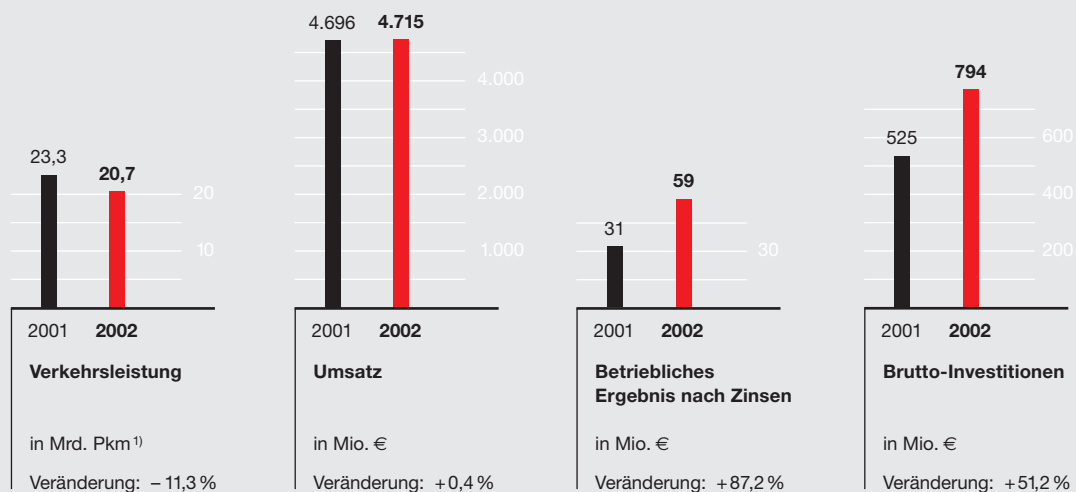




DB Regio AG

Geschäftsbericht 2002

Entwicklung im Geschäftsjahr 2002



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2002	2001	Veränd. in %
Umsatz	4.715	4.696	+ 0,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	231	122	+ 89,6
EBITDA vor Altlastenerstattung	274	224	+ 22,3
EBITDA ²⁾	324	322	+ 0,6
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen ³⁾	59	31	+ 90,3
Return on Capital Employed	in % 3,6	2,5	-
Anlagevermögen	3.746	3.435	+ 9,1
Eigenkapital	1.764	1.764	-
Bilanzsumme	3.949	3.646	+ 8,3
Cashflow vor Steuern	478	382	+ 25,1
Brutto-Investitionen	794	525	+ 51,2
Netto-Investitionen ⁴⁾	666	479	+ 39,0
Mitarbeiter per 31.12.	23.179	25.564	- 9,3

Leistungskennzahlen		2002	2001	Veränd. in %
Reisende	Mio.	717,8	778,6	- 7,8
Reisendenkilometer	Mrd. Pkm ¹⁾	20,7	23,3	- 11,3
Betriebsleistung	Mio. Trkm ⁵⁾	369,9	379,3	- 2,5

¹⁾ Personenkilometer = Produkt aus der Anzahl der beförderten Personen und der mittleren Reisereichweite

²⁾ Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern, Zinsen sowie Abschreibungen (bereinigt um Sonderfaktoren)

³⁾ Betrieblich ermittelte Ergebnisgröße (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁴⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

⁵⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

Inhalt

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



Sehr geehrte Damen und Herren,

für die DB Regio AG stand das Jahr 2002 ganz im Zeichen des zunehmenden Wettbewerbs. Immer mehr Verkehrsunternehmen aus dem In- und Ausland drängen auf den deutschen Nahverkehrsmarkt. Die Konsolidierung der bereits eingeleiteten Maßnahmen zur deutlichen Verbesserung unserer Kostenstrukturen, Wettbewerbsfähigkeit und Kundennähe führte dazu, dass wir in diesem Markt unsere Position als Marktführer behaupten konnten, obwohl die sich verschlechternde Konjunktur auch bei uns und unseren Tochtergesellschaften zu einem Rückgang der Fahrgastzahlen und der Verkehrsleistung führte.

Zusammen mit den von uns geführten Tochtergesellschaften sind wir als DB Regio nach wie vor mit einem im vergangenen Jahr erneut gestiegenen Umsatz von rund 8,4 Mrd. Euro der umsatzstärkste Unternehmensbereich im Deutsche Bahn Konzern.

Diese Entwicklung verdeutlicht, dass wir trotz schwieriger Rahmenbedingungen konsequent auf Sanierungskurs geblieben sind.

Kundenorientierung und Wirtschaftlichkeit sind die wesentlichen Elemente unserer Unternehmenspolitik. Die für das operative Geschäft verantwortlichen Regionen haben ihre Strukturen weiter ausgebaut und die Zusammenarbeit vor Ort optimiert. DB Regio AG ist in der Lage, regionalspezifische Verkehrskonzepte anzubieten und flächendeckend vernetzte Verkehre von hoher Qualität über einen langen Zeitraum durchzuführen. Die Erfolge unserer S-Bahn-Töchter und der im vergangenen Jahr neu gegründeten Regio-Netze machen deutlich, dass wir in Zusammenarbeit mit den Bestellern sowohl für Ballungsräume als auch für verkehrsschwache Regionen effiziente, kundenorientierte Verkehrskonzepte auf Basis unseres verkehrsplanerischen Know-hows anbieten können.

Trotz bestehender Kostennachteile gegenüber Wettbewerbern konnten wir unseren Marktanteil von knapp 92 Prozent im Schienenpersonennahverkehr im vergangenen Jahr auch bei weiter steigendem Ausschreibungsvolumen im Wesentlichen halten. Um auch künftig erfolgreich zu sein, müssen wir allerdings stärker als in der Vergangenheit neue Märkte im In- und Ausland erschließen und den eingeschlagenen Weg der Sanierung konsequent weitergehen.

Ein wesentlicher Teil unserer Sanierung ist die Modernisierung unseres Fahrzeugparks im Nahverkehr und die damit verbundene deutliche Absenkung des Durchschnittsalters der Fahrzeuge. Die für die nächsten fünf Jahre vorgesehenen

Investitionen von rund 4,6 Mrd. Euro können wir aber nur dann vornehmen, wenn wir die notwendige Investitionssicherheit in Form langfristiger Verkehrsverträge haben. Zahlreiche Verkehrsverträge sind zum Ende des vergangenen Jahres ausgefallen. Durch die im Oktober 2002 im Bundesrat verabschiedete Vergabeordnung wurden die Rahmenbedingungen für den Abschluss von Verkehrsverträgen sowohl für die Aufgabenträger als auch für die Verkehrsunternehmen klarer definiert. Eine generelle Ausschreibungspflicht gibt es nicht. Die Aufgabenträger haben die Wahl, sowohl freihändige Vergaben als auch Wettbewerbsverfahren als legitime Mittel zur Bestellung von Schienenpersonennahverkehr in ihren Regionen anzuwenden.

Dieses Verfahren nützt Aufgabenträgern und Anbietern von Verkehrsleistungen gleichermaßen und sorgt für einen geordneten Übergang in einen nach unserer Auffassung voraussichtlich bis zum Jahr 2012 weitgehend durch Ausschreibungen geprägten Nahverkehrsmarkt.

Der Abschluss von Verkehrsverträgen war im Jahr 2002 eine wesentliche Herausforderung für uns und wird es auch im laufenden Jahr sein. In Thüringen beispielsweise haben wir im vergangenen Jahr einen langfristigen Verkehrsvertrag abschließen können, gleiches gilt für das RegioNetz „Kurhessenbahn“. Die darin definierten Abstellklauseln geben uns einerseits die notwendige Planungssicherheit für vorgesehene Investitionen und ermöglichen andererseits auch während der Vertragslaufzeit einen Wettbewerb der Verkehrsunternehmen im Rahmen von Ausschreibungen.

Bei Ausschreibungen war im letzten Jahr zunehmend eine Tendenz zur Einschränkung der unternehmerischen Freiheiten der Eisenbahnverkehrsunternehmen erkennbar. Dies läuft nach unserer Auffassung der eigentlichen Grundidee der Bahnreform und der damit verbundenen Regionalisierung – der konsequenten Trennung von Aufgabenträgerschaft und unternehmerischer Leistungserstellung – zuwider. Die Festlegung einer sinnvollen Wertschöpfungstiefe sollte eine unternehmerische Entscheidung des Eisenbahnverkehrsunternehmens bleiben.

Obwohl wir unbestritten gerade auf dem Personalsektor gravierende Kostennachteile gegenüber unseren Wettbewerbern haben, konnten wir durch unsere Kompetenz auch 2002 Ausschreibungen in Bayern und Nordrhein-Westfalen gewinnen. Rund 55 Prozent der bisher in Deutschland erfolgten Ausschreibungen haben wir für uns entscheiden können.

Unabhängig davon müssen wir unsere Sanierungsanstrengungen in diesem Jahr weiter forcieren, um auch langfristig bei Ausschreibungen erfolgreich zu sein. Dazu gilt es wettbewerbsfähige Beschäftigungsbedingungen zu schaffen, unseren Fuhrpark weiter zu modernisieren, gleichzeitig die Beschaffungskosten zu senken und die Instandhaltung zu optimieren sowie Arbeitsprozesse in der Wertschöpfungskette weitgehend zu standardisieren.

Dass wir mit unserem eingeschlagenen Kurs auf dem richtigen Weg sind, zeigt die Tatsache, dass wir uns 2002 in einem außerordentlich schwierigen konjunkturellen Umfeld behaupten und die Umsatzzahlen steigern konnten. Während unsere Wachstumschancen im Schienenpersonennahverkehr ausgereizt sind und hier künftig eher Marktanteile verloren gehen werden, wollen wir künftig im klassischen Stadtverkehrsmarkt für Busse, Straßenbahnen und U-Bahnen wachsen. Und auch die Auslandsmärkte in einem mehr und mehr zusammenwachsenden Europa werden für uns zunehmend interessant. Strategische Allianzen mit kommunalen Verkehrsunternehmen in Deutschland sowie mit regional verankerten Partnern im Ausland sollen uns in Zukunft neue Märkte erschließen. Wir werden diese Chancen ebenso wie die Herausforderungen der im laufenden Geschäftsjahr absehbar schwierigen wirtschaftlichen Umfeldbedingungen im Sinne unserer Kunden und Mitarbeiter aktiv angehen.



Dr. Christoph Franz
Vorsitzender des Vorstands der DB Regio AG



Lagebericht



- Umsatzerlöse mit 4.715 Mio. € leicht über Vorjahresniveau
- Strukturoptimierungen und Kostensenkungsmaßnahmen plangemäß umgesetzt
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen um 90,3 % auf 59 Mio. € gesteigert
- In verschärftem Wettbewerbsumfeld erfolgreicher Abschluss mehrjähriger Verkehrsverträge gelungen
- Modernisierungsprogramm auf hohem Niveau konsequent fortgeführt

DB Regio AG im Wandel

Der Personenverkehr des Deutsche Bahn Konzerns gliedert sich in den Personenfern- (DB Reise & Touristik) und den Personennahverkehr (DB Regio). Die Leistungen im Personennahverkehr werden vor Ort durch unsere regionalen Organisationseinheiten der DB Regio AG sowie durch unsere Tochtergesellschaften (Schiene und Bus) in den Geschäftsfeldern Regional- und Stadtverkehre erbracht.

Den im Jahr 2000 begonnenen Sanierungsprozess und die damit verbundene Umstrukturierung der DB Regio haben wir im Geschäftsjahr 2002 planmäßig weitergeführt. Zwölf unmittelbar dem Vorstand unterstellte regionale Geschäftsleitungen tragen als direkte Verhandlungspartner der öffentlichen Bestellerorganisationen der Länder die Ergebnisverantwortung in den jeweiligen Regionen. Durch die Schaffung von Verkehrsbetrieben, die als Profit-Center auch für die regionale Zusammenarbeit mit Verbänden verantwortlich sind, konnten wir eine Erhöhung der Kundennähe bei gleichzeitiger Kostensenkung erreichen. Mit der Umsetzung zahlreicher regionaler Projekte wurde der Sanierungsprozess in unseren Regionen erfolgreich fortgesetzt.

Im Rahmen der Mittelstandsoffensive wurden im 2. Quartal 2002 die Betriebsteile SüdostBayernBahn, Kurhessenbahn, Erzgebirgsbahn sowie Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn aus der DB Regio AG in die DB RegioNetz Verkehrs GmbH (RNV) ausgegliedert. Die erforderliche Infrastruktur ist durch die DB RegioNetz Infrastruktur GmbH (RNI) von der DB Netz AG gepachtet. Die DB RegioNetz Verkehrs GmbH erbrachte im Geschäftsjahr 2002 eine Betriebsleistung von über 8,4 Mio. Trassenkilometern (Trkm).

Durch die Gründung der DB Regio Sverige AB, Stockholm, erfolgte im 3. Quartal 2002 der Eintritt in den internationalen Nahverkehrsmarkt. Unsere schwedische Tochtergesellschaft erbringt künftig auf dem S-Bahn-Netz in Stockholm eine Betriebsleistung von 2,2 Mio. Trkm p. a.

Die Zentrale der DB Regio AG konzentriert sich auf Rahmenvorgaben und Serviceaufgaben für die regionalen Einheiten. So werden Doppelfunktionen vermieden und Overheadkosten gesenkt. Mit der Wahrnehmung der Funktionen Vertrieb und Erlösabrechnung ist unverändert die DB Reise & Touristik AG beauftragt.

Zentrale Gruppenfunktionen wie Einkauf, Forschung und Technologie, Umweltschutz sowie Rechtsdienst und Kommunikation sind für alle Führungsgesellschaften des DB Konzerns bei der DB AG gebündelt.

Gesamtwirtschaftliche Lage

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

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

In Deutschland 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 1,3 % sank. Belastungen resultierten aus dem erneuten Einbruch der Ausrüstungs-investitionen um 8,4 % (im Vorjahr: –5,8 %), dem Rückgang der Bauinvestitionen um 5,9 % (im Vorjahr: –6 %) sowie dem Rückgang der realen Konsumausgaben der privaten Haushalte um 0,5 % (im Vorjahr: +1,5 %).

Entwicklung des Verkehrsmarkts

Die schwache gesamtwirtschaftliche Lage im Geschäftsjahr 2002 hatte einen maßgeblichen Einfluss auf die Entwicklung des Personenverkehrsmarkts. Das Wachstum im Personenverkehr lag verkehrsträgerübergreifend unter den Vorjahres- bzw. den prognostizierten Werten. Zusätzlich war DB Regio von den massiven Beeinträchtigungen aufgrund des Jahrhunderthochwassers der Elbe stark betroffen.

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

In der Verkehrsleistungsentwicklung von DB Regio – einschließlich unserer Tochtergesellschaften – spiegeln sich neben der erstmals ganzjährigen Wirksamkeit der Mitte 2001 im gesamten Personenverkehr der Deutschen Bahn umgesetzten Angebotsoptimierungen vor allem die Auswirkungen der schwächeren Konjunktur sowie die erheblichen Verkehrsausfälle infolge des Elbhochwassers und eines Hangrutsches an der Rheinstrecke wider. Zusätzlich ist die Verkehrsleistung von DB Regio durch die Korrektur einer statistischen Abweichung für den Vorjahreswert beeinflusst. Einschließlich der Tochtergesellschaften erbrachten wir im Berichtsjahr mit täglich mehr als 29.000 Nahverkehrszügen eine Verkehrsleistung von 36,7 Mrd. Personenkilometern (Pkm), 6,2 % weniger als im Vorjahr.

Auf die DB Regio AG entfielen hiervon 20,7 Mrd. Pkm (–11,3 %). Unsere Schientochtergesellschaften erreichten auch durch Übernahme von Verkehren aus der DB Regio AG eine Steigerung der Verkehrsleistung um 190 Mio. Pkm auf insgesamt 16,0 Mrd. Pkm (+1,2 %).

Der ÖSPV litt ebenfalls unter der schwachen Konjunktorentwicklung. Im Linienverkehr konnte der durch die schlechte Beschäftigungssituation bedingte Rückgang im Berufsverkehr durch ein Wachstum im Schüler- und Auszubildendenverkehr kompensiert werden. Die Gelegenheitsverkehre waren aufgrund der Konsumzurückhaltung rückläufig. Die Busgesellschaften der DB Regio konnten sich mit einer Verkehrsleistung von 9,1 Mrd. Pkm und damit einer Steigerung um 0,5 Mrd. Pkm von der allgemeinen Marktentwicklung abkoppeln.

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

Geschäftsverlauf

Umsatzentwicklung weiter positiv

Die **Umsatzerlöse** der DB Regio AG stiegen im Geschäftsjahr 2002 um 19 Mio. € (+0,4 %) auf 4.715 Mio. €. Bereinigt um die Ausgründung von Verkehrsbetrieben in die DB RegioNetz Verkehrs GmbH beträgt die Umsatzsteigerung 57 Mio. € (+1,2 %). Diese Entwicklung wurde hauptsächlich durch eine Steigerung der Bestellerentgelte infolge der Umsetzung der Revision des Regionalisierungsgesetzes erzielt. Darüber hinaus trugen die erhöhten Fahrgeldeinnahmen – insbesondere im Verbundbereich – zu der positiven Umsatzentwicklung bei.

Mit 3.275 Mio. € entfielen 69,5 % der Umsatzerlöse auf Bestellungen der Länder, 1.331 Mio. € (28,2 %) auf Fahrgeldeinnahmen und 109 Mio. € (2,3 %) auf sonstige Umsatzerlöse. Lediglich 3,2 % ihres Umsatzes erzielte die DB Regio AG mit Gesellschaften des DB Konzerns (im Vorjahr 5,4 %).

Komponenten der Ergebnisrechnung

Die **Gesamtleistung** der DB Regio AG lag mit 4.718 Mio. € um 24 Mio. € (+0,5 %) über dem Vorjahreswert. Nach Abzug von Sondereffekten aus der Ausgliederung von Verkehrsbetrieben in die DB RegioNetz Verkehrs GmbH sowie des Betriebsübergangs der Niederlassung Ulm zur Regionalbahn Alb Bodensee GmbH konnte die Gesamtleistung um 76 Mio. € gegenüber Vorjahr gesteigert werden.

Die **sonstigen Erträge** betrugen 407 Mio. € und lagen – bereinigt um die Auflösung der Restrukturierungsrückstellung in Höhe von 84 Mio. € und die vorangenannten Ausgliederungen – um 24 Mio. € unter dem Vorjahresniveau.

Die **betrieblichen Aufwendungen** konnten gegenüber Vorjahr um 41 Mio. € (–0,8 %) reduziert werden. Zur Abarbeitung des technischen und organisatorischen Rückstands der ehemaligen Deutschen Reichsbahn erhielt die DB Regio AG gemäß der Vereinbarung der DB AG mit der Bundesrepublik Deutschland vom 23. Dezember 1994 **Ausgleichszahlungen des Bundes**. Diese wurden im Jahr 2002 in einer Höhe von 50 Mio. € letztmals gewährt.

Der **Materialaufwand** sank um 33 Mio. € (–1,0 %) auf 3.189 Mio. €, bereinigt um Sondereffekte lag er um 37 Mio. € unter Vorjahr. Der Anteil an der Gesamtleistung konnte von 68,6 % auf 67,6 % verringert werden.

Im **Personalaufwand** konnten die infolge der Tarifierhöhung um 2,4 % zum 1. März 2002 sowie der Ost/West-Anpassung um 1 % auf 90 % des Westniveaus gestiegenen Löhne und Gehälter durch die Intensivierung des Sanierungskurses

vollständig aufgefangen werden. Insgesamt sank der Personalaufwand um 21 Mio. € (-2,4 %) auf 872 Mio. €. Gemessen an der Gesamtleistung betrug der Personalaufwand im Berichtsjahr damit 18,5 % (im Vorjahr 19,0 %).

Bei anhaltend hoher Investitionsquote sanken die **Abschreibungen** zum Vorjahr um 28 Mio. € (-10,4 %) auf 241 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen auf die gegenüber Vorjahr geringeren Abschreibungen für Fahrzeugausmusterungen in Höhe von 26 Mio. € (im Vorjahr 68 Mio. €) zurückzuführen.

Die **sonstigen betrieblichen Aufwendungen** stiegen um 41 Mio. € (+6,7 %) auf 656 Mio. €. Wesentliche Faktoren waren hier höhere Projektkosten im Zusammenhang mit der Einführung des Euro sowie neuer DV-Systeme.

Das **Zinsergebnis** belief sich auf -24 Mio. € und lag damit um 2 Mio. € unter dem Vorjahresniveau. Der Anteil des Zinssaldos an der Gesamtleistung blieb wie im Vorjahr mit 0,5 % unverändert niedrig.

Das **Beteiligungsergebnis** lag mit 88 Mio. € knapp auf dem Niveau des Vorjahres und umfasst im Wesentlichen die Ergebnisabführungen der S-Bahn Berlin GmbH, S-Bahn Hamburg GmbH, S-Bahn München GmbH, DB ZugBus Schleswig-Holstein Gruppe, NRW-Gesellschaften, DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH sowie der Busgesellschaften.

Die **Schieneverkehrsgesellschaften** konnten das Ergebnis vor Steuern im Vergleich zum Vorjahr um 8 Mio. € auf 26 Mio. € (+44,4 %) erhöhen. Maßgeblich ist hier die erfreuliche Entwicklung des Umsatzes infolge gestiegener Bestellungen der Länder in Höhe von 1.154 Mio. € (+5,6 %) sowie der Zunahme externer Fahrgeleinnahmen auf 967 Mio. € (+2,2 %). Die betrieblichen Aufwendungen bewegten sich auf Vorjahresniveau.

Das Ergebnis vor Steuern der **Busgesellschaften** liegt mit 59 Mio. € um 3,5 % über Vorjahr. Neben gestiegenen Umsätzen (+3,1 %) durch Akquisitionen haben die Erhöhung der Betriebsleistung und des Verkehrsaufkommens sowie Rationalisierungsmaßnahmen dazu beigetragen.

Insgesamt ergab sich für die DB Regio AG ein positives **Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit** von 231 Mio. € (im Vorjahr: 122 Mio. €). Darin enthalten sind sonstige Erträge aus der Auflösung von Restrukturierungsrückstellung in Höhe von 84 Mio. €. Diese Position beinhaltet einen einmaligen Ergebniseffekt verursacht durch eine Neuberechnung und Reallokation des entsprechenden Rückstellungsbedarfs zwischen den Unternehmen des DB Konzerns. Bereinigt um diesen Effekt läge das Ergebnis mit 147 Mio. € um 25 Mio. € über Vorjahr. Aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der DB AG wird das Ergebnis der DB Regio AG vollständig an die Muttergesellschaft DB AG abgeführt.

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen erheblich verbessert

Wesentliche Größen für die Beurteilung des operativen Geschäfts sind die betriebswirtschaftlichen Kenngrößen Betriebliches Ergebnis nach Zinsen und EBITDA.

Das **Betriebliche Ergebnis nach Zinsen** konnte – ohne Auflösung der Restrukturierungsrückstellung von 84 Mio. € – gegenüber Vorjahr um 28 Mio. € (+90,3 %) verbessert werden und erreichte im Berichtsjahr 59 Mio. €.

Das aus dem operativen Geschäft erwirtschaftete **EBITDA** (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) stieg im Berichtsjahr leicht um 2 Mio. € auf 324 Mio. €. Unter Berücksichtigung der verrechneten Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn – sie wurden im Berichtsjahr gegenüber Vorjahr um 48 Mio. € reduziert – ergibt sich für das **EBITDA vor Altlastenerstattungen** eine Verbesserung in Höhe von 50 Mio. € auf 274 Mio. €.

Wesentliche Beteiligungen

Die DB Regio AG hielt zum 31. Dezember 2002 direkt Anteile an 32 verbundenen und 16 assoziierten Gesellschaften.

Tochtergesellschaften: Sparte Schiene

Durch die Ausgründung von vier Verkehrsbetrieben in die DB RegioNetz Verkehrs GmbH zum 1. Januar 2002 sowie den Erwerb von Anteilen an der Bayerischen Oberlandbahn GmbH zum 1. März 2002 hat sich die Anzahl der Schienengesellschaften, an denen die DB Regio AG direkt Anteile hält, von sechs im Vorjahr auf acht erhöht.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnten diese Tochtergesellschaften ihre **Umsatzerlöse** um 168 Mio. € auf 2.610 Mio. € (+6,9 %) verbessern. Davon entfielen 110 Mio. € auf die DB RegioNetz Verkehrs GmbH sowie 23 Mio. € auf die Bayerische Oberlandbahn GmbH. Trotz einer Zunahme der Aufwendungen um 136 Mio. € aufgrund der Einbeziehung der DB RegioNetz Verkehrs GmbH und der Bayerische Oberlandbahn GmbH sowie zusätzlicher Aufwandsverlagerungen infolge des Betriebsübergangs der Zweigniederlassung Ulm zur DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH stiegen die Aufwendungen insgesamt nur um 133 Mio. € (+5,3 %) auf 2.638 Mio. €. Diese Entwicklung zeigt die zunehmenden Erfolge der eingeleiteten Sanierungsmaßnahmen. Das **Ergebnis vor Steuern** dieser Gesellschaften erhöhte sich um 8 Mio. € auf 26 Mio. € (+44,4 %).

Während die **Betriebsleistung** der Schienenverkehrsgesellschaften um 13 Mio. Trkm auf 194 Mio. Trkm (+7,2 %) anstieg, erhöhten sich die Verkehrsleistungen um 190 Mio. Pkm auf 16 Mrd. Pkm (+1,2 %). Bereinigt um die Übernahme der Bayerischen Oberlandbahn GmbH sowie die Ausgründungen zur DB RegioNetz Verkehrs GmbH sind gegenüber Vorjahr sinkende Pkm (–1,7 % auf 15,5 Mrd. Pkm) bei gleichzeitig steigender Betriebsleistung (+1,8 % auf 184 Mio. Trkm) zu verzeichnen. Die Schienenverkehrsgesellschaften folgten damit in etwa der Entwicklung des Gesamtmarkts.

Die **Brutto-Investitionen** beliefen sich auf 510 Mio. € und lagen um 27 Mio. € (–5,0 %) unter Vorjahr. Nach Abzug von 173 Mio. € Investitionszuschüssen ergaben sich für 2002 Netto-Investitionen in Höhe von 337 Mio. € (–32,9 %).

Zum Jahresende waren bei den Schienengesellschaften 13.148 **Mitarbeiter** beschäftigt (+661 Mitarbeiter gegenüber Vorjahr). Berücksichtigt man die Effekte sowohl durch die Einbeziehung der DB RegioNetz Verkehrs GmbH (480 Mitarbeiter) und der Bayerischen Oberlandbahn GmbH (98 Mitarbeiter) als auch der Übernahme der Zweigniederlassung Ulm durch die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (485 Mitarbeiter), entspricht dies einem Personalarückgang um 402 Beschäftigte bei den übrigen Schientöchtern.

Tochtergesellschaften: Sparte Schiene		2002	2001	Veränd. in %
Umsatz	Mio. €	2.610	2.442	+ 6,9
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	26	18	+ 44,4
Investitionen	Mio. €	510	537	– 5,0
Mitarbeiter per 31.12.		13.148	12.487	+ 5,3

Tochtergesellschaften: Sparte Bus

Die DB Regio AG ist zum Stichtag an insgesamt 17 Busgesellschaften direkt beteiligt. Im Geschäftsjahr 2002 wurden die Unternehmen Kreisomnibusverkehr Bad Kissingen GmbH, Bad Kissingen, durch die Omnibusverkehr Franken GmbH und die Nikolaus Hanekamp GmbH & Co. KG, Cloppenburg, durch die Weser-Ems Busverkehr GmbH zur Arrondierung ihrer Aktivitäten erworben.

Die **Umsatzerlöse** der Sparte Bus betragen im Berichtsjahr 1.073 Mio. €. Dies entspricht einem Zuwachs gegenüber Vorjahr von 32 Mio. € (+3,1 %). Neben den Umsätzen der akquirierten Gesellschaften konnte auch eine dem Markttrend leicht gegenläufige Zunahme der **Verkehrsleistung** bei allen Regio Busgesellschaften um 0,5 Mrd. Pkm (+5,4 %) gegenüber Vorjahr verzeichnet werden. Die **Betriebsleistung** gemessen in Buskilometern stieg – inklusive der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (31 Mio. Buskilometer) – um 18 Mio. Buskilometer (+3,2 %) auf insgesamt 587 Mio. Buskilometer.

Das **Ergebnis vor Steuern** dieser Gesellschaften betrug im Jahr 2002 insgesamt 59 Mio. €. Dies entspricht einer Verbesserung gegenüber dem Jahr 2001 um 2 Mio. € (+3,5 %).

Die **Brutto-Investitionen** lagen im Jahr 2002 bei 105 Mio. €. Der Rückgang gegenüber Vorjahr um 11 Mio. € (-9,5 %) ist insbesondere auf die reduzierte Neubeschaffung von Omnibussen infolge rückläufiger Gewährung von Zuschüssen gemäß Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz zurückzuführen. Nach Abzug der gewährten Investitionszuschüsse beliefen sich die Netto-Investitionen auf 69 Mio. € (-9,2 % gegenüber Vorjahr).

Die Zahl der **Beschäftigten** betrug im Jahr 2002 insgesamt 7.697 Mitarbeiter. Per 31. Dezember 2002 beschäftigten die Busgesellschaften damit 294 Mitarbeiter (+4,0 %) mehr als im Vorjahr. Wesentliche Gründe für die Erhöhung des Personalbestands sind die neu hinzugekommenen Gesellschaften, die gestiegene Betriebsleistung sowie der Ersatz des vom Bundeseisenbahnvermögen (BEV) überlassenen Personals durch Neueinstellung eigener Mitarbeiter.

Tochtergesellschaften:					
Sparte Bus			2002	2001	Veränd. in %
Umsatz	Mio. €	1.073	1.041	+ 3,1	
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	59	57	+ 3,5	
Investitionen	Mio. €	105	110	- 9,5	
Mitarbeiter per 31.12.		7.697	7.403	+ 4,0	

Wertschöpfung und Wertbeitrag

Wertschöpfung weiter ansteigend

Die Leistungskraft der DB Regio AG – gemessen an der Wertschöpfung – hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 93 Mio. € auf 1.039 Mio. € erhöht. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Steigerung um 9,8 %.

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €			Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €		
	2002	2001		2002	2001
Gesamtleistung	4.718	4.694			
+ Sonstige betriebliche Erträge	407	358			
Unternehmensleistung	5.125	5.052			
– Materialaufwand ¹⁾	– 3.189	– 3.222	Mitarbeiter ¹⁾	872	893
– Abschreibungen	– 241	– 269	Öffentliche Hand (Steuern)	0	0
– Sonstige betriebliche Aufwendungen	– 656	– 615	Fremdkapitalgeber (Zinsen)	24	22
Betriebliche Wertschöpfung	1.039	946	Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nichtbetriebliches Ergebnis	143	31
			Betriebliche Wertschöpfung	1.039	946

¹⁾ nach verrechneten Erstattungen für Altlasten ehemalige Deutsche Reichsbahn

Mit 91,4 % wurde – wie im Vorjahr – der größte Anteil der Wertschöpfung an die Mitarbeiter verteilt. Die auf Kapitalgeber entfallenden Anteile der Wertschöpfung blieben weiterhin gering.

Wertbeitrag: Kapitalrendite verbessert

Angesichts der hohen Kapitalintensität des Geschäfts der Deutschen Bahn wurde 1999 konzernweit ein Kapitalrenditekonzept für die notwendige Steuerung und Ressourcenlenkung implementiert. Maßstab ist die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on Capital Employed, ROCE). Dieses wird ermittelt aus dem Verhältnis von Betrieblichem Ergebnis vor Zinsen zu dem betrieblich eingesetzten Vermögen (Capital Employed). Gleichzeitig wurden für den Konzern und die Unternehmensbereiche mittelfristig zu erreichende Zielwerte festgelegt. Um den ROCE zu steigern, muss angesichts unserer auch zukünftig umfangreichen Investitionsmaßnahmen das Betriebliche Ergebnis vor Zinsen erhöht werden. Den **ROCE** konnten wir von 2,5 % im Vorjahr auf 3,6 % im Berichtsjahr steigern.

Bilanzstruktur

Die **Bilanzsumme** hat sich im Geschäftsjahr 2002 um 8,3 % bzw. 303 Mio. € auf 3.949 Mio. € erhöht. Da die Netto-Investitionen (666 Mio. €) die Abschreibungen (241 Mio. €) und Anlagenabgänge (166 Mio. €) überstiegen, erhöhte sich das Sachanlagevermögen um 10,0 % auf 2.877 Mio. €. Die Ausgliederung von Aktivitäten zur DB RegioNetz Verkehrs GmbH und der damit verbundene Abgang aller zuzuordnenden Vermögensgegenstände (57 Mio. €) führte zu einer Zunahme der Finanzanlagen um 50 Mio. € auf 869 Mio. €. Das **Anlagevermögen** stieg um 9,1 % auf 3.746 Mio. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen stieg auf 94,9 % (im Vorjahr: 94,2 %).

Das **Umlaufvermögen** und die gesamte Vermögensstruktur sind zum Vorjahr weitgehend unverändert.

Aufgrund eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags wird das Ergebnis von 231 Mio. € an die DB AG abgeführt. Das **Eigenkapital** der DB Regio AG bleibt mit 1.764 Mio. € konstant. Durch die Ausweitung der Bilanzsumme hat sich die **Eigenkapitalquote** von 48,3 % auf 44,7 % verringert. Damit decken Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 83,1 % (im Vorjahr: 86,4 %).

Auf der **Passivseite** ist insbesondere der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme gegenüber dem Vorjahr um 6,5 %-Punkte gestiegen. Die Finanzschulden (zinspflichtige Verbindlichkeiten) erhöhten sich von 78 Mio. € auf 327 Mio. €. Davon resultieren 307 Mio. € aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Der Anteil am Gesamtkapital ist mit 8,3 % weiterhin gering. Ein langfristiges Darlehen in Höhe von 97 Mio. € wurde in 2002 planmäßig an die Muttergesellschaft DB AG zurückgezahlt.

Die **Rückstellungen** liegen mit 1.036 Mio. € leicht unter Vorjahresniveau (-2,3 %). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben einen Anteil am Gesamtkapital von 34,1 % (im Vorjahr: 33,1 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 21,2 % (im Vorjahr: 18,6 %).

Durch das Investitionsprogramm der kommenden Jahre wird sich die Bilanzsumme weiter erhöhen. Zur Finanzierung werden wir zusätzliche langfristige Darlehen bei der DB AG aufnehmen, so dass sich die Eigenkapitalquote mittelfristig verringert.

Bilanzstruktur in %	2002		2001		
	2002	2001	2002	2001	
Anlagevermögen	95	94	Eigenkapital	45	48
Umlaufvermögen	5	6	Rückstellungen	26	29
Aktiver RAP	0	0	Verbindlichkeiten	29	23
Bilanzsumme	100	100	Passiver RAP	0	0
			Bilanzsumme	100	100

Investitionen

Die **Brutto-Investitionen** erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 51,2 % auf 794 Mio. €. Erhöhend wirkten insbesondere die Anzahlungen für Elektro-Triebwagen und Doppelstockwagen mit einem Finanzvolumen von 326 Mio. €. Der Zugang dieser Fahrzeuge ist für die Jahre 2003 und 2004 vorgesehen.

Schwerpunkt unserer Investitionstätigkeit bildete erneut die Beschaffung von Triebwagen mit Brutto-Investitionen in Höhe von 567 Mio. € (inkl. Anzahlungen) sowie Doppelstockwagen mit Investitionen in Höhe von 132 Mio. €; verteilt auf 12 Elektro-Triebwagen für die S-Bahn Frankfurt, 38 Elektro-Triebwagen für Regionalverkehre, 48 NeiTech-Dieseltriebwagen und 117 Dieseltriebwagen in Leichtbauweise sowie 47 Doppelstockwagen.

In die Fahrzeugwerkstätten haben wir im Berichtsjahr 21 Mio. € investiert. Schwerpunkte bildeten die Standorte Frankfurt-Griesheim, Hof, Ludwigshafen (S-Bahn Rhein-Neckar), Magdeburg-Buckau sowie Rostock. Neben dem Ausbau der Werkstattinfrastruktur zur Wartung und Instandhaltung von Zügen in Frankfurt-Griesheim sollen an den Standorten Rostock und Magdeburg die Werkstattanlagen konzentriert und kleinere Werkstattstandorte aufgegeben werden.

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Verkaufstechnologie haben wir für 12 Mio. € bundesweit 220 stationäre sowie 110 Fahrausweisautomaten zum Einbau in Triebwagen beschafft und installiert.

Finanzierung

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die DB Regio AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzerntreasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB Konzern wie die DB Regio AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Im 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 Regio AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr mit 494 Mio. € ein wesentlich höherer Mittelbedarf als im Vorjahr. Die Steigerung um 307 Mio. € im Vergleich zum Jahr 2001 resultiert aus höheren Investitionen (269 Mio. €), insbesondere in den Fahrzeugpark, sowie um 138 Mio. € geringeren Zuflüssen aus Desinvestitionen (im Vorjahr Sondereffekt aus der Veräußerung der Werke der schweren Fahrzeuginstandhaltung an die DB AG). Gegenläufig wirkten sich die um 99 Mio. € auf 196 Mio. € gestiegenen Investitionszuschüsse aus.

Kapitalflussrechnung in Mio. €	2002	2001
Cashflow vor Steuern	478	382
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit	358	660
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit	- 494	- 187
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit	136	- 473
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands	0	0
Finanzmittelbestand am Jahresende	0	0

Dem Mittelbedarf stand ein im Vergleich zum Vorjahr um 302 Mio. € niedrigerer Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit gegenüber. Dieser Rückgang ist durch die Zunahme des **Working Capital** um 326 Mio. € verursacht. Außerdem hat sich – insbesondere durch den Sondereffekt der Reallokation der Restrukturierungsrückstellung – ein zusätzlicher Kapitalbedarf von 66 Mio. € aus der Abnahme der sonstigen Rückstellung ergeben.

Der **Cashflow vor Steuern**, als Maßstab für die Finanzierungskraft der DB Regio AG, betrug im Berichtsjahr 478 Mio. €. Dies entspricht einer Steigerung zum Vorjahr von 96 Mio. € (25,1 %). Die positive Entwicklung ist in erster Linie auf die Verbesserung des Ergebnisses vor Steuern (+109 Mio. € gegenüber Vorjahr) zurückzuführen. Das Verhältnis von **Cashflow zu Umsatz** lag mit 10,1 % über dem Vorjahresniveau (8,1 %).

Die hohe Liquidität am Anfang des Jahres reichte aus, um den Kapitalbedarf des laufenden Jahres inklusive Tilgung und Gewinnabführung aus dem **Finanzierungsbereich** heraus abzudecken. Aufgrund des Cash-Pooling-Verfahrens mit der DB AG ergibt sich keine zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands.

Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2002 beschäftigten wir bei der DB Regio AG insgesamt 23.179 Mitarbeiter (im Vorjahr: 25.564). 77 % der Beschäftigten sind im Produktionsprozess tätig, darunter 5.491 Kundenbetreuer und Prüfer (24 %), 8.903 Triebfahrzeugführer (38 %) sowie 3.406 Mitarbeiter in der Instandhaltung in den Werkstätten der DB Regio AG (15 %). Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl betrug 24.045 (im Vorjahr: 26.743).

Im Jahr 2002 haben wir 774 Mitarbeiter eingestellt, 3.159 Mitarbeiter sind aus der Gesellschaft ausgeschieden. Die Abgänge enthalten Betriebsübergänge zur DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (480 Mitarbeiter) sowie zur DB RegioNetz Verkehrs GmbH (450 Mitarbeiter) jeweils zum 1. Januar 2002. Das Ausscheiden der Mitarbeiter erfolgte bei Verzicht auf betriebsbedingte Kündigungen sozialverträglich.

Neben den Ausbildungsberufen der gewerblich-technischen und kaufmännischen Fachrichtungen bieten wir auch „Traineeprogramme“ an, insbesondere für die originären Funktionen in den kaufmännischen Bereichen sowie im Marketing und in der Produktion. Des Weiteren decken wir den Bedarf an Nachwuchskräften für das mittlere Management auch durch Absolventen von Berufsakademien. In die Qualifizierung unserer Mitarbeiter im Rahmen der Aus- und Weiterbildung investierten wir im Geschäftsjahr 2002 insgesamt 48 Mio. €.

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

Mitarbeiter per 31. 12.	2002	2001	Veränd. in %
Mitarbeiter – effektiv	23.179	25.564	– 9,3
Auszubildende	886	1.391	– 36,3
Ausbildungsquote – effektiv	3,8 %	5,4 %	

Die Anzahl der Auszubildenden richtet sich an dem mittelfristig geplanten Mitarbeiterbedarf aus und folgt den in der Mittelfristplanung enthaltenen Effizienzsteigerungen.

Weitere Informationen

Wettbewerb im Nahverkehr

In der neu gefassten Vergabeordnung wurde im Oktober 2002 festgelegt, dass der Abschluss von Verkehrsverträgen ohne vorangegangene Wettbewerbsverfahren grundsätzlich möglich ist. Der im Rahmen der Angebotsoffensive verfolgte Abschluss von langfristigen Verkehrsverträgen wird den Regelungen der Vergabeordnung folgend in Brandenburg und anderen Bundesländern umgesetzt.

Unverändert nimmt der Wettbewerb im Regionalverkehr von Jahr zu Jahr zu. Die Besteller werden in den nächsten Jahren einen großen Teil des Marktvolumens ausschreiben.

Allein in 2002 führte dies zu einem Ausschreibungsvolumen von 12,9 Mio. Trkm. Von den bisher insgesamt über Ausschreibungen vergebenen 71,7 Mio. Trkm hat die DB Regio 55 % gewonnen. Zuletzt konnten die DB Regionalbahn Westfalen und die DB Regionalbahn Rhein-Ruhr die Ausschreibungen Drei-Länder-Eck (1,8 Mio. Trkm), Sauerland-Netz (2,9 Mio. Trkm) und die Haard-Achse (3,4 Mio. Trkm) für sich entscheiden. Mit der Haard-Achse wurden erstmalig Regional-Express-Leistungen im elektrifizierten Netz in Nordrhein-Westfalen ausgeschrieben. Wesentliche Ausschreibungsverluste waren in den Netzen Westerwald (2,4 Mio. Trkm), Ems-Senne-Weser (2,4 Mio. Trkm) und Ostnetz Brandenburg (3,5 Mio. Trkm) zu verzeichnen. Für die Ausschreibung Netz West (4,6 Mio. Trkm) in Schleswig-Holstein (Hamburg–Westerland) hat die DB Regio ein Angebot abgegeben, eine Entscheidung wird für Sommer 2003 erwartet.

Bestellentgelte gemäß WIBERA II-Gutachten

Die Ansprüche aus der Untersuchung zur weiteren Entwicklung der Finanzierung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) durch die WIBERA Wirtschaftsberatung AG aus dem Jahr 1998 wurden auch im Berichtsjahr weiter verfolgt. Mit den Ländern Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern sowie dem Freistaat Sachsen konnten Einigungen über die ausstehenden Beträge in Form von Fahrzeugförderungen erzielt werden. Mittlerweile ist der überwiegende Teil der Zahlungen eingegangen.

Risikobericht

Für die Sicherung des zukünftigen Erfolgs und zur Erreichung der Unternehmensziele wurde ein wertorientiertes Chancen- und Risikomanagement implementiert, das die DB Regio AG in die Lage versetzt, frühzeitig Gegenmaßnahmen einzuleiten und somit die Risikokosten entsprechend zu senken. Das integrierte Risikomanagementsystem entspricht, als Früherkennungssystem, den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG).

Wesentliche Risiken und Maßnahmen der DB Regio AG

Die Hauptrisikokategorien der DB Regio AG sind:

- **Marktrisiken:** Durch die schwache Konjunkturentwicklung, steigende Arbeitslosenzahlen und die Unsicherheiten durch den Irak-Krieg sind negative Auswirkungen auf die Konsumausgaben und damit insgesamt auch auf den Personennahverkehrsmarkt erkennbar. Beeinflusst durch die Liberalisierung der Verkehrsmärkte und den dadurch entstandenen Wettbewerbsdruck besteht die zusätzliche Gefahr von Margen- bzw. Umsatzverlusten. Dem wirken wir insbesondere durch Fahrzeuginvestitionen, die Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen zur Herstellung von wettbewerbsfähigen Kostenstrukturen sowie durch eine Verbesserung der Qualität bei der Leistungserstellung durch Schulungen des Personals entgegen. Zusätzliche Risiken bestehen für uns in der Änderung von Einnahmeaufteilungsverträgen in Verkehrsverbänden; entsprechende Maßnahmen zur Gegensteuerung liegen vor. Durch ständige Marktbeobachtungen finden Veränderungen des Nachfrageverhaltens unserer Kunden in unserem Leistungsportfolio sofort Berücksichtigung. Den vorhandenen Risiken bei der Beschaffung von Dieselmotoren aufgrund der nicht absehbaren Preisentwicklung wirken wir im 12- bis 24-Monats-Rhythmus teilweise durch Preissicherungsgeschäfte entgegen.

- **Betriebsrisiken:** Die DB Regio AG betreibt ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Zur Sicherstellung des Produktionsablaufs ist eine optimierte Instandhaltung der Betriebsmittel und der Einsatz entsprechend geschulter Mitarbeiter unabdingbar. Zugausfälle und Verspätungen aufgrund eines teilweise überalterten Fahrzeugbestands und qualitativ mangelhafter Neufahrzeuge können zu Bestellerentgelteinhalten durch die betroffenen Bestellerorganisationen bzw. Länder führen. Als Gegenmaßnahme arbeiten wir gemeinsam mit der DB AG, der DB Netz AG und der Fahrzeugindustrie an der Erreichung der erforderlichen Qualitätsstandards.
- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden zentral über die Muttergesellschaft DB AG 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 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:** Die Rahmenbedingungen für die DB Regio AG werden durch das politische und rechtliche Umfeld erheblich beeinflusst. Die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes könnte zu einer Reduzierung der Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr bei den Busgesellschaften der DB Regio AG führen. Gegenmaßnahmen sind bei den Busgesellschaften planerisch berücksichtigt und werden den Ergebniseffekt weitgehend eliminieren. 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 Transportreue Rechnung trägt.

Das im vergangenen Jahr aufgetretene Jahrhunderthochwasser führte neben erheblichen Betriebsstörungen zu Umsatzminderungen und Folgeinvestitionen zur Behebung der Schäden im gesamten DB Konzern. Von der DB AG wurde daher ein konzernweites Projekt zur Schadensregulierung mit Bund, Ländern und Versicherungen mit dem Ziel eines vollständigen Schadensausgleichs eingerichtet.

Umfassendes Risikomanagementsystem

Auf Basis einer einheitlichen Konzernrichtlinie wird das Risikomanagement von der DB Regio AG und ihren Tochtergesellschaften umgesetzt. Die Risikoerkennung, -erfassung und -bewertung sowie die Implementierung von Gegenmaßnahmen erfolgen in den jeweiligen Organisationseinheiten, Regionen oder Tochtergesellschaften.

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

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

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

Nachtragsbericht

Aktueller Stand der Ausschreibungen und Verkehrsverträge

Mit der Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen wurde im Januar 2003 ein Verkehrsvertrag mit einer Laufzeit bis Ende 2012 abgeschlossen. Die vertraglich vereinbarte Betriebsleistung beträgt 27,8 Mio. Trkm im Jahr 2003 und vermindert sich auf 16,7 Mio. Trkm in 2012. Die übrigen Leistungen werden im Wettbewerb vergeben, das entspricht den Anforderungen der im Oktober 2002 ergänzten Vergabeordnung.

Vor Unterzeichnung des Verkehrsvertrags mit dem Land Sachsen-Anhalt hatte die Connex Verkehr GmbH im Dezember 2002 einen Nachprüfungsantrag gestellt. Die Vergabekammer Magdeburg hat diesen im Februar 2003 verworfen. Da keine Beschwerde beim OLG eingelegt wurde, konnte der Vertrag im März 2003 unterzeichnet werden. Das Vertragsvolumen beträgt in 2003 rund 24,2 Mio. Trkm, für die Folgejahre sind jeweils mindestens 16,2 Mio. Trkm festgelegt.

Das Land Brandenburg hat im Dezember 2002 den Verkehrsvertrag für den Regionalverkehr in Berlin und Brandenburg unterschrieben; die Unterzeichnung durch den Berliner Senat steht aus. Das von der Connex Verkehr GmbH beantragte Nachprüfungsverfahren wurde von der Vergabekammer Brandenburg für unzulässig erklärt. Die Connex Verkehr GmbH hat daraufhin ein Beschwerdeverfahren beim OLG Brandenburg eingeleitet. Das Vertragsvolumen beträgt 2003 rund 35 Mio. Trkm.

Die Preisanfrage zur Teillinie München–Oberstdorf wurde an ein Konsortium aus Regentalbahn und SBB (Thurbo) vergeben. Ab Dezember 2003 erbringt das Konsortium bis Ende 2007 eine Betriebsleistung von jährlich 0,9 Mio. Trkm auf dieser Linie. Danach soll die komplette Linie Leipzig–München–Oberstdorf ausgeschrieben werden.

Im Februar 2003 wurde die Ausschreibung Schwarzwald/Seehas mit einem Volumen von 4,2 Mio. Trkm p. a. im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Der Betriebsbeginn ist für Dezember 2006 mit unbefristeter Laufzeit, jedoch mindestens 10 Jahren, vorgesehen.

Im März 2003 wurde die Ausschreibung Nord-Harz (2,8 Mio. Trkm p. a.) von der Nahverkehrsservice Sachsen-Anhalt GmbH bekannt gegeben. Betriebsbeginn ist für Dezember 2005 mit einer Laufzeit von 12 Jahren vorgesehen.

Strategie

Als Teil des Unternehmensbereichs Personenverkehr des DB Konzerns sehen wir eine wesentliche Kernkompetenz der DB im Angebot integrierter Mobilitätsketten, die abgestimmt für Nah- und Fernverkehrsleistungen geplant und durchgeführt werden. Dabei ist es unser strategisches Ziel, die DB Regio AG und ihre Beteiligungsunternehmen durch konsequente Kunden- und Wertorientierung zu einer langfristig kapitalmarktfähigen Unternehmensstruktur zu entwickeln. Mit dem strategischen Programm „Offensive Bahn“ verfolgen wir klare **Sanierungs-, Leistungs- und Wachstumsziele.**

Die Neufassung der Vergabeordnung im SPNV beseitigte im Geschäftsjahr 2002 eine Hürde zur vertraglichen Absicherung unserer Verkehre. Die Verordnung beinhaltet jedoch auch eine Verpflichtung für die Besteller zur Ausschreibung wesentlicher Anteile der Verkehre. Auch von Seiten der Europäischen Union wird zur weiteren Liberalisierung der Verkehrsmärkte mit einer möglichen Neufassung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 mehr Wettbewerb auf DB Regio zukommen. Die Ausschreibungen erfolgen unter starkem Wettbewerbsdruck, der im Wesentlichen über die Kosten ausgetragen wird. Zentraler Schwerpunkt unserer Arbeit bleibt daher die konsequente und nachdrückliche Fortsetzung des in den Vorjahren begonnenen **Sanierungsprozesses.** Dabei geht es neben gezielten Kostensenkungsprojekten im Produktions- und Vertriebsbereich um die marktorientierte Ausrichtung des Angebots sowie die Beschaffung von Neufahrzeugen. Die Investitionen müssen durch langfristige Verkehrsverträge mit Bestellern abgesichert sein. Hierfür stehen wir mit den Bestellern in Verhandlungen. Erste Verkehrsverträge haben wir bereits abgeschlossen.

Gleichzeitig betonen wir den **Leistungsaspekt** unserer Strategie durch die Weiterentwicklung der Verkehrskonzepte auf der Schiene und im Stadtverkehr. **Wachstumspotenzial** sehen wir in den sich öffnenden Märkten des Geschäftsfelds Stadtverkehr. Hier liegen gute Chancen, im Management von Verkehrsbetrieben unsere Kompetenzen einzusetzen und im Verbund mit unserem Kerngeschäft überlegene Verkehrskonzepte zu entwickeln. Ein weiterer Fokus liegt in der Ausweitung der Präsenz unseres Regionalbusgeschäfts. Wir sind bisher auf dem ostdeutschen Busmarkt nur unzureichend präsent. Ziel ist es daher, durch sinnvolle Akquisitionen von Busgesellschaften diesen Markt verstärkt bedienen zu können. Einer Internationalisierung unserer Geschäftsfelder stehen wir offen gegenüber, diese wird gezielt und in definierten Ländern erfolgen. Für die gesamte DB Regio gilt: Wir wollen leistungsfähigere Strukturen und kostengünstigere Prozesse etablieren und unseren Kunden im Vergleich zu den Wettbewerbern ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis bieten.

Sanierungsprogramm „Fokus“

Den Sanierungsprozess haben wir im Berichtsjahr planmäßig vorangetrieben. Der weiter zunehmende Wettbewerb führt jedoch zu einem verschärften Kostendruck. Neben den bereits in Deutschland aktiven Wettbewerbern beteiligen sich vermehrt ausländische Staatsbahnen sowie die großen internationalen Nahverkehrsunternehmen an Ausschreibungen. Hier ist, auch bezüglich größerer Ausschreibungsgebiete, mit noch intensiverem Wettbewerb zu rechnen. Die Beibehaltung und Intensivierung des Sanierungsprozesses bleibt daher wesentlicher Kern unserer unternehmerischen Tätigkeit. Die damit einhergehende Angebotsoffensive dient gleichzeitig der Sicherung langfristiger Verkehrsverträge mit den Bestellern (Bundesländer oder regionale Bestellerorganisationen) und spiegelt sich in dem weiterhin hohen Investitionsvolumen wider. Weiterer wesentlicher Ansatzpunkt ist die Schaffung von wettbewerbsfähigen Beschäftigungsbedingungen und deutlichen Produktivitätssteigerungen. Nur so können wir den erheblich günstigeren Personalkosten der Wettbewerber bei Ausschreibungen begegnen.

Mobilitätsketten aus einer Hand – „Offensive Bahn“

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

Wachstumsmarkt Stadtverkehr

Zur Steigerung der Marktanteile im Personenverkehr und zum Ausgleich künftiger Marktanteilsverluste in dem zunehmend vom Wettbewerb geprägten Schienenpersonennahverkehrsmarkt werden wir uns verstärkt im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) engagieren. Mit einem Gesamtvolumen von mehr als 14,9 Mrd. € ist der ÖSPV etwa doppelt so groß wie der Schienenpersonennahverkehrsmarkt. Auch in diesem Markt wird der Wettbewerbsdruck in Zukunft durch einen Anstieg des Ausschreibungsvolumens zunehmend stärker werden.

Daher bleibt die Bildung integrierter Verkehrsunternehmen mit kommunalen Verkehrsunternehmen in Form von gemeinsamen Gesellschaften oder Beteiligungen Teil unserer Strategie im Stadtverkehrsmarkt. Die möglichen erlös- und kostenseitigen Synergien für beide Partner bilden eine wesentliche Grundlage für die dauerhafte Wettbewerbsfähigkeit.

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 der Mobilitätsmärkte kann sich von dieser Entwicklung nicht abkoppeln. Damit lässt die allgemeine Prognoseunsicherheit auch für die Entwicklung dieser Märkte zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts keine ausreichend präzise Aussage zu.

Unsere „Offensive Bahn“ wird konsequent fortgesetzt

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr die zur Umsetzung unserer strategischen Ausrichtung, der „Offensive Bahn – Sanierung, Leistung, Wachstum“, implementierten Programme konsequent weiter verfolgen. Für die Sanierung erwarten wir erneut erhebliche Verbesserungen durch unser Programm „Fokus“. Zugleich werden wir unsere Anstrengungen im Bereich der Leistungsoffensive verstärken. Auch die bereits laufende konsequente Ausrichtung unseres Geschäftsportfolios auf attraktive, wachstumsstarke Geschäftssegmente werden wir forcieren. Unsere Investitions- und Modernisierungsoffensive werden wir auch im laufenden Geschäftsjahr fortsetzen. Dies wird die Zukunftsfähigkeit der DB Regio AG weiter stärken. Der planmäßige Rückgang der Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn für Personalüberhang und erhöhte Materialaufwendungen wird gegenüber der letztmaligen Gewährung im Jahr 2002 rund 50 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 abzugeben. Insofern werden wir eine konkrete Vorhersage für das voraussichtliche Jahresergebnis verschieben, bis sich die Einschätzungen zur Entwicklung des Marktumfelds ausreichend stabilisiert haben.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

Flughafen

Airport



Jahresabschluss DB Regio AG



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

Bilanz

zum 31. Dezember 2002

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31. 12. 2002	31. 12. 2001
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	-	0
Sachanlagen	(2)	2.877	2.616
Finanzanlagen	(2)	869	819
		3.746	3.435
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	43	42
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	159	168
		202	210
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		1	1
		3.949	3.646

Passiva

in Mio. €	Anhang	31. 12. 2002	31. 12. 2001
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	410	410
Kapitalrücklage	(6)	1.354	1.354
		1.764	1.764
B. Rückstellungen	(7)	1.036	1.060
C. Verbindlichkeiten	(8)	1.149	822
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
		0	0
		3.949	3.646

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang	2002	2001
Umsatzerlöse	(11)	4.715	4.696
Bestandsveränderungen		1	- 5
Andere aktivierte Eigenleistungen		2	3
Gesamtleistung		4.718	4.694
Sonstige betriebliche Erträge	(12)	407	358
Materialaufwand	(13)	- 3.189	- 3.222
Personalaufwand	(14)	- 872	- 893
Abschreibungen		- 241	- 269
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	- 656	- 615
		167	53
Beteiligungsergebnis	(16)	88	91
Zinsergebnis	(17)	- 24	- 22
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		231	122
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(24)	- 231	- 122
Bilanzgewinn		0	0

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2002

in Mio. €	Anhang	2002	2001
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung/ Verlustausgleich		231	122
Abschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		241	269
Veränderung der Pensionsrückstellungen		6	- 9
Cashflow vor Steuern		478	382
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 27	40
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		3	10
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	-
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		8	385
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 104	- 157
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		358	660
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		103	241
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 794	- 525
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		196	97
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		2	0
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 1	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 494	- 187
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter/ Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		- 122	129
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 97	- 248
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		355	- 354
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		136	- 473
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		0	0
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(18)	0	0
Finanzmittelbestand am Jahresende	(18)	0	0

¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens DB Regio AG

Anschaffungs- und Herstellungskosten						
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2002	Übertragung an Konzern- gesellschaften ¹⁾	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	
Immaterielle Vermögensgegenstände						
Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1	0	-	-	-	1
Sachanlagen						
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken						
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	0	-	-	-	-	-
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	100	-	5	5	-	0
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1	-	0	-	-	0
	101	-	5	5	-	0
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	21	-	1	1	-	0
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	3.115	- 82	235	261	-	130
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	55	0	2	1	-	2
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	85	- 2	12	2	-	12
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	335	0	411	- 270	-	22
	3.712	- 84	666	0	-	166
Finanzanlagen						
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	862	-	51	0	-	27
2. Beteiligungen	2	-	0	0	-	-
	864	-	51	-	-	27
Anlagevermögen gesamt	4.577	- 84	717	-	-	194

¹⁾ Ausgliederung der DB RegioNetz Verkehrs GmbH

Abschreibungen							Buchwert		
Stand am 31.12.2002	Vortrag zum 01.01.2002	Übertragung an Konzern- gesellschaften ¹⁾	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2002	Stand am 31.12.2002	Stand am 31.12.2001	
-	- 1	0	0	-	1	-	-	0	
0	-	-	-	-	-	0	0	0	
110	- 22	-	- 5	0	0	- 27	83	78	
1	0	-	0	-	0	0	1	1	
111	- 22	-	- 5	0	0	- 27	84	79	
23	- 6	-	- 1	-	0	- 7	16	15	
3.399	- 996	26	- 210	-	47	- 1.133	2.266	2.119	
56	- 26	0	- 5	0	2	- 29	27	29	
85	- 46	1	- 20	0	10	- 55	30	39	
454	-	-	-	-	-	-	454	335	
4.128	- 1.096	27	- 241	0	59	- 1.251	2.877	2.616	
886	- 44	-	-	-	26	- 18	868	818	
2	- 1	-	0	-	-	- 1	1	1	
888	- 45	-	0	-	26	- 19	869	819	
5.016	- 1.142	27	- 241	-	86	- 1.270	3.746	3.435	

Anhang

für das Geschäftsjahr 2002

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

1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

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

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

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

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	5
Bahnkörper, Brücken	75
Gleisanlagen	20 – 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 – 50
Signalanlagen	20
Schienenfahrzeuge	15 – 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und sonstige 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 § 6a EStG passiviert. Wie in den Vorjahren sind die Richttafeln 1998 von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6 % p. a. ermittelt.

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

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

Erläuterungen zur Bilanz

Die DB Regio AG hat mit Wirkung zum 1. Januar 2002 ihre rechtlich unselbstständigen Teilbetriebe Erzgebirgsbahn, SüdostBayernBahn, Kurhessenbahn und Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn im Wege der Einzelrechtsnachfolge in die DB RegioNetz Verkehrs GmbH eingebracht. Der Vorjahresvergleich ist dadurch nicht beeinträchtigt.

2 Anlagevermögen

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

Im Geschäftsjahr wurden 26 Mio. € (Vorjahr: 68 Mio. €) **außerplanmäßige Abschreibungen** auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Reisezugwagen – vorgenommen.

3 Vorräte

in Mio. €	2002	2001
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	41	41
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	2	1
Geleistete Anzahlungen	–	0
Insgesamt	43	42

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 15 Mio. € (Vorjahr: 13 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2002	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2001
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	26	–	10
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	103	1	81
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	–	1
Sonstige Vermögensgegenstände	30	–	76
Insgesamt	159	1	168

Die **Wertberichtigungen** auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 12 Mio. € (Vorjahr: 16 Mio. €). Der Rückgang der **sonstigen Vermögensgegenstände** ist auf den Abbau der geleisteten Anzahlungen zurückzuführen.

5 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der DB Regio AG beträgt 410 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 82.000.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der Deutsche Bahn AG gehalten.

6 Kapitalrücklage

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der Deutsche Bahn AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat. Die Kapitalrücklage beträgt zum 31. Dezember 2002 1.354 Mio. €.

7 Rückstellungen

in Mio. €	2002	2001
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	67	61
Steuerrückstellungen	5	4
Sonstige Rückstellungen	964	995
Insgesamt	1.036	1.060

Den **Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen** wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 7 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) zugeführt. 1 Mio. € wurden im Rahmen der Personalübergänge nach § 613a BGB an die DB RegioNetz Verkehrs GmbH und DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH übertragen.

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

in Mio. €	2002	2001
Verpflichtungen im Personalbereich	138	139
Restrukturierungsmaßnahmen	199	362
Erlösschmälerungen	183	159
Verpflichtungen aus Leasingverträgen	110	113
Risiken aus dem Beteiligungsbereich	57	62
Unterlassene Instandhaltung	96	39
Übrige Risiken	181	121
Insgesamt	964	995

Die **Verpflichtungen im Personalbereich** betreffen vor allem Freizeitansprüche sowie Vorruhestandsverpflichtungen. Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen werden in der Rückstellung für **Restrukturierungsmaßnahmen** berücksichtigt. Der Rückgang im Berichtsjahr ist insbesondere durch die Neudotierung und Reallokation der Restrukturierungsrückstellungen im DB Konzern begründet.

Die Erhöhung der Rückstellung für **unterlassene Instandhaltung** (Aufwandsrückstellungen) hat die ausstehende Durcharbeitung von Fahrzeugbaureihen nach Ablauf der Gewährleistungsfrist der Hersteller verursacht.

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

- Erlösabgrenzungen,
- ungewisse Verbindlichkeiten aus noch nicht abgerechneten Lieferungen und Leistungen,
- Rückzahlungsverpflichtungen aus Investitionszuschüssen und Pönalisierungen.

Die Erhöhung der Rückstellung für **übrige Risiken** ist hauptsächlich in den möglichen Rückzahlungsverpflichtungen gegenüber Dritten begründet.

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	-	-	29
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	68	5	20	43	63
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	74	74	-	-	74
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	854	368	155	331	525
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	4	-	-	2
Sonstige Verbindlichkeiten	129	59	27	43	129
davon aus Steuern	(6)	(6)	(-)	(-)	(7)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(11)	(11)	(-)	(-)	(12)
Insgesamt	1.149	530	202	417	822

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

In den **Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen** sind mittel- bis langfristige Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Bahn AG in Höhe von 486 Mio. € (31. Dezember 2001: 494 Mio. €) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber der Deutsche Bahn AG in Höhe von 300 Mio. € enthalten, die mit kurzfristigen Forderungen aus Cash-Pooling von 187 Mio. € (31. Dezember 2001: 541 Mio. €) verrechnet wurden. In 2002 wurden Kredite in Höhe von 97 Mio. € planmäßig zurückgezahlt.

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

9 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2002	2001
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	0	2
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	463	502
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	422	1.191
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(42)	(553)
Insgesamt	885	1.695

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

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

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

Die **Haftung für fremde Verbindlichkeiten** ist im Zuge der Ausgründung der DB Regio AG aus der Deutsche Bahn AG entstanden. Gemäß § 158 i. V. m. § 133 Umwandlungsgesetz haften die Deutsche Bahn AG und die Führungsgesellschaften der mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Geschäftsbereiche als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der Deutsche Bahn AG zum 31. Dezember 1998. Die Haftung ist begrenzt auf die Verpflichtungen, die vor Ablauf von fünf Jahren nach Bekanntmachung der Handelsregistereintragung der Ausgliederung – also bis zum 30. Juni 2004 – fällig sind. Der Vermerkposten der DB Regio AG umfasst die bis zum 31. Dezember 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	765	562
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	117	128
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(105)	(120)
Insgesamt	882	690

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

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

in Mio. €	2002	2001
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	14	14
fällig 1 bis 5 Jahre	51	51
fällig über 5 Jahre	52	63
Insgesamt	117	128

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

11 Umsatzerlöse

in Mio. €	2002	2001
Fahrgeldeinnahmen	1.331	1.292
Bestellungen der Länder	3.275	3.218
Sonstige Umsatzerlöse	109	186
Insgesamt	4.715	4.696

12 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2002	2001
Spartenumlage	130	135
Instandhaltung und Erstellung von Schienenfahrzeugen	45	59
Entschädigungen und Versicherungsleistungen	45	52
Schadensfälle und sonstige Leistungen für Dritte	29	42
Verkauf von Material und Energie	14	15
Mieten und Pachten	7	6
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	123	35
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	5	4
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	5	3
Übrige betriebliche Erträge	4	7
Insgesamt	407	358

Den Tochterunternehmen der Sparte Regio wird die Inanspruchnahme von zentralen Dienstleistungen und Rechten in Rechnung gestellt (**Spartenumlage**).

Die **Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen** resultieren überwiegend aus der Reallokation der Restrukturierungsrückstellungen im DB Konzern (84 Mio. €).

13 Materialaufwand

in Mio. €	2002	2001
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	448	448
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.269	2.304
Aufwendungen für Instandhaltungen	474	474
Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)	3.191	3.226
Zuwendungen des Bundes	- 2	- 4
Insgesamt	3.189	3.222

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 im Jahr 2002 letztmalig gewährt.

14 Personalaufwand

in Mio. €	2002	2001
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	541	579
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	194	212
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	18	20
	753	811
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	121	124
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	46	52
	167	176
davon für Altersversorgung	(81)	(80)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	920	987
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	- 48	- 94
Insgesamt	872	893

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 im Jahr 2002 letztmalig gewährt.

15 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2002	2001
Konzernumlage	155	153
Programmierung, Systemanalyse und Projekte	96	89
Bezogene Dienstleistungen	77	55
Mieten und Pachten	76	76
Aus- und Weiterbildung sowie sonstige Personalaufwendungen	39	41
Forschung und Entwicklung	27	20
Aufwendungen im Beteiligungsbereich	23	40
Reise- und Repräsentationskosten	21	21
Werbeaufwendungen	10	15
Gebühren und Beiträge	15	12
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	8	14
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	4	10
Übrige betriebliche Aufwendungen	105	69
Insgesamt	656	615

Von den **übrigen betrieblichen Aufwendungen** betreffen 3 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) „sonstige Steuern“. Außerdem enthalten sie Vorsorgen für sonstige Risiken und bestimmte Aufwendungen. Die Erhöhung resultierte u. a. aus der Zuführung von 45 Mio. € zu den sonstigen Rückstellungen für Rückzahlungsverpflichtungen aus Investitionszuschüssen.

16 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2002	2001
Erträge aus Beteiligungen	6	3
davon aus verbundenen Unternehmen	(6)	(3)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	103	117
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 21	- 29
Insgesamt	88	91

17 Zinsergebnis

in Mio. €	2002	2001
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8	21
davon aus verbundenen Unternehmen	(8)	(21)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 32	- 43
davon an verbundene Unternehmen	(- 32)	(- 42)
Insgesamt	- 24	- 22

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung entspricht dem vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungsstandard 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 Cashflow ist durch die Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 123 Mio. € positiv beeinflusst.

18 Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand umfasst die Zahlungsmittel (Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks), die mit 0 Tausend € in den sonstigen Vermögensgegenständen ausgewiesen werden.

Daneben bestehen bei der Deutsche Bahn AG im Rahmen des Konzern-Cash-Pooling Guthaben in Höhe von 187 Mio. € (Vorjahr: 541 Mio. €), die nicht in den Finanzmittelbestand einbezogen sind.

Sonstige Angaben

19 Mitteilung nach § 20 AktG

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

20 Konzernverhältnisse

Die DB Regio AG ist Tochterunternehmen der Deutsche Bahn AG und wird in deren Konzernabschluss einbezogen. Der Konzernabschluss der Deutsche Bahn AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der Nummer HRB 50000 hinterlegt.

21 Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 285 Nr. 11 HGB wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter der Nummer HRB 50977 hinterlegt.

22 Beschäftigte

	2002 im Jahres- durchschnitt	2002 am Jahresende	2001 im Jahres- durchschnitt	2001 am Jahresende
Arbeitnehmer	17.450	16.829	19.286	18.401
Zugewiesene Beamte	6.595	6.350	7.457	7.163
Zwischensumme	24.045	23.179	26.743	25.564
Auszubildende	839	886	1.361	1.391
Insgesamt	24.884	24.065	28.104	26.955

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

23 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2002	2001
Gesamtbezüge des Vorstands	1.016	1.109
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	56	249
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	233	204
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	86	89

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

24 Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn

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

Frankfurt am Main, den 28. März 2003

DB Regio 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 Regio 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
Autokraft GmbH, Kiel	100,0	8,7	68,6	1,1	- ¹⁾	639
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen/Rh.	100,0	13,3	49,9	4,7	- ¹⁾	452
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede ²⁾	100,0	4,5	32,1	-	- ¹⁾	176
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	100,0	11,3	41,8	- 26,4	- ¹⁾	343
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	100,0	4,2	28,4	- 47,4	- ¹⁾	176
DB Regionalbahn Rheinland GmbH, Köln	100,0	68,6	298,1	0,5	- ¹⁾	1.117
DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH, Essen	100,0	126,1	488,8	- 2,8	- ¹⁾	2.043
DB Regionalbahn Westfalen GmbH, Münster	100,0	35,5	296,0	- 1,2	- ¹⁾	1.179
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt a. M. ³⁾	100,0	49,7	109,7	-	- ¹⁾	480
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm (Donau)	100,0	24,0	222,9	18,4	- ¹⁾	1.128
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	100,0	13,3	84,2	1,1	- ¹⁾	521
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	100,0	5,1	39,6	- 4,3	- ¹⁾	331
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	100,0	9,8	55,4	2,2	- ¹⁾	282
Regional Bus Stuttgart GmbH –RBS–, Stuttgart	100,0	15,9	65,6	1,3	- ¹⁾	522
Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, Kiel	100,0	10,5	239,0	- 0,2	- ¹⁾	874
Regionalbus Braunschweig GmbH –RBB–, Braunschweig	100,0	3,6	40,2	4,7	- ¹⁾	282
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	100,0	10,7	55,6	- 5,6	- ¹⁾	531
Regionalverkehr Oberbayern GmbH, München	100,0	10,8	56,6	3,0	- ¹⁾	630
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	74,9	9,6	58,9	6,1	0,0	231
RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken	100,0	9,4	57,1	- 0,1	- ¹⁾	321
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	100,0	7,2	50,8	4,0	- ¹⁾	363
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	100,0	165,2	477,2	- 2,0	- ¹⁾	4.079
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	100,0	62,3	170,1	6,8	- ¹⁾	1.014
S-Bahn München GmbH, München	100,0	225,4	256,7	6,3	- ¹⁾	999
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg i. Br.	100,0	6,6	68,3	7,1	- ¹⁾	456
Verkehrsgesellschaft mbH Unterrhein –VU–, Frankfurt a. M.	100,0	3,8	52,9	- 4,5	- ¹⁾	340
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	100,0	6,0	24,8	- 54,6	- ¹⁾	135
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	100,0	10,2	55,8	2,0	- ¹⁾	383

¹⁾ Ergebnisabführungsvertrag

²⁾ Ausgliederung aus Westfalen Bus GmbH, Münster

³⁾ Ausgliederung aus der DB Regio AG



Aufsichtsrat der DB Regio AG

Hartmut Mehdorn

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

- a) DB Reise&Touristik AG (Vorsitz)
- DB Cargo AG (Vorsitz)
- DB Station&Service AG (Vorsitz)
- DB Netz AG (Vorsitz)
- 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)
- Raillog 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 Reise&Touristik 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

Dr. Norbert Bensel

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Berlin

– seit 10. Juni 2002 –

- a) DB Reise&Touristik AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz AG
- DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)
- DB Vermittlung GmbH (OVorsitz)
- 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 Reise&Touristik AG
- DB Netz AG
- DB Telematik GmbH
- b) DB Systems GmbH (Beirat)

Klaus Daubertshäuser

Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Wettenberg

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

Claudia Haake *

Betriebsratsvorsitzende Regionalbereich
Sachsen-Anhalt der DB Regio AG,
Aschersleben

Roland Heinisch

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

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

Gisbert Hesse *

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

- a) Verkehrsverbund Stuttgart GmbH

Thomas Hoffmann *

Regionalbereichsleiter Sachsen-Anhalt
der DB Regio AG,
Halle/Saale

Rainer Kirchner

Betriebsratsvorsitzender Regionalbereich
Bayern der DB Regio AG,
Blankenbach

– seit 13. September 2002 –

Thomas Kohl

Abteilungsleiter EW im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,
Bonn

- a) DB Cargo AG
- DB Netz AG

Dieter Kowalsky*

Mitglied des geschäftsführenden Vorstands der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,
Partenstein

- a) GDL Vermögensträgergesellschaft mbH

Joachim Krüger

Unterabteilungsleiter im Bundesministerium der Finanzen,
Meckenheim

Vitus Miller*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,
Stuttgart

Johann Nemec*

Mitglied des Betriebsrats Regionalbereich Hessen der DB Regio AG,
Langen

Josef Nienaber*

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

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Mitglied des Vorstands der Deutsche Bahn AG,
Weiterstadt

– seit 7. Mai 2002 –

- a) DB Reise&Touristik 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 Reise&Touristik AG
- DB Cargo AG
- DB Station&Service AG
- DB Netz AG
- Stinnes AG
- DB Services Immobilien GmbH
- DB Systems GmbH (Vorsitz)
- DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-Aktiengesellschaft
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G.
- b) DB Services GmbH (Beirat)
- DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)
- Dresdner Bank Luxembourg S.A.
- EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (Verwaltungsrat)

Karl-Heinz Wagner*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,
Zirndorf

– bis 31. Juli 2002 –

- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a. G. (Beirat)

Karl-Heinz Zimmermann*

Bereichsvorstand der TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Karsbach-Ohlenberg

- a) DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH
- S-Bahn Berlin GmbH

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

- a) Mitgliedschaft in 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 Regio AG

Dr. Christoph Franz

Vorsitzender des Vorstands,
Mitglied des Vorstands der
Deutsche Bahn AG,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Reise&Touristik AG,
Darmstadt

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

Ulrich Homburg

stellv. Vorsitzender des Vorstands,
Ressort Nahverkehr,
Kaarst

- a) Autokraft GmbH (Vorsitz)
S-Bahn Berlin GmbH
S-Bahn Hamburg GmbH (Vorsitz)
üstra Intalliance AG (Vorsitz)
- b) DEVK Allgemeine
Lebensversicherungs-
Aktiengesellschaft (Beirat)
Verband Deutscher Verkehrs-
unternehmen (Verwaltungsrat)

Kay Uwe Arnecke

Ressort Personal,
Mitglied des Vorstands der
DB Reise&Touristik 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)

Ulrich Jäkel

Ressort Finanzen und Controlling,
Königstein/Taunus

- a) DB Energie GmbH
DB ZugBus Regionalverkehr
Alb-Bodensee GmbH (Vorsitz)
Regionalverkehr Kurhessen GmbH
(Vorsitz)
RegionalBus Stuttgart GmbH
(Vorsitz)

Karl-Dietrich Reemtsema

Ressort Produktion,
Mitglied des Vorstands der
DB Reise&Touristik AG,
Frankfurt am Main

- a) DB Services Nord GmbH
- b) DBAutoZug GmbH
DBBauProjekt GmbH
DB Regio Sverige AB
(Verwaltungsrat, Vorsitz)
DB Services GmbH (Beirat)
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 Regio 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 Regio 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 7. Mai 2002 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2001 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 28. November 2002 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2003 befasst und die Budgetplanung 2003, die Mittelfristplanung 2003–2007 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Regio AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2002 intensiv mit den von der DB Regio AG geführten Verkehrsvertragsverhandlungen und mit relevanten Entscheidungen der Vergabekammern im Zusammenhang mit von Wettbewerbern beantragten Nachprüfungsverfahren. Informiert wurde der Aufsichtsrat zudem über die in Bezug auf die Zulässigkeit von Direktvergaben klarstellende Änderung der Vergabeverordnung. Er ließ sich über den Stand der Ausschreibungen durch die Besteller, den Anteil der von der DB Regio AG gewonnenen Ausschreibungen und die Wettbewerbssituation auf dem Nahverkehrsmarkt unterrichten. Ferner befasste sich der Aufsichtsrat mit der von der DB Regio AG im Rahmen ihrer Stadtverkehrsstrategie angestrebten Beteiligung an anderen Verkehrsunternehmen. Darüber hinaus wurde dem Aufsichtsrat die Strategie der DB Regio AG zur Herstellung wettbewerbsfähiger Beschäftigungsbedingungen durch die Verhandlung von Ergänzungstarifverträgen erläutert.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio 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 6. 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 Regio AG für das Geschäftsjahr 2002 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wurde aufgrund des mit der Deutsche Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Regio 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 Regio AG bestellt. Herr Dr. Karl-Friedrich Rausch hat zum 7. Mai 2002 die Nachfolge für Herrn Dieter Ullsperger angetreten, der zum 31. Dezember 2001 sein Mandat im Aufsichtsrat der DB Regio AG niedergelegt hat.

Das Aufsichtsratsmitglied Herr Karl-Heinz Wagner hat zum 31. Juli 2002 sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt; als neues Aufsichtsratsmitglied und Vertreter der Arbeitnehmerseite rückte Herr Rainer Kirchner zum 13. September 2002 in den Aufsichtsrat nach. Der Aufsichtsrat spricht Herrn Dr. Föhr, Herrn Ullsperger und Herrn Wagner 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 Regio 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 that reads "Hartmut Mehdorn". The signature is written in a cursive style with a large, prominent 'H' and 'M'.

Hartmut Mehdorn
Vorsitzender

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

BR 423

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Adtranz, LHB
Indienststellung	2000 – 2004
Leistung	2.350 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Sitzplätze/Stehplätze	192/352
Anzahl 31. 12. 02	256

Der vierteilige, klimatisierte Triebzug der Baureihe (BR) 423 ist das Nachfolgefahrgestell für die bei den S-Bahnen München, Stuttgart und Frankfurt verkehrende BR 420. Durch Leichtbau, Energierückgewinnung beim Bremsen und Nutzung der Abwärme zu Heizzwecken ist der Triebzug sparsam im Verbrauch. Bisher wird diese BR in den Räumen Düsseldorf, Stuttgart, München und Frankfurt eingesetzt.

BR 474

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Alstom, LHB, Adtranz
Indienststellung	1997 – 2001
Leistung	920 kW
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Sitzplätze/Stehplätze	208/306
Anzahl 31. 12. 02	103

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

BR 481

(Elektrotriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Bombardier (DWA), Adtranz
Indienststellung	1996 – 2004
Leistung	600 kW (Viertelzug)
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h
Sitzplätze/Stehplätze	94/200 (Viertelzug)
Anzahl 31. 12. 02	408 Viertelzüge

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

BR 612

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	2000 – 2002
Leistung	2 x 560 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Sitzplätze	146
Anzahl 31. 12. 02	153

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

BR 628

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Konsortialführer DUEWAG
Indienststellung	1974 – 1996
Leistung	485 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	146
Anzahl 31. 12. 02	458

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

BR 643 „Talent“

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Konsortialführer Bombardier, Talbot
Indienststellung	2000 – 2001
Leistung	2 x 315 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	137
Anzahl 31. 12. 02	75

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

BR 644 „Talent“

(Dieseltriebzug)



Hersteller	Bombardier, Talbot
Indienststellung	1998
Leistung	2 x 505 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	161
Anzahl 31. 12. 02	63

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

BR 650

(Dieseltriebwagen)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	1999 – 2002
Leistung	2 x 257 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Sitzplätze	71
Anzahl 31. 12. 02	53

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

BR 143

(Elektrolokomotive)



Hersteller	LEW Hennigsdorf
Indienststellung	1984 – 1990
Leistung	3.720 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Anzahl 31. 12. 02	626

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

BR 146

(Elektrolokomotive)



Hersteller	Adtranz
Indienststellung	2001 – 2002
Leistung	4.200 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl 31. 12. 02	31

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

Doppelstock-Steuerwagen

(DBpbf 763.5 und 763.6)



Hersteller	Bombardier (DWA)
Indienststellung	1997 – 1999
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Sitzplätze	101 (763.5), 95 (763.6)
Anzahl 31. 12. 02	(27 + 23) zusammen 50

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

**EvoBus-Setra
Überland-Niederflur Omnibus
S 315 NF**

Hersteller	EvoBus-Setra
Indienststellung	ab 1996
Leistung	184 kW/220 kW
Sitzplätze/Stehplätze	48/42 (je nach Ausstattung)
Anzahl 31. 12. 02	ca. 400

Die Überland-Niederflurbusse werden beim überwiegenden Teil der Regionalbusgesellschaften eingesetzt. Niederflurtechnik ermöglicht dem Fahrgast einen bequemen Zustieg in den klimatisierten Bus; durch die Rampe ist der Bus auch für Rollstuhlfahrer bestens zugänglich. Mit Automatikgetriebe ausgestattet, eignet sich der Bus auch für den Stadtlinien- und den Vorortverkehr.

Bei den 30 regionalen Busgesellschaften der Bahn sind insgesamt rund 4.200 eigene Omnibusse im Einsatz sowie rund 8.700 Omnibusse von Auftragnehmern. Busverkehre werden auf einem Liniennetz von rund 151.000 km mit etwa 4.050 Linien durchgeführt.



RE2 Cottbus

DB

DB Regio AG

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.db-regio.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 Regio 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/Mann
(Titel, S. 29)
DB AG/Kirsche
(S. 6, 55)

DTP
medienhaus:frankfurt,
Frankfurt am Main

Lithografie
Koch Lichtsatz & Scan,
Wiesbaden

Druck
Color-Druck, Leimen



DB Regio AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
www.db-regio.de