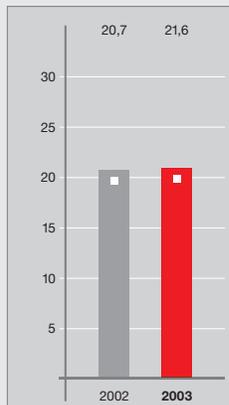




DB Regio AG
Geschäftsbericht 2003

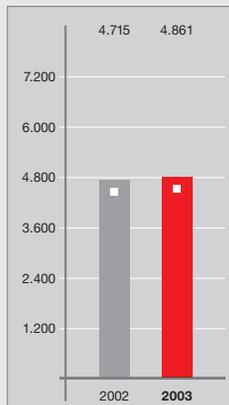
Entwicklung im Geschäftsjahr 2003

Verkehrsleistung
in Mrd. Pkm¹⁾



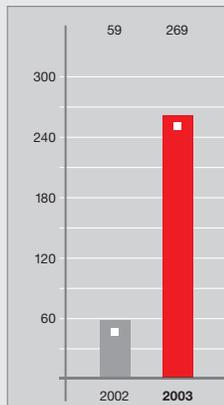
↗ 2002 zu 2003: +4,3%

Umsatzerlöse
in Mio. €



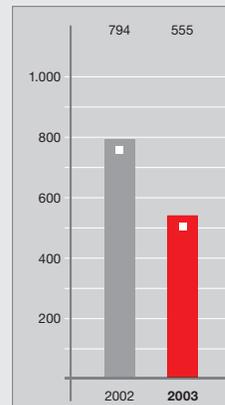
↗ 2002 zu 2003: +3,1%

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen
in Mio. €



↑ 2002 zu 2003:
+210 Mio. €

Brutto-Investitionen
in Mio. €



↘ 2002 zu 2003: -30,1%

| Wesentliche Kennzahlen in Mio. € | 2003 | 2002 | Veränd. in % | |
|--|--------|--------|-----------------|---|
| Umsatz | 4.861 | 4.715 | + 3,1 | |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾ | 411 | 231 | + 77,7 | |
| EBITDA vor Altlastenerstattungen | 584 | 274 | + 113,1 | |
| EBITDA ³⁾ | 584 | 324 | + 80,4 | |
| EBIT ⁴⁾ | 301 | 83 | - | |
| Betriebliches Ergebnis nach Zinsen ⁵⁾ | 269 | 59 | - | |
| Return on Capital Employed | in % | 14,8 | 3,6 | - |
| Bilanzsumme | 4.121 | 3.949 | + 4,3 | |
| Anlagevermögen | 3.801 | 3.746 | + 1,5 | |
| Eigenkapital | 1.764 | 1.764 | - | |
| Zinspflichtige Verbindlichkeiten | 370 | 327 | + 13,1 | |
| Cashflow vor Steuern | 695 | 478 | + 45,3 | |
| Brutto-Investitionen | 555 | 794 | - 30,1 | |
| Netto-Investitionen ⁶⁾ | 524 | 666 | - 21,3 | |
| Mitarbeiter per 31.12. | 21.852 | 23.179 | - 5,7 | |

| Leistungskennzahlen – Schiene | | 2003 | 2002 | Veränd. in % |
|-------------------------------|-------------------------|-------|-------|-----------------|
| Reisende | Mio. | 751,6 | 717,8 | + 4,7 |
| Reisendenkilometer | Mrd. Pkm ¹⁾ | 21,6 | 20,7 | + 4,3 |
| Betriebsleistung | Mio. Trkm ⁷⁾ | 365,6 | 369,9 | - 1,2 |

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

²⁾ Die DB Regio 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,

als DB Regio haben wir uns auch 2003 im Wettbewerb behauptet und konnten unseren Marktanteil im Schienenpersonennahverkehr verteidigen. Höhepunkt eines zufrieden stellenden Geschäftsjahres mit Steigerungen bei Verkehrsleistung und Betrieblichem Ergebnis waren die Unterzeichnungen von wichtigen Verkehrsverträgen, die uns eine langfristige Planungssicherheit für unsere Investitions- und Modernisierungsprogramme sowie unsere Personalpolitik ermöglichen. So wurden in 2003 unter anderem Verträge mit den Bundesländern Baden-Württemberg, Sachsen-Anhalt, Rheinland-Pfalz, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein, Verträge mit der LNVG Niedersachsen und dem RMV Hessen sowie der Vertrag für die S-Bahn Hamburg unterzeichnet.



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Vorstands
DB Regio AG

Ein wichtiger Meilenstein war die erfolgreiche Inbetriebnahme der neuen S-Bahn RheinNeckar. Ihrem Start ging die mit sechs Millionen Zugkilometern pro Jahr bis heute größte europaweite Ausschreibung von Verkehrsleistungen im Schienenpersonennahverkehr voraus, die wir gegen eine starke in- und ausländische Konkurrenz für uns entscheiden konnten. Der für die S-Bahn RheinNeckar geschlossene Verkehrsvertrag hat eine Laufzeit von zwölf Jahren.

Ausschlaggebend war einmal mehr unser Know-how, Verkehre auf hohem Niveau betreiben zu können. Wir sind in der Lage, die gesamte Angebotsbreite in hoher Qualität flächendeckend sowohl in Ballungsräumen als auch in ländlichen Regionen durchzuführen, und können darüber hinaus im Verbund des Unternehmensbereichs Personenverkehr des Deutsche Bahn Konzerns einen eng vertakteten Fern-, Regional- und Stadtverkehr bieten. Mit einem seriös kalkulierten Preis-Leistungs-Verhältnis, unternehmerischer Zuverlässigkeit und hohem Qualitätsstandard wollen wir uns auch künftig im Markt behaupten. Dazu werden wir unsere Stärke als Mobilitätsanbieter für die ganze Reisekette weiter ausbauen.

Gleichzeitig dokumentiert sich jedoch zunehmend unsere noch nicht wettbewerbsfähige Kostenposition im Markt. Trotz konsequenter Sanierung bestehen nach wie vor Kostennachteile insbesondere bei den Personalkosten gegenüber den Wettbewerbern. Dies macht sich bei Ausschreibungen bemerkbar: Strecken wie die Marschbahn in Schleswig-Holstein gingen im Wettbewerb verloren. Damit wird unser Marktanteil im Nahverkehr im nördlichsten Bundesland auf unter 50 Prozent sinken. Besonders schmerzhaft ist, dass verlorene Ausschreibungen eine unmittelbare Auswirkung auf die Beschäftigungssituation in der jeweiligen Region haben.

Die Erweiterung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen sowie die weitere Verbesserung von Kundenservice und Produktqualität haben daher höchste Priorität. Zumal die Zahl der Ausschreibungen weiter zunehmen wird. Ein umfangreiches Maßnahmenbündel soll daher zur Verbesserung unserer Wettbewerbsfähigkeit beitragen: Die weitere Erneuerung des Fahrzeugparks, die

Optimierung der Instandhaltung sowie die Reduzierung von Verwaltungs- und Vertriebskosten gehören ebenso dazu wie energiesparendes Fahren oder die Angebotsoffensive Regio. Entscheidend wird es auf die Flexibilisierung der Personalkosten ankommen, die es uns ermöglicht, regional wettbewerbsfähige Angebote abzugeben und damit Arbeitsplätze zu sichern.

Bewährt hat sich die regionale Aufstellung nah bei unseren Kunden, den Bestellern und Aufgabenträgern. Mit der Flächenstruktur ist DB Regio zukunftsfähig an den unterschiedlichen regionalen Märkten ausgerichtet – sowohl in den Ballungsräumen als auch in der Fläche. Auch in sehr kleinen Märkten behaupten wir uns erfolgreich: Mit den RegioNetzen haben wir mittelständische Strukturen für innovative Lösungen in ländlichen Schienennetzen geschaffen. Damit sichern wir den Fortbestand von Nebenstrecken, die bislang als unrentabel galten. Die RegioNetze fügen damit der Erfolgsstory Bahnreform ein weiteres Kapitel hinzu.

Der gemeinsam mit den Bestellern betriebene Ausbau der Nahverkehrsleistung hat zu attraktiven neuen Angeboten und damit zu mehr Fahrgästen auf der Schiene geführt. Insgesamt stieg die Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr der Bahn seit Beginn der Bahnreform um fast 30 %.

Besonders augenfällig wird der umfassende Wandel im jahrzehntelang vernachlässigten Schienenpersonennahverkehr beim Fahrzeugpark: Seit Beginn der Bahnreform vor zehn Jahren wurden zahlreiche moderne Triebzüge und Doppelstockwagen mit zeitgemäßer Inneneinrichtung, bequemer Bestuhlung, klimatisierten Fahrgasträumen und modernen Fahrgast-Informationssystemen beschafft.

Die Verjüngung des Fahrzeugparks ist elementarer Teil der Wettbewerbsstrategie von DB Regio. Allein von 2004 bis 2008 investieren wir weitere rund 3 Milliarden Euro in neue Nahverkehrsfahrzeuge. Damit senken wir das Durchschnittsalter unseres Fahrzeugparks entscheidend. Die neuen, komfortablen Fahrzeuge sind – neben dem Vorteil des Systemanbieters mit vertaktetem Fern-, Regional- und Stadtverkehr – ein weiteres Argument für die Bahn im Nahverkehrswettbewerb geworden. Die Höhe der Investitionen macht aber auch deutlich: DB Regio sichert bundesweit Arbeits- und Ausbildungsplätze.

Künftig wollen wir uns noch stärker als bisher auf ganzheitliche Verkehrskonzepte für einen integrierten Nahverkehr konzentrieren. Besonderes Augenmerk widmen wir dabei dem Stadtverkehr, einem Markt, der mit einem Volumen von ca. 9,3 Milliarden Euro größer als der Schienenpersonennahverkehrsmarkt ist. Er umfasst Bus-, Straßenbahn- und U-Bahn-Leistungen. Derzeit liegt unser Marktanteil hier bei lediglich rund 12 Prozent – es besteht also ein großes Wachstumspotenzial für die Deutsche Bahn in diesem Verkehrsegment.

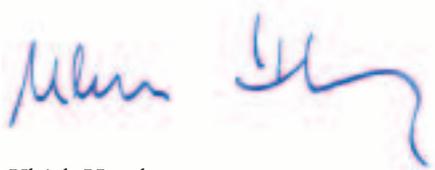
Um größere Marktnähe herzustellen, haben wir die Stadtverkehrsaktivitäten von DB Regio daher zum Januar 2004 in eine eigene operative Einheit, die DB Stadtverkehr GmbH, überführt. Damit wollen wir der sich abzeichnenden Markttöffnung im Stadtverkehr Rechnung tragen und Wachstumspotenziale

realisieren. Allianzen mit kommunalen Verkehrsunternehmen sowie die Verbindung von Schienenverkehrsleistungen mit Stadtbussystemen, Stadtbahn oder U-Bahn bieten aufgrund unseres verkehrstechnischen Know-hows gute Marktchancen für die neue DB Stadtverkehr GmbH. Der Kreis potenzieller Auftraggeber ist groß: Er umfasst allein in Deutschland rund 440 kreisfreie Städte und Landkreise. Durch die europaweite Liberalisierung bieten sich zudem aber auch international gute Marktchancen.

Wir sehen uns mit der strategischen Ausrichtung sowie den realisierten oder eingeleiteten Programmen gut aufgestellt, um auch im laufenden Geschäftsjahr die Herausforderungen der wettbewerbsintensiven Märkte anzunehmen und unsere Kunden mit Leistung zu überzeugen.

Mein Dank gilt unseren Kunden, Geschäftspartnern und Freunden des Unternehmens für das Vertrauen und die Unterstützung, sowie allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die sich zugunsten unserer Kunden umfassend eingesetzt haben.

Ihr



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Vorstands
DB Regio AG





- Bei leichter Umsatzerhöhung auf 4,9 Mrd. € Betriebliches Ergebnis nach Zinsen deutlich auf 269 Mio. € gesteigert
- Erfolgreicher Abschluss von Verkehrsverträgen erhöht Planungssicherheit
- Neue S-Bahn RheinNeckar in Betrieb genommen
- Fortsetzung des Sanierungskurses zur weiteren Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit

Neuausrichtung des Bereichs Regio

Der Personennahverkehr der Deutschen Bahn AG (DB AG) hat sich in den zehn Jahren seit Beginn der Bahnreform enorm verändert. Unter den Gesichtspunkten Kundenorientierung und Wirtschaftlichkeit wurde eine straffe, marktnahe Organisationsstruktur aufgebaut. Dazu wurde die operative Verantwortung in die Regionen und die dort ansässigen Verkehrsbetriebe verlagert. Dadurch können wir mit kleinen, schlanken Einheiten schnell auf regionalen Bedarf, Kundenwünsche und Besteller reagieren und so die Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig verbessern. Mit integrierten Verkehrskonzepten, Milliardeninvestitionen in die Erneuerung des Fahrzeugparks sowie einer Expansion im Stadtverkehr soll die Marktposition als größter Nahverkehrsdienstleister Deutschlands verteidigt werden. Neben dem verkehrsplanerischen Know-how kommt dabei insbesondere der engen Verzahnung des Fern-, Regional- und Stadtverkehrs große Bedeutung zu.

Im Berichtsjahr wurde die Struktur des Unternehmensbereichs Personenverkehr des Deutsche Bahn Konzerns (DB Konzern) gezielt weiterentwickelt, um die Positionierung als Systemanbieter für integrierte Verkehre weiter auszubauen. Unter dem Dach der DB Personenverkehr GmbH agieren die DB Regio AG, die DB Fernverkehr AG und die DB Stadtverkehr GmbH als eigenständige operative Einheiten mit marktnahen Strukturen in ihrem jeweiligen Geschäftsfeld.

Mit der Überführung der Stadtverkehrsaktivitäten in ein von der DB Stadtverkehr GmbH geführtes eigenes Geschäftsfeld soll der sich abzeichnenden Marktöffnung im Stadtverkehr Rechnung getragen und Wachstumspotenziale realisiert werden. Die neue Gesellschaft konzentriert sich auf den öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV), zu dem Straßenbahnen, Stadtbahnen, U-Bahnen und Busse gehören. Zusätzlich umfasst ihr Portfolio die S-Bahnen in den Ballungsräumen Berlin und Hamburg.

Die DB Regio AG fokussiert sich dagegen ab dem Geschäftsjahr 2004 ganz auf den Schienenpersonennahverkehr (SPNV).

Bereits in 2004 ist mit einer deutlichen Zunahme an Ausschreibungen zu rechnen. In diesem Marktumfeld werden wir uns mit hochwertigen Angeboten und wettbewerbsfähigen Kostenstrukturen behaupten müssen.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Mit der bisher 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 und 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 0,4 % 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: –3 %; 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 2,4 % und damit noch stärker zurück als im Vorjahr (–1,2 %). Hiermit schrumpfte der Personenverkehrsmarkt bereits im vierten Jahr in Folge. Maßgeblich 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.

Die Entwicklung der Verkehrsleistung des DB Konzerns im Personenverkehr (Schiene und ÖSPV) wurde von den schlechten konjunkturellen Umfeldbedingungen gedämpft. So sank die Verkehrsleistung insgesamt leicht um 0,4 %. Im Vergleich zum Individualverkehr konnten wir damit Marktanteile gewinnen. Die Verkehrsleistung im Schienenpersonenverkehr der DB AG lag annähernd auf Vorjahresniveau (–0,4 % auf 69.534 Mio. Personenkilometer [Pkm]).

Die Verkehrsleistung (Schiene) von DB Regio – einschließlich der Tochtergesellschaften – stieg trotz der ungünstigen Rahmenbedingungen um 3,4 % auf 37.915 Mio. Pkm. Positiv wirkten hier Qualitätsverbesserungen und Ausweitungen des Angebots. Die Verkehrsleistung der DB Regio AG stieg aufgrund von Angebotsausweitungen sowie gezielten Verlagerungseffekten vom Personenfernverkehr auf den Personennahverkehr gegenüber Vorjahr um 915 Mio. Pkm (4,4 %) auf 21.612 Mio. Pkm.

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 %.

Die Verkehrsleistung im ÖSPV stieg um gut 0,5 % gegenüber einem Rückgang um –1,9 % im Vorjahr. Unsere in diesem Bereich tätigen Busgesellschaften konnten von diesem Wachstum profitieren und legten um 1,2 % zu. Der Zuwachs wird vollständig durch den Anstieg der Verkehrsleistung im Linienverkehr getragen, der durch neue Angebote, etwa im Schülerverkehr, Kunden hinzugewonnen hat. Die Gelegenheitsverkehre waren demgegenüber rückläufig.

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 aber noch nicht wieder erreicht.

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

Positive Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen im Geschäftsjahr 2003 mit 4.861 Mio. € um 146 Mio. € (+3,1%) über Vorjahr.

Die positive Entwicklung der mit 1.467 Mio. € um 10,2% höheren Fahrgelderlöse ist hauptsächlich auf Umsatzsteigerungen im Verbundbereich und mehr als zur Hälfte auf aperiodische Effekte zurückzuführen. Die Bestellerentgelte lagen aufgrund des Abschlusses von neuen Verkehrsverträgen und Nachzahlungen aus Vorjahren mit 3.313 Mio. € um 38 Mio. € (+1,2%) über dem Vorjahreswert.

In der Struktur entfielen damit rund 68% der Umsatzerlöse auf Bestellungen der Länder, 30% auf Fahrgeldeinnahmen und 2% (81 Mio. €) auf sonstige Umsatzerlöse. Lediglich 2,4% ihres Umsatzes erzielte die DB Regio AG mit Gesellschaften des DB Konzerns (im Vorjahr: 3,2%).

Komponenten der Ergebnisrechnung

Die Gesamtleistung der DB Regio AG lag mit 4.880 Mio. € um 162 Mio. € (+3,4%) über dem Vorjahreswert. Hierzu hat neben dem um 146 Mio. € gestiegenen Umsatz insbesondere die Erhöhung der aktivierten Eigenleistungen um 19 Mio. €, verursacht durch die Ausrüstung der Fahrzeugflotte mit GSM-R-Geräten, beigetragen.

Die sonstigen Erträge betrugen 466 Mio. € und lagen um 59 Mio. € (+14,5%) über dem Vorjahreswert. Hierin enthalten sind die Erstattung der Vorlaufkosten der S-Bahn RheinNeckar, gestiegene Erträge aus Leistungsbeziehungen mit Tochtergesellschaften sowie positive Einmaleffekte aus Rückstellungsveränderungen infolge des Wegfalls von Risiken.

Die Summe der betrieblichen Aufwendungen stieg gegenüber dem Vorjahreswert um 87 Mio. € (+1,8%) auf 5.045 Mio. €.

Der Materialaufwand sank um 59 Mio. € (1,9%) auf 3.130 Mio. €. Ursächlich war eine weitere Optimierung der Instandhaltung, die zu einer Aufwandsenkung – bereinigt um Rückstellungsbildungen in 2002 – in Höhe von rund 50 Mio. € führte. Der Anteil des Materialaufwands an der Gesamtleistung reduzierte sich leicht auf 64,1% (im Vorjahr: 67,6%).

Der Personalaufwand lag bei 942 Mio. € und damit um 70 Mio. € (+8,0%) über Vorjahr. Bereinigt um die in 2002 letztmalig gewährte Ausgleichszahlung des Bundes in Höhe von 48 Mio. € und die in 2003 gebildeten Rückstellungen für Vorruhestand und Altersteilzeit in Höhe von 47 Mio. € ergibt sich eine Unterschreitung in Höhe von 25 Mio. €. Aufwandssteigerungen durch die Tarifierhöhung im Jahr 2003 wurden durch eine Reduzierung des Personalbestands überkompensiert. Der Anteil des Personalaufwands an der Gesamtleistung erhöhte sich auf 19,3% (im Vorjahr: 18,5%).

Vollständig entfallen sind die in den Geschäftsjahren 1994 – 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 Vorjahresvergleich ein zu kompensierender Effekt von 50 Mio. € (davon 48 Mio. € im Personal- und 2 Mio. € im Materialaufwand).

Die Abschreibungen sind gegenüber Vorjahr um 42 Mio. € (+17,4 %) auf 283 Mio. € gestiegen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen erhöhten sich um 34 Mio. € (+5,2 %) auf 690 Mio. €. Infolge geringerer liquider Mittel und höheren Zinsaufwands hat sich das Zinsergebnis auf –32 Mio. € verschlechtert (im Vorjahr: –24 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis in Höhe von 142 Mio. € übertraf das Vorjahresniveau um 54 Mio. € (+61,4 %). Es umfasst im Wesentlichen die Ergebnisabführungen der S-Bahn Berlin GmbH, der S-Bahn Hamburg GmbH, der S-Bahn München GmbH, der DB ZugBus Schleswig-Holstein Gruppe, der NRW-Gesellschaften, der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH sowie der Busgesellschaften.

Die Schienenverkehrsgesellschaften konnten das konsolidierte Ergebnis vor Steuern im Vergleich zum Vorjahr um 70 Mio. € auf 99 Mio. € erhöhen. Maßgeblich sind hier die erfreuliche Entwicklung des Umsatzes infolge gesteigener Bestellungen der Länder auf 1.451 Mio. € sowie die Zunahme externer Fahrgeldeinnahmen auf 1.053 Mio. € (+8,9 %). Die betrieblichen Aufwendungen stiegen aufgrund der gestiegenen Betriebsleistung um 4,3 % gegenüber dem Vorjahreswert.

Das konsolidierte Ergebnis vor Steuern der Busgesellschaften lag mit 43 Mio. € um 18,9 % unter dem Vorjahreswert. Die im Vorjahresvergleich um 49 Mio. € (+4,5 %) auf 1.122 Mio. € gestiegenen Umsätze wurden durch Akquisitionen sowie eine Erhöhung der Betriebsleistung (+7 Mio. Buskilometer) und des Verkehrsaufkommens (+15 Mio. beförderte Personen) erreicht. Der Ergebnisrückgang ist insbesondere auf die Busgesellschaften in Nordrhein-Westfalen als Folge der Änderung der Ausgleichszahlungen nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) zurückzuführen.

Insgesamt erzielte die DB Regio AG ein deutlich verbessertes Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 411 Mio. € (im Vorjahr: 231 Mio. €). Das Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags an die Muttergesellschaft abgeführt.

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen deutlich verbessert

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. Betriebswirtschaftliche Bereinigungen betreffen Ergebnisbestandteile, die der Art nach ungewöhnlich, der Häufigkeit nach selten bzw. nicht ständig wiederkehrender Natur und der Höhe nach wesentlich sind. 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 | 411 | 231 | + 180 |
| Korrektur Beteiligungsergebnis | - 142 | - 88 | - 54 |
| Bereinigung um nicht operative Sondereffekte | - | - 84 | + 84 |
| Betriebliches Ergebnis nach Zinsen | 269 | 59 | + 210 |

Im Vorjahr wurde eine Rückstellungsauflösung im Rahmen der konzernbezogenen Reallokation der Restrukturierungsrückstellungen bereinigt.

Gemessen am Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen verzeichneten wir im Berichtsjahr einen operativen Gewinn in Höhe von 269 Mio. € (im Vorjahr: 59 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 wird, verdeutlichen wir die operativen Ergebnisverbesserungen im Zeitablauf anhand der Kenngröße EBITDA bzw. EBITDA vor Altlastenerstattungen. Verglichen mit dem Vorjahreswert (324 Mio. €) stieg das EBITDA (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) um 260 Mio. € auf 584 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 50 Mio. € gewährt) erhöhte sich das EBITDA vor Altlastenerstattungen im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr (274 Mio. €) um 310 Mio. €. Das für die Ermittlung des ROCE verwendete EBIT verbesserte sich von 83 Mio. € im Vorjahr auf 301 Mio. € im Berichtsjahr.

| Wesentliche betriebswirtschaftliche Ergebnisgrößen in Mio. € | 2003 | 2002 | Veränd. |
|---|-------------|-------------|----------------|
| EBITDA (vor Altlastenerstattungen) | 584 | 274 | + 310 |
| Altlastenerstattungen | - | 50 | - 50 |
| EBITDA | 584 | 324 | + 260 |
| Abschreibungen | - 283 | - 241 | - 42 |
| EBIT | 301 | 83 | + 218 |
| Zinsergebnis | - 32 | - 24 | - 8 |
| Betriebliches Ergebnis nach Zinsen | 269 | 59 | + 210 |

Wesentliche Beteiligungen

Die DB Regio AG hielt zum 31. Dezember 2003 direkt Anteile an 35 verbundenen und 17 assoziierten Gesellschaften.

Aufgrund von Vereinbarungen im Kauf- und Abtretungsvertrag vom 14. Dezember 2001 hat die DB Regio AG im 4. Quartal 2003 eine Put-Option in Anspruch genommen und die von der Connex Regiobahn GmbH im Jahr 2002 erworbenen Gesellschaftsanteile in Höhe von 50 % des Stammkapitals an der Bayerischen Oberlandbahn GmbH (BOB) an die Connex Regiobahn GmbH zurückveräußert.

Die BOB ist damit im Jahresabschluss 2003 nicht mehr enthalten und wurde – zur besseren Vergleichbarkeit – auch aus den Vorjahreszahlen eliminiert. Nachfolgend die wesentlichen Eckdaten:

Tochtergesellschaften: Sparte Schiene

Im abgelaufenen Geschäftsjahr konnten die Tochtergesellschaften ihre Umsatzerlöse insgesamt um 115 Mio. € auf 2.702 Mio. € (+ 4,4 %) steigern. Von den Umsatzerlösen entfielen 654 Mio. € auf das Geschäftsfeld Stadtverkehr (S-Bahn Hamburg GmbH und S-Bahn Berlin GmbH). Dies entspricht einer Steigerung gegenüber Vorjahr um 7 Mio. € (+1,1%). Auf das Geschäftsfeld Regionalverkehr entfielen 2.048 Mio. € Umsatzerlöse (+108 Mio. €).

Die Umsatzsteigerung ist auf Leistungsausweitungen bei der Regionalbahn Westfalen GmbH (durch die Einführung des integrierten Taktverkehrs) sowie bei der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (aufgrund des neuen Verkehrsvertrags) zurückzuführen.

Die Aufwendungen stiegen im Wesentlichen durch die Leistungsausweitungen in Nordrhein-Westfalen um 137 Mio. € (+ 5,3 %) auf insgesamt 2.750 Mio. €.

Das konsolidierte Ergebnis vor Steuern der Schienengesellschaften erhöhte sich um 70 Mio. € auf 99 Mio. €. Davon entfielen 7 Mio. € auf das Geschäftsfeld Stadtverkehr, ein Rückgang um 2 Mio. € zum Vorjahr. Auf das Geschäftsfeld Regionalverkehr entfielen 92 Mio. €. Dies bedeutete eine Steigerung gegenüber dem Vorjahreswert um 72 Mio. €.

Die Verkehrsleistung erhöhte sich um 448 Mio. Pkm (+2,8 %) auf 16,3 Mrd. Pkm.

Die Brutto-Investitionen beliefen sich auf 365 Mio. € und lagen um 145 Mio. € (–28,4 %) unter Vorjahr. Von den Brutto-Investitionen entfielen 127 Mio. € auf das Geschäftsfeld Stadtverkehr – im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang um 85 Mio. € (–39,9%). Auf das Geschäftsfeld Regio entfielen 238 Mio. € – im Vergleich zum Vorjahr ein Rückgang von 60 Mio. € (–20,2 %). Nach Abzug der Investitionszuschüsse ergaben sich für 2003 Netto-Investitionen in Höhe von 226 Mio. € (–32,9 %).

Zum Jahresende waren bei den Tochtergesellschaften der Sparte Schiene 12.895 Mitarbeiter beschäftigt (–155 Mitarbeiter gegenüber Vorjahr). Davon entfallen auf das Geschäftsfeld Stadtverkehr 4.905 und auf das Geschäftsfeld Regionalverkehr 7.990 Mitarbeiter.

Die wichtigsten Kennzahlen und ihre Entwicklung im Überblick:

| Tochtergesellschaften: Sparte Schiene | | 2003 | 2002 ¹⁾ | Veränd. in % |
|--|--------|------------------|--------------------|-----------------|
| Umsatz | Mio. € | 2.702 | 2.587 | + 4,4 |
| Ergebnis vor Steuern | Mio. € | 99 ²⁾ | 29 ²⁾ | + 241,4 |
| Brutto-Investitionen | Mio. € | 365 | 510 | – 28,4 |
| Mitarbeiter per 31.12. | | 12.895 | 13.050 | – 1,2 |

¹⁾ bereinigt um die im Geschäftsbericht 2002 noch enthaltenen Werte der BOB

²⁾ konsolidiert

Tochtergesellschaften: Sparte Bus

Die DB Regio AG war per 31. Dezember 2003 an 19 Busgesellschaften direkt beteiligt, die dem Geschäftsfeld Stadtverkehr zuzuordnen sind. Im Geschäftsjahr 2003 wurden jeweils 51 % der Anteile an der Seelower Verkehrsgesellschaft mbH und an der Strausberger Verkehrsgesellschaft mbH erworben. Im 4. Quartal kamen mit Wirkung vom 1. Januar 2004 51 % der Anteile an der Regionalverkehr Dresden GmbH hinzu.

Die Umsatzerlöse der Sparte Bus betrugen im Berichtsjahr 1.122 Mio. €. Dies entspricht einem Zuwachs gegenüber Vorjahr von 49 Mio. € (+4,5 %). Neben den Umsätzen der akquirierten Gesellschaften konnte auch eine dem Markttrend gegenläufige Stabilisierung der Verkehrsleistung bei allen Regio-Busgesellschaften um 0,1 Mrd. Pkm (+1,2 %) auf 9 Mrd. Pkm verzeichnet werden. Die Betriebsleistung gemessen in Buskilometer (Bus-km) lag mit 593,3 Mio. Bus-km – inklusive der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (31 Mio. Bus-km) – um 7 Mio. Bus-km (+1,2 %) über dem Niveau des Vorjahres.

Das konsolidierte Ergebnis vor Steuern betrug im Berichtsjahr insgesamt 43 Mio. €. Dies entspricht einem Rückgang gegenüber dem Jahr 2002 um 10 Mio. € (–18,9 %).

Die Brutto-Investitionen lagen wie im Jahr 2002 bei 105 Mio. €. Nach Abzug der Investitionszuschüsse beliefen sich die Netto-Investitionen auf 78 Mio. € (+13,3 %).

Die Zahl der Beschäftigten betrug im Jahr 2003 insgesamt 7.856 Mitarbeiter. Per 31. Dezember 2003 beschäftigten die Busgesellschaften somit 159 Mitarbeiter (+2,1%) mehr als im Vorjahr. Wesentliche Gründe für die Erhöhung des Personalbestands sind die neu hinzugekommenen Gesellschaften, die gestiegene Betriebsleistung sowie der Ersatz des vom Bundeseisenbahnvermögen (BEV) überlassenen Personals durch Neueinstellung eigener Mitarbeiter.

Die wichtigsten Kennzahlen und ihre Entwicklung im Überblick:

| Tochtergesellschaften: Sparte Bus | | 2003 | 2002 | Veränd. in % |
|--------------------------------------|--------|------------------|------------------|-----------------|
| Umsatz | Mio. € | 1.122 | 1.073 | + 4,5 |
| Ergebnis vor Steuern | Mio. € | 43 ¹⁾ | 53 ¹⁾ | - 18,9 |
| Brutto-Investitionen | Mio. € | 105 | 105 | + 0,0 |
| Mitarbeiter per 31.12. | | 7.856 | 7.697 | + 2,1 |

¹⁾ konsolidiert

Wertschöpfung und Wertbeitrag

Wertschöpfung weiter gestiegen

Die Leistungskraft der DB Regio AG – gemessen an der Wertschöpfung – hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 204 Mio. € auf 1.243 Mio. € erhöht. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Steigerung um 19,6%.

| Entstehung der Wertschöpfung in Mio. € | 2003 | 2002 |
|--|--------------|--------------|
| Gesamtleistung | 4.880 | 4.718 |
| Sonstige betriebliche Erträge | 466 | 407 |
| Unternehmensleistung | 5.346 | 5.125 |
| Materialaufwand ¹⁾ | - 3.130 | - 3.189 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | - 690 | - 656 |
| Abschreibungen (auf SAV und IVG) ²⁾ | - 283 | - 241 |
| Betriebliche Wertschöpfung | 1.243 | 1.039 |

¹⁾ im Vorjahr nach verrechneten Erstattungen für Altlasten ehemalige Deutsche Reichsbahn

²⁾ SAV = Sachanlagevermögen; IVG = immaterielle Vermögensgegenstände

Mit 75,8% wurde – wie im Vorjahr – der größte Anteil der Wertschöpfung an die Mitarbeiter verteilt. Die auf die Kapitalgeber entfallenden Anteile der Wertschöpfung haben sich gegenüber dem Vorjahr ebenfalls erhöht.

| Verteilung der Wertschöpfung in Mio. € | 2003 | 2002 |
|--|--------------|--------------|
| Mitarbeiter ¹⁾ | 942 | 872 |
| Öffentliche Hand (Steuern) ²⁾ | 0 | 0 |
| Fremdkapitalgeber (Zinsen) | 32 | 24 |
| Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nicht betriebliches Ergebnis | 269 | 143 |
| Betriebliche Wertschöpfung | 1.243 | 1.039 |

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

²⁾ Zu berücksichtigen ist die steuerliche Organschaft mit der DB AG.

Wertbeitrag: Kapitalrendite wesentlich verbessert

Angesichts der hohen Kapitalintensität des Geschäfts der Deutschen Bahn AG wurde 1999 konzernweit ein Kapitalrenditekonzept für die notwendige Steuerung und Ressourcenlenkung implementiert. Maßstab ist die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on Capital Employed, ROCE). Diese wird ermittelt aus dem Verhältnis von Betrieblichem Ergebnis vor Zinsen (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 Betriebliche Ergebnis vor Zinsen erhöht werden.

Durch die aus dem Netto-Umlaufvermögen resultierende Verringerung des Capital Employed und die operative Ergebnisverbesserung hat sich der ROCE auf 14,8 % erhöht.

| Return on Capital Employed in Mio. € | 2003 | 2002¹⁾ |
|---|--------------|--------------------------|
| EBIT | 301 | 83 |
| Capital Employed | 2.035 | 2.257 |
| ROCE | 14,8% | 3,6% |

¹⁾ Vorjahreswerte auf vergleichbarer Basis

| Ableitung des Capital Employed aus der Bilanz in Mio. € | 2003 | 2002 |
|--|--------------|--------------|
| Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände | 2.928 | 2.877 |
| Zinslose Darlehen (Infrastrukturfinanzierungsbeiträge des Bundes) | - | - |
| Zwischensumme | 2.928 | 2.877 |
| Vorräte | 46 | 43 |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | 273 | 159 |
| Verbindlichkeiten, soweit nicht zinspflichtig oder zinslose Darlehen aus der Infrastrukturfinanzierung | - 1.212 | - 823 |
| Aktiver RAP | 1 | 1 |
| Passiver RAP | - 1 | 0 |
| Netto-Umlaufvermögen | - 893 | - 620 |
| Capital Employed | 2.035 | 2.257 |



Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich im Geschäftsjahr 2003 um 172 Mio. € (4,4 %) auf 4.121 Mio.€ erhöht. Da die Netto-Investitionen (523 Mio.€) die Abschreibungen (283 Mio.€) und Anlagenabgänge (190 Mio.€) überstiegen, erhöhte sich das Sachanlagevermögen um 1,8 % auf 2.928 Mio. €.

Das Anlagevermögen stieg um 1,5 % auf 3.801 Mio. €. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen sank auf 92,2 % (im Vorjahr: 94,9 %).

Das Umlaufvermögen hat sich zum Vorjahr um 57,9 % bzw. 117 Mio. € auf 319 Mio. € erhöht.

Aufgrund eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags wird das Ergebnis von 411 Mio. € abgeführt. Das Eigenkapital der DB Regio AG blieb mit 1.764 Mio. € konstant. Durch die Ausweitung der Bilanzsumme hat sich die Eigenkapitalquote von 44,7 % auf 42,8 % verringert. Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital decken das Anlagevermögen zu 78,5 % (im Vorjahr: 83,1 %).

Auf der Passivseite ist insbesondere der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme gegenüber dem Vorjahr um 9,3 Prozentpunkte gestiegen. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 327 Mio. € auf 370 Mio. €. Davon resultieren 355 Mio. € aus Verbindlichkeiten gegenüber der DBAG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Der Anteil an der Bilanzsumme ist mit 9,0 % weiterhin gering. Ein langfristiges Darlehen in Höhe von 8 Mio. € wurde in 2003 planmäßig an die DBAG zurückgezahlt.

Die Rückstellungen liegen mit 774 Mio. € um 262 Mio. € unter Vorjahresniveau (-25,3 %). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben einen Anteil an der Bilanzsumme von 29,6 % (im Vorjahr: 34,1 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 27,6 % (im Vorjahr: 21,2 %).

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

| Bilanzstruktur in % | 2003 | 2002 |
|--------------------------------|--------------|--------------|
| Anlagevermögen | 92,2 | 94,9 |
| Umlaufvermögen | 7,8 | 5,1 |
| Aktiver RAP | 0,0 | 0,0 |
| Bilanzsumme | 100,0 | 100,0 |

| Bilanzstruktur in % | 2003 | 2002 |
|--|--------------|--------------|
| Eigenkapital | 42,8 | 44,7 |
| Rückstellungen | 18,8 | 26,2 |
| Verbindlichkeiten | 38,4 | 29,1 |
| Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme | (9,0) | (8,3) |
| Passiver RAP | 0,0 | 0,0 |
| Bilanzsumme | 100,0 | 100,0 |
| Bilanzsumme in Mio. € | 4.121 | 3.949 |

Investitionen

Die Brutto-Investitionen verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um 30,1% auf 555 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen auf die zurückgehenden Beschaffungszahlen bei den Verbrennungstriebwagen, aber auch auf die gezielte Steuerung zurückzuführen.

Schwerpunkt der Investitionstätigkeit bildete die Beschaffung von Elektro-Triebwagen für die S-Bahnen Frankfurt, Stuttgart und RheinNeckar mit Investitionen in Höhe von 237 Mio. €, die Beschaffung der letzten Bauserie der Verbrennungstriebwagen VT 612 und VT 642 mit Investitionen in Höhe von 71 Mio. € sowie Doppelstockwagen mit Investitionen in Höhe von 54 Mio. €. Die Fahrzeugbeschaffungen verteilen sich auf 77 S-Bahn-Triebwagen für die S-Bahn Frankfurt, S-Bahn Stuttgart und S-Bahn RheinNeckar, weitere 4 Elektro-Regional-Triebwagen sowie 38 NeiTech-Triebwagen für die Regionen Bayern und Südost, 12 Dieseltriebwagen in Leichtbauweise für die Region Bayern, 51 Doppelstockwagen für die Regionen Baden-Württemberg und Nordost sowie 8 Lokomotiven für die Region Niedersachsen-Bremen. Die Beschaffungsprogramme, insbesondere bei den NeiTech-Triebwagen VT 612 sowie bei den Triebwagen in Leichtbauweise VT 642, wurden im Berichtsjahr abgeschlossen.

In die Fahrzeugwerkstätten wurden im Berichtsjahr 33 Mio. € investiert. Die Investitionsschwerpunkte waren hierbei die Werkstattstandorte Frankfurt-Griesheim, Ludwigshafen (S-Bahn RheinNeckar), Magdeburg-Buckau sowie Rostock. Neben dem Ausbau der Werkstattinfrastruktur zur Wartung und Instandhaltung von S-Bahn-Triebwagen in Ludwigshafen sollen an den Standorten Rostock und Magdeburg die Werkstattanlagen konzentriert und kleinere Werkstattstandorte aufgegeben werden.

Außerdem wurden für 10 Mio. € bundesweit 60 stationäre sowie 150 mobile Fahrweisautomaten zum Einbau in Triebwagen beschafft und installiert.

Finanzierung

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die DB Regio AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzerntreasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB Konzern wie die DB Regio AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der 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 konzern-externen Finanzierung kommen der DB Regio AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 555 Mio. € – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Investitionszuwendungen und Anlagenabgängen – mit 239 Mio. € ein wesentlich niedrigerer Mittelbedarf als im Vorjahr (494 Mio. €). Die Reduzierung um 255 Mio. € im Vergleich zum Jahr 2002 resultierte aus geringeren Investitionen (–239 Mio. €) insbesondere in den Fahrzeugpark. Gegenläufig wirkten sich um 88 Mio. € höhere Zuflüsse aus Desinvestitionen aus. Die Investitionszuschüsse sind um 66 Mio. € auf 130 Mio. € zurückgegangen.

Dem Mittelbedarf stand ein im Vergleich zum Vorjahr um 65 Mio. € höherer Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit gegenüber. Diese Zunahme wurde durch die Ergebnissteigerung sowie den Rückgang des Netto-Umlaufvermögens verursacht.

Der Cashflow vor Steuern als Maßstab für die Finanzierungskraft der DB Regio AG konnte um 217 Mio. € (+45,4 %) auf 695 Mio. € gesteigert werden und übertraf damit die Brutto-Investitionen von 555 Mio. € deutlich. Die Verbesserung des Cashflows war maßgeblich ergebnisgetrieben. Das Verhältnis von Cashflow zu Umsatz lag mit 14,3 % über dem Vorjahresniveau von 10,1 %. Der von der DB Regio AG erzielte operative Cashflow (Betriebliches Ergebnis nach Zinsen + Abschreibungen) betrug 552 Mio. € (im Vorjahr: 300 Mio. €), das Verhältnis vom operativen Cashflow zum Umsatz 11,4 % (im Vorjahr: 6,4 %).

Die vorgenannte Innenfinanzierungskraft sowie eine geschäftsbedingt leichte Erhöhung der kurzfristigen Konzernfinanzierungsmittel reichten aus, den Kapitalbedarf des Berichtsjahres inklusive Tilgung und Gewinnabführung aus dem Finanzierungsbereich heraus abzudecken. Aufgrund des Cash-Pooling-Verfahrens mit der DB AG ergibt sich keine zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands.

Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2003 beschäftigte die DB Regio AG insgesamt 21.852 Mitarbeiter (im Vorjahr: 23.179). Dabei sind 77 % der Beschäftigten im Produktionsprozess tätig, darunter 4.918 Kundenbetreuer und Prüfer, 8.718 Triebfahrzeugführer sowie 3.121 Mitarbeiter in der Instandhaltung in den Werkstätten der DB Regio AG. Die durchschnittliche Mitarbeiterzahl betrug 22.581 (im Vorjahr: 24.045).

Zum Jahresende 2003 waren bei der DB Regio AG zudem 770 Auszubildende beschäftigt (im Vorjahr: 886). Dies entspricht einer Ausbildungsquote von 3,5 % (im Vorjahr: 3,8 %).

| Mitarbeiter per 31.12. | 2003 | 2002 | Veränd. in % |
|-----------------------------|--------|--------|-----------------|
| Mitarbeiter – effektiv | 21.852 | 23.179 | – 5,7 |
| Auszubildende | 770 | 886 | – 13,1 |
| Ausbildungsquote – effektiv | 3,5 % | 3,8 % | |

Weitere Informationen

Wettbewerbsintensität im Nahverkehr nimmt weiter zu

Der Wettbewerbsdruck im Regionalverkehr hat sich weiter intensiviert, das Ausschreibungsvolumen ist erneut gestiegen. Deutschland gehört mit Großbritannien und Schweden zu den Ländern, in denen die Liberalisierung am weitesten fortgeschritten ist. 2003 wurden 18,3 Mio. Trassenkilometer (Trkm) ausgeschrieben, dazu gehören unter anderem die Schwarzwaldbahn mit 4,2 Mio. Trkm p.a., der Ersatz für die bisherige InterRegio-Linie 25 mit 3,0 Mio. Trkm p.a. und die Altmark-Börde-Anhalt-Ausschreibung mit 3,4 Mio. Trkm p.a.

An Konkurrenzunternehmen gingen 2003 Hamburg–Westerland (4,1 Mio. Trkm), Raum Schweinfurt (1,0 Mio. Trkm), München–Oberstdorf (0,9 Mio. Trkm) und Niebüll–Tonder (0,1 Mio. Trkm). Gewonnen wurden in 2003 die Nordschwarzwald-Bahn (1,6 Mio. Trkm) und der „Verstärker Ostsachsen“ (0,5 Mio. Trkm).

Weiterentwicklung kundenfreundlicher Angebote – erste Tarifanpassung seit 2001

Mit der Einführung des „Länderticket Single“ in Niedersachsen und Bayern sowie der Ausweitung des Ländertickets auf das Wochenende in Bayern konnte zum Fahrplanwechsel 2003/2004 den Kundeninteressen voll entsprochen werden. Durch eine Ermäßigung des Schönes-Wochenende-Tickets beim Kauf am Automaten wird diese attraktive Vertriebsform weiter gefördert.

Am 14. Dezember 2003 haben wir erstmals seit 2001 wieder eine Anpassung der Tarife vorgenommen; der Anstieg betrug 4,1 %.

Risikobericht

Mit unseren Geschäftsaktivitäten sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Auf die aktive Steuerung dieser Risiken zielt unser Risikomanagement. Um frühzeitig Gegenmaßnahmen einleiten zu können, verfügt die DB Regio AG über ein integriertes Risikomanagementsystem, das die nötigen Informationen aufbereitet und 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 der DB Regio AG

Die Hauptrisikokategorien der DB Regio AG sind:

■ **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. Beeinflusst durch die Liberalisierung der Verkehrsmärkte und den dadurch entstandenen Wettbewerbsdruck besteht die zusätzliche Gefahr von Margen- bzw. Umsatzverlusten. Dem wirken wir insbesondere durch Fahrzeuginvestitionen, die Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen zur Herstellung von wettbewerbsfähigen Kostenstrukturen sowie durch eine Verbesserung der Qualität bei der Leistungserstellung entgegen.

Durch ständige Marktbeobachtungen finden Veränderungen des Nachfrageverhaltens unserer Kunden in unserem Leistungsportfolio sofort Berücksichtigung.

Den vorhandenen Risiken bei der Beschaffung von Dieselmotoren aufgrund der nicht absehbaren Preisentwicklung wird im 12- bis 24-Monats-Rhythmus teilweise durch Preissicherungsgeschäfte des DB Konzerns entgegengewirkt.

■ **Betriebsrisiken:** Die DB Regio AG betreibt ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Zur Sicherstellung des Produktionsablaufs ist eine optimierte Instandhaltung der Betriebsmittel und der Einsatz entsprechend geschulter Mitarbeiter unabdingbar. Zugausfälle und Verspätungen aufgrund eines teilweise älteren Fahrzeugbestands und qualitativ mangelbehafteter Neufahrzeuge können zu Bestellerentgelteinhalten durch die betroffenen Bestellerorganisationen bzw. Länder führen. Als Gegenmaßnahme arbeiten wir gemeinsam mit der DB AG, der DB Netz AG und der Fahrzeugindustrie an der Erreichung der erforderlichen Qualitätsstandards.

- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden 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 der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.
- **Allgemeine Umfeldrisiken:** Die Rahmenbedingungen für die DB Regio AG werden durch das politische und rechtliche Umfeld erheblich beeinflusst. Die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes wird zu einer Reduzierung der Ausgleichszahlungen für den Schülerverkehr bei den Busgesellschaften der DB Regio AG führen. Gegenmaßnahmen sind bei den Busgesellschaften planerisch berücksichtigt und werden den Ergebniseffekt weitgehend kompensieren. Auch der derzeit diskutierte Entwurf der Passagierrechtecharta der UIC (Internationaler Eisenbahn-Verband) birgt ein deutliches Ergebnisrisiko für den Personenverkehr, das bei entsprechender Umsetzung nicht oder nur sehr schwer zu kompensieren sein wird. Die DB AG versucht deshalb – in Abstimmung mit anderen europäischen Bahnen – einen Weg zu finden, der einerseits den berechtigten Interessen der Passagiere und andererseits den wirtschaftlichen Notwendigkeiten der Transporteure Rechnung trägt.
- **Regionalisierungsmittel 2004:** Aufgrund der Gesetzesbeschlüsse vom 19. Dezember 2003 zum Subventionsabbau kommt es einmalig für das Jahr 2004 zu einer Kürzung der Regionalisierungsmittel um 2 %. Den Bundesländern steht damit für das Jahr 2004 eine um rund 140 Mio. € geringere Mittelzuweisung des Bundes zur Verfügung. Der überwiegende Teil der Länder beabsichtigt jedoch unseres Wissen nicht, eine Kürzung beim Bestellerentgelt zu Lasten der DB Regio AG vorzunehmen. Mit den übrigen Ländern laufen derzeit Verhandlungen hinsichtlich Anpassungen bzw. Abbestellungen von Verkehrsleistungen.

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

Umfassendes Risikomanagementsystem

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

Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht. Das Konzern-Controlling der DB AG fungiert als Risikomanagement-Koordinationsstelle für den DB Konzern, der Bereich Controlling der DB Regio AG als Risikomanagement-Koordinationsstelle für die DB Regio AG und ihre Tochtergesellschaften. Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

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

Nachtragsbericht

Aktueller Stand der Ausschreibungen und Verkehrsverträge

Im Januar 2004 konnte die DB Regio AG die Ausschreibung der Schwarzwaldbahn (Karlsruhe–Konstanz) mit einem Leistungsvolumen von 3,1 Mio. Trkm für sich entscheiden. Der Seehas-Verkehr (Engen–Konstanz) mit 1,1 Mio. Trkm ging in der gleichen Ausschreibung an einen Wettbewerber. Betriebsstart ist der Dezember 2006.

Strategie

Eigenständiges Geschäftsfeld Stadtverkehr

Die im Jahre 2003 eingeleitete organisatorische Neuaufstellung des Unternehmensbereichs Personenverkehr des DB Konzerns führt zu einer stärkeren Ausrichtung der drei Geschäftsfelder Regional-, Stadt- und Fernverkehr an den jeweiligen Marktbedürfnissen. Hierzu wurden die Sparte Bus sowie die S-Bahnen Berlin und Hamburg

aus der Führung durch die DB Regio AG herausgelöst. Sie werden künftig in die DB Stadtverkehr GmbH integriert. Durch diese Neuausrichtung mit regionaler Verantwortung und größerer Kundennähe wurde der Logik des Markts und den vorhandenen Wachstumspotenzialen des Stadtverkehrs Rechnung getragen. Die Stärke als flächendeckender Anbieter ganzheitlicher Mobilitätslösungen wird durch die Integration der Geschäftsfelder in den Unternehmensbereich Personenverkehr ermöglicht. Strategisches Ziel ist es, die DB Regio AG und ihre Beteiligungsunternehmen durch konsequente Kunden- und Wertorientierung zu einer kapitalmarktfähigen Unternehmensstruktur zu entwickeln und eine starke Wettbewerbsposition aufrechtzuerhalten. Innerhalb des strategischen Programms „Offensive Bahn“ werden klare Sanierungs-, Leistungs- und Wachstumsziele verfolgt.

Abschluss von Verkehrsverträgen bei weiterer Sanierung

Im Berichtsjahr ist es uns gelungen, laufende Verkehrsvertragsverhandlungen zu beschleunigen und teilweise bereits abzuschließen sowie neue anzustoßen. Wir befinden uns dabei weiterhin unter einem starken Wettbewerbsdruck, der im Wesentlichen über den Preis und damit über die Kosten ausgetragen wird. Die kontinuierlichen Sanierungsanstrengungen leisten einen wichtigen Beitrag, um den Ländern preislich attraktive Angebote zu unterbreiten. Aufbauend auf einer zuverlässigen Basisleistung wird neben gezielten Kostensenkungsprojekten im Produktions- und Vertriebsbereich auch die marktorientierte Ausrichtung des Angebots vorangetrieben.

Verbesserung der Qualität und Ausbau Fahrgastmarketing

Leistung und Wachstum sind Teil der Unternehmensstrategie. Durch die Weiterentwicklung der Verkehrskonzepte, Investitionen in Fahrzeuge und weitere Maßnahmen sollen Qualität und Pünktlichkeit und damit die Kundenzufriedenheit gesteigert werden. Durch die konsequente Umsetzung des Fahrgastmarketings sollen – mit regional unterschiedlichen Schwerpunkten – neue Kundengruppen angesprochen und bestehende gehalten werden. Erste Erfolge lassen sich bereits in den Pilotregionen ablesen.

Eine Internationalisierung unseres Geschäfts ist eine weitere – zunehmend interessantere – strategische Option. Hierfür beobachten wir derzeit die aus unserer Sicht geeigneten Märkte in den Nachbarländern. Wir sehen hier mittel- und langfristig Wachstumspotenzial der Märkte, aber auch Chancen in absehbaren Konsolidierungsprozessen. Wir werden entsprechende Möglichkeiten individuell und kritisch auf ihre strategischen Implikationen und Wertbeiträge hin prüfen.

Für uns gilt es übergreifend, leistungsfähige Strukturen und kostengünstige Prozesse zu etablieren und damit den Kunden im Vergleich zu den Wettbewerbern das beste Preis-Leistungs-Verhältnis zu bieten.

Ausblick und Erwartungen an 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.

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 in Richtung 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.

Herausfordernde Marktperspektiven im Personenverkehr

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 infolge eines verlangsamten Rückgangs bei den Erwerbstätigen und nicht mehr sinkender Realeinkommen leicht abschwächen. Andererseits entfällt der positive Impuls des Berichtsjahres 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. Ob sich bereits im Jahr 2004 die stark fragmentierten Strukturen im Bereich der Stadtverkehre (Bus und Schiene) weiteren Allianzen, Ausschreibungen oder Konsolidierungsoptionen öffnen, erscheint fraglich.

Die für die Bestellerverträge wesentliche beschlossene einmalige Reduzierung der Regionalisierungsmittel im Jahr 2004 um 2 % wird teilweise durch die Länder abgedeckt. Die Auswirkungen auf das Ergebnis von DB Regio hängen vom Ausgang der nun mit den Bestellerorganisationen jeweils individuell zu führenden Gespräche ab.

Voraussichtliche Geschäftsentwicklung der DB Regio AG

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr den bereits 2001 mit der strategischen Ausrichtung „Offensive Bahn – Sanierung, Leistung, Wachstum“ eingeschlagenen Weg konsequent fortsetzen. Neben der Fortführung der Sanierungsanstrengungen liegt der unternehmerische Fokus verstärkt auf der Verbesserung der Leistungsqualität sowie der Absicherung und Weiterentwicklung unserer Marktposition. Wir gehen davon aus, dass wir mit den bereits abgeschlossenen oder in Umsetzung befindlichen Maßnahmenpaketen und Programmen im Geschäftsjahr 2004 am Marktwachstum partizipieren können.

Die zum Jahresanfang 2004 voll wirksam werdende organisatorische Neuaufstellung des Personenverkehrs führt zu einer noch stärkeren Ausrichtung der drei Geschäftsfelder Stadt-, Fern- und Regionalverkehr an den jeweiligen Marktbedürfnissen.

Im laufenden Geschäftsjahr erwarten wir den Abschluss wesentlicher zurzeit in Verhandlung befindlicher Verkehrsverträge. Die kontinuierlichen Sanierungsanstrengungen ermöglichen uns, auch zukünftig preislich attraktive Angebote den Ländern zu unterbereiten. Hierdurch versuchen wir, unsere starke Wettbewerbsposition im Nahverkehr aufrechtzuerhalten und unseren Marktanteil zu sichern.

Vorrangiges wirtschaftliches Ziel auf dem Weg zur Herstellung der Kapitalmarktfähigkeit des DB Konzerns ist die Bestätigung der positiven Ergebnisentwicklung des Berichtsjahres. Durch gezielte Fortführung der bereits eingeleiteten Sanierungsmaßnahmen einhergehend mit einer Steigerung der Qualität, soll auch im Jahr 2004 eine weitere positive Ergebnisentwicklung gesichert werden.

| Wesentliche Eckdaten in Mio. € | 2003 | Erwartung 2004 |
|------------------------------------|-------|---|
| Umsatzerlöse | 4.861 | ↗ Positive Entwicklung der Fahrgelderlöse und der Bestellerentgelte |
| Betriebliches Ergebnis nach Zinsen | 269 | ↗ Positive Entwicklung |
| Brutto-Investitionen | 555 | → Voraussichtlich gleich bleibendes Niveau |
| Cashflow | 695 | ↗ Positive Entwicklung |

- **Umsatz:** Bedingt durch die Preisgleitklausel in den Verkehrsverträgen sowie die Steigerung der Fahrgelderlöse wird – trotz der fallweisen Kürzung des Bestellerentgelts durch einzelne Besteller – im Jahr 2004 von einer moderaten Entwicklung der Umsatzerlöse ausgegangen.
- **Ergebnis:** Für das Jahr 2004 erwarten wir vor dem Hintergrund eines leichten Konjunkturaufschwungs in Verbindung mit einer erfolgreichen Umsetzung der eingeleiteten Maßnahmen trotz anhaltend hohen Wettbewerbsdrucks eine Verbesserung des betrieblichen Ergebnisses im Vergleich zum Geschäftsjahr 2003.
- **Investitionen und Finanzierung:** Bei unverändert intensiver Investitionstätigkeit werden sich die Brutto-Investitionen in 2004 voraussichtlich auf dem Niveau des Berichtsjahres bewegen. Geprägt durch die positive Geschäftsentwicklung rechnen wir mit einer positiven Entwicklung des Cashflows im laufenden Jahr.

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 Regio 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.





- 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 | | | |
| Sachanlagen | (2) | 2.928 | 2.877 |
| Finanzanlagen | (2) | 873 | 869 |
| | | 3.801 | 3.746 |
| B. Umlaufvermögen | | | |
| Vorräte | (3) | 46 | 43 |
| Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | (4) | 273 | 159 |
| Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks | | – | – |
| | | 319 | 202 |
| C. Rechnungsabgrenzungsposten | | 1 | 1 |
| | | 4.121 | 3.949 |

Passiva

| in Mio. € | Anhang | 31.12.2003 | 31.12.2002 |
|--------------------------------------|--------|--------------|--------------|
| A. Eigenkapital | | | |
| Gezeichnetes Kapital | (5) | 410 | 410 |
| Kapitalrücklage | (6) | 1.354 | 1.354 |
| | | 1.764 | 1.764 |
| B. Rückstellungen | (7) | 774 | 1.036 |
| C. Verbindlichkeiten | (8) | 1.582 | 1.149 |
| D. Rechnungsabgrenzungsposten | | 1 | 0 |
| | | 4.121 | 3.949 |

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003

| in Mio. € | Anhang | 2003 | 2002 |
|--|--------|--------------|--------------|
| Umsatzerlöse | (11) | 4.861 | 4.715 |
| Bestandsveränderungen | | - 2 | 1 |
| Andere aktivierte Eigenleistungen | | 21 | 2 |
| Gesamtleistung | | 4.880 | 4.718 |
| Sonstige betriebliche Erträge | (12) | 466 | 407 |
| Materialaufwand | (13) | - 3.130 | - 3.189 |
| Personalaufwand | (14) | - 942 | - 872 |
| Abschreibungen | | - 283 | - 241 |
| Sonstige betriebliche Aufwendungen | (15) | - 690 | - 656 |
| | | 301 | 167 |
| Beteiligungsergebnis | (16) | 142 | 88 |
| Zinsergebnis | (17) | - 32 | - 24 |
| Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | | 411 | 231 |
| Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn | (24) | - 411 | - 231 |
| Jahresüberschuss / -fehlbetrag | | 0 | 0 |

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2003

| in Mio. € | Anhang | 2003 | 2002 |
|---|--------|--------------|--------------|
| Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung | | 411 | 231 |
| Abschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾ | | 283 | 241 |
| Veränderung der Pensionsrückstellungen | | 1 | 6 |
| Cashflow vor Steuern | | 695 | 478 |
| Veränderung der übrigen Rückstellungen | | - 262 | - 27 |
| Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾ | | - 1 | 3 |
| Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen | | 0 | 0 |
| Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel) | | - 117 | 8 |
| Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden) | | 108 | - 104 |
| Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit | | 423 | 358 |
| Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾ | | 190 | 103 |
| Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾ | | - 555 | - 794 |
| Einzahlungen aus Investitionszuwendungen | | 130 | 196 |
| Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen | | 0 | 2 |
| Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen | | - 4 | - 1 |
| Mittelfluss aus Investitionstätigkeit | | - 239 | - 494 |
| Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter | | - 231 | - 122 |
| Ein-/Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung | | - 8 | - 97 |
| Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung | | 55 | 355 |
| Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit | | - 184 | 136 |
| Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands | | 0 | 0 |
| Finanzmittelbestand am Jahresanfang | (18) | 0 | 0 |
| Finanzmittelbestand am Jahresende | (18) | 0 | 0 |

¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände

Entwicklung des Anlagevermögens DB Regio AG

| Anschaffungs- und Herstellungskosten | | | |
|---|------------------------------|------------|------------------|
| in Mio. € | Vortrag zum 01.01.2003 | Zugänge | Um- buchungen |
| Sachanlagen | | | |
| 1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken | | | |
| a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte | 0 | 0 | – |
| b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten | 110 | 8 | 9 |
| c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs | 1 | 0 | 1 |
| | 111 | 8 | 10 |
| 2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen | 23 | 1 | 1 |
| 3. Fahrzeuge für Personenverkehr | 3.399 | 249 | 316 |
| 4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören | 56 | 4 | 3 |
| 5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 85 | 9 | 4 |
| 6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau | 454 | 252 | – 334 |
| | 4.128 | 523 | 0 |
| Finanzanlagen | | | |
| 1. Anteile an verbundenen Unternehmen | 886 | 204 | 0 |
| 2. Beteiligungen | 2 | 0 | 0 |
| 3. Geleistete Anzahlungen | – | 4 | – |
| | 888 | 208 | 0 |
| Anlagevermögen gesamt | 5.016 | 731 | 0 |

| Abgänge | Abschreibungen | | | | | Buchwert | | |
|---------|------------------------|------------------------------|---|------------------|---------|------------------------|------------------------|------------------------|
| | Stand am 31.12.2003 | Vortrag zum 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 |
| 0 | 0 | - | - | - | - | - | 0 | 0 |
| - 6 | 121 | - 27 | - 6 | 0 | 0 | - 33 | 88 | 83 |
| - 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | - | 0 | 1 | 1 |
| - 7 | 122 | - 27 | - 6 | 0 | 0 | - 33 | 89 | 84 |
| 0 | 25 | - 7 | - 1 | 0 | 0 | - 8 | 17 | 16 |
| - 232 | 3.732 | - 1.133 | - 255 | - | 86 | - 1.302 | 2.430 | 2.266 |
| - 2 | 61 | - 29 | - 5 | 0 | 1 | - 33 | 28 | 27 |
| - 9 | 89 | - 55 | - 16 | 0 | 8 | - 63 | 26 | 30 |
| - 34 | 338 | - | - | - | - | - | 338 | 454 |
| - 284 | 4.367 | - 1.251 | - 283 | 0 | 95 | - 1.439 | 2.928 | 2.877 |
| - 204 | 886 | - 18 | 0 | - | - | - 18 | 868 | 868 |
| 0 | 2 | - 1 | 0 | - | - | - 1 | 1 | 1 |
| - | 4 | - | - | - | - | - | 4 | - |
| - 204 | 892 | - 19 | 0 | - | - | - 19 | 873 | 869 |
| - 488 | 5.259 | - 1.270 | - 283 | 0 | 95 | - 1.458 | 3.801 | 3.746 |

Anhang

für das Geschäftsjahr 2003

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

1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr weitestgehend unverändert.

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

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

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

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Vereinfachungsregel nach Abschnitt 44 Abs. 2 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 – 30 |
| 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 in den Vorjahren sind die Richttafeln 1998 von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6 % p. a. ermittelt.

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

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

Erläuterungen zur Bilanz

Die von der Deutschen Bahn AG zu 100 % gehaltenen Anteile an der DB Regio 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 Regio AG besteht ab 1. Januar 2003 ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag.

2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 34–35 dargestellt. Erhaltene Investitionszuschüsse sind von den Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 49 Mio. € (Vorjahr: 26 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Reisezugwagen – vorgenommen.

Der Verzicht auf die Vereinfachungsregel nach Abschnitt 44 Abs. 2 EStR für Zugänge ab 1. Januar 2003 führte im Berichtsjahr zu einem um 10 Mio. € niedrigeren Abschreibungsaufwand.

3 Vorräte

| in Mio. € | 2003 | 2002 |
|---|-----------|-----------|
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 45 | 41 |
| Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen | 1 | 2 |
| Geleistete Anzahlungen | - | - |
| Insgesamt | 46 | 43 |

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 16 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

| in Mio. € | 2003 | davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr | 2002 |
|---|------------|--------------------------------------|------------|
| Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 63 | 11 | 26 |
| Forderungen gegen verbundene Unternehmen | 201 | - | 103 |
| Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 0 | - | 0 |
| Sonstige Vermögensgegenstände | 9 | - | 30 |
| Insgesamt | 273 | 11 | 159 |

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 17 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €). Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen ist bedingt durch gestiegene Forderungen gegenüber Ländern und Zweckverbänden.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren mit 57 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €) aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr.

Der Rückgang der sonstigen Vermögensgegenstände ist auf den Abbau geleisteter Anzahlungen zurückzuführen.

5 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der DB Regio AG beträgt 410 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 82.000.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien. Die Anteile wurden bis zur Übertragung im Wege der Ausgliederung am 20. August 2003 vollständig von der Deutschen Bahn AG und anschließend vollständig von der DB Personenverkehr GmbH, Berlin, gehalten.

6 Kapitalrücklage

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der Deutschen Bahn AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat. Die Kapitalrücklage beträgt zum 31. Dezember 2003 unverändert 1.354 Mio. €.

7 Rückstellungen

| in Mio. € | 2003 | 2002 |
|---|------------|--------------|
| Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen | 67 | 67 |
| Steuerrückstellungen | 6 | 5 |
| Sonstige Rückstellungen | 701 | 964 |
| Insgesamt | 774 | 1.036 |

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 1 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) zugeführt. 1 Mio. € wurden im Rahmen von Personalübergängen an verbundene Unternehmen übertragen.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

| in Mio. € | 2003 | 2002 |
|--------------------------------------|------------|------------|
| Verpflichtungen im Personalbereich | 176 | 138 |
| Restrukturierungsmaßnahmen | 136 | 199 |
| Erlösschmälerungen | 125 | 183 |
| Verpflichtungen aus Leasingverträgen | 107 | 110 |
| Risiken aus dem Beteiligungsbereich | 16 | 57 |
| Unterlassene Instandhaltung | 31 | 96 |
| Übrige Risiken | 110 | 181 |
| Insgesamt | 701 | 964 |

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Freizeitanprüche sowie Vorruhestandsverpflichtungen. Der Anstieg resultiert aus Neuabschlüssen von Vorruhestands- und Altersteilzeitverträgen. Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Berichtsjahr wurden daraus 62 Mio. € für sozial verträgliche Maßnahmen und persönliche übertarifliche Zulagen in Anspruch genommen.

Der Rückgang der Erlösschmälerungen ist auf geringere Risiken durch ratifizierte Einnahmeaufteilungsverträge bei Verkehrsverbänden zurückzuführen.

Die Rückstellung für Risiken aus dem Beteiligungsbereich verminderte sich durch entfallene Risiken aus Rückforderungen gemäß § 45a PBefG und Verlustübernahmen.

Die Verringerung der Rückstellung für unterlassene Instandhaltung betrifft die Durcharbeitung von Fahrzeugbaureihen nach Ablauf der Gewährleistungsfrist der Hersteller (Verbrauch und Auflösung).

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Darin enthalten sind im Wesentlichen Rückstellungen für Erlösabgrenzungen und Rückzahlungsverpflichtungen aus Investitionszuschüssen und Pönalisierungen.

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 | 15 | 15 | - | - | 20 |
| Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen | 108 | 16 | 37 | 55 | 68 |
| Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 134 | 134 | 0 | - | 74 |
| Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen | 1.214 | 728 | 310 | 176 | 854 |
| Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht | 1 | 1 | - | - | 4 |
| Sonstige Verbindlichkeiten | 110 | 43 | 27 | 40 | 129 |
| davon aus Steuern | (7) | (7) | (-) | (-) | (6) |
| davon im Rahmen der sozialen Sicherheit | (12) | (12) | (-) | (-) | (11) |
| Insgesamt | 1.582 | 937 | 374 | 271 | 1.149 |
| davon zinspflichtig | (370) | (-116) | (310) | (176) | (327) |

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

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind mittel- bis langfristige Finanzverbindlichkeiten gegenüber der Deutschen Bahn AG in Höhe von 486 Mio. € (31. Dezember 2002: 486 Mio. €) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber der Deutschen Bahn AG in Höhe von 225 Mio. € (31. Dezember 2002: 300 Mio. €) enthalten, die mit kurzfristigen Finanzforderungen aus Cash-Pooling von 131 Mio. € (31. Dezember 2002: 187 Mio. €) verrechnet wurden. In 2003 wurden Kredite in Höhe von 8 Mio. € (31. Dezember 2002: 97 Mio. €) planmäßig zurück gezahlt.

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

9 Haftungsverhältnisse

| in Mio. € | 2003 | 2002 |
|---|------------|------------|
| Verbindlichkeiten aus Bürgschaften | 6 | 0 |
| Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten | 599 | 463 |
| Haftung für fremde Verbindlichkeiten | 126 | 422 |
| davon gegenüber verbundenen Unternehmen | (-) | (42) |
| Insgesamt | 731 | 885 |

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

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

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

Die Haftung für fremde Verbindlichkeiten ist im Zuge der Ausgründung der DB Regio AG aus der 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 zum 30. Juni 2004 – fällig sind. Der Vermerkposten der DB Regio AG umfasst die bis zum 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 | 640 | 765 |
| Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen | 106 | 117 |
| davon gegenüber verbundenen Unternehmen | (96) | (105) |
| Insgesamt | 746 | 882 |

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

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

| in Mio. € | 2003 | 2002 |
|----------------------|------------|------------|
| Fälligkeiten | | |
| fällig bis 1 Jahr | 14 | 14 |
| fällig 1 bis 5 Jahre | 51 | 51 |
| fällig über 5 Jahre | 41 | 52 |
| Insgesamt | 106 | 117 |

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

11 Umsatzerlöse

| in Mio. € | 2003 | 2002 |
|-------------------------|--------------|--------------|
| Fahrgeldeinnahmen | 1.467 | 1.331 |
| Bestellungen der Länder | 3.313 | 3.275 |
| Sonstige Umsatzerlöse | 81 | 109 |
| Insgesamt | 4.861 | 4.715 |

Die Umsatzerlöse enthalten 62 Mio. € (Vorjahr: 69 Mio. €) Umsatzerlöse aus Vorjahren und 112 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) aus der Auflösung von Erlösschmälerungsrückstellungen.

12 Sonstige betriebliche Erträge

| in Mio. € | 2003 | 2002 |
|--|------------|------------|
| Spartenumlage und Managementverträge | 169 | 130 |
| Instandhaltung und Erstellung von Schienenfahrzeugen | 43 | 45 |
| Entschädigungen und Versicherungsleistungen | 28 | 45 |
| Schadensfälle und sonstige Leistungen für Dritte | 50 | 29 |
| Verkauf von Material und Energie | 19 | 14 |
| Mieten und Pachten | 7 | 7 |
| Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen | 135 | 123 |
| Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens | 3 | 5 |
| Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen | 1 | 5 |
| Übrige betriebliche Erträge | 11 | 4 |
| Insgesamt | 466 | 407 |

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

Die Zunahme der Erträge aus Schadensfällen und sonstigen Leistungen für Dritte resultiert aus vereinnahmten Betriebskostenzuschüssen.

Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen resultieren überwiegend aus Rückstellungen für unterlassene Instandhaltungen und Risiken aus dem Beteiligungsbereich.

13 Materialaufwand

| in Mio. € | 2003 | 2002 |
|---|--------------|--------------|
| Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren | 456 | 448 |
| Aufwendungen für bezogene Leistungen | 2.309 | 2.269 |
| Aufwendungen für Instandhaltungen | 365 | 474 |
| Zwischensumme (Brutto-Materialaufwand) | 3.130 | 3.191 |
| Zuwendungen des Bundes | – | – 2 |
| Insgesamt | 3.130 | 3.189 |

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

14 Personalaufwand

| in Mio. € | 2003 | 2002 |
|---|------------|------------|
| Löhne und Gehälter | | |
| für Arbeitnehmer | 570 | 541 |
| für zugewiesene Beamte | | |
| Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs.1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz | 191 | 194 |
| direkt ausgezahlte Nebenbezüge | 16 | 18 |
| | 777 | 753 |
| Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung | | |
| für Arbeitnehmer | 119 | 121 |
| für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs.1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz) | 46 | 46 |
| | 165 | 167 |
| davon für Altersversorgung | (76) | (81) |
| Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand) | 942 | 920 |
| Zuwendungen des Bundes | 0 | - 48 |
| Insgesamt | 942 | 872 |

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

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

15 Sonstige betriebliche Aufwendungen

| in Mio. € | 2003 | 2002 |
|--|------------|------------|
| Konzernumlage | 157 | 155 |
| Programmierung, Systemanalyse und Projekte | 85 | 96 |
| Mieten und Pachten | 71 | 76 |
| Bezogene Dienstleistungen | 88 | 77 |
| Aus- und Weiterbildung sowie sonstige Personalaufwendungen | 36 | 39 |
| Aufwendungen im Beteiligungsbereich | – | 23 |
| Reise- und Repräsentationskosten | 20 | 21 |
| Forschung und Entwicklung | 22 | 27 |
| Werbeaufwendungen | 12 | 10 |
| Gebühren und Beiträge | 11 | 15 |
| Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens | 2 | 8 |
| Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen | 15 | 4 |
| Übrige betriebliche Aufwendungen | 171 | 105 |
| Insgesamt | 690 | 656 |

Von den übrigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 3 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) „sonstige Steuern“. Außerdem enthalten sie erstmals Aufwendungen für Sicherheitsmaßnahmen (125 Mio. €, davon 63 Mio. € für das Vorjahr) und für die Stilllegung von Fahrsimulatoren (19 Mio. €).

16 Beteiligungsergebnis

| in Mio. € | 2003 | 2002 |
|---------------------------------------|------------|-----------|
| Erträge aus Beteiligungen | 0 | 6 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | (0) | (6) |
| Erträge aus Gewinnabführungsverträgen | 174 | 103 |
| Abschreibungen auf Finanzanlagen | 0 | 0 |
| Aufwendungen aus Verlustübernahme | – 32 | – 21 |
| Insgesamt | 142 | 88 |

17 Zinsergebnis

| in Mio. € | 2003 | 2002 |
|--------------------------------------|-------------|-------------|
| Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge | 4 | 8 |
| davon aus verbundenen Unternehmen | (2) | (8) |
| Zinsen und ähnliche Aufwendungen | – 36 | – 32 |
| davon an verbundene Unternehmen | (– 27) | (– 32) |
| Insgesamt | – 32 | – 24 |

Im Zinsaufwand sind 7 Mio. € aperiodische Zinsen für nicht rechtzeitig verwendete Investitionszuschüsse enthalten. Sie beziehen sich auf den Zeitraum ab 1995.

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 ist durch die Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 247 Mio. € (Vorjahr: 123 Mio. €) positiv beeinflusst.

Die Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen beinhalten mit 43 Mio. € Anlagenzugänge, die erst im Jahr 2004 liquiditätswirksam werden.

18 Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand umfasst die Zahlungsmittel (Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks).

Daneben bestehen bei der Deutschen Bahn AG im Rahmen des Konzern-Cash-Pooling Guthaben in Höhe von 131 Mio. € (Vorjahr: 187 Mio. €), die nicht in den Finanzmittelbestand einbezogen sind.

Sonstige Angaben

19 Mitteilung nach § 20 AktG

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

Die Deutsche Bahn AG hat der DB Regio AG ebenfalls am 24. Februar 2004 gemäß § 20 Abs. 5 AktG 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 Regio AG gehört.

20 Konzernverhältnisse

Die DB Regio AG ist Tochterunternehmen der DB Personenverkehr GmbH und wird in den Konzernabschluss der Deutschen Bahn AG einbezogen. Der Konzernabschluss der Deutschen Bahn AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der 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 50977 hinterlegt.

22 Beschäftigte

| Umgerechnet in Vollzeitkräfte | 2003 im Jahres- durchschnitt | 2003 am Jahresende | 2002 im Jahres- durchschnitt | 2002 am Jahresende |
|-------------------------------|------------------------------------|--------------------------|------------------------------------|--------------------------|
| Arbeitnehmer | 16.401 | 15.773 | 17.450 | 16.829 |
| Zugewiesene Beamte | 6.180 | 6.079 | 6.595 | 6.350 |
| Zwischensumme | 22.581 | 21.852 | 24.045 | 23.179 |
| Auszubildende | 668 | 770 | 839 | 886 |
| Insgesamt | 23.249 | 22.622 | 24.884 | 24.065 |

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

23 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

| in Tausend € | 2003 | 2002 |
|--|-------|-------|
| Gesamtbezüge des Vorstands | 1.193 | 1.016 |
| Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder | – | 56 |
| Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder | 261 | 233 |
| Gesamtbezüge des Aufsichtsrats | 87 | 86 |

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

24 Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn

Der ansonsten auszuweisende Jahresüberschuss wird aufgrund eines mit der DB Personenverkehr GmbH bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Frankfurt am Main, den 19. März 2004

DB Regio 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 Regio 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 |
|--|---------------------------------------|------------------------|-----------------------|----------------------|-------------------------|---------------------------|
| DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt a. M. | 100,0 | 49,7 | 106,6 | - 2,8 | - 1) | 497 |
| BRN Busverkehr RheinNeckar GmbH, Ludwigshafen/Rh. | 100,0 | 13,3 | 50,9 | 2,0 | - 1) | 485 |
| DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH, Essen | 100,0 | 126,1 | 480,9 | - 1,6 | - 1) | 2.041 |
| DB Regionalbahn Rheinland GmbH, Köln | 100,0 | 68,6 | 304,4 | 2,1 | - 1) | 1.121 |
| BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede | 100,0 | 4,5 | 28,0 | - 12,8 | - 1) | 180 |
| BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf | 100,0 | 4,2 | 28,3 | - 0,2 | - 1) | 175 |
| DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm (Donau) | 100,0 | 24,0 | 233,0 | 4,5 | - 1) | 1.158 |
| DB Regionalbahn Westfalen GmbH, Münster/Westf. | 100,0 | 35,5 | 382,3 | 29,2 | - 1) | 1.160 |
| WB Westfalen Bus GmbH, Münster/Westf. | 100,0 | 6,0 | 26,4 | 6,5 | - 1) | 155 |
| BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld | 100,0 | 11,3 | 41,2 | - 1,4 | - 1) | 324 |
| Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg | 100,0 | 13,3 | 86,0 | 2,1 | - 1) | 515 |
| ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz | 100,0 | 5,1 | 39,8 | 0,7 | - 1) | 330 |
| RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg | 100,0 | 9,8 | 59,7 | 7,9 | - 1) | 301 |
| Regional Bus Stuttgart GmbH – RBS –, Stuttgart | 100,0 | 15,9 | 69,3 | 5,6 | - 1) | 510 |
| Regionalbus Braunschweig GmbH – RBB –, Braunschweig | 100,0 | 3,6 | 39,3 | - 2,5 | - 1) | 282 |
| Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel | 100,0 | 10,7 | 56,6 | 1,7 | - 1) | 534 |
| Regionalverkehr Oberbayern GmbH, München | 100,0 | 10,8 | 59,6 | 5,2 | - 1) | 628 |
| RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz | 74,9 | 9,6 | 58,5 | - 0,7 | 0,0 | 240 |
| RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken | 100,0 | 9,4 | 56,3 | - 1,4 | - 1) | 307 |
| RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe | 100,0 | 7,2 | 51,8 | 2,0 | - 1) | 359 |
| S-Bahn Berlin GmbH, Berlin | 100,0 | 165,2 | 478,2 | 0,2 | - 1) | 3.924 |
| S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg | 100,0 | 62,3 | 176,3 | 3,7 | - 1) | 981 |
| S-Bahn München GmbH, München | 100,0 | 225,4 | 275,2 | 7,2 | - 1) | 1.040 |
| SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg i. Br. | 100,0 | 6,6 | 68,2 | 0,0 | - 1) | 460 |
| Verkehrsgesellschaft mbH Untermain –VU –, Frankfurt a. M. | 100,0 | 3,8 | 53,1 | 0,4 | - 1) | 355 |
| Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen | 100,0 | 10,2 | 61,4 | 10,0 | - 1) | 379 |
| Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, Kiel | 100,0 | 10,5 | 228,2 | - 4,5 | - 1) | 835 |
| Autokraft GmbH, Kiel | 100,0 | 8,7 | 70,7 | 3,1 | - 1) | 646 |

1) Ergebnisabführungsvertrag

Ulrich Homburg

Vorsitzender des Vorstands
– seit 25. Juli 2003 –
Mitglied der Geschäftsführung der
DB Personenverkehr GmbH,
Kaarst

- a) Autokraft GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
 - S-Bahn Hamburg GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - üstra intalliance AG (Vorsitz)
- b) DB Akademie GmbH (Beirat)¹⁾
 - DB Regio Sverige AB,
Stockholm/Schweden (Verwaltungsrat)¹⁾
 - DEVK Allgemeine Lebens-
versicherungs-AG (Beirat)
 - Verband Deutscher Verkehrsunter-
nehmen (Verwaltungsrat)

Dr. Christoph Franz

Vorsitzender des Vorstands, Mitglied des
Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Reise & Touristik 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 Fernverkehr 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)

Dr. Herbert Braun

Ressort Finanzen und Controlling,
Wiesbaden
– seit 1. Januar 2004 –

Ulrich Jäkel

Ressort Finanzen und Controlling,
Mitglied der Geschäftsführung der
DB Personenverkehr GmbH,
Königstein/Ts.
– bis 31. Dezember 2003 –

- a) DB Energie GmbH¹⁾
 - DB ZugBus Regionalverkehr
Alb-Bodensee GmbH (RAB) (Vorsitz)¹⁾
 - Regional Bus Stuttgart GmbH RBS
(Vorsitz)¹⁾
 - Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH)
(Vorsitz)¹⁾
- b) DB Systems GmbH (Beirat)¹⁾

Dr. Markus Müller

Ressort Personal,
Langen
– seit 1. Januar 2004 –
b) DEVK Allgemeine Lebensver-
sicherungs-AG (Beirat)

Karl-Dietrich Reemtsema

Ressort Produktion,
Mitglied des Vorstands der
DB Fernverkehr AG,
Frankfurt am Main
– bis 30. September 2003 –
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⁾
- MVP Versuchs- und Planungsgesell-
schaft für Magnetbahnsysteme mbH¹⁾

Frank Sennhenn

Ressort Produktion,
Darmstadt
– 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: 19. März 2004

Hartmut Mehdorn

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

- a) DB Fernverkehr 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 27. November 2003 –
Bereichsvorstand der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Karsbach-Ohlenberg

- a) DB Fernverkehr 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 Fernverkehr 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 Beteili-
gungs-AG

Dr. Norbert Bensele

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Berlin

- a) DB Fernverkehr 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 Fernverkehr 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 Fernverkehr 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 Fernverkehr 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)

Claudia Haake*

Betriebsratsvorsitzende Regionalbereich
Sachsen-Anhalt der DB Regio AG,
Aschersleben

Roland Heinisch

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

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

Gisbert Hesse*

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

- a) Verkehrs- und Tarifverbund
Stuttgart GmbH (VVS)

Thomas Hoffmann*

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

Rainer Kirchner*

Betriebsratsvorsitzender Regionalbereich
Bayern der DB Regio AG,
Blankenbach
– bis 30. November 2003 –

Thomas Kohl

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

- a) DB Netz AG
Stinnes AG

Dieter Kowalsky*

Mitglied des geschäftsführenden
Vorstands der Gewerkschaft Deutscher
Lokomotivführer,
Partenstein
a) GDL Vermögensträgergesellschaft mbH

Joachim Krüger

Unterabteilungsleiter im Bundesministerium
der Finanzen,
Meckenheim
– bis 1. Juli 2003 –

Vitus Miller*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Regio AG,
Stuttgart

Johann Nemeč*

Mitglied des Betriebsrats Regionalbereich
Hessen der DB Regio AG,
Langen

Josef Nienaber*

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

Dr. Uwe Plachetka

Unterabteilungsleiter im Bundesministerium
der Finanzen,
Bonn
– seit 1. Juli 2003 –

Dr. Karl-Friedrich Rausch

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

- a) DB Fernverkehr 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 Fernverkehr 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 Eisen-
bahnmaterial, Basel/Schweiz
(Verwaltungsrat)¹⁾
Dresdner Bank Luxembourg S.A.,
Luxemburg

Alois Weis*

Bereichsleiter Strategie der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Hösbach

- seit 5. September 2003 –
- a) DB Fernverkehr AG
DB Netz AG
DB ProjektBau GmbH

* 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: 19. 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 Regio AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Darüber hinaus standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu 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 6. Mai 2003 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2002 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 27. 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 Regio 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 Regio AG verabschiedet.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2003 intensiv mit den von der DB Regio AG geführten Verkehrsvertragsverhandlungen, dem Stand der Ausschreibungen durch die Besteller und der Wettbewerbssituation auf dem Nahverkehrsmarkt. Er ließ sich über die Preisanpassung der Nahverkehrstarife und die Weiterentwicklung der Ländertickets unterrichten. Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Stand der Verhandlungen zum Verkehrsvertrag S-Bahn Berlin. Ferner wurde dem Aufsichtsrat der Sachstand betreffend Fahrzeugmängel bei den Baureihen ET 425 und VT 642 erläutert und die zur Problembeseitigung ergriffenen Maßnahmen dargestellt.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio 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 Regio AG für das Geschäftsjahr 2003 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wurde aufgrund des mit der DB Personenverkehr GmbH bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Regio AG für das Geschäftsjahr 2003 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

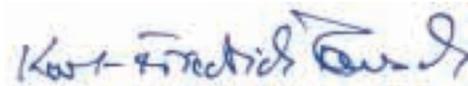
Als Nachfolger für Herrn Joachim Krüger, der sein Mandat zum 1. Juli 2003 niedergelegt hat, wurde in der ordentlichen Hauptversammlung am 1. Juli 2003 Herr Dr. Uwe E. Plachetka gewählt. Der stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats, Herr Norbert Hansen, hat zum 31. August 2003 sein Aufsichtsratsmandat niedergelegt. Der Aufsichtsrat wählte als seinen Nachfolger Herrn Karl-Heinz Zimmermann zum stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrats und zugleich zum Mitglied des Aufsichtsratspräsidiums. Für Herrn Rainer Kirchner, der zum 1. Dezember 2003 in den Ruhestand getreten ist, wurde Herr Jürgen Knörzer am 21. April 2004 gerichtlich zum Nachfolger bestellt. In der außerordentlichen Hauptversammlung am 19. April 2004 wurden die Mitglieder der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats mit Ausnahme von Herrn Dr. Nikolaus Breuel, Herrn Stefan Garber und Herrn Dr. Karl-Friedrich Rausch neu bestellt. Für die zu diesem Zeitpunkt ausgeschiedenen Herren Hartmut Mehdorn, Dr. Norbert Bensel, Klaus Daubertshäuser, Roland Heinisch, Thomas Kohl, Dr. Uwe E. Plachetka und Diethelm Sack wurden die Herren Kay Uwe Arnecke, Jürgen Büchy, Joachim Fried, Ulrich Jäkel, Dr. Richard Lutz, Andreas P. Meyer und Wolf-Dieter Siebert zu Aufsichtsratsmitgliedern der DB Regio 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 Regio AG nieder. Im Zuge der Neuorganisation des Unternehmensbereichs Personenverkehr der Deutschen Bahn AG legten Herr Karl-Dietrich Reemtsema mit Wirkung zum 30. September 2003 und die Herren Kay Uwe Arnecke und Ulrich Jäkel mit Wirkung zum 31. Dezember 2003 ihre Mandate im Vorstand der DB Regio AG nieder. Der Aufsichtsrat dankt den Herren Dr. Franz, Reemtsema, Arnecke und Jäkel für die von ihnen geleistete Arbeit.

Herr Ulrich Homburg wurde mit Wirkung zum 25. Juli 2003 zum Vorsitzenden des Vorstands, Herr Frank Sennhenn mit Wirkung zum 1. Oktober 2003 sowie die Herren Dr. Herbert Braun und Dr. Markus Müller mit Wirkung zum 1. Januar 2004 zu Mitgliedern des Vorstands der DB Regio AG bestellt.

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

Frankfurt am Main, im Mai 2004
Für den Aufsichtsrat



Dr. Karl-Friedrich Rausch
Vorsitzender



Fahrzeuge

BR 112 (Elektrolokomotive)



Die Baureihe (BR) 112 ist eine Weiterentwicklung der bewährten BR 143/114, die bei der Deutschen Reichsbahn im Einsatz war. Als vierachsige Lokomotive mit einer Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h ist sie für den schnellen Regionalverkehr geeignet und kann aufgrund ihrer Wendezugfähigkeit mit Steuerwagen betrieben werden. Die 90 Lokomotiven der BR 112 gehören seit dem 1. Januar 2004 zur DB Regio AG (vorher DB Fernverkehr AG).

| | |
|-----------------------|-----------------|
| Hersteller | AEG Hennigsdorf |
| Indienststellung | 1990 – 1994 |
| Leistung | 3.820 kW |
| Höchstgeschwindigkeit | 160 km/h |
| Anzahl 31.12.03 | 90 |

BR 143 (Elektrolokomotive)



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

| | |
|-----------------------|-------------------------|
| Hersteller | ehemals LEW Hennigsdorf |
| Indienststellung | 1984 – 1990 |
| Leistung | 3.720 kW |
| Höchstgeschwindigkeit | 120 km/h |
| Anzahl 31.12.03 | 625 |

BR 146 (Elektrolokomotive)



Die BR 146 ist eine Weiterentwicklung der für den Güterverkehr entwickelten BR 145. Durch den Einbau neu entwickelter Drehgestelle sind Geschwindigkeiten bis 160 km/h möglich. Für den Einsatz im Nahverkehr wurde die Lok mit Wendezugsteuerung, seitenselektiver Türsteuerung und einem Fahrgast-Informationssystem ausgestattet. Die 39 Lokomotiven werden bisher in Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen eingesetzt.

| | |
|-----------------------|---------------------------|
| Hersteller | Bombardier Transportation |
| Indienststellung | 2001 – 2008 |
| Leistung | 4.200 kW |
| Höchstgeschwindigkeit | 160 km/h |
| Anzahl 31.12.03 | 39 |

BR 423 (Elektrotriebzug)



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

| | |
|-------------------------|-----------------------------------|
| Hersteller | Bombardier Transportation, Alstom |
| Indienststellung | 2000 – 2007 |
| Leistung | 2.350 kW |
| Höchstgeschwindigkeit | 140 km/h |
| Sitzplätze / Stehplätze | 192/352 |
| Anzahl 31.12.03 | 341 |

BR 424 (Elektrotriebzug)



Die Elektrotriebzüge (ET) der BR 424 wurden für den neuen S-Bahn-Verkehr im Großraum Hannover beschafft. Die vierteiligen ET unterscheiden sich von der fast baugleichen BR 425 vor allem durch den auf das Hannoveraner S-Bahn-Netz zugeschnittenen Einstiegsbereich. Klappritte an den Fahrgasttüren überbrücken den Spalt zwischen Fahrzeug und Bahnsteigkante. Die BR 424 hat zwei Doppeltüren pro Wagenteil. In jedem Triebzug sind ein 1.-Klasse-Abteil sowie eine Vakuumtoilette vorhanden. Mehrfachtraktion mit bis zu vier Triebzügen ist möglich.

| | |
|------------------------|------------------------------------|
| Hersteller | Bombardier Transportation/ Siemens |
| Indienststellung | 2000 – 2001 |
| Leistung | 2.350 kW |
| Höchstgeschwindigkeit | 140 km/h |
| Sitzplätze/ Stehplätze | 206/246 |
| Anzahl 31.12.03 | 40 |

BR 425 (Elektrotriebzug)



Die BR 425 gehört neben den Baureihen 424 und 426 zur ET-Triebzugfamilie. Diese schnellen vierteiligen Triebzüge sind mit Behindertenhubhilfen ausgestattet und auch für niedrigere Bahnsteighöhen geeignet. Seit 2001 fahren die ersten ET 425 im Regionalverkehr im Ruhrgebiet sowie von Trier und Magdeburg aus auch ins Umland. Weitere Triebwagen sind für das Rhein-Main-Gebiet, Bayern und Baden-Württemberg vorgesehen, wo sie in leicht modifizierter Ausstattung als BR 425.2 bei der S-Bahn RheinNeckar zum Einsatz kommen.

| | |
|------------------------|------------------------------------|
| Hersteller | Bombardier Transportation/ Siemens |
| Indienststellung | 2000 – 2004 |
| Leistung | 2.350 kW |
| Höchstgeschwindigkeit | 160 km/h |
| Sitzplätze/ Stehplätze | 206/228 |
| Anzahl 31.12.03 | 155 |

BR 612 (Dieseltriebzug)

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

| | |
|-----------------------|---------------------------|
| Hersteller | Bombardier Transportation |
| Indienststellung | 2000 – 2003 |
| Leistung | 2 x 560 kW |
| Höchstgeschwindigkeit | 160 km/h |
| Sitzplätze | 146 |
| Anzahl 31.12.03 | 173 |

BR 628 (Dieseltriebzug)

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

| | |
|-----------------------|-------------------------------------|
| Hersteller | ehemals DUEWAG / ASF / LHB (Alstom) |
| Indienststellung | 1974 – 1996 |
| Leistung | 485 kW |
| Höchstgeschwindigkeit | 120 km/h |
| Sitzplätze | 146 |
| Anzahl 31.12.03 | 451 |

BR 642 (Dieseltriebzug)

Der zweiteilige, klimatisierte Triebzug der BR 642 ist eine Neuentwicklung aus der Desiro-Familie. Die komfortable Innenraumgestaltung mit überwiegend Vis-à-vis-Bestuhlung, das behindertengerechte WC und der großzügige Mehrzweckraum realisieren die Kundenanforderungen auf wirtschaftliche Weise. Der Triebzug kann mit ausfahrbaren Einstiegsrampen nachgerüstet werden. Das Fahrzeug ist in Aluminium-Leichtbauweise mit einem selbsttragenden GFK-Fahrzeugkopf gebaut. Meist als Regionalbahn befährt die BR 642 Strecken in Thüringen, Sachsen, Mecklenburg-Vorpommern und Bayern.

| | |
|------------------------|-------------|
| Hersteller | Siemens |
| Indienststellung | 2000 – 2003 |
| Leistung | 2 x 275 kW |
| Höchstgeschwindigkeit | 120 km/h |
| Sitzplätze/ Stehplätze | 121/90 |
| Anzahl 31.12.03 | 230 |

BR 643 „Talent“ (Dieseltriebzug)

Der dreiteilige, klimatisierte Triebzug der BR 643.0 entstammt der Talentfamilie. Drei breite Türen ermöglichen ein bequemes Ein- und Aussteigen. Das Fahrzeug verfügt über zwei Mehrzweckräume, einen separaten 1.-Klasse-Bereich und ein behindertengerechtes WC. Die BR 643 wird überwiegend auf Strecken in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und im Saarland eingesetzt. Als zweiteilige Version ist der Triebzug BR 643.2 seit 2003 im Rheinland im Einsatz.

| | |
|-----------------------|---------------------------|
| Hersteller | Bombardier Transportation |
| Indienststellung | 2000 – 2004 |
| Leistung | 2 x 315 kW |
| Höchstgeschwindigkeit | 120 km/h |
| Sitzplätze | 137 |
| Anzahl 31.12.03 | 99 |

BR 650 (Dieseltriebwagen)

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

| | |
|-----------------------|---------------------------|
| Hersteller | Bombardier Transportation |
| Indienststellung | 1999 – 2005 |
| Leistung | 2 x 257 kW |
| Höchstgeschwindigkeit | 120 km/h |
| Sitzplätze | 71 |
| Anzahl 31.12.03 | 53 |

Doppelstock-Steuerwagen (DBpbzf 763.5 und 763.6)

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

| | |
|-----------------------|---------------------------------|
| Hersteller | Bombardier Transportation (DWA) |
| Indienststellung | 1997 – 1999 |
| Höchstgeschwindigkeit | 160 km/h |
| Sitzplätze | 101 (763.5), 95 (763.6) |
| Anzahl 31.12.03 | 27 (763.5), 23 (763.6) |

510

Ober Roden Bf
Schnellbus



Verkehrsgesellschaft Untermain



DB Regio AG

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.db-regio.de

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

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

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

Redaktion/Text

DB Regio 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 Regio AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.db-regio.de