
Gemeinschaftskernkraftwerk Neckar
GmbH (Verwaltungsrat)
MVP Versuchs- und
Planungsgesellschaft mbH
Projektgesellschaft Metrorapid mbH
Institut für Bahntechnik GmbH
Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Frankfurt am Main
a) DB Regio AG
DB Cargo AG
DB Station&Service AG
DB Netz AG
DB Services Immobilien GmbH
DB Systems GmbH (Vorsitz)
Stinnes AG
DEVK Allgemeine Lebens-
versicherungs-Aktiengesellschaft
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Lebensversicherungs-
verein a. G.
b) DB Services GmbH (Beirat)
DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)
Dresdner Bank Luxembourg S.A.
EUROFIMA Europäische Gesellschaft
für die Finanzierung von
Eisenbahnmaterial (Verwaltungsrat)

Klaus Schermuly*

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

Dr. Jürgen Siewert

Unterabteilungsleiter im
Bundesministerium der Finanzen,
Königswinter
a) Fraport AG
T-Systems International GmbH
b) Bundesanstalt für Post und
Telekommunikation Deutsche
Bundespost (Verwaltungsrat)

Horst Zimmermann*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Reise&Touristik AG,
Nürnberg
a) Deutsche Bahn AG

Wolfgang Zell*

Bereichsvorstand Güterverkehr der
TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Berlin
– vom 8. November 2002
bis 5. Dezember 2002 –
a) DB Cargo AG
DB Netz AG
S-Bahn Berlin GmbH
Sparda-Bank Berlin eG

Dr. Wolfgang Zoller*

Leiter Vertrieb Ausland der
DB Reise&Touristik AG,
Frankfurt am Main
b) Ameropa-Reisen GmbH
Deutsche Touring GmbH
DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a. G. (Beirat)

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

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

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

Vorstand der DB Reise&Touristik AG

Dr. Christoph Franz

Vorsitzender des Vorstands,
Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Regio AG,
Darmstadt

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

Kay Uwe Arnecke

Ressort Personal,
Mitglied des Vorstands der
DB Regio AG,
Hamburg

- a) DBDialog GmbH
DB Services Sicherheitsdienste
GmbH
DB Vermittlung GmbH
S-Bahn Berlin GmbH
üstra Intalliance AG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a. G. (Beirat)

Hans G. Koch

Ressort Marketing und Vertrieb,
Mörfelden-Walldorf

- a) DB Systems GmbH
Mitropa AG
SIXT AG
SIXT Allgemeine Leasing KGaA
- b) Ameropa-Reisen GmbH (Vorsitz)
Deutsche Touring GmbH (Vorsitz)
Deutsche Zentrale für Tourismus e.V.
(Verwaltungsrat)

Dr. Rolf Kranüchel

Ressort Finanzen und Controlling,
Köln

- a) DB Services Technische Dienste
GmbH
Mitropa AG (Vorsitz)
- b) CityNightLine CNL AG
(Verwaltungsrat, Vorsitz)
DBAutoZug GmbH (Vorsitz)

Karl-Dietrich Reemtsema

Ressort Produktion,
Mitglied des Vorstands der
DB Regio AG,
Frankfurt am Main

- a) DB Services Nord GmbH
DBBauProjekt GmbH
DB Regio Sverige AB
(Verwaltungsrat, Vorsitz)
DB Services GmbH (Beirat)
- b) DBAutoZug GmbH
MVP Versuchs- und
Planungsgesellschaft für
Magnetbahnsysteme mbH

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

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

Bericht des Aufsichtsrats der DB Reise&Touristik AG zum Geschäftsjahr 2002



Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Reise&Touristik AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, 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 zwei Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Im Übrigen traf das Präsidium die ihm zugewiesenen Entscheidungen über personelle Angelegenheiten des Vorstands.

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

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 6. Mai 2002 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2001 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 27. November 2002 hat sich der Aufsichtsrat mit der Budgetplanung für das Geschäftsjahr 2003 befasst und die Budgetplanung 2003, die Mittelfristplanung 2003–2007 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Reise&Touristik AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2002 intensiv mit dem neuen Preis- und Erlösmanagement (PEP) und den ersten Verkaufszahlen sowie mit der allgemeinen Kundenakzeptanz seit Beginn des Vorverkaufs im November 2002. Des Weiteren wurde der Aufsichtsrat über die Realisierung des neuen Service- und Gastronomiekonzepts und die Zielsetzung, Service aus einer Hand unter der Marke „Die Bahn“ zu bieten, informiert. Er befasste sich mit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main und den damit verbundenen Änderungen im Fahrplan 2003 sowie den Auswirkungen im gesamten Fernverkehrsnetz. Ferner informierte sich der Aufsichtsrat über den beginnenden intramodalen Wettbewerb im Personenfernverkehr und ließ sich über das vom Vorstand initiierte Programm „Wettbewerbsorientierte Ausrichtung des Fernverkehrs“ unterrichten.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Reise&Touristik AG zum 31. Dezember 2002 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 5. Mai 2003 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten; die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB Reise&Touristik AG für das Geschäftsjahr 2002 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wird aufgrund des mit der Deutsche Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Reise&Touristik AG für das Geschäftsjahr 2002 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Für den mit Ablauf des Jahres 2001 aus dem Aufsichtsrat ausgeschiedenen Herrn Dr. Horst Föhr wurde mit Wirkung zum 10. Juni 2002 Herr Dr. Norbert Bensel zum Aufsichtsratsmitglied der DB Reise&Touristik AG bestellt.

Herr Dr. Karl-Friedrich Rausch hat zum 6. Mai 2002 die Nachfolge für Herrn Dieter Ullsperger angetreten, der zum 31. Dezember 2001 sein Mandat im Aufsichtsrat der DB Reise&Touristik AG niedergelegt hat.

Herr Dieter Harms legte sein Mandat im Aufsichtsrat der DB Reise&Touristik AG zum 31. Juli 2002 nieder. Der zum 8. November 2002 als Nachfolger bestellte Herr Wolfgang Zell legte das Mandat am 5. Dezember nieder. Der Aufsichtsrat spricht Herrn Dr. Föhr, Herrn Ullsperger, Herrn Harms und Herrn Zell auch an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

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

Berlin, im Mai 2003
Für den Aufsichtsrat

A handwritten signature in blue ink, reading "Hartmut Mehdorn". The signature is written in a cursive style with a large initial 'H'.

Hartmut Mehdorn
Vorsitzender

Auszug aus der Fahrzeug- und Wagenflotte der DB Reise&Touristik AG und ihrer Beteiligungen

ICE 1 (Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortium: ABB, AEG, Siemens, Thyssen-Henschel, Krupp, Krauss-Maffei
Indienststellung	1991
Leistung	9.600 kW
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Sitzplätze	649 (bei 12 Mittelwagen)
Anzahl 31. 12. 02	59

Der ICE 1, der Stammvater der ICE-Familie, ging am 2. Juni 1991 erstmals auf die Strecke. Nicht nur bei den technischen Komponenten wie Antriebs-, Brems-, Steuerungs- und Diagnosetechnik, sondern vor allem im Hinblick auf komfortables Reisen setzte der ICE 1 Standards. Der Hochgeschwindigkeitszug besteht aus zwei Triebköpfen und bis zu 14 Mittelwagen. Zwischen Hamburg und Zürich verkehren ICE 1 mit SBB-tauglichen Stromabnehmern.

ICE 2 (Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Siemens, Adtranz
Indienststellung	1996
Leistung	4.800 kW
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Sitzplätze	368
Anzahl 31. 12. 02	44

Der ICE 2 ist ein achteiliger Hochgeschwindigkeitstriebzug, bestehend aus 6 Mittelwagen, einem Triebkopf und einem Steuerwagen (Halbzug). In Minutenschnelle lassen sich zwei Halbzüge über eine selbsttätige Kupplung zusammenkuppeln oder trennen. Durch Flügelungsmöglichkeit in Kurzzüge kann das Platzangebot an das Reisendenaufkommen angepasst werden. Luftgefederte Drehgestelle sorgen für eine große Laufruhe.

ICE 3 (Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Siemens, Adtranz
Indienststellung	ab 2000
Leistung	8.000 kW
Höchstgeschwindigkeit	330 km/h
Sitzplätze	441 (BR 403)/431 (BR 406)
Anzahl 31. 12. 02	50 (37/13)

Der ICE 3 ist ein achteiliger Hochgeschwindigkeitstriebzug. Der unterflurig angebrachte Einzelachs-antrieb treibt 50 % der Achsen an, was eine hohe Beschleunigung ermöglicht. Die 13 Züge der Mehrstromsystem-Version können sich mühelos an ausländische Stromsysteme anpassen. Dies ermöglicht einen grenzüberschreitenden Einsatz in Holland, Belgien und Frankreich.

ICE T (Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Bombardier, DUEWAG, FIAT, Siemens
Indienststellung	ab 1999
Leistung	3.000/4.000 kW
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Sitzplätze	250 (BR 415)/357 (BR 411)
Anzahl 31. 12. 02	43 (11/32)

Der ICE T ist ein fünf- bzw. siebenteiliger Elektrotriebzug. Die hydraulische Neigetechnik ermöglicht eine bis zu 30 % höhere Kurvengeschwindigkeit. Dadurch ergeben sich Fahrzeitverkürzungen je nach Streckenprofil zwischen 10 und 20 %. Durch die „unterflur“ angeordnete Antriebstechnik ergibt sich mehr Nutzfläche für die Fahrgäste, die an den Zugenden durch eine Glaswand freien Blick in das „Cockpit“ und auf die Strecke haben.

ICE TD (Dieseltriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Siemens, Bombardier
Indienststellung	2001
Leistung	1.700 kW
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Sitzplätze	195
Anzahl 31. 12. 02	19

Der ICE TD ist ein vierteiliger dieselelektrischer Triebzug. Jeder Einzelwagen wird durch einen 560-kW-Dieselmotor angetrieben. Die Siemens Neigetechnik (elektromechanisch) ermöglicht eine bis zu 30 % höhere Kurvengeschwindigkeit.

BR 101 (Elektrolokomotive)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	1996 – 1999
Leistung	6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Anzahl 31. 12. 02	145

Die Baureihe (BR) 101 ist eine vierachsige Universal-Lokomotive für den schnellen IC-Verkehr. Durch ihre Wendezugfähigkeit eignet sie sich zum Einsatz im Betrieb mit Steuerwagen im Personenverkehr. Zur Erhöhung der Auslastung wird sie in den Nachtstunden auch bei DB Cargo eingesetzt.

BR 112

(Elektrolokomotive)



Hersteller	AEG Hennigsdorf
Indienststellung	1990 – 1994
Leistung	3.820 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl 31. 12. 02	90

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

IC-Steuerwagen

(Bpmbdzf 297/296)



Hersteller	PFA Weiden
Indienststellung	1996 – 1999
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Sitzplätze	51
Anzahl 31. 12. 02	75

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

Metropolitan

Hersteller	Fahrzeugtechnik Dessau
Indienststellung	1999
Leistung	6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Sitzplätze	382
Anzahl 31. 12. 02	2

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

Fahrzeugtransportwagen¹⁾

(Bauart DDM 915 und 916)



Hersteller	LHB, Graaff
Indienststellung	1969 – 1972
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Stellplätze	je 5 Ober-/Unterdeck
Anzahl 31. 12. 02	199

Die Fahrzeugtransportwagen stammen aus Beständen der ehemaligen Deutschen Bundesbahn (DDM 915) und der Deutschen Reichsbahn (DDm 916). Jeder Transportwagen kann 10 Pkw transportieren, ebenso ist der Transport von Motorrädern möglich. Eine Vielzahl der Autotransportwagen ist in den vergangenen Jahren modernisiert und in einem einheitlichen roten Außendesign gestaltet worden.

Liegewagen¹⁾

(Bauart 248.1 und 248.3)



Hersteller	PFA Weiden
Indienststellung	1996
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Liegeplätze	50
Anzahl 31. 12. 02	65

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

Doppelstock-Schlafwagen^{1), 2)}

(Bauart WLABm 171, WLBm 172)



Hersteller	Talbot, Schindler, SGP
Indienststellung	1995
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Schlafplätze	28/34/36/42 (je nach Grundriss des Fahrzeugtyps)
Anzahl 31. 12. 02	44

Hier handelt es sich um Doppelstockschlafwagen, die für den DB NachtZug und die CityNightLine verkehren. Die Wagen bieten 28 bis 42 klimatisierte Plätze, jeweils in Zweibettabteilen (bei CityNightLine auch 4-Bett-Abteile), einige auch zusätzlich mit Dusche und WC und einem gesonderten Sitzbereich (WLABm171). Fast alle Fahrzeuge besitzen eine Bord-Galley und zusätzliche Gepäckräume. In den Wagen DB NachtZug steht zusätzlich eine Allgemeinschaftsdusche zur Verfügung. Alle Wagen sind in Deutschland, Österreich und der Schweiz einsetzbar; 16 Wagen auch in Dänemark.

¹⁾ DBAutoZug GmbH, Dortmund

²⁾ CityNightLine CNL AG, Zürich



DB Reise&Touristik AG

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.bahn.de

Der Geschäftsbericht sowie
aktuelle Informationen sind
auch im Internet abrufbar:

www.bahn.de/ir

Copyright © 2003
Deutsche Bahn AG,
Investor Relations
Alle Rechte sowie technische
Änderungen vorbehalten.

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

Produktionskoordination
Mentor Werbeberatung
H.-J. Dietz, Kelkheim

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

Kommunikation
UB Personenverkehr

Deutsche Bahn AG,
Investor Relations

Redaktionsschluss:
10. April 2003

Fotografie
Max Lautenschläger,
Berlin
Deutsche Bahn
DB AG/Warter (Titel)
DB AG/Brenneken (S.6)
DB AG/Klee (S.60)

DTP
medienhaus:frankfurt,
Frankfurt am Main

Lithografie
Koch Lichtsatz & Scan,
Wiesbaden

Druck
Color-Druck, Leimen



DB Reise&Touristik AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
www.bahn.de