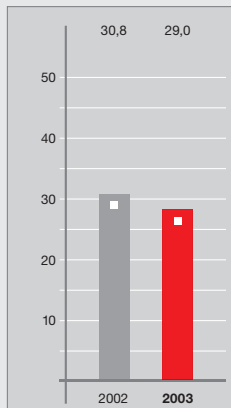




DB Fernverkehr AG
Geschäftsbericht 2003

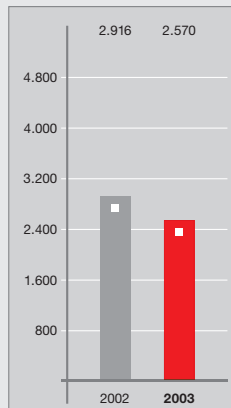
Entwicklung im Geschäftsjahr 2003

Verkehrsleistung
in Mrd. Pkm¹⁾



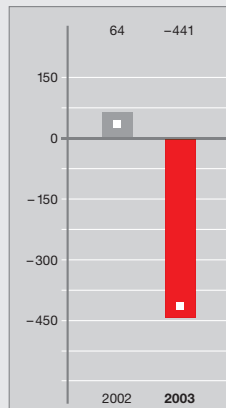
2002 zu 2003: **-5,8 %**

Umsatzerlöse
in Mio. €



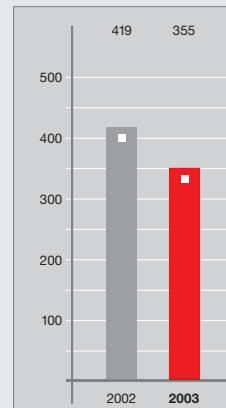
2002 zu 2003: **-11,9 %**

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen
in Mio. €



2002 zu 2003:
-505 Mio. €

Brutto-Investitionen
in Mio. €



2002 zu 2003: **-15,3 %**

Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2003	2002	Veränd. in %
Umsatz	2.570	2.916	- 11,9
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	- 482	112	-
EBITDA vor Altlastenerstattungen	- 103	371	-
EBITDA ³⁾	- 103	398	-
EBIT ⁴⁾	- 409	83	-
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen ⁵⁾	- 441	64	-
Return on Capital Employed	in %	- 12,5	2,9
Bilanzsumme	4.152	3.819	+ 8,7
Anlagevermögen	3.361	3.431	- 2,0
Eigenkapital	2.045	2.045	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	784	531	+ 47,6
Cashflow vor Steuern	- 114	435	- 126,2
Brutto-Investitionen	355	419	- 15,3
Netto-Investitionen ⁶⁾	355	419	- 15,3
Mitarbeiter per 31.12.	20.880	21.737	- 3,9

Leistungskennzahlen – Schiene		2003	2002	Veränd. in %
Reisende	Mio.	109,5	121,3	- 9,7
Reisendenkilometer	Mrd. Pkm ¹⁾	29,0	30,8	- 5,8
Betriebsleistung	Mio. Trkm ⁷⁾	137,4	141,1	- 2,6

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

²⁾ Die DB Fernverkehr AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der DB Personenverkehr GmbH

³⁾ Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern, Zinsen sowie Abschreibungen (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁴⁾ Betrieblich ermitteltes Ergebnis vor Steuern und Zinsen (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁵⁾ Betrieblich ermittelte Ergebnisgröße (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁶⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

⁷⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

Inhalt

2 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

6 Lagebericht

30 Jahresabschluss

48 Bestätigungsvermerk

51 Organe

54 Bericht des Aufsichtsrats

58 Fahrzeuge

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2003 war sicherlich das schwierigste der noch jungen Geschichte der jetzigen DB Fernverkehr AG. Das Umsatzwachstum, das wir nicht zuletzt wegen der zahlreichen Neuerungen – beispielsweise der Einbindung der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main in den Fahrplan, des Preissystems und des gastronomischen Konzepts – angestrebt hatten, konnten wir nicht erreichen.

Ein wesentlicher Grund dafür war die wirtschaftliche Lage in Deutschland. Sie war geprägt von einem leichten Rückgang des Bruttosozialprodukts, einer auf hohem Niveau verharrenden Arbeitslosigkeit und einer starken Verunsicherung der Verbraucher, die sich auch in einer schwachen Inlandsnachfrage widerspiegelte. Viele Menschen in Deutschland verzichteten weitgehend auf nicht zwingend notwendige Ausgaben.

Auf langen Strecken machte sich darüber hinaus die unerwartet starke Konkurrenz durch „Billigflieger“ bemerkbar. Ein ungleicher Wettbewerb, da die Fluggesellschaften durch die Steuerbefreiung von Kerosin und die Freistellung von der Ökosteuer nach wie vor staatlich subventioniert werden. Die aggressiv beworbenen Angebote der „Billigairlines“, die nahezu zeitgleich mit der Einführung des Preissystems im Dezember 2002 auf den Markt kamen, hatten zudem eine deutlich verzerrte Preiswahrnehmung zur Folge. Diese Angebote, nur auf wenigen Relationen und in äußerst geringen Kontingenten verfügbar, wurden mit den Preisen der Bahn verglichen, so dass Bahnfahrten häufig als zu teuer empfunden wurde. Und das, obwohl mit der Einführung des Preissystems der Normalpreis im Fernverkehr im Durchschnitt um 12 Prozent – auf langen Strecken sogar um bis zu 25 Prozent – abgesenkt worden war. Die verzerrte Wahrnehmung hatte erheblichen Anteil an den Akzeptanzproblemen, auf die das Preissystem gestoßen ist.

Erschwerend kamen bereits ab dem ersten Quartal 2003 sowohl technisch verursachte als auch wetterbedingte Probleme bei Pünktlichkeit und Qualität hinzu. Die daraus resultierende Unzufriedenheit bei vielen Kunden belastete das Image der Bahn zusätzlich. Insgesamt verzeichneten wir einen dramatischen Rückgang der Reisendenzahlen.

Wir haben uns dieser schwierigen Situation gestellt und zeitnah gegengesteuert, indem wir im Fernverkehr eine breit angelegte Offensive mit den Themen Qualität, Preis, Angebot und Service starteten. Parallel dazu haben wir – ebenfalls zu Beginn des zweiten Quartals – zur Ergebnissicherung umfassende Kostensenkungsprogramme in den Bereichen Produktion, Verwaltung und Vertrieb aufgelegt.

Mit der Vereinfachung der Umtauschregelungen für Sonderpreise noch im Mai und vor allem mit den zum 1. August realisierten Veränderungen am Preissystem ist es uns gelungen, Preisakzeptanz und Kundenzufriedenheit deutlich zu verbessern. Damit gingen eine steigende Auslastung der Züge und die Zunahme



Karl-Dietrich Reemtsema
Vorsitzender des Vorstands
DB Fernverkehr AG

der BahnCard-Verkäufe einher. Mit besonders günstigen Aktionspreisen – angefangen vom „Bahn& Bett Preishit“ im Frühjahr und Herbst bis hin zu „Surf& Rail“, das im Oktober an den Start ging – haben wir unser Angebot abgerundet. Mit diesen Aktionspreisen haben wir erfolgreich Personen angesprochen, die entweder nicht mit der Bahn oder überhaupt nicht gereist wären, und damit Mehrverkehr generiert. Eine wesentliche Ergebnisverbesserung bezogen auf das gesamte Geschäftsjahr 2003 konnte mit den Preismaßnahmen – auch vor dem Hintergrund der deutlich erweiterten Rabattmöglichkeiten – jedoch nicht mehr erreicht werden.

Neben dem Preissystem standen im vergangenen Jahr Betriebsqualität und Pünktlichkeit im öffentlichen Fokus. Insbesondere die umfangreichen Sanierungsarbeiten im Netz „unter rollendem Rad“, technische Probleme an Fahrzeugen und ein ambitionierter Fahrplan, aber auch extreme Wettersituationen zogen starke Beeinträchtigungen der Betriebsqualität nach sich. Auch hier haben wir zeitnah reagiert. So haben wir gemeinsam mit der Industrie an der Behebung der technischen Probleme beim ICE 3 gearbeitet und deutliche Fortschritte erzielt. Im Rahmen konzernweiter Projekte wurden systematisch Verspätungsquellen identifiziert und Maßnahmen zu deren Beseitigung ergriffen. Beispielsweise wurde die Bauplanung optimiert, um die Auswirkungen der Bautätigkeit so gering wie möglich zu halten. Es war klar, dass diese zum Teil grundlegenden Maßnahmen ihre Wirkung erst in 2004 zeigen würden. Zum „kleinen“ Fahrplanwechsel am 15. Juni wurden Angebotsanpassungen vorgenommen, mit denen unter anderem der Knoten Köln und damit ein „Verspätungstreiber“ entlastet werden konnte. Insgesamt sind derartigen Maßnahmen im Rahmen eines bestehenden Fahrplans enge Grenzen gesetzt. Die in den Projekten gewonnenen Erkenntnisse wurden aber bei der Gestaltung des Fahrplans 2004 berücksichtigt. Er ist so angelegt, dass sich Verspätungen im Netz nicht aufbauen, sondern dass sich die Pünktlichkeit zwischenzeitlich wieder erholen kann. Die Betriebsqualität in den ersten Wochen des Jahres 2004 zeigt, dass wir hier auf dem richtigen Weg sind.

Hervorzuheben sind auch die Maßnahmen, mit denen wir im vergangenen Jahr die Services entlang der gesamten Reisekette – also vor der Reise, am Bahnhof, im Zug sowie nach der Reise – ausgebaut und den Komfort des Bahnfahrens gesteigert haben.

Eine zentrale Rolle spielt dabei die BahnCard, die wir Schritt für Schritt zu einer umfassenden Mobilitätskarte entwickeln. Große Akzeptanz hat bahn.comfort, das Bonus-Programm für Vielfahrer mit BahnCard, gefunden. Mehr als 100.000 bahn.comfort-Kunden schätzen die attraktiven Zusatzservices, zu denen beispielsweise der kostenlose Zugang zu den DB Lounges, reservierte Parkplätze an den Bahnhöfen, freigehaltene Sitzplatzbereiche im Zug, exklusive Mietwagen- und Hotelpartner sowie eigene bahn.comfort-Counter in den ReiseZentren und eine eigene Kunden-Hotline gehören.

Seit dem 14. Dezember bieten wir BahnCard-Inhabern in mehr als 40 deutschen Großstädten das CityTicket an, das unter bestimmten Voraussetzungen die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ohne Aufpreis – in Verbindung mit einer Fernverkehrsfahrkarte – ermöglicht. Und wir verhandeln intensiv mit den Verkehrsverbänden, um BahnCard-Nutzern einen durchgängigen Rabatt von 25 Prozent zu bieten.

Den Fahrkartenkauf haben wir für unsere Kunden einfacher und bequemer gemacht. Beispielsweise steht das OnlineTicket jetzt auch Kunden zur Verfügung, die eine Kreditkarte, aber keine BahnCard besitzen. Vom neuen BahnTix profitieren vor allem Geschäftsreisende. BahnTix ermöglicht den Ausdruck von Fahrkarten, die telefonisch im Reisebüro gebucht wurden, an den Fernverkehrs-Automaten; der Versand von Tickets per Post oder Kurier kann entfallen.

Weiter verbessert haben wir das Angebot an und in den DB Lounges, die unseren Fahrgästen komfortables Warten und Arbeiten am Bahnhof ermöglichen. In 2003 wurde die Lounge in Frankfurt am Main Hauptbahnhof komplett modernisiert, 2004 eröffnen wir weitere Lounges in Hamburg Hbf und Berlin Zoologischer Garten. In den DB Lounges Frankfurt am Main Hauptbahnhof, Frankfurt am Main Flughafen, Köln, Hannover, München und Mannheim wurde ein drahtloser Internet-Zugang via WLAN eingerichtet.

Die Fahrzeugstrategie im Fernverkehr setzt auf eine kontinuierliche Verbesserung des Angebots durch den zunehmenden Einsatz modernen Wagenmaterials. Seit Dezember 2003 erbringen wir rund 60 Prozent unserer Fahrleistung im Fernverkehr mit unserer attraktiven ICE-Flotte. Möglich wurde dies durch die Einführung des neuen Produktionssystems EXPRESS, mit dem Fahrzeugreserven verschlankt, Umläufe optimiert und die Instandhaltung in die natürlichen Stilllagen der Fahrzeuge verlagert wird. Bis Ende 2004 wird auch die Modernisierung des IC-Wagenparks abgeschlossen sein, im Inneren sichtbar unter anderem durch neue Sitzbezüge, Steckdosen am Platz und eine elektronische Platzreservierung.

Das gastronomische Konzept an Bord unserer Züge haben wir den Wünschen unserer Kunden entsprechend überarbeitet. Die Speisewagen in den Fernverkehrszügen werden beibehalten, die Qualität unserer gastronomischen Services wird weiter erhöht. So starteten wir deshalb unter anderem in 2003 eine Kooperation mit renommierten Starköchen.

Um die Information unserer Kunden zu verbessern, haben wir im Berichtsjahr mit dem Aufbau unseres ReisendenInformationSystems (RIS) begonnen. Künftig werden wir im Kernnetz entlang der gesamten Reisekette eine lückenlose Kundeninformation zum Reiseablauf – beginnend zu Hause vor Fahrtantritt, am Bahnhof, im Zug und am Zielort – sicherstellen. Rund 220 Millionen Euro investiert der DB Konzern bis 2008 in den bundesweiten Aufbau der RIS-Infrastruktur. Das System soll bis Ende 2004 auf allen Hauptstrecken und ab 2008 im Gesamtnetz unseren Kunden verlässliche und schnelle Informationen über die Verkehrslage – insbesondere Anschlusszüge – liefern.

Den in 2003 eingeschlagenen Weg werden wir im laufenden Geschäftsjahr fortsetzen. Ziel ist es, durch weitere Verbesserungen bei Qualität, Angebot und Service neue Kunden für die Bahn zu gewinnen: Zu den Schwerpunktthemen 2004 im Fernverkehr gehört daher unter anderem die weitere Steigerung der Pünktlichkeit, die eine unabdingbare Voraussetzung zur Gewinnung neuer Kunden, aber auch zur Bindung unserer Stammkunden ist. Des Weiteren werden wir die zielgruppenorientierte Vermarktung intensivieren. Über maßgeschneiderte Angebote werden wir gezielt Kundengruppen ansprechen, bei denen der Fernverkehr sein Umsatzpotenzial bisher noch nicht vollständig abschöpft. Zu diesen Kundengruppen zählen insbesondere Geschäftskunden, jugendliche Privatreisende, erwachsene Privatreisende und Pendler.

Das Geschäftsjahr 2004 wird vor dem Hintergrund des vergangenen Jahres zwar kein einfaches, jedoch stellen die Maßnahmen, die in 2003 realisiert wurden, ein gutes Fundament dar, um auf die „Erfolgsschiene“ zurückzukehren.

Ihr



Karl-Dietrich Reemtsema
Vorsitzender des Vorstands
DB Fernverkehr AG



- Entwicklung im Geschäftsjahr durch schwieriges Marktumfeld und scharfen Wettbewerb geprägt
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen trotz Gegensteuerungsmaßnahmen im Berichtsjahr negativ
- Überarbeitetes Preissystem und attraktive Angebote erreichen verbesserte Kundenakzeptanz

Neue Organisationsstruktur

Im Berichtsjahr wurde die Struktur des Unternehmensbereichs Personenverkehr des Deutschen Bahn Konzerns (DB Konzern) gezielt weiterentwickelt, um die Positionierung als Systemanbieter für integrierte Verkehre auszubauen. Im Zuge der Neuorganisation wird die neu gegründete DB Personenverkehr GmbH als Dachgesellschaft alle Personenverkehrsaktivitäten der Deutschen Bahn AG (DB AG) führen.

Ihrem Kerngeschäft entsprechend wurde die DB Reise & Touristik AG zum 27. November 2003 in DB Fernverkehr AG umfirmiert. Sie bildet mit ihren Tochtergesellschaften das Geschäftsfeld Fernverkehr des DB Konzerns. Die Strukturen im Nahverkehr werden an Kunden- bzw. Auftraggeberstrukturen ausgerichtet und auf die neuen Geschäftsfelder Stadtverkehr und Regionalverkehr aufgeteilt.

Gleichzeitig wurde beschlossen, die bisher von der DB Fernverkehr AG wahrgenommenen Vertriebsfunktionen in die DB Personenverkehr GmbH einzugliedern. Seit dem 1. Januar 2004 ist der Vertrieb als Service-Center für die drei Geschäftsfelder des Personenverkehrs tätig. Das Service-Center Vertrieb finanziert sich durch Provisionen.

Die fünf Regionalbereiche der DB Fernverkehr AG sind in der Fläche operativ für Produktion, Bordservice sowie Controlling und Personalwesen zuständig. Die Einheiten der regionalen Kassenorganisation, die Abrechnungsfunktionen wahrnehmen, werden zum 1. Januar 2004 in die DB Personenverkehr GmbH übergeleitet.

Auch in der neuen Organisationsstruktur wird die Marktpräsenz des Fernverkehrs neben dem Kerngeschäft (Tageslinienverkehr) durch spezielle Verkehrs- und Dienstleistungen unserer Tochtergesellschaften weiterhin komplettiert. Die eigenständigen Schienenverkehrsunternehmen DBAutoZug GmbH, CityNightLine CNL AG und Metropolitan Express-Train GmbH bleiben Bestandteil unseres Beteiligungsportfolios.

Mit der Übertragung des Geschäftsfelds „Internationale Nachtzüge“ von der DB Fernverkehr AG auf die DBAutoZug GmbH mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2003 wurde die im Vorjahr erfolgte Ausgliederung der Auto- und Nachtzugaktivitäten komplettiert.

Im Rahmen der Fokussierung des Beteiligungsportfolios auf das Kerngeschäft wurde die 100%ige Tochtergesellschaft der DB Fernverkehr AG, „Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH“, an die Stadtwerke Konstanz veräußert.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Mit der vorrangig national geprägten Ausrichtung unserer Geschäftsaktivitäten waren wir auch im Berichtsjahr in hohem Maße von der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland abhängig. Diese blieb im Jahr 2003 deutlich hinter den ursprünglichen

Prognosen zurück, während sich im internationalen Umfeld bereits wieder positive Trends zeigten:

- **Weltkonjunktur:** Die Weltkonjunktur hat sich im Laufe des Jahres 2003 wieder belebt. Neben der expansiven Wirtschaftspolitik in den USA und in Asien sowie verbesserten Finanzierungsbedingungen der Unternehmen hat auch das Nachlassen der weltpolitischen Unsicherheiten nach der Beendigung des Irak-Kriegs hierzu beigetragen. Insgesamt wies das weltweite Wachstum mit knapp 2,5 % eine höhere Dynamik auf als im Vorjahr (+1,9 %).
- **Europa:** Im Euro-Raum lag der Anstieg des Bruttoinlandsprodukts (BIP) mit 0,5 % unter der bereits schwachen Vorjahresentwicklung (+0,9 %). Positive Impulse gingen lediglich von der Binnennachfrage aus. Der Export wurde durch die Aufwertung des Euro spürbar gebremst.
- **Deutschland:** In Deutschland nahm das reale Bruttoinlandsprodukt 2003 um 0,1 % im Vergleich zum Vorjahr ab (im Vorjahr: +0,2 %). Dabei wurde die geringfügige Zunahme der inländischen Verwendung (Effekt +0,1 Prozentpunkte) überkompensiert durch einen Rückgang des realen Exportüberschusses (Effekt -0,2 Prozentpunkte). Die Exportentwicklung in Deutschland wurde durch den hohen Euro-Kurs und die teilweise damit zusammenhängende Schwäche der Euroland-Konjunktur gedämpft. Die Unsicherheit bei Investoren und Konsumenten belastete sowohl die Investitionstätigkeit als auch die privaten Konsumausgaben. Die Investitionen blieben erneut unter dem Vorjahresniveau (Ausrüstungen: -4 %; Bauinvestitionen: -3,4 %). Die schwache Arbeitsmarkt- und Einkommensentwicklung führte zu einer - wenn auch abgeschwächten - Fortsetzung des Rückgangs der privaten Konsumausgaben im Vergleich zum Vorjahr. Ebenso schrumpfte der reale Einzelhandelsumsatz in 2003 erneut (um rund 1 %) und entwickelte sich damit wieder schwächer als der private Konsum insgesamt.

Entwicklung der relevanten Märkte und unserer Verkehrsleistung

Die Verkehrsleistung des deutschen Personenverkehrsmarkts (in der Abgrenzung Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV), innerdeutscher Luftverkehr) ging nach bisher vorliegenden Zahlen im Geschäftsjahr 2003 um knapp 2,4 % und damit noch stärker zurück als im Vorjahr (-1,2 %). Damit schrumpfte der Personenverkehrsmarkt bereits im vierten Jahr in Folge.

Maßgeblich für die Marktentwicklung im Berichtsjahr war der deutliche Rückgang im Individualverkehr (nach vorläufigen Berechnungen rund -3 %; im Vorjahr: -0,5 %). Dabei wirkten sich neben der schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung vor allem die weiter gestiegenen Kraftstoffpreise aus.

Im innerdeutschen Luftverkehr ist die Verkehrsleistung in 2003 um gut 5 % gestiegen (im Vorjahr: -3,5 %). Der hohe Zuwachs geht in erster Linie auf die sehr starke Nachfrageentwicklung in der ersten Jahreshälfte bei vergleichsweise niedrigen

Werten im entsprechenden Vorjahreszeitraum zurück. Die Nachfrage wurde stimuliert durch den Markteintritt von Billigfliegern und Preissenkungen bei den etablierten Fluggesellschaften. Das Leistungsniveau von vor dem 11. September 2001 wurde jedoch noch nicht wieder erreicht.

Die Nachfrage im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) stieg um 0,5 %, gegenüber einem Rückgang um 1,9 % im Vorjahr. Der Zuwachs der Beförderungsleistung wird getragen von Nachfragegewinnen im Linienverkehr. Trotz der wenig positiven Umfeldentwicklung konnten vor allem im Nahverkehr durch neue Angebote im Schülerverkehr zusätzliche Kunden gewonnen werden. Der Gelegenheitsverkehr musste demgegenüber durch die Konsumzurückhaltung einen Nachfrageverlust hinnehmen.

Bei der Schienenverkehrsnachfrage standen den dominierenden Belastungsfaktoren der rückläufigen Entwicklung der Erwerbstätigkeit und des Realeinkommens leicht positive Einflüsse des deutlich anziehenden Kraftstoffpreises, der sinkenden PKW-Neuzulassungen und der leichten Zunahme der Bevölkerung gegenüber.

Die Verkehrsleistung der DB Fernverkehr AG sank im Jahr 2003 um 5,8 % auf 28.985 Mio. Personenkilometer (Pkm). Unsere Entwicklung ist dabei primär zu sehen als ein wesentlicher Bestandteil des Unternehmensbereichs Personenverkehr, der mit einer Verkehrsleistung von 69,5 Mrd. Pkm nur leicht um 0,4 % den Vorjahreswert verfehlte, damit aber im Vergleich zur Gesamtmarktentwicklung leicht Marktanteile gewinnen konnte. Die Verkehrsleistung des Fernverkehrs ging um 4,7 % auf 31,6 Mrd. Pkm zurück. Der Tageslinienverkehr erzielte – bei einer nahezu auf Vorjahresniveau liegenden Betriebsleistung – im Jahr 2003 eine Verkehrsleistung von ca. 28,8 Mrd. Pkm (im Vergleich zum Vorjahr: – 4,0 %). Mit 61,0 % entfällt davon mehr als die Hälfte auf den ICE-Verkehr, dessen Auslastung 43 % betrug (im Vorjahr: 45 %). Zu der insgesamt ungünstigen Nachfrageentwicklung trug neben der anhaltend schwachen Konjunktur insbesondere das aggressive Preismarketing der Airlines bei. Zusätzlich führten die zum Teil witterungsbedingten Betriebsprobleme, die in der ersten Jahreshälfte geringe Akzeptanz des im Dezember 2002 eingeführten Preissystems sowie die Produktumstellung von IR auf IC in Verbindung mit einer bewussten Lenkung von Teilen der Fernverkehrsnachfrage zu DB Regio im Vergleich zum Vorjahr zu einem deutlichen Rückgang der Verkehrsleistung im Schienenpersonenfernverkehr.

Die konzernfremden, nicht bundeseigenen Eisenbahnen (NE) sind überwiegend im SPNV tätig und haben aufgrund gewonnener Ausschreibungen ihre Verkehrsleistung ausgeweitet. Auf Basis unserer Schätzungen lag ihre Wachstumsrate bei rund 10 %.

Insgesamt hat sich im Berichtsjahr der Wettbewerb im Personenverkehrsmarkt weiter intensiviert. Dies gilt nicht nur verkehrsträgerübergreifend, sondern gleichermaßen innerhalb des Bahnsektors. Als Wettbewerber, insbesondere im Schienenpersonennahverkehr, treten neben kommunalen und landeseigenen Bahnen auch mittelständische Unternehmen sowie internationale Konzerne auf. Der Marktanteil konzernfremder Eisenbahnunternehmen am Schienenpersonenverkehr liegt mittlerweile bei 2,4 % (verkehrsleistungsbezogen) und gut 9 % (betriebsleistungsbezogen).

Geschäftsverlauf

Umsatzentwicklung gegenüber Vorjahr rückläufig

Der im Berichtsjahr erzielte Gesamtumsatz in Höhe von 2.570 Mio. € lag um 11,9 % unter dem Vorjahresniveau. Der innerhalb des DB Konzerns erzielte Umsatz belief sich im Berichtsjahr auf 180 Mio. €; dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einem Rückgang um 5,2 %. Am konzernexternen Markt wurde ein Umsatz von 2.390 Mio. € realisiert, was einem Rückgang um 12,3 % gegenüber Vorjahr entspricht.

Vor allem die im Berichtsjahr stagnierende wirtschaftliche Entwicklung, deren negative Auswirkungen auf die Nachfrage nach Verkehrsdienstleistungen zusätzlich durch den Irak-Konflikt verstärkt wurden, sowie das aggressive Marketing der Fluggesellschaften („Billigflüge“) waren für die negative Umsatzentwicklung zum Vorjahr verantwortlich. Darüber hinaus haben die Anfang 2003 noch unzureichende Akzeptanz des neuen Preissystems sowie die zum Teil witterungsabhängigen Betriebsprobleme zum Umsatzrückgang gegenüber 2002 beigetragen.

Neben den mengeninduzierten Umsatzverlusten aus dem Rückgang der Verkehrsleistung ergaben sich im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr auch negative Preiseffekte. Hier haben die im Dezember 2002 vorgenommenen Preissenkungen sowie die mit der Überarbeitung des Preissystems zum 1. August 2003 wirksam gewordenen erweiterten Rabattierungen (in Verbindung mit der Wiedereinführung der BahnCard 50) zu einem Rückgang der spezifischen Erlöse geführt, der nicht durch Nachfragezuwächse ausgeglichen werden konnte. Der auf die Ausgliederung des Geschäftsfelds Internationale Nachtzüge von der DB Fernverkehr AG in die DB AutoZug GmbH entfallende Anteil am Umsatzrückgang zum Vorjahr beträgt 1,5 Prozentpunkte.

Im Berichtsjahr wurde das ICE-Angebot erneut ausgeweitet. Der Umsatzanteil (Fahrgelderlöse) unseres Premiumprodukts am konzernexternen Markt konnte deutlich auf 62 % gesteigert werden (im Vorjahr: 51 %). Der Rückgang im Produktsegment IR/D-Zug (im Vergleich zum Vorjahr) ist vor allem in Angebotsverschiebungen vom InterRegio (IR) zum InterCity (IC) sowie in der bewussten Lenkung von Teilen der Fernverkehrsnachfrage zu DB Regio begründet. In Summe betrug der Umsatzanteil beider Produktsegmente im Berichtsjahr 34 %, was einem Rückgang um 11,2 Prozentpunkte entspricht.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Die Gesamtleistung lag mit 2.578 Mio. € um 11,7 % unter dem Vorjahreswert (2002: 2.919 Mio. €). Unter Berücksichtigung der sonstigen betrieblichen Erträge in Höhe von 683 Mio. € belief sich die Summe der betrieblichen Erträge auf 3.261 Mio. €. Im Vergleich zum Vorjahr sind diese um 10,2 % gesunken.

In den betrieblichen Aufwendungen ergaben sich Steigerungen um 5,5 % auf 3.689 Mio. €.

Der Materialaufwand stieg um 7,1 % auf 1.730 Mio. € und hatte damit einen Anteil von 67,1 % an der Gesamtleistung (im Vorjahr: 55,4 %). Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe um 47,5 % auf 292 Mio. € an, was hauptsächlich durch höhere Energiebezugskosten verursacht wurde. Weiterhin wirkte sich im Vorjahresvergleich die erstmals ganzjährige Einbeziehung der Zuggastronomie von der MITROPA AG (Übernahme im Vorjahr zum 1. Juli 2002) aufwandserhöhend aus. Weitere wesentliche Veränderungen zum Vorjahr waren in den Aufwendungen für Instandhaltung (+7,6 % auf 327 Mio. €) sowie in den bezogenen Leistungen (–0,4 % auf 1.111 Mio. €) zu verzeichnen. Letztere beinhalten die Entgelte für Trassennutzung, die auch im Zusammenhang mit der Aufnahme des Regelbetriebs der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main um 9,3 % anstiegen.

Der Personalaufwand übertraf mit 826 Mio. € den Vorjahreswert um 9,5 % – der Anteil an der Gesamtleistung betrug 32,0 % (im Vorjahr: 25,8 %). Die Entwicklung war hier durch eine Tarifierhöhung sowie analog zum Materialaufwand durch den Effekt der erstmals ganzjährig einbezogenen Zuggastronomie (mit mehr als 2.300 Mitarbeitern) geprägt.

Vollständig entfallen sind die uns in den Geschäftsjahren 1999–2002 gezahlten Ausgleichszahlungen des Bundes, die zur Abarbeitung des technischen und organisatorischen Rückstands der ehemaligen Deutschen Reichsbahn gemäß der Vereinbarung der DB AG mit der Bundesrepublik Deutschland vom 23. Dezember 1994 gewährt wurden. Aus diesem Grund ergab sich im Berichtsjahr ein zu kompensierender Effekt von 27 Mio. € im Vorjahresvergleich (davon 25 Mio. € im Personal- und 2 Mio. € im Materialaufwand).

Die Abschreibungen lagen mit 371 Mio. € über dem Niveau des Vorjahres (2002: 315 Mio. €).

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten durch striktes Kostenmanagement auf 762 Mio. € gesenkt werden, was im Vorjahresvergleich einer Reduktion um 6,3 % entspricht.

Das Zinsergebnis verschlechterte sich aufgrund der unterjährig umsatzbedingt schlechteren Liquiditätsentwicklung von –19 Mio. € im Vorjahr auf –32 Mio. € im Berichtsjahr.

Analog der Entwicklung bei der DB Fernverkehr AG gestaltete sich im Berichtsjahr auch die wirtschaftliche Lage unserer Tochtergesellschaften schwierig. Das Beteiligungsergebnis verschlechterte sich gegenüber Vorjahr um 19 Mio. € auf –22 Mio. €. Die positiven Ergebnisbeiträge der CityNightLine CNL AG, der Deutschen Touring GmbH, der AMEROPA-REISEN GmbH und der Bayern-Express-Gruppe wurden durch die Verluste von DBAutoZug GmbH, DBDialog Telefonservice GmbH und Metropolitan Express-Train GmbH überlagert.

Trotz umfangreicher Gegensteuerungsmaßnahmen und einer wieder verbesserten Nachfrageentwicklung im zweiten Halbjahr 2003 konnte im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der Umsatzrückgang nicht kompensiert werden und war mit –482 Mio. € erstmals negativ (im Vorjahr: 112 Mio. €). Das negative Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags von der DB Personenverkehr GmbH übernommen.

Negatives Betriebliches Ergebnis nach Zinsen

Zur Beurteilung des in unserem operativen Geschäft erzielten Ergebnisses nehmen wir – sofern erforderlich – Bereinigungen am handelsrechtlichen Ergebnisausweis vor, um Sondereinflüsse zu eliminieren, die nicht als nachhaltig unterstellt werden können. Um eine Verzerrung durch Beteiligungsergebnisse zu vermeiden, stellen wir beim Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen zudem auf eine um das Beteiligungsergebnis korrigierte Größe ab.

Überleitung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen aus dem handelsrechtlichen Ergebnis in Mio. €	2003	2002	Veränd.
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	- 482	112	- 594
Korrektur um Beteiligungsergebnis	22	3	19
Bereinigung um nicht operative Sondereffekte	19	- 51	70
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 441	64	- 505

Die Bereinigungen im Berichtsjahr betrafen zum einen Sonderabschreibungen auf Fahrzeuge und zum anderen die Teilauflösung der Rückstellung für Haftungsrisiken im Zusammenhang mit dem Verkauf der DER (Deutsches Reisebüro GmbH) im Geschäftsjahr 2000. Im Vorjahr wurde eine Rückstellungsauflösung im Rahmen der konzernbezogenen Reallokation der Restrukturierungsrückstellungen bereinigt.

Gemessen am Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen verzeichneten wir im Berichtsjahr einen Verlust aus dem operativen Geschäft in Höhe von - 441 Mio. € (im Vorjahr: + 64 Mio. €).

Da aufgrund unserer langen Investitionszyklen erhöhte Abschreibungen und durch die anteilige Finanzierung über die Kapitalmärkte auch Zinsaufwendungen früher anfallen als die positiven Rückflüsse aus gestiegenen Umsatzerlösen oder niedrigeren Kosten und weil unsere Ergebnisentwicklung seit der Gründung auch durch die rückläufigen Altlastenerstattungen maßgeblich geprägt wurde, verdeutlichen wir die operativen Ergebnisverbesserungen im Zeitablauf anhand der Kenngröße EBITDA bzw. EBITDA vor Altlastenerstattungen.

Verglichen mit dem Vorjahreswert (398 Mio. €) sank das EBITDA (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) um 501 Mio. € auf -103 Mio. €. Unter Berücksichtigung des Entfalls der Ausgleichszahlungen des Bundes für Sonderbelastungen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Material- und Personalaufwand (im Vorjahr letztmalig in Höhe von 27 Mio. € gewährt) ging das EBITDA vor Altlastenerstattungen im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahreswert (371 Mio. €) um 474 Mio. € zurück. Das für die Ermittlung unserer wertorientierten Kennziffer ROCE verwendete EBIT verschlechterte sich von 83 Mio. € im Vorjahr auf - 409 Mio. € im Berichtsjahr.

Wesentliche betriebswirtschaftliche Ergebnisgrößen ¹⁾ in Mio. €	2003	2002	Veränd.
EBITDA (vor Altlastenerstattungen)	- 103	371	- 474
Altlastenerstattungen	-	27	- 27
EBITDA	- 103	398	- 501
Abschreibungen	- 306 ²⁾	- 315	+ 9
EBIT	- 409	83	- 492
Zinsergebnis	- 32	- 19	- 13
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 441	64	- 505

¹⁾ Die Abweichungen zwischen betriebswirtschaftlichen Zahlen und dem handelsrechtlichen Ausweis in der Gewinn- und Verlustrechnung resultieren aus betriebswirtschaftlich vorgenommenen Bereinigungen, die zu einer besseren Vergleichbarkeit der operativen Entwicklung führen.

²⁾ Wert bereinigt gegenüber handelsrechtlicher GuV

Wertschöpfung und Wertbeitrag

Wertschöpfung deutlich unter Vorjahreswert

Die Wertschöpfung war aufgrund des deutlichen Umsatzrückgangs gegenüber dem Vorjahreswert um 55,2 % auf 398 Mio. € rückläufig (im Vorjahr: 888 Mio. €).

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2003	2002
Gesamtleistung	2.578	2.919
Sonstige betriebliche Erträge	683	713
Unternehmensleistung	3.261	3.632
Materialaufwand ¹⁾	1.730	1.616
Sonstige betriebliche Aufwendungen	762	813
Abschreibungen (auf SAV und IVG)	371	315
Betriebliche Wertschöpfung	398	888

¹⁾ 2002: nach verrechneten Erstattungen für Altlasten ehemalige Deutsche Reichsbahn

Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2003	2002
Mitarbeiter ¹⁾	826	754
Öffentliche Hand (Steuern)	0	0
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	32	19
Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nicht betriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis)	- 460	115
Betriebliche Wertschöpfung	398	888

¹⁾ 2002: nach verrechneten Erstattungen für Altlasten ehemalige Deutsche Reichsbahn

ROCE erstmals negativ

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 (EBIT) 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 EBIT erhöht werden.

Bedingt durch den deutlichen Ergebnismrückgang sowie einen Anstieg des Capital Employed sank der ROCE im Berichtsjahr deutlich und war mit –12,5 % erstmals negativ (im Vorjahr: 2,9 %).

Return on Capital Employed in Mio. €	2003	2002
EBIT	– 409	83
Capital Employed	3.268	2.883
ROCE	– 12,5%	2,9%

Ableitung des Capital Employed aus der Bilanz in Mio. €	2003	2002
Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände	3.200	3.267
Zinslose Darlehen (Infrastrukturfinanzierungsbeiträge des Bundes)	–	–
Zwischensumme	3.200	3.267
Vorräte	41	35
Forderungen und sonstige VG	695	297
Verbindlichkeiten, soweit nicht zinspflichtig oder zinslose Darlehen aus der Infrastrukturfinanzierung	669	715
Aktiver RAP	1	1
Passiver RAP	–	2
Netto-Umlaufvermögen	68	– 384
Capital Employed	3.268	2.883

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2003 um 8,7 % auf 4.152 Mio. € erhöht (per 31. Dezember 2002: 3.819 Mio. €). Das Anlagevermögen sank auf 3.361 Mio. € (per 31. Dezember 2002: 3.431 Mio. €). Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus Sondereffekten im Zuge von Sonderabschreibungen auf Fahrzeuge. Das Finanzanlagevermögen verminderte sich durch den Verkauf der Bodensee-Schiffsbetriebe GmbH leicht auf 161 Mio. € (per 31. Dezember 2002: 164 Mio. €).

Der deutliche Anstieg des Umlaufvermögens von 387 Mio. € auf 790 Mio. € beruhte weitestgehend auf einem deutlichen Forderungsanstieg aus bilanziellen Stichtagseffekten im Rahmen des bestehenden Ergebnisabführungsvertrags. Die mit einem veränderten Betriebskonzept verbesserte Verfügbarkeit unserer ICE-Flotte im Zuge der Ausweitung unseres ICE-Angebots ließ gleichzeitig die in der Bilanz ausgewiesenen Vorräte von 35 Mio. € auf 41 Mio. € steigen.

Die Höhe unseres Eigenkapitals veränderte sich aufgrund des mit der DB Personenverkehr GmbH bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags nicht und liegt weiterhin bei 2.045 Mio. €. Die Eigenkapitalquote sank angesichts der durch die Entwicklung im Umlaufvermögen höheren Bilanzsumme auf 49,3 % (per 31. Dezember 2002: 53,5 %)

Unter anderem durch den Verbrauch von Personalrückstellungen für Strukturmaßnahmen sowie die im Kontext der Umsatzentwicklung rückläufigen Erlösabgrenzungen sanken unsere Rückstellungen auf 654 Mio. € (per 31. Dezember 2002: 785 Mio. €). Diese entsprechen nunmehr einem Anteil von 15,8 % an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2002: 20,6 %). Im Nachgang zu der im Vorjahr erfolgten Übernahme des Geschäftsfelds Service im Zug wurden im Berichtsjahr Pensionsverpflichtungen in Höhe von 34 Mio. € von der MITROPA AG auf die DB Fernverkehr AG übertragen.

Die Verbindlichkeiten stiegen im Vergleich zum 31. Dezember 2002 von 987 Mio. € auf 1.453 Mio. €. Unsere Verbindlichkeiten gegenüber Konzernunternehmen haben sich um 425 Mio. € (59,6 %) auf 1.138 Mio. € erhöht. Begründet ist dies durch einen Anstieg der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber der DB AG vor dem Hintergrund der getätigten Investitionen sowie der schwachen Cashflow-Entwicklung. Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme erhöhte sich damit von 25,8 % im Vorjahr auf 35,0 %.

Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten haben sich im Berichtsjahr – bei einer geringfügigen Reduzierung der langfristigen Verbindlichkeiten um 9 Mio. € auf 502 Mio. € – durch zusätzliche kurzfristige Mittelaufnahmen auf insgesamt 784 Mio. € erhöht. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme lag per 31. Dezember 2003 bei 18,9 % (per 31. Dezember 2002: 13,9 %).

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben an der Bilanzsumme einen Anteil von 22,4 % (im Vorjahr: 26,3 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 28,3 % (im Vorjahr: 20,2 %). Damit decken Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 88,6 % (im Vorjahr: 88,9 %) ab.

Bilanzstruktur in %	2003	2002
Anlagevermögen	81,0	89,8
Umlaufvermögen	19,0	10,2
Aktiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2003	2002
Eigenkapital	49,2	53,5
Rückstellungen	15,8	20,6
Verbindlichkeiten	35,0	25,8
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(18,9)	(13,9)
Passiver RAP	0,0	0,1
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	4.152	3.819

Investitionen

Mit Blick auf die Cashflow-Entwicklung haben wir im Berichtsjahr eine konsequente Investitionspriorisierung vorgenommen. Hierdurch bedingt lagen die Brutto-Investitionen mit 355 Mio. € um 15,3 % unter dem Niveau des Vorjahres. Den Schwerpunkt der Investitionstätigkeit bildete mit einem Volumen von 309 Mio. € die Erneuerung der Fahrzeugflotte der DB Fernverkehr AG. Neben Investitionen in Triebzüge haben wir unser umfassendes Modernisierungsprogramm für lokbespannte Reisezüge fortgeführt. Im Zusammenhang mit der Modernisierung des Fahrzeugparks waren wie bereits in den Vorjahren die Um- und Neubauten von Instandhaltungswerken ein weiterer Investitionskernpunkt. Auch unsere Tochtergesellschaften im Beteiligungsbereich haben ihren Modernisierungskurs mit einer Investitionspriorisierung verbunden.

Finanzen

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die DB Fernverkehr 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 Fernverkehr 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 Deutschen Bahn AG erneut bestätigt: Moody's „Aa1“, Standard & Poor's „AA“ – beide Ratings haben einen stabilen Ausblick. Die mit diesem Rating von der DB AG erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen der DB Fernverkehr AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms im Jahr 2003

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr bei Bruttoinvestitionen von 355 Mio. € ein Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Anlagenabgängen – von 300 Mio. €, zu dessen Finanzierung auch Mittel aus der Konzernfinanzierung eingesetzt wurden.

Der Cashflow vor Steuern lag mit ca. –114 Mio. € ergebnisbedingt deutlich unter dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: 435 Mio. €). Das Verhältnis von Cashflow zum Umsatz betrug –4,4 % (im Vorjahr: 14,9 %).

Durch Tilgung bewegten sich die zinspflichtigen Verbindlichkeiten aus Darlehen gegenüber Gesellschaften des DB Konzerns mit 502 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 511 Mio. €). Aus der Cashflow-Entwicklung in Verbindung mit unserer Investitionstätigkeit resultierte gleichzeitig eine Erhöhung unserer kurzfristigen Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaften des DB Konzerns. Die liquiden Mittel lagen mit 54 Mio. € auf Vorjahresniveau (55 Mio. €).

Mitarbeiter

Der Personalbestand der DB Fernverkehr AG belief sich zum 31. Dezember 2003 auf 20.880 Mitarbeiter. Damit sank der Personalbestand gegenüber dem Jahresendstand des Vorjahres (21.737) um 857 Mitarbeiter. Die durchschnittliche Zahl unserer Mitarbeiter betrug im Berichtsjahr 21.525 Personen (im Vorjahr: 20.880).

Der Personalrückgang im Vergleich zum Vorjahr ist maßgeblich auf marktbezogene Anpassungen im Bereich Verwaltung, Produktion und Vertrieb zurückzuführen.

Zum Jahresende 2003 waren bei der DB Fernverkehr AG zudem 1.246 Auszubildende beschäftigt (im Vorjahr: 1.051). Dies entspricht einer Ausbildungsquote von 6,0 % (im Vorjahr: 4,8 %).

Mitarbeiter per 31.12.	2003	2002	Veränd. in %
Mitarbeiter – effektiv	20.880	21.737	– 3,9
Auszubildende	1.246	1.051	+ 18,6
Ausbildungsquote	6,0 %	4,8 %	

Weitere Informationen

Nachfrageorientierte Anpassung der Preis- und Fahrplanangebote

In Anbetracht des schwierigen Markt- und Wettbewerbsumfelds und der hieraus resultierenden schwachen Verkehrsleistungs- und Umsatzentwicklung haben wir im Berichtsjahr gezielte Maßnahmen zur Nachfragesteigerung, sowie zur Verbesserung

der Angebotsqualität und unserer Kostenstrukturen initiiert und mit zahlreichen Maßnahmenpaketen kurzfristig umgesetzt. Besonders hervorzuheben sind zwei Maßnahmen:

■ **Vereinfachung des Preissystems:** Auf Basis einer Analyse der von den Kunden kritisch gesehenen Elemente des im Dezember 2002 eingeführten Preissystems wurden Verbesserungen entwickelt, die zum 1. August 2003 umgesetzt wurden. Kernelement der Veränderungen ist die Neugestaltung der Sonderpreise und die Wiedereinführung der BahnCard 50.

■ **Steigerung der Betriebsqualität:** Mit dem Ziel, den Pünktlichkeitsgrad signifikant zu erhöhen, werden im DB Konzern diverse Projekte zur Verbesserung der Pünktlichkeit und zur Steigerung der Betriebsqualität gebündelt. Die Projektschwerpunkte sind unter anderem die zeitliche und örtliche Abstimmung der Bautätigkeit auf ein pünktlichkeitsverträgliches und damit kundenverträgliches Maß, ein beschleunigter Abbau von Langsamfahrstellen sowie eine Steigerung der Zuverlässigkeit der Fahrzeuge und Fahrplangestaltung. So wurde zum Beispiel zur Entlastung des Knotenpunkts Köln und damit zur bundesweiten Verbesserung der Pünktlichkeit im Fernverkehrsnetz die Laufstrecke mehrerer ICEs in Nordrhein-Westfalen verkürzt. Mit dieser Maßnahme wurde der Engpass Kölner Hohenzollernbrücke deutlich entlastet.

Bezogen auf das gesamte Geschäftsjahr 2003 konnten diese unterjährig entwickelten und realisierten Maßnahmen keine wesentliche Ergebnisverbesserung mehr bewirken. Aufgrund ihrer Nachhaltigkeit sind sie aber über das Berichtsjahr hinaus wirksam und werden im laufenden Geschäftsjahr weitere Ergebniseffekte entfalten.

Der mit der „Offensive Bahn“ eingeschlagene Weg wurde auch 2003 konsequent fortgesetzt. Wesentliche Verbesserungen im Angebots- und Servicebereich sowie bei den Kostenstrukturen konnten realisiert werden.

Hochwertige ICE-Verkehre weiter ausgebaut

Mit der Erarbeitung des Fahrplans 2004, der am 14. Dezember 2003 europaweit abgestimmt in Kraft getreten ist, wurden die Voraussetzungen geschaffen, das Fernverkehrsnetz zu optimieren sowie das Angebot noch besser an die Nachfrage anzupassen. Zudem wurden weitere Städte in enger Taktung in das ICE-Netz eingebunden. So fahren wir seit dem Fahrplanwechsel 2004 zum Beispiel im Stundentakt zwischen Frankfurt/Main und Dresden oder bieten umsteigefreie Direktverbindungen über die Neubaustrecke Köln–Rhein/Main nach Nordrhein-Westfalen an, wodurch sich auch die Fahrzeit zwischen Köln und Nürnberg verkürzt. Die so genannte Sachsen–Franken-Magistrale, die zwischen Dresden und Chemnitz seit der Hochwasserkatastrophe vom August 2002 unterbrochen war, steht nach umfangreichem Wiederaufbau seit Mitte Dezember 2003 wieder voll zur Verfügung. Auf dieser Strecke verkehrt die Linie Dresden–Chemnitz–Nürnberg (München) wieder durchgehend im Zwei-Stunden-Takt.

Verbesserung der Reisendeninformation

Mit dem Ziel, unsere Kunden insbesondere bei Verspätungen und Betriebsstörungen schneller als bisher über ihre Anschlüsse oder Reisealternativen zu informieren, ist 2003 das „ReisendenInformationssystem“ (RIS) gestartet worden. RIS wird im Laufe der kommenden Jahre flächendeckend ausgedehnt. Rund 1.700 Zugchefs im Fernverkehr sowie 5.000 Kundenbetreuer im Nahverkehr werden mit mobilen Daten-Endgeräten (Communicatoren) ausgerüstet, um die Fahrgäste zeitnah informieren zu können.

Mehr Kundennähe durch moderne Services

Der einfache Zugang zu den Angeboten des Personenverkehrs ist weiterhin eines unserer wesentlichen Ziele. Unser Vertriebswegkonzept, mit dem der Fahrgast über ein umfassendes Angebot an Kauf-Optionen verfügt, umfasst sieben Vertriebswege: das ReiseZentrum, das Reisebüro/die Agentur mit DB Lizenz, den Automaten, das Internet, das Call-Center, das Abo-Center und den Vertrieb im Zug. Somit können die Kunden ihre Fahrscheine von zu Hause aus, im Bahnhof, im Reisebüro oder im Zug erwerben.

Schwerpunktmäßig wurde im Berichtsjahr der von den Kunden sehr gut angenommene Internetverkauf ausgeweitet. Unsere Internet-Seite www.bahn.de ist mit täglich durchschnittlich 800.000 Zugriffen das meistbesuchte Reiseportal Europas. Sie wird für Fahrplan-Auskünfte, zum Kauf von Online-Tickets und zunehmend auch für die Buchung von Hotels, Mietwagen, Städtereisen und Last-Minute-Angeboten genutzt.

Gut angenommen wurde zudem die Einführung der CityTicket-Funktion für Fahrkarten mit BahnCard-Ermäßigung, die die kostenlose Nutzung des Nahverkehrs in mehr als 40 Städten umfasst.

Das bereits in 2002 eingeführte Serviceprogramm bahn.comfort bietet Vielfahrern exklusiven Service rund um das Bahnfahren an. So stehen bahn.comfort-Kunden exklusive Schalter in 25 ReiseZentren und eine Servicehotline zur Verfügung; sie haben freien Zugang zu allen DB Lounges und können einen speziell für bahn.comfort-Kunden reservierten Sitzplatzbereich in Fernverkehrszügen nutzen.

Auch für die Geschäftskunden haben wir 2003 unseren Service ausgeweitet. Mit der Einführung des Firmenkundenprogramms bahn.corporate haben kleine und mittelständische Unternehmen nun Zugang zu den Lösungen, die bislang lediglich Großkunden vorbehalten waren. Neu ist auch die Möglichkeit, die Fahrkarten nach vorheriger Buchung und Bezahlung im Reisebüro auch am Fahrkartenautomaten ausdrucken zu können (BahnTix). Über ein neues Firmenkundenportal im Internet können die Fahrkarten direkt am eigenen PC gebucht und gedruckt werden.

Position als umweltfreundliches Verkehrsmittel wird ausgebaut

Das neu gestartete Projekt EnergieSparen trägt erfolgreich zur Verwirklichung der Ziele Klimaschutz und Kostensenkung bei. Im Berichtsjahr konnte der spezifische Energieverbrauch unserer Züge gegenüber 2002 um 4 % gesenkt werden, weitere Einsparungen sind für die Folgejahre geplant. Dazu wurden inzwischen alle Lokführer in einem dreistufigen Trainingsprogramm geschult. Nachdem die theoretischen Grundlagen energiesparenden Fahrens vermittelt wurden, fanden Trainingsfahrten in den bundesweit 14 Lokfahrsimulatoren statt. Den Abschluss bildeten reguläre Streckenfahrten, bei denen das Gelernte in Begleitung von erfahrenen Kollegen und Ausbildern in die Praxis umgesetzt wurde. Parallel wurden alle ICE-Züge und Loks des Personenverkehrs mit Stromzählern ausgerüstet. Für die Führerstände wurden Dieselmähler und Energieverbrauchsanzeigen entwickelt. Gleichzeitig wurde ein Managementinformationssystem zur Auswertung der Energiedaten implementiert. Auf dieser Grundlage wird an der weiteren Verbesserung der Energieeffizienz des Traktionsprozesses gearbeitet.

Risikobericht

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für die DB Fernverkehr AG zählen:

■ **Marktrisiken** wie die konjunkturelle Entwicklung und die teilweise zyklische Nachfrage. Bei den wesentlichen Einflussfaktoren für den Personenverkehr – private Konsumausgaben, Zahl der Erwerbstätigen, Bevölkerungszahl – kann von einer leichten Erholung gegenüber der negativen Entwicklung im Berichtsjahr ausgegangen werden. Risiken entstehen für uns aus den starken Schwankungen der Diesel- und Energiepreise. Zu den Marktrisiken zählen wir auch die Auswirkungen der fortschreitenden Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte und eine beträchtliche verkehrsträgerübergreifende Wettbewerbsverschärfung. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung; zudem optimieren wir unsere Leistungsangebote. Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten der Kunden oder aus der Verlagerung von Verkehrsströmen begegnen wir mit einer entsprechenden Anpassung unseres Leistungsportfolios. So haben wir Mitte 2003 eine marktgetriebene Anpassung des im Vorjahr eingeführten Preissystems für den Personenverkehr (PEP) vorgenommen.

- **Betriebsrisiken:** Die DB Fernverkehr AG betreibt ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen beugen wir durch die systematische Wartung, den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse vor. Mit der Einführung einer Kundencharta für den Fernverkehr zum 1. Oktober 2004 verpflichten wir uns gegenüber unseren Kunden zur nachhaltigen Sicherung eines hochwertigen Qualitätsstandards.
- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem zentralen Konzerntreasury. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.
- **Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen.

Im Berichtsjahr haben wir das Risikomanagement kontinuierlich weiterverfolgt. Zur Absicherung von nicht vermeidbaren Risiken schließt die DB AG zudem Versicherungen ab, um die finanziellen Folgen möglicherweise eintretender Schadensfälle und Haftungsrisiken für den Konzern zu begrenzen.

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung vorgegeben und durch die DB Fernverkehr AG und unsere Tochtergesellschaften umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand der DB Fernverkehr AG quartalsweise berichtet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert; analysiert werden neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und Kosten von Gegenmaßnahmen.

Bewertung der derzeitigen Risikopositionen

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

A close-up photograph of a white train car. The word "Erfurt" is printed in a grey, sans-serif font on the side of the car. To the left of the text is a red shield-shaped logo containing a white circular emblem with a cross-like design. The train is positioned in a station, with a dark metal structure and a glass roof visible in the background. A window on the right side of the train shows a blurred view of a yellowish structure.

 Erfurt

Nachtragsbericht

Kundencharta vorgestellt

Mit der im Februar 2004 vorgestellten Kundencharta für den Fernverkehr verpflichten wir uns, ab 1. Oktober 2004 zusätzlich zu den bereits heute geltenden Kulanzregelungen weitere Entschädigungsleistungen verbindlich einzuführen. Diese können sich zum Beispiel auf Fahrscheine oder Übernachtungs- bzw. Taxikosten beziehen.

Im Rahmen der weiteren Fokussierung des Beteiligungsportfolios auf das Kerngeschäft steht der Verkauf der MITROPA AG kurz vor dem Abschluss.

Strategie

Grundausrichtung des Angebots

Unsere Kernleistung umfasst ein Netz schneller, hochfrequenter Bahnverbindungen zu marktgerechten Preisen. Die Leistungserbringung erfolgt in modernen Zügen. Diese Kernleistung ist über kundengerechte Schnittstellen in leistungsfähigen Mobilitätsketten vernetzt. Unsere Transportdienstleistungen ergänzen wir um zielgruppenspezifische Serviceleistungen. Unser Vertrieb ermöglicht allen Kunden des Unternehmensbereichs Personenverkehr einen umfassenden Zugang zu unseren Angeboten.

Die wesentliche Stärke der DB Fernverkehr AG als ein Teil des Unternehmensbereichs Personenverkehr liegt in integrierten Mobilitätsangeboten, die abgestimmt für Nah- und Fernverkehrsleistungen erbracht werden. Zielgerichtet bauen wir unsere Kompetenz der Integration von Verkehren weiter aus und verzahnen Fern-, Regional- und Stadtverkehr enger.

Mit den europäischen Nachbarbahnen vermarkten wir das Bahnangebot in multilateralen Kooperationen und bieten grenzüberschreitende Verbindungen an.

Strategische Stoßrichtungen

Unser strategisches Ziel ist es, die DB Fernverkehr AG und ihre Beteiligungsunternehmen durch konsequente Kunden- und Wertorientierung zu einer kapitalmarktfähigen Unternehmensstruktur zu entwickeln. Auf diesem Weg haben wir im Berichtsjahr angesichts schwieriger Marktbedingungen sowie signifikant verschärfter Wettbewerbsbedingungen einen temporären Rückschlag erlitten. Wir müssen unser Geschäftsmodell auf diese Herausforderungen adjustieren. Um die DB Fernverkehr AG auf den Kurs zur Kapitalmarktfähigkeit zu bringen, fokussieren wir unsere Maßnahmen auf drei strategische Stoßrichtungen:

- Verbesserung der Leistungs- und Informationsqualität
- Weiterentwicklung und Erweiterung der Marktbearbeitung
- Optimierung der Ressourceneffizienz und Steigerung der Produktivität

Zunächst ist durch eine verbesserte Basisleistung das verlorene Kundenvertrauen zurückzugewinnen. Dabei stehen die Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit bei der

Umsetzung der Reisekette im Fokus. Maßnahmen in diesem Bereich umfassen vor allem die Erhöhung der Pünktlichkeit und Verfügbarkeit der Züge, ein stärkeres Qualitätsbewusstsein in allen Bereichen des Personenverkehrs sowie die zeitnahe Information der Kunden. So wird das ReisendenInformationssystem die Kunden zukünftig schnell und zuverlässig über Verspätungen und Anschlüsse informieren.

Aufbauend auf einer zuverlässigen Basisleistung muss durch die Weiterentwicklung und Erweiterung der Marktbearbeitung der Umsatz im Fernverkehr gesteigert werden. Wichtig ist dabei eine segmentspezifische Kundenansprache und die Gewinnung neuer Kundengruppen. Neue Maßnahmen zur verbesserten Ansprache von aktuellen und potenziellen Kunden werden zur Zeit detailliert. Dabei ist eine geringere Komplexität in unserem Marktauftritt – beispielsweise durch die Vereinfachung der Normalpreissystematik – ein wichtiger Baustein. Die Einführung von City-Tickets und der Mobilitätskarte sowie Aktivitäten von DB Carsharing und Call a Bike zielen auf die attraktive Gestaltung der Schnittstellen im Vor- und Nachlauf sowie den Aufbau von Mobilitätsdienstleistungen für die Bahnkunden.

Im Vertrieb wird insbesondere die Ausweitung des von den Kunden sehr gut angenommenen Internetverkaufs weiter forciert. Weiteres Wachstum wird vor allem durch das Angebot differenzierter Service- und Preiskonzepte wie zum Beispiel Bahn & Bett und Surf & Rail angestrebt, die unterschiedlichen Kundengruppen und -anforderungen gerecht werden. Auch bahn.comfort – als erfolgreiches Kundenbindungsinstrument des Fernverkehrs – wird ausgeweitet um Kunden Serviceleistungen zu bieten. Zusätzlich bieten die dabei generierten Kundeninformationen eine wesentliche Grundlage für die Weiterentwicklung des Leistungsangebots.

Die in 2002 begonnene Ausrichtung des Fahrplans zu einem integrierten, marktorientierten Mobilitätsangebot im Personenverkehr wird weitergeführt. Wesentlicher Ansatzpunkt ist dabei die optimierte Abstimmung der Nah- und Fernverkehrsfahrpläne. Mit dem Neu- und Ausbau wichtiger Strecken wird sich in den nächsten Jahren das Angebot im Personenverkehr weiter verbessern. Wesentliche Schritte werden hier der Ausbau der Nord-Süd-Achse in Berlin sowie die Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München sein. Zur wesentlichen Verbesserung der Leistungsqualität trägt in den kommenden Jahren außerdem der verstärkte Einsatz der attraktiven ICE-Flotte bei.

Auch die Weiterentwicklung der internationalen Verkehre im Rahmen von Kooperationen mit Nachbarbahnen wird vorangetrieben, um den Marktanteil der Schiene im grenzüberschreitenden Verkehr zu erhöhen. Wesentliche Säule dabei ist die TEE Rail Alliance mit der schweizerischen SBB und der österreichischen ÖBB, die auch für weitere Partner offen ist. Weitere Beispiele sind der ICE International in Zusammenarbeit mit der niederländischen Staatsbahn NS und der Berlin-Warschau-Express in Zusammenarbeit mit der polnischen Staatsbahn PKP. Diese Kooperationen werden in Zukunft weiter ausgebaut. Daneben bestehen streckenbezogene Kooperationen wie beim Thalys bzw. bei dem für die Relationen Paris–Frankfurt und Paris–Stuttgart geplanten Rhealys. Diese Kooperationen werden ebenfalls ausgebaut.

Unsere forcierten Kostensenkungsprogramme betreffen alle Wertschöpfungsstufen im Unternehmen. Produktion, Vertrieb/Marketing und Verwaltung wurden auf weitere Kostensenkungspotenziale durch effizientere Prozesse und Strukturen hin untersucht und Kostensenkungsziele und -maßnahmen festgelegt. Die Ausrichtung der Kostenstruktur auf ein wettbewerbsfähiges Niveau erfolgt auch vor dem Hintergrund einer proaktiven Vorbereitung auf eine stärkere Wettbewerbsintensität im Fernverkehr.

Wettbewerbsorientierung intermodal geprägt

Auch die intramodale Wettbewerbsintensität im öffentlichen Personenverkehr nimmt weiter zu. Auf der Schiene sind neben den kommunalen und Landesbahnen mittelständische Unternehmen sowie internationale Konzerne tätig. Mit einem straffen Sanierungsprogramm machen wir uns fit für den intramodalen sowie den – maßgeblichen – intermodalen Wettbewerb. Die wesentlichen Herausforderungen kommen hier von den preisaggressiven Airlines sowie natürlich von weiteren Effizienzsteigerungen im Individualverkehr. Durch umfassende Kostensenkungsaktivitäten bereiten wir uns darauf vor, auch in wettbewerbsinduzierten Preiskämpfen erfolgreich bestehen zu können. Marktseitig agieren wir mit einem Geschäftssystem als Netzanbieter, das uns einen signifikanten Wettbewerbsvorteil durch vertaktete Verkehre mit hoher Frequenz sichert. Zur Stärkung unserer Wettbewerbsposition werden wir darüber hinaus daran arbeiten, unsere Kernkompetenzen (z. B. Verkehrsplanung, Instandhaltung) gezielt auszubauen.

Ausblick und Erwartungen für das Geschäftsjahr 2004

Konjunkturelle Aussichten: Nur leichte Erholung im Jahresverlauf

Nach den zurzeit vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen im Geschäftsjahr 2004 verbessern. Dabei sind die Prognosen für das internationale Umfeld unverändert günstiger als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt hat sich die Prognoseunsicherheit durch die wieder stabilisierte weltpolitische Situation verringert. Die nachfolgenden Einschätzungen basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen Entwicklung.

- **Weltwirtschaft:** Die Weltwirtschaft dürfte sich im laufenden Geschäftsjahr – im Vergleich zu den infolge der Belastungen durch Terror, Kriegsängste und SARS vergangenen schwachen Jahren – weiter beleben.
- **Europa:** Im Euro-Raum ist noch keine durchgreifende konjunkturelle Belebung zu erwarten. Dabei werden sich das niedrige Zinsniveau und eine Belebung der Auslandsnachfrage positiv, die aufgrund der Konsolidierungsmaßnahmen der öffentlichen Haushalte restriktive Finanzpolitik eher abschwächend auswirken. Positive Effekte einer stärkeren Auslandsnachfrage werden durch einen weiterhin hohen Euro-Kurs gedämpft werden. Für das Gesamtjahr 2004 gehen wir deshalb von einem

leichten Anstieg des BIP aus. Hingegen sollte die gesamtwirtschaftliche Produktion in den EU-Beitrittsländern weiterhin stärker wachsen als im EU-Durchschnitt.

■ **Deutschland:** Für das Jahr 2004 lassen die vorliegenden Prognosen im Wesentlichen nur geringe Wachstumsraten erwarten. Der Export wird infolge der – wenn auch nur moderaten – weltwirtschaftlichen Erholung dynamischer wachsen als im Vorjahr, bleibt aber durch den hohen Euro-Kurs weiterhin belastet. Infolge der fortgesetzt schwachen Arbeitsmarkt- und Einkommensentwicklung wird der private Konsum bestenfalls stagnieren. Der reale Einzelhandelsumsatz dürfte das Vorjahresniveau knapp verfehlen.

Für unsere unternehmerischen Entscheidungen halten wir angesichts der schwierigen Prognostizierbarkeit und hohen Dynamik der Marktentwicklung auch für das laufende Jahr eine Ausrichtung an mittleren oder konservativen Einschätzungen für angeraten.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Auch aus den in Diskussion oder Veränderung befindlichen Rahmenbedingungen sind im Geschäftsjahr 2004 keine wesentlichen Impulse zu erwarten. In der verkehrspolitischen Diskussion erwarten wir insbesondere auf europäischer Ebene eine Fortsetzung der Liberalisierungsdiskussion mit Blick auf die unterschiedliche Öffnungsgeschwindigkeit der nationalen Schienenverkehrsmärkte. Deutschland nimmt bezüglich der Liberalisierung hier bereits eine führende Position ein. Alle Fortschritte in Richtung einer übergreifenden Angleichung des national bereits etablierten offenen Zugangs wären zu begrüßen. Kurzfristige Erfolge werden diesbezüglich jedoch nicht erwartet. Eine weitere verkehrspolitische Aufgabe ist die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der verschiedenen Verkehrsträger. Allerdings erwarten wir hier bei der Frage vergleichbarer Steuergesetzgebungen bzw. Anlastung von Kosten der Infrastrukturnutzung in 2004 keine deutlich positiven Impulse. Wir werden uns auch zukünftig bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

Weiterhin herausforderndes Markt- und Wettbewerbsumfeld

Für 2004 ist im maßgeblichen deutschen Personenverkehrsmarkt angesichts der konjunkturellen Perspektiven insgesamt ein leichtes Wachstum zu erwarten, das in erster Linie mit der leicht positiven Entwicklung im Individualverkehr einhergeht. Stagnierende Kraftstoffpreise und leicht steigende PKW-Neuzulassungen werden dazu beitragen. Der innerdeutsche Luftverkehr wird weiter zunehmen. Allerdings wird sich der Verkehrsleistungszuwachs voraussichtlich im Vergleich zum Vorjahr deutlich abschwächen, da Nachholeffekte nur noch bedingt wirksam werden. Auch weiterhin sind Nachfrageimpulse durch Billigfluggesellschaften zu erwarten. Die Verkehrsleistung im ÖSPV wird ebenfalls leicht wachsen, positive Impulse kommen hier vornehmlich aus dem Bereich der Linienverkehre.

Für den Schienenverkehr werden sich die Belastungen durch negative Umfeldentwicklungen leicht abschwächen infolge eines verlangsamten Rückgangs bei den Erwerbstätigen und nicht mehr sinkender Realeinkommen. Andererseits entfällt der positive Impuls des Berichtsjahrs in Form anziehender Kraftstoffpreise, da diese 2004 in etwa stagnieren werden. Intramodal wird die Wettbewerbsintensität sowohl im Regional- und Stadtverkehr wie auch im Fernverkehr voraussichtlich weiter zunehmen.

Neuausrichtung im Rahmen der „Offensive Bahn“

Um die Kapitalmarktfähigkeit als strategisches Kernziel der „Offensive Bahn – Sanierung, Leistung, Wachstum“ zu erreichen, mussten die implementierten Programme auf Basis der im Geschäftsjahr 2003 gewonnenen Erfahrungen an die veränderte Ausgangsbasis angepasst werden.

Die zum Jahresanfang 2004 voll wirksam werdende organisatorische Neuaufstellung des Personenverkehrs erlaubt eine noch stärkere Ausrichtung der drei Geschäftsfelder Stadt-, Regional- und Fernverkehr an den jeweiligen Marktbedürfnissen. Das Ausspielen unserer Stärke als flächendeckender Anbieter ganzheitlicher Mobilitätslösungen wird durch die Integration in den Unternehmensbereich Personenverkehr sichergestellt. Hier liegt ein wichtiger Hebel, um unsere starke Wettbewerbsposition im Fernverkehr aufrecht zu erhalten und unseren Marktanteil im Stadtverkehr auszubauen.

Nach einem schwierigen Geschäftsjahr 2003 erwarten wir durch eine entscheidend verbesserte Betriebsqualität, die Anpassungen am Preissystem, die verbesserte Ausrichtung des Fahrplans an den Bedürfnissen des Reisenden sowie die Erhöhung der Leistungs- und Informationsqualität eine Fortsetzung der bereits in der zweiten Jahreshälfte 2003 erkennbaren Verbesserung des Nachfragetrends. Aufbauend auf der zuverlässigen Basisleistung sollen durch eine differenzierte und noch stärker an den Kundenbedürfnissen orientierte Vermarktungsstrategie Kunden für die Bahn gewonnen werden und das wirtschaftliche Ergebnis verbessert werden. Zusätzlich werden die internationalen Kooperationen weiterentwickelt.

Außerdem werden wir im Fernverkehr unsere intensiven Anstrengungen zur weiteren Kostenreduzierung und den Sanierungsprozess mit Nachdruck fortsetzen: Die wesentlichen Sanierungsprogramme sind aufgesetzt, bedeutende Teile davon wurden bereits 2003 realisiert. Über die bereits länger geplanten und in Umsetzung befindlichen Programme hinaus haben wir zusätzliche Maßnahmen initiiert. Vorrangiges wirtschaftliches Ziel auf dem Weg zur Herstellung der Kapitalmarktfähigkeit des DB Konzerns ist die Rückkehr der DB Fernverkehr AG zu positiven Ergebnissen.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2003	Erwartung 2004
Umsatzerlöse	2.570	↗ Positive Entwicklung
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 441	↗ Verbessertes Ergebnis
Brutto-Investitionen	355	→ Annähernd unverändert
Cashflow	- 114	↗ Positive Entwicklung

- **Umsatz:** Insbesondere durch die zum Ende 2003 verbesserte Akzeptanz der neuen Preisangebote, die zu erwartende befriedigende Betriebsqualität und die damit verbundene Erholung der Nachfrage wird für 2004 eine positive Umsatzentwicklung erwartet.
- **Ergebnis:** Durch die konsequente Fortführung der im Berichtsjahr initiierten Maßnahmen sollen positive Effekte im Umsatz und Aufwand und damit eine signifikante Ergebnisverbesserung gegenüber 2003 erreicht werden.
- **Investitionen und Finanzierung:** Das für 2004 geplante Investitionsvolumen bewegt sich etwa auf dem Niveau des Berichtsjahres. Für den Cashflow wird parallel zur Ergebnisentwicklung eine nachhaltige Verbesserung erwartet.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten:

Zukunftsbezogene Aussagen

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

Die Gesellschaft übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.



Jahresabschluss



- 31 Bilanz
- 32 Gewinn- und Verlustrechnung
- 33 Kapitalflussrechnung
- 34 Anhang
- 48 Bestätigungsvermerk

Bilanz

zum 31. Dezember 2003

Aktiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2003	31.12.2002
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0	1
Sachanlagen	(2)	3.200	3.266
Finanzanlagen	(2)	161	164
		3.361	3.431
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	41	35
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	695	297
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		54	55
		790	387
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		1	1
		4.152	3.819

Passiva

in Mio. €	Anhang	31.12.2003	31.12.2002
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	512	512
Kapitalrücklage	(6)	1.533	1.533
		2.045	2.045
B. Rückstellungen			
	(7)	654	785
C. Verbindlichkeiten			
	(8)	1.453	987
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
		0	2
		4.152	3.819

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003

in Mio. €	Anhang	2003	2002
Umsatzerlöse	(11)	2.570	2.916
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		8	3
Gesamtleistung		2.578	2.919
Sonstige betriebliche Erträge	(12)	683	713
Materialaufwand	(13)	- 1.730	- 1.616
Personalaufwand	(14)	- 826	- 754
Abschreibungen		- 371	- 315
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	- 762	- 813
		- 428	134
Beteiligungsergebnis	(16)	- 22	- 3
Zinsergebnis	(17)	- 32	- 19
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		- 482	112
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Erträge aus der Verlustübernahme / aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(25)	482	- 112
Jahresüberschuss / -fehlbetrag		0	0

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003

in Mio. €	Anhang	2003	2002
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung/ Verlustausgleich		- 482	112
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		371	315
Veränderung der Pensionsrückstellungen		- 3	8
Cashflow vor Steuern		- 114	435
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 127	- 108
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		1	1
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		- 2	1
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		72	10
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		55	- 31
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		- 115	307
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		50	41
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 355	- 419
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		5	0
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		0	- 2
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 300	- 380
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter/ Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		- 112	- 128
Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 9	- 111
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		535	334
Auszahlungen für die Tilgung von Anleihen und (Finanz-) Krediten		0	- 31
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		414	64
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		- 1	- 9
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(18)	55	64
Finanzmittelbestand am Jahresende	(18)	54	55

¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens DB Fernverkehr AG

Anschaffungs- und Herstellungskosten			
in Mio. €	Vortrag am 01.01.2003	Zugänge	Um- buchungen
Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	9	0	0
Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	204	8	9
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	0	0
	214	8	9
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	21	1	1
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	3.796	181	23
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	66	3	3
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	122	10	– 2
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	378	152	– 34
	4.597	355	0
Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	182	0	0
2. Beteiligungen	0	0	0
	182	0	0
Anlagevermögen gesamt	4.788	355	0

Abgänge	Abschreibungen					Buchwert		
	Stand am 31.12.2003	Vortrag am 01.01.2003	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2003	Stand am 31.12.2003	Stand am 31.12.2002
- 3	6	- 8	- 1	0	3	- 6	0	1
- 4	217	- 42	- 7	0	3	- 46	171	162
0	10	- 1	0	0	0	- 1	9	9
- 4	227	- 43	- 7	0	3	- 47	180	171
0	23	- 4	- 1	0	0	- 5	18	17
- 96	3.904	- 1.189	- 331	- 2	49	- 1.473	2.431	2.607
0	72	- 33	- 7	0	0	- 40	32	33
- 9	121	- 62	- 24	2	7	- 77	44	60
- 1	495	0	0	0	0	0	495	378
- 110	4.842	- 1.331	- 370	0	59	- 1.642	3.200	3.266
- 3	179	- 18	0	0	0	- 18	161	164
0	0	0	0	0	0	0	0	0
- 3	179	- 18	0	0	0	- 18	161	164
- 116	5.027	- 1.357	- 371	0	62	- 1.666	3.361	3.431

Anhang

für das Geschäftsjahr 2003

Die DB Fernverkehr AG ist durch Umfirmierung mit Beschlussdatum der Hauptversammlung vom 28. Oktober 2003 aus der DB Reise & Touristik AG, Frankfurt am Main, entstanden. Die Änderung des Handelsregistereintrags erfolgte am 27. November 2003. Die DB Fernverkehr AG ist im Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter der HRB-Nummer 51345 eingetragen.

Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr 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 weitestgehend unverändert.

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

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

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

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Vereinfachungsregel nach Abschnitt 44 Abs. 4 EStR wurde bis zum 31. Dezember 2002 angewandt. Ab dem Geschäftsjahr 2003 wird die Abschreibung „pro rata temporis“ vorgenommen. Die Abschreibungen werden entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

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

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

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

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

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

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

Erläuterungen zur Bilanz

Die von der Deutschen Bahn AG zu 100 % gehaltenen Anteile an der DB Fernverkehr AG wurden mit Wirkung ab 1. Januar 2003 in Form einer Sacheinlage an die DB Personenverkehr GmbH, Berlin, übertragen. Zwischen der DB Personenverkehr GmbH und der DB Fernverkehr AG besteht ab 1. Januar 2003 ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

2 Anlagevermögen

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

Im Geschäftsjahr wurden 77 Mio. € (Vorjahr: 20 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Fahrzeuge vorgenommen.

Der Verzicht auf die Anwendung der Vereinfachungsregel nach Abschnitt 44 Abs. 2 EStR für Zugänge ab 1. Januar 2003 führte im Berichtsjahr zu einem um 2,4 Mio. € niedrigeren Abschreibungsaufwand.

3 Vorräte

in Mio. €	2003	2002
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	39	33
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	0	0
Fertige Erzeugnisse und Waren	2	2
Geleistete Anzahlungen	0	0
Insgesamt	41	35

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 20 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2003	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	2002
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	184	0	220
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	491	0	29
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	0	1
Sonstige Vermögensgegenstände	16	0	47
Insgesamt	695	0	297

Von den Forderungen gegen verbundene Unternehmen entfallen 482 Mio. € Verlustübernahme auf die DB Personenverkehr GmbH und weitere 9 Mio. € auf solche aus Lieferungen und Leistungen.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 18 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. €).

Teilbeträge der sonstigen Vermögensgegenstände in Höhe von 10 Mio. € entstehen rechtlich erst mit Antragstellung. Sie entfallen auf Erstattungsansprüche aus unentgeltlicher Beförderung nach §§ 145 ff. Sozialgesetzbuch IX. Die Antragstellung ist erst im Verlauf des neuen Geschäftsjahres möglich.

5 Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital von 512 Mio. € ist eingeteilt in 102.400.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile wurden bis zur Übertragung im Wege der Ausgliederung am 9. Oktober 2003 vollständig von der Deutschen Bahn AG und anschließend vollständig von der DB Personenverkehr GmbH gehalten.

6 Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage ist mit 1.533 Mio. € in Höhe des Betrags ausgewiesen, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der Deutschen Bahn AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat, und angepasst um die Entnahme zur Euro-Umstellung des Grundkapitals in 2001.

7 Rückstellungen

in Mio. €	2003	2002
Rückstellungen für Pensionen	65	34
Steuerrückstellungen	4	3
Sonstige Rückstellungen	585	748
Insgesamt	654	785

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 34 Mio. € von der MITROPA AG durch Spaltungs- und Übernahmevertrag übertragen und davon 3 Mio. € in Anspruch genommen. Eine Zuführung (Vorjahr: 4 Mio. €) fand nicht statt.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2003	2002
Verpflichtungen im Personalbereich	93	79
Restrukturierungsmaßnahmen	80	143
Erlösschmälerungen	12	17
Verpflichtungen aus noch zu erbringenden Leistungen an Kunden	156	195
Verpflichtungen aus Nutzungsüberlassungsverträgen	126	119
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	11	19
Unterlassene Instandhaltung	27	25
Übrige Risiken	80	151
Insgesamt	585	748

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Tantiemen sowie Vorruhestandsverpflichtungen. Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Geschäftsjahr wurde diese mit 61 Mio. € (Vorjahr: 43 Mio. €) in Anspruch genommen.

Die übrigen Risiken betreffen ausstehende Abrechnungen für erhaltene Lieferungen und Leistungen sowie Risiken im Beteiligungsbereich. In den Rückstellungen ist durch Auflösung von 46 Mio. € die geänderte Einschätzung zu Risiken aus dem Verkauf einer ehemaligen Beteiligung berücksichtigt.

Bei der Deutschen Bahn AG wurde zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten gebildet.

8 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2003	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2002
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	19	19	0	0	20
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	3	3	0	0	2
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	256	256	0	0	225
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.138	636	344	158	713
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8	8	0	0	6
Sonstige Verbindlichkeiten	29	29	0	0	21
davon aus Steuern	(6)	(6)	(0)	(0)	(5)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(12)	(12)	(0)	(0)	(9)
Insgesamt	1.453	951	344	158	987
davon zinspflichtig	(784)				(531)

Die mittel- bis langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen ausschließlich gegenüber der Deutschen Bahn AG. In den kurzfristigen Verbindlichkeiten von 636 Mio. € sind Verbindlichkeiten gegenüber der Deutschen Bahn AG aus Cash-Pooling in Höhe von 263 Mio. € enthalten, die mit kurzfristigen Forderungen in Höhe von 21 Mio. € saldiert sind. Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten resultieren aus Liefer- und Leistungsbeziehungen.

9 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2003	2002
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	865	1.020
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	126	421
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(0)	(42)
Insgesamt	991	1.441

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

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

Die Haftung für fremde Verbindlichkeiten ist im Zuge der Ausgründung der DB Fernverkehr AG aus der Deutschen 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 Deutschen 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. Die Vermerkposten der DB Fernverkehr AG umfassen die bis 31. Dezember 2003 noch nicht getilgten Verbindlichkeiten der Deutschen Bahn AG vom 31. Dezember 1998, die am 1. Januar 1999 auf die anderen ausgegliederten Aktiengesellschaften übergegangen sind.

10 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2003	2002
Bestellobligo für Investitionen	826	773
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	613	691
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(582)	(667)
Insgesamt	1.439	1.464

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 2003 Leasingraten in Höhe von 35 Mio. € (Vorjahr: 34 Mio. €) gezahlt.

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

in Mio. €	2003	2002
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	119	155
fällig 1 bis 5 Jahre	189	192
fällig über 5 Jahre	305	344
Insgesamt	613	691

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

11 Umsatzerlöse

in Mio. €	2003	2002
Erlöse aus Personenverkehr	2.401	2.776
Sonstige Umsatzerlöse	169	140
Insgesamt	2.570	2.916

12 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2003	2002
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	426	450
Mieten und Pachten	28	20
Übrige betriebliche Erträge	147	118
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	3	7
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	78	114
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	4
Insgesamt	683	713

13 Materialaufwand

in Mio. €	2003	2002
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	292	198
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.111	1.116
Aufwendungen für Instandhaltungen	327	304
Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand)	1.730	1.618
Zuwendungen des Bundes	0	- 2
Insgesamt	1.730	1.616

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

14 Personalaufwand

in Mio. €	2003	2002
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	473	426
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs.1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	193	202
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	12	13
	678	641
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	102	90
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs.1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	46	48
	148	138
davon für Altersversorgung	(68)	(69)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	826	779
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	0	- 25
Insgesamt	826	754

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

Die Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens (BEV) wurden letztmalig im Jahr 2002 gemäß Art. 2 § 21 Abs. 5 Nr. 1 Eisenbahnneuordnungsgesetz gewährt. Damit wurden die Personalkosten erstattet, die infolge des erhöhten Personalaufwands im Bereich der ehemaligen Deutschen Reichsbahn im Vergleich zur ehemaligen Deutschen Bundesbahn entstanden. Im laufenden Geschäftsjahr erhielt die DB Fernverkehr AG eine geringfügige Nachzahlung aus der Endabrechnung der Zuwendungen der Vorjahre.

15 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2003	2002
Mieten und Pachten	151	139
Gebühren und Beiträge	10	9
Konzernumlage	79	73
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten inkl. Programmierung und Systemanalyse	211	218
Aus- und Weiterbildung sowie sonstige Personalaufwendungen	38	38
Reise- und Repräsentationskosten	18	17
Forschung und Entwicklung	12	13
Werbeaufwendungen	41	34
Fahrpläne, Veröffentlichungen	40	47
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	2	8
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	6	43
Übrige betriebliche Aufwendungen	154	174
Insgesamt	762	813

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

16 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2003	2002
Erträge aus Beteiligungen	3	8
davon aus verbundenen Unternehmen	(3)	(4)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	7	8
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 32	- 19
Insgesamt	- 22	- 3

17 Zinsergebnis

in Mio. €	2003	2002
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	15
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(14)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 33	- 34
davon an verbundene Unternehmen	(- 32)	(- 33)
Insgesamt	- 32	- 19

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

Der Cashflow vor Steuern ist durch Auflösungen von Rückstellungen in Höhe von 78 Mio. € (Vorjahr: 114 Mio. €) positiv beeinflusst.

Veränderungen der Pensionsrückstellungen wurden um die ergebnisneutrale Erhöhung aus dem Spaltungs- und Übernahmevertrag mit der MITROPA AG in Höhe von 34 Mio. € eliminiert.

Die Auszahlung für den Zugang von Sachanlagen beinhaltet mit 86 Mio. € Anlagenzugänge, die erst im Jahr 2004 liquiditätswirksam wurden.

18 Finanzmittelbestand

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

Daneben bestehen bei der Deutschen Bahn AG im Rahmen des Konzern-Cash-Pooling Kredite in Höhe von 263 Mio. € (Vorjahr: Guthaben in Höhe von 262 Mio. €), die nicht in den Finanzmittelbestand einbezogen sind.

Sonstige Angaben

19 Mitteilung nach § 20 AktG

Die DB Personenverkehr GmbH hat der DB Fernverkehr AG am 24. Februar 2004 gemäß § 20 Abs. 1, 3 und 4 AktG mitgeteilt, dass ihr unmittelbar eine Mehrheitsbeteiligung an der DB Fernverkehr AG gehört.

Die Deutsche Bahn AG hat der DB Fernverkehr AG ebenfalls am 24. Februar 2004 gemäß § 20 Abs. 5 i.V.m. § 20 Abs. 1, 3 und 4 AktG mitgeteilt, dass ihr nicht mehr unmittelbar, sondern mittelbar kraft Zurechnung der von der DB Personenverkehr GmbH gehaltenen Anteile nach § 16 Abs. 4 AktG eine Mehrheitsbeteiligung an der DB Fernverkehr AG gehört.

20 Konzernzugehörigkeit

Die DB Fernverkehr AG ist Tochterunternehmen der DB Personenverkehr GmbH und wird in den Konzernabschluss der Deutschen Bahn AG als oberstes Mutterunternehmen einbezogen. Der Konzernabschluss der Deutschen Bahn AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg (HRB-Nummer 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 HRB-Nummer 51345 hinterlegt.

22 Beschäftigte

umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte	2003 im Jahres- durchschnitt	2003 am Jahresende	2002 im Jahres- durchschnitt	2002 am Jahresende
Arbeitnehmer	15.153	14.731	13.914	15.078
Zugewiesene Beamte	6.372	6.149	6.966	6.659
Zwischensumme	21.525	20.880	20.880	21.737
Auszubildende	956	1.246	719	1.051
Insgesamt	22.481	22.126	21.599	22.788

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

23 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2003	2002
Gesamtbezüge des Vorstands	1.713	1.043
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	0	85
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	289	189
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	84	83
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	0	0

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 51–53 zu entnehmen.

24 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

25 Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Der ansonsten auszuweisende Jahresfehlbetrag wird aufgrund des von der Deutschen Bahn AG auf die DB Personenverkehr GmbH übertragenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser übernommen.

Frankfurt am Main, 17. März 2004

DB Fernverkehr AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

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

„Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003 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 19. März 2004

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Theiß)
Wirtschaftsprüfer

(ppa. Klautzsch)
Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchgerechnet in %	Eigenkapital in Mio. €	Umsatz 2003 in Mio. €	Umsatz ggü. Vj. in %	Ergebnis 2003 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2003
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v.d.H.	100,0	2,6	95,6	- 10,3	- ¹⁾	124
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	100,0	4,1	23,4	1,2	- ¹⁾	211
CityNightLine CNL AG, Zürich	100,0	20,1	52,5	15,0	4,1	111
DBDialog Telefonservice GmbH, Schwerin	100,0	0,8	65,9	4,9	- ¹⁾	1.395
Deutsche Touring Gesellschaft mbH, Frankfurt a. M.	82,8	5,0	53,9	- 9,2	- ¹⁾	177
DBAutoZug GmbH, Dortmund	100,0	134,9	220,5	4,2	- ¹⁾	271
DB European Railservice GmbH, Dortmund	100,0	0,0	25,5	63,7	0,0	562
Metropolitan Express-Train GmbH, Bad Homburg v.d.H.	100,0	4,4	16,1	- 22,1	- ¹⁾	12
MITROPA AG, Frankfurt a. M.	100,0	16,9	118,8	- 40,0	1,0 ¹⁾	1.543

¹⁾ Ergebnisabführungsvertrag

Karl-Dietrich Reemtsema

Vorsitzender des Vorstands

– seit 25. Juli 2003 –

Mitglied der Geschäftsführung der
DB Personenverkehr GmbH,
Frankfurt am Main

- b) CityNightLine CNL AG, Zürich/Schweiz
(Verwaltungsrat, Vorsitz)¹⁾
DB Regio Sverige AB, Stockholm/
Schweden (Verwaltungsrat, Vorsitz)¹⁾
DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾
DBAutoZug GmbH (Vorsitz)¹⁾

Dr. Christoph Franz

Vorsitzender des Vorstands,

Mitglied des Vorstands der

Deutschen Bahn AG,

Vorsitzender des Vorstands

der DB Regio AG,

Darmstadt

– bis 31. Mai 2003 –

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

Kay Uwe Arnecke

Ressort Personal,

Mitglied der Geschäftsführung der

DB Personenverkehr GmbH,

Mitglied des Vorstands der

DB Regio AG,

Hamburg

– bis 31. Dezember 2003 –

- a) DB Services Sicherheitsdienste GmbH¹⁾
DB Vermittlung GmbH¹⁾
DBDialog Telefonservice GmbH¹⁾
S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
b) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a.G. (Beirat)

Axel Bertram

Ressort Finanzen und Controlling,

Moritzburg

– seit 1. Januar 2004 –

Robert Etmans

Ressort Personal,

Mitglied des Vorstands der

Railion Deutschland AG,

Eppstein/Taunus

– seit 1. Januar 2004 –

- a) DB Vermittlung GmbH¹⁾
b) DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
(Beirat)

Hans G. Koch

Ressort Marketing und Vertrieb,

Mörfelden-Walldorf

– bis 31. Mai 2003 –

- a) DB Systems GmbH¹⁾
MITROPA AG¹⁾
Sixt Allgemeine Leasing
GmbH & Co. KGaA
Sixt Aktiengesellschaft
b) AMEROPA-REISEN GmbH (Vorsitz)¹⁾
Deutsche Touring Gesellschaft mbH
(Vorsitz)¹⁾

Dr. Rolf Kranüchel

Ressort Finanzen und Controlling,

Köln

– bis 2. Juli 2003 –

- a) DB Services Technische Dienste GmbH¹⁾
DBAutoZug GmbH (Vorsitz)¹⁾
MITROPA AG (Vorsitz)¹⁾

Jörg Manegold

Ressort Produktion,

Meerbusch

– seit 1. Oktober 2003 –

¹⁾ konzerninternes Mandat

a) Mitglied in gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

b) Mitglied in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2003

bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Stand: 17. März 2004

Hartmut Mehdorn

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

- a) DB Regio AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Station&Service AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Netz AG (Vorsitz)¹⁾
 - Stinnes AG (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
 - DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a.G.
 - Dresdner Bank AG
 - SAP AG
 - Vattenfall Europe AG
- b) Bayerische Magnetbahnvorbereitungs-
gesellschaft mbH (Vorsitz)¹⁾
- DB Akademie GmbH (Beirat)¹⁾
- Projektgesellschaft METRORAPID mbH¹⁾
- Raillog GmbH (Beirat)¹⁾
- Allianz Versicherungs-AG (Beirat)
- Bayerische Hypo- und Vereinsbank AG
(Beirat)
- COMMERZBANK AG (Landesbeirat Berlin)
- Deutsche Bank AG (Beirat Ost)

Karl-Heinz Zimmermann*

Stellvertretender Vorsitzender des
Aufsichtsrats
– seit 26. November 2003 –
Bereichsvorstand der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Karsbach-Ohlenberg

- seit 29. Januar 2003 –
- a) DB Regio AG
 - DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH
 - S-Bahn Berlin GmbH

Norbert Hansen*

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

- bis 31. August 2003 –
- a) Deutsche Bahn AG
 - DB Regio AG
 - DB Station&Service AG
 - DB Netz AG
 - Railion Deutschland AG
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
 - (Vorsitz)
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
 - (Vorsitz)
 - DEVK Vermögensvorsorge- und
Beteiligungs-AG

Georg Beck*

Stellvertretender Bundesvorsitzender der
Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,
Frankfurt am Main

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

Dr. Norbert Bensele

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Berlin

- a) DB Regio AG¹⁾
 - DB Station&Service AG¹⁾
 - DB Netz AG¹⁾
 - Stinnes AG¹⁾
 - Railion Deutschland AG¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
 - DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB Vermittlung GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
 - DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a.G.
 - Partner für Berlin – Gesellschaft für
Hauptstadt-Marketing GmbH
- b) DB Akademie GmbH (Beirat)¹⁾
 - DB Dienstleistungen GmbH
(Beirat, Vorsitz)¹⁾
 - DBFuhrparkService GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a.G. (Beirat)

Dr. Nikolaus Breuel

Leiter Konzernentwicklung der
Deutschen Bahn AG,
Berlin

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

Klaus Daubertshäuser

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Wettenberg

- a) DB Regio AG¹⁾
 - DB Station&Service AG¹⁾
 - DB Netz AG¹⁾
 - Stinnes AG¹⁾
 - DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DE-Consult Deutsche Eisenbahn
Consulting GmbH¹⁾
 - S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - Sparda-Bank Baden-Württemberg eG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. (Beirat)

Stefan Garber

Generalbevollmächtigter Technik
der Deutschen Bahn AG,
Bad Homburg

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

Michael Harting

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

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

Roland Heinisch

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

- a) DB Regio AG¹⁾
DB ProjektBau GmbH¹⁾
DB Systems GmbH¹⁾
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a.G. (Beirat)

Wolfgang Joosten*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Lünen

Michael Lehmann*

Betriebsratsvorsitzender Wahlbetrieb Leipzig der DB Fernverkehr AG,
Leipzig

Hubert Mezger*

Betriebsratsvorsitzender Regionalbereich Südwest der DB Fernverkehr AG,
Lauchheim

Annegret Pawlitz*

Betriebsratsvorsitzende Regionalbereich Nord der DB Fernverkehr AG,
Buxtehude

- a) Sparda-Bank Hamburg eG

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Personenverkehr GmbH,
Weiterstadt

- a) DB Regio AG¹⁾
DB Systems GmbH¹⁾
- b) Bayerische Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft mbH¹⁾
MVP Versuchs- und Planungsgesellschaft für Magnetbahnsysteme mbH¹⁾
Projektgesellschaft METRORAPID mbH¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. (Beirat)

Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Frankfurt am Main

- a) DB Regio AG¹⁾
DB Station&Service AG¹⁾
DB Netz AG¹⁾
Stinnes AG¹⁾
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Lebensversicherungsverein a.G.
- b) DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)¹⁾
EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)¹⁾
Dresdner Bank Luxembourg S.A.,
Luxemburg

Klaus Schermuly*

Betriebsratsvorsitzender Regionalbereich Mitte der DB Fernverkehr AG,
Limburg/Lahn

Dr. Jürgen Siewert

Unterabteilungsleiter im Bundesministerium der Finanzen,
Königswinter

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

Alois Weis*

Bereichsleiter Strategie der TRANSNET Gewerkschaft GdED,
Hörsbach
– seit 18. September 2003 –

- a) DB Regio AG
DB Netz AG
DB ProjektBau GmbH

Horst Zimmermann*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Fernverkehr AG,
Nürnberg

- a) Deutsche Bahn AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.

Dr. Wolfgang Zoller*

Leiter Vertrieb Ausland der DB Fernverkehr AG,
Frankfurt am Main

- b) Deutsche Touring Gesellschaft mbH¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung a.G. (Beirat)

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ konzerninternes Mandat

a) Mitglied in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

b) Mitglied in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2003 bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Stand: 17. März 2004

Bericht des Aufsichtsrats

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 Fernverkehr AG¹⁾ 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 drei Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Im Übrigen traf das Präsidium die ihm zugewiesenen Entscheidungen über personelle Angelegenheiten des Vorstands.

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



Dr. Karl-Friedrich Rausch
Vorsitzender des Aufsichtsrats

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 5. Mai 2003 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2002 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 26. November 2003 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2004 befasst und die Budgetplanung 2004, die Mittelfristplanung 2004–2008 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat wurde außerdem über die Weiterentwicklung der Struktur des Unternehmensbereichs Personenverkehr informiert und hat die damit einhergehenden Änderungen der Geschäftsordnung für den Vorstand der DB Fernverkehr AG verabschiedet.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2003 intensiv mit der Kundenakzeptanz des neuen Preis- und Erlösmanagements (PEP) sowie mit der zum 1. August 2003 vorgenommenen Anpassung des Preissystems. Des Weiteren wurde der Aufsichtsrat über die im Berichtsjahr durchgeführten Kostensenkungs- und Ergebnis-sicherungsprogramme ausführlich informiert. Er befasste sich mit den Vorschlägen der Bahn zur Stärkung der Passagierrechte und ließ sich über diesbezügliche Forderungen auf nationaler und europäischer Ebene unterrichten. Ferner informierte sich der Aufsichtsrat über den fortschreitenden inter- und intramodalen Wettbewerb im Personenfernverkehr, und zwar insbesondere über das Bedrohungspotenzial durch Billigflugangebote. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat über Fahrzeugmängel beim ICE 3 und ICE TD sowie die zur Problembeseitigung eingeleiteten Maßnahmen informiert.

¹⁾ bis 27. November 2003 DB Reise & Touristik AG

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2003 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PwC Deutsche Revision Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

Des Weiteren hat der Abschlussprüfer im Rahmen der Jahresabschlussprüfung das Risikomanagementsystem gemäß dem Gesetz zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) geprüft.

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 5. Mai 2004 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 Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2003 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wurde aufgrund des mit der DB Personenverkehr GmbH bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2003 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats, Herr Norbert Hansen, hat zum 31. August 2003 sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. Der Aufsichtsrat wählte als seinen Nachfolger Herrn Karl-Heinz Zimmermann zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats und zugleich zum Mitglied des Aufsichtsratspräsidiums. In der außerordentlichen Hauptversammlung am 19. April 2004 wurden die Mitglieder der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats mit Ausnahme von Herrn Dr. Karl-Friedrich Rausch neu bestellt. Für die zu diesem Zeitpunkt ausgeschiedenen Herren Hartmut Mehdorn, Dr. Norbert Bense, Dr. Nikolaus Breuel, Klaus Daubertshäuser, Stefan Garber, Michael Harting, Roland Heinisch, Diethelm Sack und Dr. Jürgen Siewert wurden die Herren Kay Uwe Arnecke, Jürgen Büchy, Joachim Fried, Ulrich Homburg, Ulrich Jäkel, Ralf Klein-Bölting, Dr. Richard Lutz, Andreas P. Meyer und Wolf-Dieter Siebert zu Aufsichtsratsmitgliedern der DB Fernverkehr AG bestellt. Der Aufsichtsrat spricht allen ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern auch an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

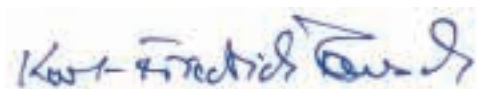
Herr Dr. Christoph Franz legte mit Wirkung zum 31. Mai 2003 sein Mandat im Vorstand und den Vorsitz des Vorstands der DB Fernverkehr AG nieder. Herr Hans G. Koch legte mit Wirkung zum 31. Mai 2003 sein Mandat im Vorstand der DB Fernverkehr AG nieder. Im Zuge der Neuorganisation des Unternehmensbereichs Personenverkehr legten Herr Dr. Rolf Kranüchel mit Wirkung

zum 2. Juli 2003 und Herr Kay Uwe Arnecke mit Wirkung zum 31. Dezember 2003 ihre Mandate im Vorstand der DB Fernverkehr AG nieder. Der Aufsichtsrat dankt den Herren Dr. Franz, Koch, Dr. Kranüchel und Arnecke für die von ihnen geleistete Arbeit.

Herr Karl-Dietrich Reemtsema wurde mit Wirkung zum 25. Juli 2003 zum Vorsitzenden des Vorstands, Herr Jörg Manegold mit Wirkung zum 1. Oktober 2003 sowie die Herren Axel Bertram und Robert Etmans mit Wirkung zum 1. Januar 2004 zu Mitgliedern des Vorstands der DB Fernverkehr AG bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Fernverkehr AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2003 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im Mai 2004
Für den Aufsichtsrat

A handwritten signature in blue ink, which appears to read "Karl-Friedrich Rausch". The signature is written in a cursive style with a large, stylized initial "K".

Dr. Karl-Friedrich Rausch
Vorsitzender



Fahrzeuge

ICE 3 (Elektrotriebzug)



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

Hersteller	Konsortialführer Siemens, Bombardier Transportation
Indienststellung	ab 2000
Leistung	8.000 kW
Höchstgeschwindigkeit	330 km/h
Sitzplätze	441 (BR 403)/ 431 (BR 406)
Anzahl 31.12.03	50 (37/13)

ICE 2 (Elektrotriebzug)



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

Hersteller	Konsortialführer Siemens, Adtranz
Indienststellung	1996
Leistung	4.800 kW
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Sitzplätze	368
Anzahl 31.12.03	44

ICE 1 (Elektrotriebzug)



Der ICE 1, der Stammvater der ICE-Familie, ging am 2. Juni 1991 erstmals auf die Strecke. Nicht nur bei den technischen Komponenten wie Antriebs-, Brems-, Steuerungs- und Diagnosetechnik, sondern vor allem im Hinblick auf komfortables Reisen setzte der ICE 1 Standards. Der Hochgeschwindigkeitszug besteht aus zwei Triebköpfen und bis zu 14 Mittelwagen. Ein Teil der ICE 1 Triebzüge verkehrt auch auf den Strecken der SBB (z. B. nach Zürich und Interlaken) bzw. der ÖBB (z. B. nach Wien und Innsbruck).

Hersteller	Konsortium: ABB, AEG, Siemens, Thyssen-Henschel, Krupp, Kraus Maffei
Indienststellung	1991
Leistung	9.600 kW
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Sitzplätze	649 (bei 12 Mittelwagen)
Anzahl 31.12.03	59

ICE T (Elektrotriebzug)



Der ICE T ist ein fünf- bzw. siebenteiliger Elektrotriebzug. Die hydraulische Neigetechnik ermöglicht eine bis zu 30 % höhere Kurvengeschwindigkeit. Dadurch ergeben sich Fahrzeitverkürzungen je nach Streckenprofil zwischen 10 und 20 %. Durch die „unterflur“ angeordnete Antriebstechnik ergibt sich mehr Nutzfläche für die Fahrgäste, die an den Zugenden durch eine Glaswand freien Blick in das „Cockpit“ und auf die Strecke haben. Ein Teil der BR 415 verkehrt auch auf den Strecken der SBB (z. B. nach Zürich und Chur).

Hersteller	Konsortialführer Bombardier, DUEWAG, FIAT, Siemens
Indienststellung	ab 1999
Leistung	3.000 kW (BR 415) / 4.000 kW (BR 411)
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Sitzplätze	250/357
Anzahl 31.12.03	43 (11/32)

BR 101 (Elektrolokomotive)



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


Hersteller	Adtranz
Indienststellung	1997 – 1999
Leistung	6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Anzahl 31.12.03	145


IC-Großraumwagen (Apmz 117/127)





Die Reisezugwagen Apmz 117/127 sind als drucker-tüchtige klimatisierte 1.-Klasse-Großraumwagen für den EC-/IC-Verkehr aus der Bauart Apmz 122 umgebaut worden. Die Wagen besitzen einen durchgehenden Großraum mit insgesamt 51 Sitzplätzen, davon 39 in Reihe und 12 vis-à-vis. An einem Wagende befindet sich ein D-Netz-Kartentelefon.


Hersteller	Waggon Union Berlin
Indienststellung	1975/76
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Sitzplätze	51
Anzahl 31.12.03	34


IC-Steuerwagen (Bpmbdzf 297/296) 	Der vierachsige, antriebslose Steuerwagen ist vorrangig für den IC-Wendezugverkehr konzipiert. Durch den Steuerwagen ist es möglich, einen Fahrtrichtungswechsel ohne Lokwechsel in ca. vier Minuten vorzunehmen. Neben dem Führerstand verfügt der IC-Steuerwagen über ein Mehrzweckabteil für den Fahrradtransport und behindertengerechte Einrichtungen, einschließlich eines behindertengerechten WCs.	Hersteller PFA Weiden
		Indienststellung 1996 – 1999
		Höchstgeschwindigkeit 200 km/h
		Sitzplätze 51
		Anzahl 31.12.03 75

Metropolitan 	Der Metropolitan, seit 1. August 1999 auf der Strecke Köln–Düsseldorf–Essen–Hamburg unterwegs, ist ein lokbespannter Zug (Lok-Baureihe 101) mit einem Steuerwagen als Triebzugverband. Luftgefederte Laufdrehgestelle sorgen für hohe Laufruhe und Fahrkomfort.	Hersteller (Wagen) Fahrzeugtechnik Dessau
		Indienststellung 1999
		Leistung 6.400 kW
		Höchstgeschwindigkeit 220 km/h
		Sitzplätze 382
		Anzahl 31.12.03 2

RIC-Schlafwagen (Bauart WLAbmz 173.1) ¹⁾ 	Dieser Schlafwagen verfügt über 12 Abteile mit je 3 Betten. 3 Abteile besitzen eine eigene Nasszelle mit Dusche, Vakuum-Toilette und Waschgelegenheit. Die restlichen Abteile sind mit einem Waschtisch ausgerüstet. Je zwei benachbarte Abteile können zu einer Suite zusammgelegt werden. Ein modernes VingCard-Schließsystem mit zusätzlicher Türspaltssperre sorgt für die Sicherheit der Fahrgäste. Zur weiteren Ausrüstung gehört ein Serviceabteil mit Trolley-Kühlschrank, Mikrowelle, Kaffeemaschine und Spülzentrum.	Hersteller Siemens AG, Wien/Graz
		Indienststellung 2003/2004
		Höchstgeschwindigkeit 200 km/h
		Plätze 36 Betten, je Abteil 3 Betten, 3 Abteile mit Dusche/WC
		Anzahl 31.12.03 8

Fahrzeugtransportwagen (Bauart DDm 915 und 916) ¹⁾ 	Die Fahrzeugtransportwagen stammen aus Beständen der ehemaligen Deutschen Bundesbahn (DDm 915) und der Deutschen Reichsbahn (DDm 916). Jeder Transportwagen kann 10 PKW transportieren, ebenso ist der Transport von Motorrädern möglich. Eine Vielzahl der Autotransportwagen ist in den vergangenen Jahren modernisiert und in einem einheitlichen roten Außendesign gestaltet worden.	Hersteller LHB, Graaff
		Indienststellung 1969 – 1972
		Höchstgeschwindigkeit 160 km/h
		Stellplätze je 5 Ober-/Unterdeck
		Anzahl 31.12.03 199

Liegewagen (Bauart 248.1 und 248.3) ¹⁾ 	Die Liegewagen der Bauart 248.1 und 248.3 sind in den Jahren 1997 bis 1999 aus einer Modernisierungsmaßnahme von älteren Fahrzeugen entstanden. Die Modernisierung bezog sich insbesondere auf die kundenrelevanten Fahrzeugkomponenten wie scheibengebremste Drehgestelle (Laufruhe), neue Sanitärbereiche und neues Innendesign der Fahrzeuge. Die Wagen haben 10 Abteile mit jeweils 5 Plätzen, zusätzliche mechanische Sicherungseinrichtungen zum Verschluss der Abteile durch die Kunden und sind klimatisiert. Alle Wagen sind international einsatzfähig.	Hersteller PFA Weiden
		Indienststellung 1996
		Höchstgeschwindigkeit 160 km/h
		Liegeplätze 50
		Anzahl 31.12.03 65

Schlafwagen (Bauart WLAbm 171, WLbM 172) ^{1), 2)} 	Die Doppelstockschlafwagen bieten 28 bis 42 klimatisierte Plätze, jeweils in Zweibettabteilen (bei CityNightLine auch Vierbettabteilen), einige auch zusätzlich mit Dusche und WC und einem gesonderten Sitzbereich (WLAbm171). Fast alle Fahrzeuge besitzen eine Bord-Galley und zusätzliche Gepäckräume. In den Wagen der DB NachtZug steht zusätzlich eine Allgemeindusche zur Verfügung. Alle Wagen sind in Deutschland, Österreich und der Schweiz einsatzfähig; 16 Wagen auch in Dänemark.	Hersteller Schindler, SGP, Talbot
		Indienststellung 1995
		Höchstgeschwindigkeit 200 km/h
		Schlafplätze 28/34/36/42 (je nach Grundriss des Fahrzeugtyps)
		Anzahl 31.12.03 44

¹⁾ DB AutoZug GmbH, Dortmund
²⁾ CityNightLine CNL AG, Zürich



DB Fernverkehr AG

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.bahn.de

**Der Geschäftsbericht sowie
aktuelle Informationen sind
auch im Internet abrufbar:**

www.bahn.de/ir
www.bahn.de/presse

Copyright © 2004
Deutsche Bahn AG,
Investor Relations
Alle Rechte sowie technische
Änderungen vorbehalten.

Redaktion/Text

DB Fernverkehr AG,
Ressort Finanzen und
Controlling

Kommunikation
UB Personenverkehr

Deutsche Bahn AG,
Investor Relations

**Beratung und
Produktionskoordination**

Mentor Werbeberatung
H.- J. Dietz, Kelkheim

Gestaltung

Studio Delhi
Konzept und Design
Mainz

DTP

medienhaus:frankfurt
Frankfurt am Main

Lithografie

Koch Lichtsatz & Scan
Wiesbaden

Druck

Color-Druck, Leimen

Fotografie

Max Lautenschläger, Berlin
Deutsche Bahn



DB Fernverkehr AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.bahn.de