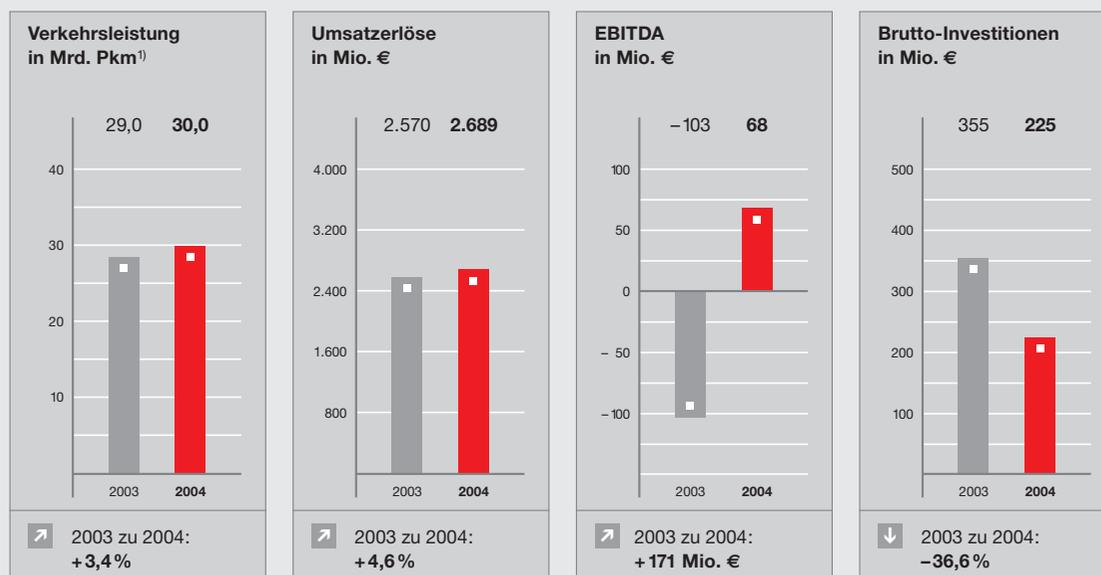




DB Fernverkehr AG
Geschäftsbericht 2004

Entwicklung im Geschäftsjahr 2004



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2004	2003	Veränd. in %
Umsatz	2.689	2.570	+ 4,6
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	- 288	- 482	+ 40,2
EBITDA ³⁾	68	- 103	-
EBIT ⁴⁾	- 213	- 409	+ 47,9
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen ⁵⁾	- 248	- 441	+ 43,8
Return on Capital Employed	in %	- 6,8	- 12,5
Bilanzsumme	3.632	4.152	- 12,5
Anlagevermögen	3.161	3.361	- 6,0
Eigenkapital	2.045	2.045	-
Verzinsliche Verbindlichkeiten	658	784	- 16,1
Cashflow vor Steuern	39	- 114	-
Brutto-Investitionen	225	355	- 36,6
Netto-Investitionen ⁶⁾	225	355	- 36,6
Mitarbeiter per 31.12.	14.353	20.880	- 31,3

Leistungskennzahlen – Schiene		2004	2003	Veränd. in %
Reisende	Mio.	109,6	109,5	+ 0,1
Verkehrsleistung	Mrd. Pkm ¹⁾	30,0	29,0	+ 3,4
Betriebsleistung	Mio. Trkm ⁷⁾	138,1	137,4	+ 0,5

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

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

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

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

⁵⁾ Betrieblich ermittelte Ergebnisgröße (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁶⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

⁷⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

2 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

6 Lagebericht

30 Jahresabschluss

32 Bestätigungsvermerk

33 Bilanz

34 Gewinn-und-Verlustrechnung

35 Kapitalflussrechnung

38 Anhang

50 Wesentliche Beteiligungen

51 Organe

56 Bericht des Aufsichtsrats

58 Fahrzeuge



Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

2004 war für die DB Fernverkehr AG das Jahr der Trendwende. Im Vergleich zu 2003 verzeichnete das Unternehmen bei allen wichtigen Kennzahlen eine positive Entwicklung. Das Betriebsergebnis nach Zinsen wurde um 193 Millionen Euro auf jetzt minus 248 Millionen Euro verbessert.

Dieser Fortschritt ist umso erfreulicher, weil die konjunkturelle Situation diese Entwicklung nicht unterstützen konnte. Insbesondere die wachsende Zahl an Erwerbslosen und die damit verbundene schwache Inlandsnachfrage beeinflussten das Reiseverhalten negativ. Neben einer schwierigen gesamtwirtschaftlichen Situation blieb die DB Fernverkehr AG zusätzlich mit der steuerlichen Benachteiligung im Vergleich zu PKW und Flugzeug, aber auch zu anderen europäischen Bahnen konfrontiert.

Ungeachtet dieser schwierigen wirtschaftlichen und steuerlichen Rahmenbedingungen sowie einer aggressiven Expansionspolitik der Billigairlines hat die DB Fernverkehr AG ihre Position am deutschen Verkehrsmarkt gestärkt.

Während der deutsche Personenverkehrsmarkt in 2004 um rund ein Prozent zurückging, stieg bei der DB Fernverkehr AG die Verkehrsleistung Schiene um über drei Prozent auf 30,0 Milliarden Personenkilometer. Die durchschnittliche Auslastung der Züge erhöhte sich im Vergleich zu 2003 um zwei Prozentpunkte auf 41,7 Prozent. Das Unternehmen ist damit im Berichtsjahr gegen den Markt gewachsen und konnte im selben Zeitraum seinen konzernexternen Umsatz um 152 Millionen Euro auf 2.542 Millionen Euro in 2004 steigern.

Voraussetzung für diese Entwicklung war, dass wir in verschiedenen Bereichen gleichzeitig deutliche Fortschritte erzielten. Wir haben Service und Qualität verbessert, neue, attraktive Angebote eingeführt und damit am Markt mit einer insgesamt deutlich besseren Leistung als in den Vorjahren überzeugt. Gleichzeitig gelang es, auf der Kostenseite Einsparpotenziale in zweistelliger Millionenhöhe zu realisieren. Für die in 2004 erzielte Ergebnisverbesserung sind damit Umsatzsteigerung und Kostensenkung gleichermaßen verantwortlich.

Durch die Verbindung von moderner, leistungsfähiger Infrastruktur und neuen, komfortablen Zügen haben wir unsere Wettbewerbsposition gegenüber PKW und Flugzeug weiter verbessert. Die Reisezeiten sind heute auf wichtigen Relationen deutlich kürzer als noch vor wenigen Jahren – national wie international. Zwischen Köln und Frankfurt am Main fahren unsere ICE-Züge mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 187 km/h und benötigen für diese Distanz rund eine Stunde. Zwischen Hamburg und Berlin erreichen wir mit 189 km/h die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit zwischen zwei deutschen Großstädten überhaupt und verbinden beide Metropolen in rund 90 Minuten. Der PKW benötigt für dieselbe Strecke laut ADAC fast drei Stunden. Auch aus diesem Grund ist im ersten Quartal 2005 die Auslastung der ICE-Züge zwischen Hamburg und Berlin im Vergleich zum



Dr. Nikolaus Breuel
Vorsitzender des Vorstands
DB Fernverkehr AG

Vorjahreszeitraum um knapp zehn Prozentpunkte gestiegen. Ebenso haben wir das Angebot für unsere Kunden im internationalen Verkehr verbessert. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2004 wurde die Reisezeit zwischen Frankfurt am Main und Brüssel um zwölf Minuten auf jetzt rund dreieinhalb Stunden reduziert.

Neben der Fahrzeit sind die Preisangebote entscheidend für das Reiseverhalten von Bahnnutzern und potenziellen Kunden.

Im Fernverkehr decken wir mit unseren heutigen Angeboten die Kundenbedürfnisse ab. Im Jahr 2004 fanden mehr als 80 Prozent aller Fahrten im Fernverkehr zu rabattierten Preisen statt. Die Kunden bewegen sich dabei vor allem in den Preiswelten Sparpreis und BahnCard.

Die Attraktivität der BahnCard 100 als erste bundesweite Mobilitätskarte haben wir durch die Integration des City-Tickets deutlich erhöht. Besitzer dieser Karten können heute ohne ein weiteres Ticket neben den Angeboten der Deutschen Bahn im Fern-, Nah- und Stadtverkehr auch die öffentlichen Verkehrsmittel in allen deutschen Städten mit mehr als 120.000 Einwohnern nutzen. Insgesamt haben wir im Jahr 2004 rund drei Millionen BahnCards verkauft. Das sind 300.000 Karten mehr als im Jahr zuvor.

Unsere Preisangebote flankierten wir in 2004 mit attraktiven, zeitlich begrenzten Aktionspreisen. Dieses Vorgehen hat sich ausgezahlt. Mit den neuen Angeboten wurden im Berichtsjahr rund 1,1 Millionen Reisen verkauft. Der Mehrverkehrsanteil betrug rund 40 Prozent. In den – aufgrund der Ferienzeit – traditionell schwach ausgelasteten Sommermonaten erreichten wir im Fernverkehr eine durchschnittliche Auslastung von deutlich mehr als 40 Prozent. Dieser Wert lag im Juli und August um rund drei Prozentpunkte über den Vergleichswerten der Vorjahresmonate. Aufgrund des hohen Mehrverkehrsanteils erzielten wir mit den Aktionspreisen ein positives Ergebnis.

Gleichzeitig steigerten wir mit verschiedenen Kooperationen die Attraktivität des Fernverkehrs. Gemeinsam mit dem Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) wurde das City-Ticket für BahnCard-Kunden auf jetzt 66 Städte ausgeweitet. Für unsere Kunden ist Bahnfahren damit noch einfacher geworden.

Sehr erfolgreich waren ebenso unsere Kooperationen in der Zuggastronomie. Der in diesem Geschäftsbereich erzielte Umsatz wuchs in 2004 um 17 Prozent.

Im Bereich Qualität steigerten wir die Pünktlichkeit im Vergleich zu 2003 deutlich. Neben einer verbesserten Bauplanung im Netz war dafür die sehr gute Bereitstellungspünktlichkeit unserer Züge verantwortlich. Damit trug der Fernverkehr dazu bei, die Gesamtpünktlichkeit im Personenverkehr auf über 92 Prozent zu erhöhen.

Entscheidend bleibt in diesem Zusammenhang auch die Qualität unserer neuen Fahrzeuge. Gemeinsam mit den Herstellern sind uns in 2004 bereits wesentliche Fortschritte gelungen.

Ziel für 2005 ist, die erfolgreiche Entwicklung auf der Umsatz- und auf der Kostenseite konsequent fortzuführen. Das Jahr steht deshalb beim Fernverkehr

ganz im Zeichen einer breit angelegten Preis-, Service- und Angebotsoffensive. Dazu zählen attraktive BahnCard-Angebote, Aktionspreise für deutsche und europäische Reiseziele sowie der Ausbau der Serviceleistungen für unsere Kunden. So ist in 2005 die Eröffnung neuer DB Lounges in den Hauptbahnhöfen von Dresden und Düsseldorf geplant. Gemeinsam mit T-Mobile wurde im März 2005 ein Pilotprojekt gestartet. Unser Ziel ist, in Zukunft den Fahrgästen im ICE einen drahtlosen Zugang ins Internet anzubieten. Denn bei der Bahn gilt: Reisezeit ist Nutzzeit.

Zusätzlich verstärken wir unsere Aktivitäten zur Gewinnung von Neukunden. Dabei nutzen wir verstärkt Vertriebswege, die bisher nicht im Fokus der Bahn standen. Unser Ziel ist, mit diesen Maßnahmen in erster Linie Menschen zu erreichen, bei deren Reiseplanung die Bahn heute noch keine wesentliche Rolle spielt.

Um nachhaltig ein positives Betriebsergebnis zu erwirtschaften, steht auch zukünftig neben den Maßnahmen zur Umsatzsteigerung die Senkung der Kosten im Mittelpunkt unserer Planungen.

Obwohl wir unsere Kostenstrukturen in den vergangenen Jahren bereits deutlich verbessert haben, bleiben die hohen Produktions- und Kapitalkosten im Fernverkehr eine Herausforderung. Deshalb untersuchen wir fortlaufend alle Bereiche nach weiteren Potenzialen.

Die „Offensive Fernverkehr“ bündelt elf Projekte: sechs auf der Kosten- und fünf auf der Umsatzseite. Im Fokus der Kostensenkungsprogramme stehen zum Beispiel der Materialeinkauf und die Reduzierung des Verwaltungsaufwands. Ein weiteres Beispiel ist die Effizienzsteigerung in den Werken der betriebsnahen und schweren Instandhaltung. Wie in der Vergangenheit werden diese Maßnahmen umgesetzt, ohne dass unsere Kunden Qualitätseinbußen erfahren.

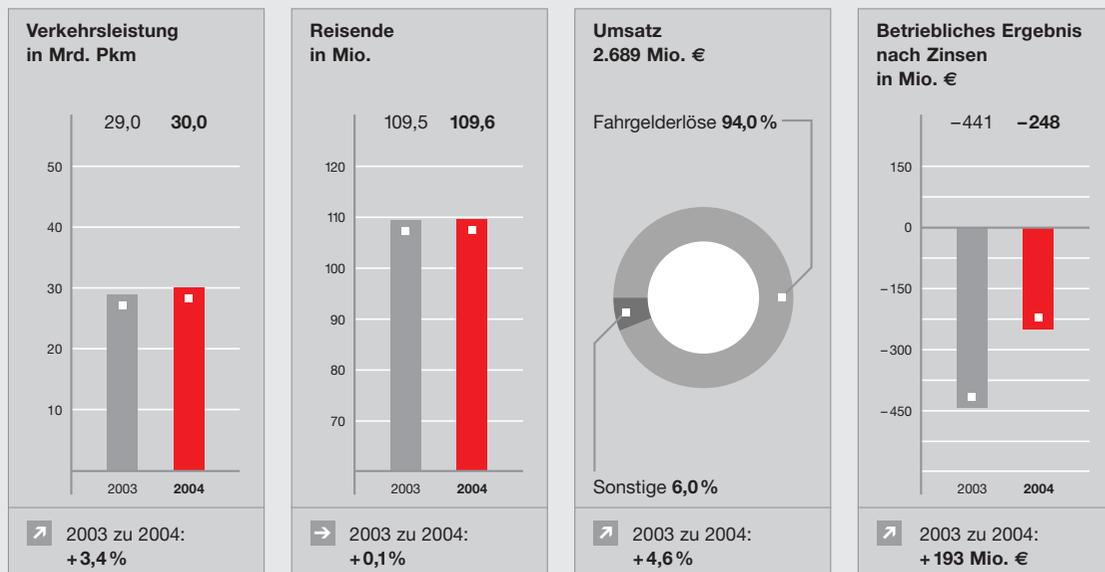
Insgesamt werden wir unseren Weg sowohl auf der Umsatz- als auch auf der Kostenseite konsequent fortsetzen und damit den Fernverkehr in den kommenden Jahren nachhaltig in die Gewinnzone führen.

Ihr



Dr. Nikolaus Breuel
Vorsitzender des Vorstands
DB Fernverkehr AG





- Umsatz um 4,6 % auf 2.689 Mio. € gesteigert
- Ausbaustrecke Hamburg–Berlin zum Fahrplanwechsel in Betrieb genommen
- Verkehrsleistung bei rückläufigem Gesamtmarkt um 3,4 % gesteigert
- Betriebliches Ergebnis nach Zinsen um 193 Mio. € verbessert



Organisationsstruktur

Der Unternehmensbereich Personenverkehr des Deutsche Bahn Konzerns (DB Konzern) gliedert sich seit dem 1. Januar 2004 in drei Geschäftsfelder: Fernverkehr, Regio und Stadtverkehr. Diese werden von einer Dachgesellschaft, der DB Personenverkehr GmbH, geführt. Ebenfalls zum 1. Januar 2004 wurden die bis Ende 2003 von der DB Fernverkehr AG wahrgenommenen Vertriebsfunktionen in die DB Personenverkehr GmbH ausgegliedert. Das „Service-Center Vertrieb“ ist dabei für die drei Geschäftsfelder des Unternehmensbereichs Personenverkehr des DB Konzerns tätig und finanziert sich durch Provisionen.

Die DB Fernverkehr AG bildet zusammen mit ihren Tochtergesellschaften das Geschäftsfeld Fernverkehr. Sie besteht aus einer Zentrale in Frankfurt am Main sowie bundesweit fünf Regionalbereichen, die für Produktion, Bordservice sowie Finanzen und Personalwesen in ihren Gebieten zuständig sind. Neben dem Kerngeschäft (Tageslinienverkehr der DB Fernverkehr AG) wird das Geschäftsfeld Fernverkehr des DB Konzerns durch spezielle Verkehrs- und Dienstleistungen der Tochtergesellschaften am Markt vertreten. Die eigenständigen Schienenverkehrsunternehmen DBAutoZug GmbH und CityNightLine CNL AG sind Bestandteil des Beteiligungsportfolios der DB Fernverkehr AG. Hinzu kommen die Anbieter gastronomischer Leistungen (MITROPA France, DB Reise&Touristik Suisse S. A.), der Touristikveranstalter AMEROPA-REISEN GmbH, die Deutsche Bahn France Voyages&Tourisme SARL (Paris) sowie die Omnibusverkehre der Deutschen Touring GmbH (verkauft mit Wirkung zum 1. Januar 2005) und der Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH.

Das Beteiligungsportfolio wurde im Berichtsjahr weiter konsolidiert. Die vertriebsorientierte Tochtergesellschaft DB Dialog Telefonservice GmbH wurde ebenfalls im Rahmen der Neuorganisation des Unternehmensbereichs zum 1. Januar 2004 auf die DB Personenverkehr GmbH übertragen. Mit Wirkung zum 1. April 2004 wurden die von der DB Fernverkehr AG gehaltenen Geschäftsanteile an der MITROPA AG an die britische Compass Group verkauft. Zum 11. Dezember 2004 wurde der operative Geschäftsbetrieb der Metropolitan Express-Train GmbH eingestellt.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Mit der vorrangig national geprägten Ausrichtung unserer Geschäftsaktivitäten waren wir im Geschäftsjahr 2004 erneut in hohem Maße von der wirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland abhängig. Diese war auch im Berichtsjahr nur verhalten, allerdings hat sich die Erholung der deutschen Wirtschaft im Jahr 2004 gefestigt.

■ **Weltkonjunktur:** Der sehr kräftige Aufschwung der Weltwirtschaft hat im Jahr 2004 infolge des starken Ölpreisanstiegs und einer Abschwächung wirtschaftspolitischer Impulse an Fahrt verloren. Insgesamt wies das weltweite Wachstum mit knapp 4 % aber eine höhere Dynamik auf als im Vorjahr (+2,5 %).

■ **Europa:** Die Konjunktur im Euro-Raum erholte sich im Jahresverlauf 2004 spürbar, verlief aber mit einem Bruttoinlandsprodukt-(BIP-)Anstieg von knapp 2 % deutlich schwächer als in anderen Regionen der Welt und in den übrigen europäischen Ländern. Begünstigt wurde die konjunkturelle Erholung durch eine robuste weltwirtschaftliche Nachfrage, die die Effekte des Ölpreisanstiegs kompensierte. Demgegenüber nahm die Inlandsnachfrage bei annähernd neutraler Finanz- und weiterhin expansiv ausgerichteter Geldpolitik nur verhalten zu.

■ **Deutschland:** Nach ersten Angaben des Statistischen Bundesamts nahm in Deutschland das reale BIP im Jahr 2004 um 1,7 % zu (im Vorjahr: -0,1 %). Gestützt wurde die Wirtschaftsentwicklung insbesondere durch einen Anstieg des Exportüberschusses, während die binnenwirtschaftliche Schwäche weiter anhielt. Trotz des hohen Euro-Kurses stieg der Export mit 8,2 % kräftig. Ausschlaggebend hierfür waren der weltwirtschaftliche Aufschwung und die damit verbundene höhere Nachfrage nach Investitionsgütern. Die Unsicherheit bei Investoren und Konsumenten belastete hingegen im Inland sowohl die Investitionstätigkeit als auch die privaten Konsumausgaben. Ausgelöst durch Export und Produktion zogen zwar die Ausrüstungsinvestitionen im Jahresverlauf an (+1,2 %), die Bauinvestitionen aber lagen erneut unter dem Vorjahresniveau (-2,5 %). Insgesamt verzeichneten die Anlageinvestitionen somit einen geringen Rückgang. Die schwache Arbeitsmarkt- und Einkommensentwicklung führte zu einem leichten Rückgang der privaten Konsumausgaben im Vergleich zum Vorjahr (-0,3 %). Ebenso schrumpfte der reale Einzelhandelsumsatz im Berichtsjahr (-1,7 %).

Relevante Märkte und Entwicklung unserer Verkehrsleistung

Die leichte Aufhellung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds im Inland konnte den Rückgang des deutschen Personenverkehrsmarkts lediglich abmildern. Angesichts der konjunkturellen Rahmendaten und des sich weiterhin verschärfenden Wettbewerbs haben wir uns im Personenverkehr gut behauptet und unsere Marktposition gestärkt. Im Berichtsjahr konnten wir im Gegensatz zu dem nach unten gerichteten Markttrend die Verkehrsleistung gegenüber dem Vorjahr steigern und Marktanteile gewinnen.

Marktanteilsgewinn im rückläufigen Personenverkehrsmarkt

Die Verkehrsleistung des deutschen Personenverkehrsmarkts (in der Abgrenzung Individualverkehr, Schiene, Öffentlicher Straßenpersonenverkehr [ÖSPV], innerdeutscher Luftverkehr) ging nach bisher vorliegenden Zahlen im Geschäftsjahr 2004 um rund 1 % zurück (im Vorjahr: -2,1 %). Hiermit schrumpfte der Personenverkehrsmarkt bereits im fünften Jahr in Folge. Maßgeblich war, wie schon in den Vorjahren, der Rückgang im Individualverkehr, der nach vorläufigen Berechnungen rund 1,5 % an Verkehrsleistung einbüßte (im Vorjahr: -2,6 %). Neben der schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wirkten sich erneut die weiter gestiegenen Kraftstoffpreise aus.

Trotz der schwachen konjunkturellen Umfeldbedingungen konnten die Personenverkehrsgesellschaften des DB Konzerns ihre Verkehrsleistung im Personenverkehr um 0,5 % steigern (Schiene und Bus; bereinigt um den Effekt des Ausscheidens der Regionalbus Braunschweig GmbH aus dem Konsolidierungskreis +1 %). Im

Vergleich zum Individualverkehr konnte der DB Konzern damit Marktanteile gewinnen. Die Verkehrsleistung der Gesellschaften im Schienenpersonenverkehr des DB Konzerns stieg um 1,0 % auf 70,3 Mrd. Personenkilometer (Pkm). Dabei legte der Schienenpersonenfernverkehr (DB Fernverkehr AG und ihre Tochtergesellschaften) im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 % auf 32,3 Mrd. Pkm zu (im Vorjahr: Rückgang um 4,7 %). Im Berichtsjahr konnten die bremsenden Effekte schwacher Arbeitsmarkterholung und sinkender Einkommen überkompensiert werden durch die Auswirkungen einer verbesserten Pünktlichkeit, die Zusatznachfrage z. B. aufgrund der Sommer-Spezial-Preise und den Mehrverkehr auf der Neubaustrecke Köln–Rhein/Main. Dementsprechend gelang es, entgegen der rückläufigen Marktentwicklung, auch der DB Fernverkehr AG, ihre Verkehrsleistung um 3,4 % auf 30,0 Mrd. Pkm zu steigern. Im Tageslinienverkehr konnte die Verkehrsleistung überproportional zur Betriebsleistung ausgebaut werden und erreichte 29,9 Mrd. Pkm (im Vergleich zum Vorjahr: +3,8 %). Mit 66 % werden fast zwei Drittel der Verkehrsleistung im Tageslinienverkehr im Bereich der ICE-Verkehre erbracht, deren Auslastung von rund 43 % im Jahr 2003 auf rund 46 % im Jahr 2004 gesteigert werden konnte.

Die überwiegend im SPNV tätigen nicht zum DB Konzern gehörigen Bahnen in Deutschland konnten ihre Verkehrsleistung nach unserer Schätzung um 20–25 % steigern (im Vorjahr: +15,8 %). Dies resultiert überwiegend aus der Übernahme nachfragestarker Verkehre von Gesellschaften des DB Konzerns zum Fahrplanwechsel im Dezember 2003.

Die Entwicklung im innerdeutschen Luftverkehr hat im Berichtsjahr deutlich an Dynamik eingebüßt und erreichte nur noch einen Zuwachs von 1,3 % (im Vorjahr: 4,9 %). Der internationale Luftverkehr hat sich deutlich besser entwickelt als jener im Inland, wo kaum noch Angebotsausweitungen stattfanden. Vor allem die Billigfluggesellschaften konnten ihre starken Zuwächse aus dem Vorjahr nicht wiederholen, stattdessen dämpften Preiserhöhungen im zweiten Halbjahr die Nachfrage.

Im Berichtsjahr hat der Wettbewerb im Personenverkehrsmarkt weiter zugenommen. Dies gilt sowohl verkehrsträgerübergreifend als auch zwischen verschiedenen Bahnen. Als Wettbewerber, insbesondere im Schienenpersonennahverkehr, treten neben kommunalen oder landeseigenen Bahnen und mittelständischen Unternehmen verstärkt internationale Konzerne auf. Der Marktanteil von Eisenbahnunternehmen, die nicht zum DB Konzern gehören, am Schienenpersonenverkehr liegt mittlerweile bei gut 3 % (verkehrsleistungsbezogen) bzw. bei knapp 11 % (bezogen auf die Zugleistung im Regionalverkehr).

Geschäftsverlauf

Umsatzentwicklung: signifikante Verbesserung gegenüber dem Vorjahr

Nach dem schwierigen Jahr 2003 hat die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr einen Gesamtumsatz in Höhe von 2.689 Mio. € erzielt. Trotz eines anhaltend schwachen gesamtwirtschaftlichen Umfelds und eines nach wie vor hohen Wettbewerbsdrucks (insbesondere durch die „Billigflieger“) wurde der Vorjahresumsatz (2.570 Mio. €) deutlich um 4,6 % verbessert. Mit Gesellschaften des DB Konzerns wurde dabei ein Umsatz in Höhe von 147 Mio. € erzielt (–33 Mio. € oder –18,3 % niedriger als im Vorjahr). Somit betrug der Anteil der mit Gesellschaften des DB Konzerns getätigten Umsätze am Gesamtumsatz 5,5 % (im Vorjahr: 7,0 %). Durch Steigerung der Nachfrage sowie marktgerechte Preisgestaltung konnte der nicht mit Gesellschaften des DB Konzerns erzielte Umsatz gegenüber dem Vorjahreswert um 6,4 % gesteigert werden und betrug 2.542 Mio. €. Verbesserte Pünktlichkeit, Sonderpreisaktionen, gesteigerter Absatz von BahnCards, Zugewinne im Geschäftsreisesegment durch Firmenrabattprogramme, die Umsetzung der Kundencharta sowie eine Reihe von Serviceverbesserungen (u. a. ein hochwertigeres Zugrestaurant-Angebot) haben zu dieser erfreulichen Trendwende beigetragen.

Während das Jahr 2003 durch massive Rückgänge bei den durchschnittlich erzielten Erlösen gekennzeichnet war, wurde die Konsolidierung im Berichtsjahr durch eine marktgerechtere Preisentwicklung unterstützt. Die Normalpreise wurden entfernungsabhängig angepasst. Auf diese Weise wurde einerseits den unterschiedlichen Wettbewerbspositionen gegenüber konkurrierenden Verkehrsmitteln Rechnung getragen, andererseits Belastungen auf der Kostenseite (insbesondere den Steigerungen der Energiepreise) entgegengewirkt.

Gleichzeitig sind neue attraktive Preisangebote im Inland (z. B. „Sommer-Spezial“, „November-Sommer“) und im grenzüberschreitenden Verkehr (z. B. „Europa-Spezial“) eingeführt worden. Damit wurden Neukundenquoten von bis zu 40 % erreicht und die Preiswahrnehmung deutlich verbessert.

Im Vergleich zum Vorjahr stiegen die DB-konzernexternen Fahrgelderlöse der ICE-Verkehre um 13,6 % auf 1.684 Mio. €. Damit hat das ICE-Segment einen Anteil von 66 % am DB-konzernexternen Umsatz der DB Fernverkehr AG (im Vorjahr: 62 %). Die Produktsegmente EC/IC und IR/D-Zug erwirtschafteten im Berichtsjahr Fahrgelderlöse von insgesamt 756 Mio. € und hatten damit einen Anteil von 30 % (im Vorjahr 34 %) am DB-konzernexternen Umsatz der DB Fernverkehr AG. Erlöse aus Bordgastronomie, Sonderzugverkehren und Gepäckbeförderung trugen mit 4 % zum DB-konzernexternen Umsatz der DB Fernverkehr AG bei.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Die Gesamtleistung lag, der positiven Entwicklung im Umsatz folgend, im Berichtsjahr mit 2.694 Mio. € um 4,5 % über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 2.578 Mio. €). Die Sonstigen Betrieblichen Erträge erreichten im Berichtsjahr 235 Mio. €. Sie lagen damit unter dem Vorjahreswert von 683 Mio. €, was im Wesentlichen auf die Veränderung der Organisationsstruktur im Unternehmensbereich Personenverkehr zurückzuführen ist. Aus der Ausgliederung verschiedener Funktionen (insbesondere des Vertriebs) in die DB Personenverkehr GmbH resultierte dabei insgesamt ein ergebnisneutraler Effekt, der sich im Wegfall von Erträgen (Provisionserträge) und Aufwendungen (insbesondere Reduzierung von Personal- und Sonstigem Aufwand, Anstieg des Materialaufwands durch Reduzierung der Vertriebsprovision) niederschlägt. Aus diesem Grund sank die Summe der Betrieblichen Erträge im Vorjahresvergleich um 10,2 % auf 2.929 Mio. € (im Vorjahr: 3.261 Mio. €).

In den betrieblichen Aufwendungen wirkte sich gegenüber dem Vorjahr einerseits die Organisationsveränderung und andererseits das restriktive Kostenmanagement (umfangreiche Kostensenkungsprojekte sowie die unterjährige Aufwandssteuerung) positiv mit einem Rückgang um 14,0 % auf 3.172 Mio. € aus. Gegenläufig entwickelten sich im Berichtsjahr insbesondere sowohl die Energie- als auch die Trassennutzungspreise.

Der Materialaufwand stieg um 2,9 % auf 1.781 Mio. €. Der Anteil des Materialaufwands am Gesamtaufwand betrug 56,1% (im Vorjahr: 46,9 %). Im Vorjahresvergleich gingen die Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe nur leicht auf 291 Mio. € zurück (-0,3 %). Die Aufwendungen für Instandhaltung betrugen im Berichtsjahr 274 Mio. €. Gegenläufige Effekte sind in den bezogenen Leistungen zu verzeichnen, die im Berichtsjahr um 9,5 % auf 1.216 Mio. € angestiegen sind. Dafür waren im Wesentlichen die um 6,8 % auf 678 Mio. € gestiegenen Trassenkosten sowie der strukturelle Effekt aus der Neuorganisation im Unternehmensbereich Personenverkehr (erstmalig an das Service-Center Vertrieb entrichtete Vertriebsprovision) verantwortlich.

Durch die im Rahmen der Neuorganisation im Unternehmensbereich Personenverkehr erfolgten Übertragungen verschiedener Funktionen zur DB Personenverkehr GmbH verminderte sich der Mitarbeiterbestand der DB Fernverkehr AG signifikant. Dadurch determiniert lag der Personalaufwand im Berichtsjahr um 27,5 % unter dem Vorjahresniveau und belief sich auf 599 Mio. € (im Vorjahr: 826 Mio. €). Zugleich sank auch der Anteil des Personalaufwands am Gesamtaufwand auf 18,9 % (im Vorjahr: 22,4 %).

Im Berichtsjahr lagen die Abschreibungen mit 329 Mio. € um 11,3 % unter dem Vorjahreswert (371 Mio. €). Hier enthalten sind außerplanmäßige Abschreibungen in Höhe von 55 Mio. €, davon stellen 48 Mio. € einen Sondereffekt dar.

Vor allem der beschriebene strukturelle Effekt hat im Sonstigen Aufwand zu einer Senkung um 39,2 % auf 463 Mio. € gegenüber dem Vorjahr geführt.

Das Zinsergebnis verschlechterte sich auf -35 Mio. € (im Vorjahr: -32 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis verbesserte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 12 Mio. € auf –10 Mio. € (im Vorjahr: –22 Mio. €). Die positive Entwicklung gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf die deutliche Ergebnisverbesserung der DBAutoZug GmbH zurückzuführen.

Trotz der erfreulichen Entwicklung des Außenumsatzes erzielte die DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr mit –288 Mio. € erneut ein negatives Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, konnte damit allerdings gegenüber dem Vorjahreswert eine signifikante Verbesserung um 194 Mio. € erreichen. Das negative Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrags von der DB Personenverkehr GmbH übernommen.

Betriebliches Ergebnis: Trendwende geschafft

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

Überleitung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen aus dem handelsrechtlichen Ergebnis in Mio. €	2004	2003	Veränd.
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	– 288	– 482	+ 194
Korrektur Beteiligungsergebnis	10	22	– 12
Bereinigung um nicht operative Sondereffekte	30	19	+ 11
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	– 248	– 441	+ 193

Die Bereinigungen um nicht operative Sondereffekte betreffen im Berichtsjahr die Sonderabschreibungen auf Fahrzeuge und die aufwandswirksame Reallokation der Restrukturierungsrückstellungen im DB Konzern sowie den Veräußerungsgewinn aus dem Verkauf der MITROPA AG.

Im bereinigten Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen ist die im Berichtsjahr eingeleitete Trendwende deutlich sichtbar. Die DB Fernverkehr AG schloss das Berichtsjahr zwar mit einem Verlust aus dem operativen Geschäft in Höhe von –248 Mio. € ab, konnte aber im Vergleich zum Vorjahr (–441 Mio. €) eine Ergebnisverbesserung von 193 Mio. € erreichen.

Neben dem Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen spiegelt sich die deutliche Verbesserung gegenüber dem schwierigen Jahr 2003 auch in der betriebswirtschaftlichen Kennzahl EBITDA (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) wider. Das EBITDA stieg um 171 Mio. € auf 68 Mio. €.

Wesentliche betriebswirtschaftliche Ergebnisgrößen ¹⁾ in Mio. €	2004	2003	Veränd.
EBITDA	68	- 103	+ 171
Abschreibungen ²⁾	- 281	- 306	+ 25
EBIT	- 213	- 409	+ 196
Zinsergebnis	- 35	- 32	- 3
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 248	- 441	+ 193

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

²⁾ Wert bereinigt gegenüber handelsrechtlicher GuV

Wertschöpfung und Wertbeitrag

Wertschöpfung: Senkung gegenüber Vorjahr

Die von der DB Fernverkehr AG im Berichtsjahr generierte Wertschöpfung ist bedingt durch die Neuorganisation des Unternehmensbereichs Personenverkehr gegenüber dem Vorjahr leicht zurückgegangen und betrug 356 Mio. € (im Vorjahr: 398 Mio. €).

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2004	2003	Veränd.
Gesamtleistung	2.694	2.578	+ 116
+ Sonstige betriebliche Erträge	235	683	- 448
Unternehmensleistung	2.929	3.261	- 332
- Materialaufwand	- 1.781	- 1.730	- 51
- Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 463	- 762	+ 299
- Abschreibungen (auf SAV und IVG) ¹⁾	- 329	- 371	+ 42
Betriebliche Wertschöpfung	356	398	- 42

¹⁾ SAV = Sachanlagevermögen; IVG = immaterielle Vermögensgegenstände

Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2004	2003	Veränd.
Mitarbeiter	599	826	- 227
Öffentliche Hand (Steuern) ¹⁾	0	0	-
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	35	32	+ 3
Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nicht betriebliches Ergebnis (Beteiligungsergebnis)	- 278	- 460	+ 182
Betriebliche Wertschöpfung	356	398	- 42

¹⁾ Zu berücksichtigen ist die steuerliche Organschaft mit der DB AG

ROCE deutlich verbessert, aber immer noch negativ

Angesichts der hohen Kapitalintensität des Geschäfts der Deutschen Bahn wurde 1999 konzernweit ein Kapitalrenditekonzept für die notwendige Steuerung und Ressourcenlenkung implementiert. Maßstab ist die Rendite auf das betrieblich eingesetzte Vermögen (Return on Capital Employed, ROCE). Der ROCE wird ermittelt aus dem Verhältnis von Betrieblichem Ergebnis vor Zinsen (EBIT) zu dem betrieblich eingesetzten Vermögen (Capital Employed). Gleichzeitig wurden für den DB Konzern und dessen Unternehmensbereiche mittelfristig zu erreichende Zielwerte festgelegt. Um den ROCE zu steigern, muss angesichts zukünftig anfallender Investitionsmaßnahmen das EBIT deutlich verbessert werden.

Vor dem Hintergrund der leicht gesunkenen Kapitalbindung (u. a. infolge der Neuorganisation des Unternehmensbereichs Personenverkehr) und eines verbesserten EBITs wird der Vorjahreswert der Kapitalrentabilität (ROCE) von –12,5 % mit dem im Berichtsjahr verzeichneten Wert von –6,8 % signifikant verbessert.

Return on Capital Employed in Mio. € bzw. %	2004	2003	Veränd.
EBIT	– 213	– 409	+ 196
Capital Employed	3.141	3.268	– 127
ROCE	– 6,8 %	– 12,5 %	–

Ableitung des Capital Employed aus der Bilanz in Mio. €	2004	2003	Veränd.
Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände	3.003	3.200	– 197
– Zinslose Darlehen (Infrastrukturfinanzierungsbeiträge des Bundes)	–	–	–
Zwischensumme	3.003	3.200	– 197
+ Vorräte	47	41	+ 6
+ Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	423	695	– 272
– Verbindlichkeiten, soweit nicht zinspflichtig oder Zinslose Darlehen aus der Infrastrukturfinanzierung	– 333	– 669	+ 336
+ Aktiver RAP	1	1	–
– Passiver RAP	0	0	–
Netto-Umlaufvermögen	138	68	+ 70
Capital Employed	3.141	3.268	– 127

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme ist im Berichtsjahr um 12,5 % auf 3.632 Mio. € gesunken (per 31. Dezember 2003: 4.152 Mio. €). Unser Anlagevermögen reduzierte sich auf 3.161 Mio. € (per 31. Dezember 2003: 3.361 Mio. €). Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus Sondereffekten im Zuge von technisch-wirtschaftlich bedingten Abschreibungen auf Fahrzeuge und aus Anlagenabgängen durch Fahrzeugverkauf sowie aus der Übertragung von Anlagevermögen auf die DB Personenverkehr GmbH.

Die Finanzanlagen verminderten sich im Wesentlichen aufgrund der Bereinigung des Beteiligungsportfolios durch den Verkauf der MITROPA AG und die Übertragung der DB Dialog Telefonservice GmbH auf die DB Personenverkehr GmbH um 3 Mio. € auf 158 Mio. €.

Die deutliche Reduzierung des Umlaufvermögens von 790 Mio. € auf 470 Mio. € beruht weitgehend auf dem zum Bilanzstichtag reduzierten Forderungsbestand, da durch die Neuorganisation im Unternehmensbereich Personenverkehr die ab dem Geschäftsjahr 2004 entstehenden vertriebsbedingten Forderungen im Service-Center Vertrieb bei der DB Personenverkehr GmbH bilanziert werden und der von der DB Personenverkehr GmbH im Rahmen des Ergebnisabführungsvertrags ausgleichende Jahresfehlbetrag sich verringert hat. Die in der Bilanz ausgewiesenen Vorräte sind von 41 Mio. € auf 47 Mio. € gestiegen.

Die Höhe des Eigenkapitals veränderte sich aufgrund des mit der DB Personenverkehr GmbH bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags nicht und beträgt 2.045 Mio. €. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich angesichts der verringerten Bilanzsumme auf 56,3 % (per 31. Dezember 2003: 49,2 %).

Mit der Umsetzung unserer Restrukturierungsmaßnahmen und dem daraus resultierenden Verbrauch der Restrukturierungsrückstellung sowie durch Übertragungen auf die DB Personenverkehr GmbH sanken die Rückstellungen auf 596 Mio. € (per 31. Dezember 2003: 654 Mio. €). Sie haben nunmehr einen Anteil von 16,4 % an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2003: 15,8 %). Die Verbindlichkeiten sanken im Vergleich zum 31. Dezember 2003 von 1.453 Mio. € auf 991 Mio. €. Dabei haben sich die Verbindlichkeiten gegenüber Konzernunternehmen um 23,4 % bzw. 266 Mio. € auf 872 Mio. € vermindert. Begründet ist dies durch eine Reduzierung der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten gegenüber der Deutschen Bahn AG (DB AG). Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme sank damit von 35,0 % zum 31. Dezember 2003 auf 27,3 % zum Berichtsjahresende.

Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten aus Finanzierungsdarlehen bestehen im Berichtsjahr unverändert fort. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme lag per 31. Dezember 2004 bei 18,1 % (per 31. Dezember 2003: 18,9 %).

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben an der Bilanzsumme einen Anteil von 24,9 % (im Vorjahr: 22,4 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 18,8 % (im Vorjahr: 28,3 %). Damit decken Eigenkapital sowie langfristiges Fremdkapital das Anlagevermögen zu 93,3 % (im Vorjahr: 88,6 %) ab.

Bilanzstruktur in %	2004	2003
Anlagevermögen	87,1	81,0
Umlaufvermögen	12,9	19,0
Aktiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2004	2003
Eigenkapital	56,3	49,2
Rückstellungen	16,4	15,8
Verbindlichkeiten	27,3	35,0
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(18,1)	(18,9)
Passiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	3.632	4.152

Investitionen

Im Berichtsjahr hat die DB Fernverkehr AG Brutto-Investitionen in Höhe von 225 Mio. € getätigt (im Vorjahr: 355 Mio. €). Die Fahrzeuginvestitionen (197 Mio. €) bildeten erneut den Schwerpunkt der Investitionstätigkeit und betrafen maßgeblich die Hochgeschwindigkeitsflotte (ICE) sowie die fortgesetzte Modernisierung der lokbespannten Reisezüge. Darüber hinaus erfolgten Investitionen in die Verbesserung der Infrastruktur unserer Instandhaltungswerke.

Finanzen

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB Konzern profitiert die DB Fernverkehr AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzern-treasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB Konzern wie die DB Fernverkehr AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's „Aa1“, Standard&Poor's „AA“ – beide Ratings haben einen stabilen Ausblick. Die mit diesem Rating von der DB AG erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen der DB Fernverkehr AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms im Jahr 2004

Aus unserem Investitionsprogramm ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 225 Mio. € ein Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Anlagenabgängen – von 109 Mio. €, der durch Mittelzuflüsse aus der Finanzierungstätigkeit gedeckt wurde.

Der Cashflow vor Steuern lag mit 39 Mio. € ergebnisbedingt deutlich über dem Vorjahresniveau (im Vorjahr: –114 Mio. €). Das Verhältnis von Cashflow zum Umsatz betrug 1,5 % (im Vorjahr: –4,4 %).

Mitarbeiter

Der Personalbestand der DB Fernverkehr AG belief sich zum 31. Dezember 2004 auf 14.353 Mitarbeiter. Damit sank der Personalbestand gegenüber dem Jahresendstand des Vorjahres um 6.527 Mitarbeiter. Der Rückgang zum Vorjahr ist hauptsächlich auf die zum 1. Januar 2004 erfolgte Übertragung der Teilbetriebe und verschiedener Funktionen aus der DB Fernverkehr AG, insbesondere des Vertriebs, in die DB Personenverkehr GmbH zurückzuführen. Die durchschnittliche Zahl unserer Mitarbeiter betrug im Berichtsjahr 14.658 Personen (im Vorjahr: 21.525).

Zum Berichtsjahresende waren bei der DB Fernverkehr AG zudem 1.264 Auszubildende beschäftigt (im Vorjahr: 1.246). Dies entspricht einer Ausbildungsquote von 8,8 % (im Vorjahr: 6,0 %).

Mitarbeiter per 31.12.	2004	2003	Veränd. in %
Mitarbeiter	14.353	20.880	– 31,3
Auszubildende	1.264	1.246	+ 1,4
Ausbildungsquote	8,8 %	6,0 %	–

Weitere Informationen

Anstrengungen zur Verbesserung der Betriebsqualität und Steigerung der Kundenzufriedenheit erfolgreich

Trotz eines anhaltend schwachen gesamtwirtschaftlichen Umfelds und eines nach wie vor hohen Wettbewerbsdrucks (insbesondere durch die „Billigflieger“) hat das Geschäftsfeld Fernverkehr des DB Konzerns, und dabei vor allem die DB Fernverkehr AG, bei einem rückläufigen Gesamtverkehrsmarkt seinen Marktanteil gegen den Trend gesteigert. Die Auslastung unserer Züge ist im Berichtsjahr gestiegen und lag im verkehrsstärksten Monat Oktober bei einem Spitzenwert von über 45 %. Die Umsatzentwicklung im Berichtsjahr war positiv und zeigt nach dem deutlichen Rückgang im Vorjahr eine spürbare Trendwende. Zu dieser erfreulichen Entwicklung haben mehrere Gründe beigetragen:

- Die Qualität des Angebots konnte im Vergleich zum Vorjahr deutlich verbessert werden. Im Rahmen der konzernweiten Anstrengungen ist es gelungen, die Pünktlichkeitswerte gegenüber dem Vorjahr um rund 10 Prozentpunkte zu erhöhen.
- Mit verschiedenen attraktiven Preisangeboten im Inland („Sommer-Spezial“, „November-Sommer“) und im grenzüberschreitenden Verkehr („Europa-Spezial“) haben wir Neukundenquoten von bis zu 40 % erreicht und die Preiswahrnehmung deutlich verbessert. Unter dem Motto „Die Bahn lädt zur Probefahrt ein“ wurden – begleitet durch eine Werbekampagne – die Kunden eingeladen, sich von den Service- und Qualitätsverbesserungen im Fernverkehr zu überzeugen. Auf die starke Nachfrage im Rahmen unseres Online-Angebots Surf&Rail wurde mit einer Verdopplung des Kontingents reagiert.
- Zur Erhöhung der Kundenbindung wurde der Leistungsumfang für BahnCard-Inhaber erweitert. Durch die deutliche Ausweitung der Gültigkeit des im Dezember 2003 eingeführten Angebots „City-Ticket“ von 46 auf 66 Städte ist ein weiterer Schritt auf dem Weg zu einer durchgehenden Reisekette geschafft. Damit sind fast alle Städte Deutschlands mit mehr als 120.000 Einwohnern eingebunden. Mit der City-Ticket-Funktion können BahnCard-Besitzer am Zielort ihrer Bahnreise den Nahverkehr kostenlos nutzen. Hervorzuheben ist in diesem Zusammenhang die BahnCard 100, die nicht nur auf dem gesamten Netz des DB Konzerns, sondern sowohl am Abfahrts- als auch am Zielort im Nahverkehr im City-Gebiet der einbezogenen Städte gilt und somit zur ersten deutschlandweiten Mobilitätskarte aufgewertet wurde.
- Zur Steigerung der Qualität unseres Angebots im gastronomischen Bereich wurden in Kooperation mit den Jeunes Restaurateurs d'Europe und der CMA im Fern- und Nachtreiseverkehr wöchentlich wechselnd regionale Spezialitäten nach Rezepten junger deutscher Spitzenköche ins Speisenangebot aufgenommen.

Energieeinsatz weiter optimiert

Im Berichtsjahr wurden wir für unsere zahlreichen Maßnahmen zur Vermeidung von Lärm und zur Senkung des Energieverbrauchs beim ersten Wettbewerb „Umweltvergleich Schienenverkehr“ des Verbands Allianz pro Schiene ausgezeichnet. Besondere Beachtung fand hierbei das Projekt „EnergieSparen“, das 2001 startete und vor allem eine Verbesserung der Energieeffizienz des Traktionsprozesses zum Ziel hat. Durch Trainingsprogramme zum Energie sparenden Fahren für alle unsere Lokführer wird ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet.

Zunehmende Bedeutung des Online-Angebots

Die Akzeptanz unseres Online-Angebots bei den Kunden hat weiterhin zugenommen. Die Zugriffszahlen des Internetauftritts der Bahn sind gegenüber dem Vorjahr nochmals gestiegen und unsere Internetseite www.bahn.de hat damit mit Abstand die größte Reichweite aller touristischen Websites in Deutschland. Mittlerweile werden täglich bis zu 17.000 OnlineTickets verkauft.

Weitere Verbesserungen des Fahrplanangebots

Mit dem am 14. Dezember 2003 in Kraft getretenen Fahrplan 2004 wurde das Liniennetz optimiert und eine nachfrageorientierte Angebotsanpassung wirksam. So wurden unter anderem weitere Städte in das ICE-Netz eingebunden, ein ICE-Studentakt zwischen Frankfurt/Main und Dresden sowie umsteigefreie Direktverbindungen über die Neubaustrecke Köln–Rhein-Main nach Nordrhein-Westfalen eingeführt. Insbesondere die Mitte 2002 eröffnete Schnellfahrstrecke Köln–Rhein-Main verzeichnete im Jahr 2004 mit 46,5 % eine überdurchschnittliche Auslastung. Der steigenden Nachfrageentwicklung auf dieser Strecke wird seit Dezember 2004 mit einem größeren Sitzplatzangebot in stark frequentierten Zeiten Rechnung getragen.

Weitere Angebotsverbesserungen wurden mit dem am 12. Dezember 2004 eingeführten Fahrplan 2005 wirksam. Auf der traditionsreichen Strecke Hamburg–Berlin kann seit Ende 2004 statt mit einer bisherigen Geschwindigkeit von 200 km/h auf Ausbaustrecken nun mit Tempo 230 km/h eine Fahrzeit von rund eineinhalb Stunden erreicht werden. Dabei erreicht der ICE auf dieser Strecke die höchste Durchschnittsgeschwindigkeit, die ein Zug überhaupt zwischen zwei deutschen Großstädten erzielt. Die Bahn wird auf diese Weise das mit Abstand schnellste Verkehrsmittel zwischen Alster und Spree. Wegen der großen Nachfrage wurde die Platzkapazität zwischen Hamburg und Berlin zugleich um 15 % erhöht. Zwischen beiden Städten gibt es auch weiterhin einen Studentakt, der aus zwei Fernverkehrslinien gebildet wird: der ICE-Linie Hamburg–München und der InterCity/EuroCity-Linie Hamburg–Dresden(–Prag). Im laufenden Jahr wurde zusätzlich eine Spätverbindung von Berlin nach Hamburg mit in den Fahrplan aufgenommen.

Vom Ausbau der Strecke Hamburg–Berlin profitiert ebenso Mecklenburg-Vorpommern: Auf der InterCity-Linie Hamburg–Stralsund wurde die Bahn mit dem Fahrplanwechsel um rund zehn Minuten schneller. Zu den weiteren Verbesserungen für die Kunden zählt auch die Anbindung des neuen Flughafenbahnhofs Köln/Bonn per ICE mit Verbindungen in Richtung Mainz und Stuttgart.

Im internationalen Verkehr ist neben einer Erhöhung der Anzahl an ICE-Direktverbindungen in die Schweizer Alpen ebenfalls die Verbindung nach Brüssel deutlich verbessert worden. Der ICE International fährt in nur dreieinhalb Stunden von Frankfurt/Main nach Brüssel. Erstmals ist die polnische Hafenstadt Stettin an das InterCity-Netz der Bahn angeschlossen. Ein durchgehender Fernzug fährt täglich von Stettin über Berlin, Hannover und Osnabrück nach Amsterdam und zurück.

Der ICE wird auch im laufenden Jahr mit einem Anteil von 67 % der Verkehrsleistungen das wichtigste Produkt der DB Fernverkehr AG sein. Die übrigen 33 % des Angebots werden mit dem InterCity bzw. dem EuroCity erbracht.

Kundencharta Fernverkehr

Mit dem In-Kraft-Treten der Kundencharta zum 1. Oktober 2004 wurde der Verbraucherschutz für die Kunden des Fernverkehrs deutlich verstärkt. Erstmals erhalten diese eine einheitliche und rechtsverbindliche Zusage auf Entschädigung, wenn die Fernverkehrsreise über eine Stunde verspätet endet und die Bahn für die Ursachen der Verspätung verantwortlich ist. Die Kundencharta ersetzt die bisherigen Kulanzregeln und ist in unseren Beförderungsbedingungen festgeschrieben. Im Gegensatz zur bisherigen Regelung umfasst der Entschädigungsanspruch jetzt auch die gesamte Reisekette im Fernverkehr und gilt damit auch bei Verspätungen, die zu einem Anschlussversäumnis auf dem Umsteigebahnhof führen.

Zusätzlich zu den Leistungen bei Verspätungen umfasst die Kundencharta weitere Serviceversprechen in puncto Kundenorientierung und Kundenfreundlichkeit. Das Programm wurde gemeinsam mit dem Bundesverkehrs- und dem Bundesverbraucherschutzministerium erarbeitet.

ReisendenInformationssystem erfolgreich eingeführt

Im Berichtsjahr wurde das ReisendenInformationssystem (RIS) erfolgreich eingeführt. RIS ermöglicht eine zeitnahe Information der Mitarbeiter sowie der Reisenden bei Verspätungen und Betriebsstörungen. Die Informationen aus RIS sind inzwischen an rund 1.300 Bahnhöfen und Verkehrsstationen verfügbar. Die rund 1.700 Zugchefs im Fernverkehr und 5.000 Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) sind mit dem RIS-Communicator ausgestattet. Dabei handelt es sich um einen Taschencomputer mit Mobilfunktechnik, über den zeitnah Reisendeninformationen zur Verfügung gestellt werden. Darüber hinaus können sich die Kunden im Internet (www.bahn.de) und per WAP (mobile.bahn.de) direkt über die Ankunfts- und Abfahrtslage an Bahnhöfen und Verkehrsstationen informieren.

Risikobericht

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für die DB Fernverkehr AG zählen:

- **Marktrisiken:** Bei den wesentlichen Einflussfaktoren für den Personenverkehr – private Konsumausgaben, Zahl der Erwerbstätigen, Bevölkerungszahl – gehen wir von einer sukzessiven Erholung aus. Risikobehaftet sind für uns die starken Schwankungen der Diesel- und Energiepreise. Zu den Marktrisiken zählen wir auch die Auswirkungen der fortschreitenden Liberalisierung der europäischen Verkehrsmärkte und eine beträchtliche verkehrsträgerübergreifende Wettbewerbsverschärfung. Hierauf reagieren wir mit intensiven Maßnahmen zur weiteren Effizienzverbesserung und Kostensenkung, insbesondere aber auch mit gezielten Aktivitäten zur Angebotssicherung auf den betroffenen Linien. Risiken aus verändertem Nachfrageverhalten der Kunden konnten wir im Berichtsjahr vor allem mit konkreten Angeboten zur Nachfragestärkung und Gewinnung von Neukunden auffangen.
- **Betriebsrisiken:** Die DB Fernverkehr AG betreibt ein technologisch komplexes, vernetztes Produktionssystem. Dem Risiko von Betriebsstörungen beugen wir durch die systematische Wartung, den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse vor.
- **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.
- **Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen. Den für das kommende Jahr zu erwartenden gesetzlichen Regelungen der Fahrgastrechte für den nationalen und grenzüberschreitenden Verkehr begegnen wir mit der zum 1. Oktober 2004 eingeführten Kundencharta für den Fernverkehr. Damit verpflichten wir uns gegenüber unseren Kunden zur nachhaltigen Sicherung eines hochwertigen Qualitätsstandards.

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

Bewertung der derzeitigen Risikopositionen

Im Risikomanagementsystem wird die Gesamtheit der Risiken ab festgelegten Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen ist auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung davon auszugehen, dass auch weiterhin verstärkte Anstrengungen zur Kostensenkung und Leistungsoptimierung erforderlich sein werden, um dem Wettbewerbsdruck erfolgreich standhalten zu können.

Nachtragsbericht

Im Zuge der konsequenten Fokussierung unseres Beteiligungsportfolios auf das Kerngeschäft erfolgte mit Wirkung zum 1. Januar 2005 der Verkauf unserer Anteile an der Deutschen Touring GmbH. Weiterhin wurde die vertriebsorientierte Tochtergesellschaft Deutsche Bahn France Voyages&Tourisme SARL (Paris) zum 1. Januar 2005 auf die DB Personenverkehr GmbH übertragen.

Strategie

Grundausrichtung des Angebots

Unsere Kernleistung umfasst ein Netz schneller, hochfrequenter Bahnverbindungen in modernen Zügen zu marktgerechten Preisen und ist über kundengerechte Schnittstellen in leistungsfähigen Mobilitätsketten vernetzt. Diese reinen Transportdienstleistungen ergänzen wir um zielgruppenspezifische Serviceleistungen und einen von der DB Personenverkehr GmbH verantworteten Vertrieb, der allen Kunden des Unternehmensbereichs Personenverkehr einen umfassenden Zugang zu unseren Angeboten ermöglicht.

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

Strategische Stoßrichtungen

Im Berichtsjahr hat sich der Wettbewerb auf der Schiene auf moderatem Niveau entwickelt, während sich der intermodale Wettbewerb speziell durch die „Billigflieger“ auf einem hohen Niveau etabliert hat.

Unsere strategischen Kernziele sind, die Erfolge des Berichtsjahres bei steigender Kundenzufriedenheit weiter auszubauen, unsere Ergebnisse stetig zu verbessern und als Teil des DB Konzerns die Kapitalmarktfähigkeit zu erreichen. Die strategische Grundausrichtung steht damit in der Kontinuität der vergangenen Jahre.

Angesichts der Erfolge der im Berichtsjahr eingeleiteten Maßnahmen und Programme zur Ergebnisverbesserung und Wettbewerbspositionierung verfolgen wir den eingeschlagenen Weg konsequent weiter und fokussieren unsere Maßnahmen auf drei strategische Stoßrichtungen:

- Verbesserung der Leistungs- und Informationsqualität
- Angebotsverbesserungen und Ausbau der Vermarktungsaktivitäten
- Konsequentes Kostenmanagement

Im Rahmen der Verbesserung der Leistungsqualität wurde im Berichtsjahr ein großer Schritt hinsichtlich Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit erreicht. Nachdem die Pünktlichkeit im Fernverkehr im Vorjahr auf ein nicht zufrieden stellendes Niveau gefallen war, haben intensive Bemühungen im Berichtsjahr zu einer signifikanten Verbesserung der Pünktlichkeit geführt. Für das laufende Jahr ergreifen wir weitere Maßnahmen zur Erhöhung und Stabilisierung des Pünktlichkeitsniveaus und legen dabei unsere Schwerpunkte auf die Verfügbarkeit von Zügen und ein stärkeres Qualitätsbewusstsein in allen Bereichen des Personenverkehrs. Wir sichern mit der Kundencharta jedem Fernverkehrskunden eine Entschädigung bei von der Bahn verantworteten Verspätungen zu.

Die Verbesserung der Informationsqualität zielt auf Vereinfachungen bei Produkt- und Preisinformation, die Erhöhung der Beratungsqualität im Verkauf und zeitnahe Information bei Unregelmäßigkeiten. So informiert das ReisendenInformationssystem (RIS) die Kunden schnell und zuverlässig über Verspätungen und Anschlüsse.

Die Ausrichtung des Fahrplans zu einem integrierten, marktorientierten Mobilitätsangebot im Personenverkehr führen wir konsequent weiter. Auch mit der Inbetriebnahme von Neu- und Ausbaustrecken wird sich in den nächsten Jahren das Angebot im Personenverkehr weiter verbessern. Wesentliche Schritte werden hier der Ausbau der Nord-Süd-Achse in Berlin sowie die Neubaustrecke Nürnberg–Ingolstadt–München sein. Zur wesentlichen Verbesserung der Leistungsqualität trägt in den kommenden Jahren außerdem der verstärkte Einsatz der attraktiven ICE-Flotte bei.

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

Als wesentlichen Baustein zur Umsatzsteigerung entwickeln wir die Marktbearbeitung weiter und erweitern die bereits existierenden Maßnahmenbündel. Im Fokus stehen dabei eine segmentspezifische Kundenansprache sowie die Gewinnung neuer Kundengruppen. Hierzu werden laufend Maßnahmen zur verbesserten Ansprache von aktuellen und potenziellen Kunden aufgesetzt. Eine wichtige Rolle hierbei spielen Preisangebote – kontinuierliche wie unser Online-Angebot Surf&Rail oder saisonal begrenzte wie z. B. „Sommer-Spezial“ –, mithilfe derer insbesondere preissensible Kundengruppen auf die Bahn aufmerksam werden. Vielfahrern bieten wir über unser Kundenbindungsinstrument bahn.comfort vielfältige Serviceleistungen, die weiterhin im Ausbau begriffen sind. Unser Augenmerk richten wir dabei auf einen aktiven Vertrieb, über den wir einzelne Kundengruppen gezielt ansprechen können.

Gleichermaßen zielen wir in unserem Marktauftritt auf eine geringe Komplexität – beispielsweise durch die Vereinfachung der Preissystematik –, um unseren Kunden den Zugang zur Bahn so einfach wie möglich zu gestalten.

Unsere fortlaufenden Kostensenkungsaktivitäten betreffen alle Wertschöpfungsstufen im Unternehmen. Produktion, Marketing/Vertrieb und Verwaltung werden permanent auf weitere Kostensenkungspotenziale durch effizientere Prozesse und Strukturen hin untersucht. Im Fokus der Kostenreduzierung stehen Vertriebskosten, die Optimierung des Fahrzeugparks sowie der Betriebs- und Verwaltungsstrukturen. Die Ausrichtung der Kostenstruktur auf ein wettbewerbsfähiges Niveau erfolgt auch vor dem Hintergrund einer proaktiven Vorbereitung auf eine noch stärkere Wettbewerbsintensität im Fernverkehr.

Wettbewerbsorientierung intermodal geprägt

Im intermodalen Wettbewerb stehen wir großen Herausforderungen seitens preisaggressiver Airlines („Billigflieger“) und zunehmender Effizienzsteigerungen im Individualverkehr gegenüber. Während wir uns intern durch umfassende Kostensenkungsaktivitäten auf wettbewerbsinduzierte Preiskämpfe vorbereiten, agieren wir marktseitig mit einem Geschäftssystem als Netzanbieter, das uns einen signifikanten Wettbewerbsvorteil durch vertaktete Verkehre mit hoher Frequenz sichert. Zur Stärkung unserer Wettbewerbsposition werden wir darüber hinaus unsere Kernkompetenzen (z. B. Verkehrsplanung, Instandhaltung) gezielt weiter ausbauen.

Ausblick und Erwartungen für das Geschäftsjahr 2005

Konjunkturelle Aussichten: nachlassende Wachstumsdynamik

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen im laufenden Jahr im Vergleich zum Berichtsjahr leicht eintrüben. Die Prognosen für das internationale Umfeld sind dabei unverändert günstiger als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Die nachfolgenden Einschätzungen basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen weltpolitischen Entwicklung.

■ **Weltwirtschaft:** Die Wachstumsdynamik der Weltwirtschaft dürfte im laufenden Geschäftsjahr leicht nachlassen. Ein zentraler Risikofaktor bleibt die Energiepreisentwicklung: So sind erhebliche Belastungen für die globale Konjunktur zu erwarten, wenn der Ölpreis auf dem gegenwärtig hohen Niveau verharrt.

■ **Europa:** Im Euro-Raum ist weiterhin keine durchgreifende konjunkturelle Belebung zu erwarten. Dabei werden sich das niedrige Zinsniveau und die wieder verbesserte Gewinnlage vieler Unternehmen stabilisierend für den begonnenen Investitionsaufschwung auswirken. Belastend wirkt hingegen die schwächere Auslandsnachfrage, die zudem durch die Dollarschwäche gebremst wird.

■ **Deutschland:** Die für das laufende Jahr vorliegenden Prognosen lassen gegenüber dem Berichtsjahr nur ein abgeschwächtes Wachstum erwarten. Der Export wird infolge der gebremsten weltwirtschaftlichen Entwicklung weniger dynamisch wachsen und bleibt durch den hohen Euro-Kurs belastet. Bei den Ausrüstungsinvestitionen wird sich der Erholungsprozess angesichts steigender Auslastungsgrade, günstigerer Renditeerwartungen, stagnierender Lohnstückkosten und nur mäßig steigender Kapitalmarktzinsen leicht verstärken. Infolge einer sich leicht aufhellenden Einkommensentwicklung sowie zunehmender Transparenz der Reformfolgen – und damit nachlassender Verunsicherung der Verbraucher – wird der private Konsum erstmals seit drei Jahren im laufenden Jahr wieder etwas zulegen.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Aus den in Diskussion oder Veränderung befindlichen Rahmenbedingungen sind im Geschäftsjahr 2005 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. Weitere Fortschritte in Richtung einer übergreifenden Angleichung mit dem Ziel eines hohen Standards – wie er beispielsweise in Deutschland bereits umgesetzt ist – 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 im laufenden Geschäftsjahr keine deutlich positiven Impulse. Wir werden uns auch zukünftig bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

Weiterhin herausfordernde Marktperspektiven bei leichter Aufhellung

Trotz eines geringeren BIP-Anstiegs im laufenden Jahr verstärken sich die positiven Impulse für den deutschen Personenverkehrsmarkt. Sowohl die Realeinkommen als auch der private Verbrauch werden nach den Rückgängen im Berichtsjahr wieder leicht zunehmen. Vor diesem Hintergrund wird sich auch der Verkehrsmarkt im laufenden Jahr wieder etwas erholen. Mit einem erwarteten Verkehrsleistungsanstieg von rund 1% bleibt das Wachstum jedoch noch verhalten. Gestützt wird der Anstieg durch die leichte Erholung im Individualverkehr, der unter anderem von sinkenden Kraftstoffpreisen profitiert. Im innerdeutschen Luftverkehr wird sich das Wachstumstempo wieder verstärken. Beim ÖSPV ist hingegen nur von einer Fortführung des leichten Nachfragezuwachses auszugehen. Hierzu werden auch positive Impulse aus dem Bereich der Gelegenheitsverkehre beitragen. Die Situation im Schienenverkehr in Deutschland wird einerseits durch eine leichte Erholung am Arbeitsmarkt und wieder steigende Realeinkommen begünstigt, andererseits entfällt der positive Impuls aus anziehenden Kraftstoffpreisen. Insgesamt ist daher nur von einem leichten Verkehrsleistungsanstieg auszugehen.

Voraussichtliche Geschäftsentwicklung der DB Fernverkehr AG

Wir werden im laufenden Geschäftsjahr unsere Markt- und Produktivitätsziele konsequent weiterverfolgen. In einem absehbar erneut herausfordernden Marktumfeld gilt es, die bisherigen Kunden zu überzeugen sowie durch eine hohe Leistungsqualität neue Kunden zu gewinnen und dauerhaft zu binden. Die hohe Wettbewerbsintensität wird von uns auch im laufenden Jahr eine weitere Optimierung unserer Prozesse und Kostenstrukturen verlangen, für die wir uns mit umfangreichen Maßnahmenpaketen gut aufgestellt sehen. Im Rahmen unserer wirtschaftlichen Ziele streben wir auf dem Weg zur Herstellung der Kapitalmarktfähigkeit des DB Konzerns eine weitere Verbesserung der Ertragskraft an.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2004	Erwartung 2005
Umsatzerlöse	2.689	↗ Positive Entwicklung
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	- 248	↗ Weitere Verbesserung
Brutto-Investitionen	225	↗ Leicht ansteigend
Cashflow vor Steuern	39	↗ Positive Entwicklung

■ **Umsatz:** Basierend auf der im Berichtsjahr erreichten Steigerung der Nachfrage und Stabilisierung des Erlössatzes wird für das laufende Jahr eine positive Umsatzentwicklung erwartet.

■ **Ergebnis:** Durch die konsequente Fortführung der Projekte zur Ergebnissicherung können die positiven Effekte im Umsatz und Aufwand als nachhaltig unterstellt werden.

■ **Investitionen und Finanzierung:** Das für das laufende Jahr geplante Investitionsvolumen liegt über dem Niveau des Berichtsjahres. Der Cashflow entwickelt sich – analog zur Ergebnisentwicklung – weiterhin positiv.

Dieser Lagebericht enthält Aussagen und Prognosen, die sich auf die zukünftige Entwicklung der DB Fernverkehr AG beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zu Grunde 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.

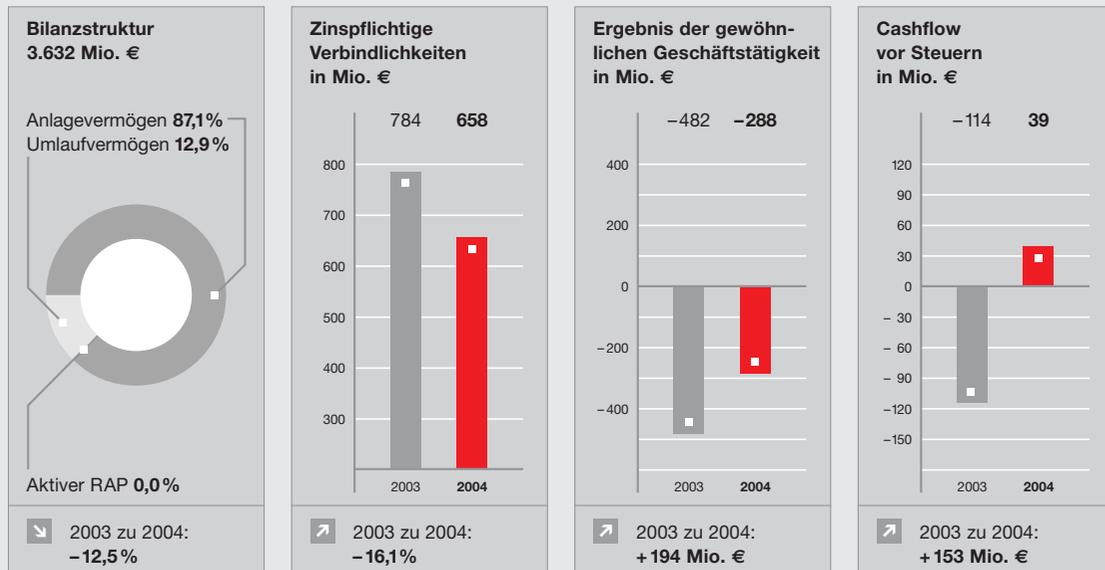


Fahrkarten



Fahrkarten, Fahrplanauskunft und Informationen. Bargeldlos.

- Berühren Sie die hellen Felder auf dem Bildschirm und der Automat führt Sie Schritt für Schritt zu Ihrer Fahrkarte - wahlweise mit Reservierung.
- Sie können den Vorgang jederzeit abbrechen.
- Weitere Infos zu den hier verfügbaren Angeboten auf der Einstiegsseite unter „Informationen“.



- Bilanzsumme aufgrund von Sondereffekten und Anlagenabgängen um 12,5% zurückgegangen
- Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit um 194 Mio. € verbessert
- Cashflow vor Steuern um 153 Mio. € auf 39 Mio. € verbessert
- Zinspflichtige Verbindlichkeiten im Berichtsjahr rückläufig



Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

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

„Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Fernverkehr Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004 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 4. April 2005

PwC Deutsche Revision
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Theiß)	(ppa. Klautzsch)
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Bilanz

zum 31. Dezember 2004

Aktiva

in Mio. €	Anhang	2004	2003
A. Anlagevermögen			
Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	0	0
Sachanlagen	(2)	3.003	3.200
Finanzanlagen	(2)	158	161
		3.161	3.361
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	47	41
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	423	695
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		0	54
		470	790
C. Rechnungsabgrenzungsposten		1	1
		3.632	4.152

Passiva

in Mio. €	Anhang	2004	2003
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	512	512
Kapitalrücklage	(6)	1.533	1.533
		2.045	2.045
B. Rückstellungen	(7)	596	654
C. Verbindlichkeiten	(8)	991	1.453
D. Rechnungsabgrenzungsposten		0	0
		3.632	4.152

Gewinn-und-Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

in Mio. €	Anhang	2004	2003
Umsatzerlöse	(11)	2.689	2.570
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		5	8
Gesamtleistung		2.694	2.578
Sonstige betriebliche Erträge	(12)	235	683
Materialaufwand	(13)	- 1.781	- 1.730
Personalaufwand	(14)	- 599	- 826
Abschreibungen		- 329	- 371
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	- 463	- 762
		- 243	- 428
Beteiligungsergebnis	(16)	- 10	- 22
Zinsergebnis	(17)	- 35	- 32
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		- 288	- 482
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Erträge aus der Verlustübernahme / aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(25)	288	482
Jahresüberschuss/-fehlbetrag		0	0

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

in Mio. €	Anhang	2004	2003
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung/ Verlustausgleich		- 288	- 482
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Sachanlagen ¹⁾		329	371
Veränderung der Pensionsrückstellungen		- 2	- 3
Cashflow vor Steuern		39	- 114
Abschreibungen / Zuschreibungen auf Finanzanlagen		1	0
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 56	- 127
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		17	1
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		- 38	- 2
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		72	77
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 356	50
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		- 321	- 115
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen ¹⁾		76	50
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen ¹⁾		- 225	- 355
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		40	5
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 109	- 300
Einzahlungen aus Verlustausgleich durch Gesellschafter / Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		482	- 112
Ein- /Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		0	- 9
Ein- /Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 106	535
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		376	414
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		- 54	- 1
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(18)	54	55
Finanzmittelbestand am Jahresende	(18)	0	54
¹⁾ einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände			

Entwicklung des Anlagevermögens DB Fernverkehr AG

Anschaffungs- und Herstellungskosten			
in Mio. €	Vortrag am 01.01.2004	Zugänge	Um- buchungen
Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	6	0	0
Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			
a) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	217	1	5
b) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	10	0	0
	227	1	5
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	23	1	0
3. Fahrzeuge für Personen- und Güterverkehr	3.904	139	31
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	72	2	5
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	121	4	1
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	495	78	– 42
	4.842	225	0
Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	179	0	0
2. Beteiligungen	0	0	0
	179	0	0
Anlagevermögen gesamt	5.027	225	0

Abgänge	Abschreibungen					Buchwert		
	Stand am 31.12.2004	Vortrag am 01.01.2004	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2004	Stand am 31.12.2004	Stand am 31.12.2003
- 6	0	- 6	0	0	6	0	0	0
0	223	- 46	- 8	0	0	- 54	169	171
0	10	- 1	0	0	0	- 1	9	9
0	233	- 47	- 8	0	0	- 55	178	180
- 1	23	- 5	- 1	1	0	- 5	18	18
- 69	4.005	- 1.473	- 307	0	16	- 1.764	2.241	2.431
- 2	77	- 40	- 6	0	2	- 44	33	32
- 77	49	- 77	- 7	- 1	54	- 31	18	44
- 16	515	0	0	0	0	0	515	495
- 165	4.902	- 1.642	- 329	0	72	- 1.899	3.003	3.200
- 5	174	- 18	- 1	0	3	- 16	158	161
0	0	0	0	0	0	0	0	0
- 5	174	- 18	- 1	0	3	- 16	158	161
- 176	5.076	- 1.666	- 330	0	81	- 1.915	3.161	3.361

Anhang

für das Geschäftsjahr 2004

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

1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

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

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

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Zugänge umgebauter Schienenfahrzeuge werden ab dem Geschäftsjahr 2004 nicht mehr über 15, sondern über 10 Jahre abgeschrieben. Die Abschreibungen werden grundsätzlich entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt und erfolgen „pro rata temporis“. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

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

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

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

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

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

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

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

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Forderungen und Verbindlichkeiten in fremder Währung sind den handelsrechtlichen Erfordernissen entsprechend mit den Mittelkursen bewertet. Anpassungen erfolgen, sofern sich aus den Geld- und Briefkursen zum Bilanzstichtag niedrigere Forderungen bzw. höhere Verbindlichkeiten ergeben.

Erläuterungen zur Bilanz

Aus dem Betriebsübergang von zwei Teilbetrieben (Vertrieb und regionale Kassenorganisation) auf die DB Personenverkehr GmbH (am 4. Januar 2005 umfirmiert in DB Neunte Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH) ergeben sich wesentliche Veränderungen gegenüber dem Vorjahr in verschiedenen Bilanz- und GuV-Posten. Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG ist deshalb in den Positionen der Bilanz sowie der Gewinn-und-Verlustrechnung nicht oder nur bedingt mit dem Vorjahr vergleichbar.

2 Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 36–37 dargestellt.

Die Abgänge bei den Finanzanlagen resultieren im Wesentlichen aus der Veräußerung der MITROPA AG.

Im Geschäftsjahr wurden 55 Mio. € (im Vorjahr: 77 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Fahrzeuge vorgenommen.

Die Verkürzung der Nutzungsdauer umgebauter Schienenfahrzeuge von 15 auf 10 Jahre führte im Geschäftsjahr zu einer um 1 Mio. € höheren Abschreibung.

3 Vorräte

in Mio. €	2004	2003
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	46	39
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	0	0
Fertige Erzeugnisse und Waren	1	2
Geleistete Anzahlungen	0	0
Insgesamt	47	41

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 21 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) gebildet.

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2004	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	2003
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	23	0	184
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	395	0	491
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	4
Sonstige Vermögensgegenstände	5	0	16
Insgesamt	423	0	695

Von den Forderungen gegen verbundene Unternehmen entfallen 331 Mio. € auf die Gesellschafterin DB Personenverkehr GmbH (am 4. Januar 2005 umfirmiert in DB Neunte Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH). Diese setzen sich zusammen aus der Verlustübernahme in Höhe von 288 Mio. € sowie aus Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 96 Mio. €, die mit Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 53 Mio. € saldiert wurden. Die übrigen Forderungen resultieren überwiegend aus Liefer- und Leistungsbeziehungen.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 10 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €). Im Berichtsjahr wurde der

Prozentsatz für die Pauschalwertberichtigung auf Forderungen von 5 % auf 1 % reduziert (Ergebniswirkung: 1 Mio. €).

5 Gezeichnetes Kapital

Das Grundkapital von 512 Mio. € ist eingeteilt in 102.400.000 auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile wurden bis zur Übertragung im Wege der Ausgliederung am 9. Oktober 2003 vollständig von der Deutschen Bahn AG (DB AG) und anschließend vollständig von der DB Personenverkehr GmbH (am 4. Januar 2005 umfirmiert in DB Neunte Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH) gehalten.

6 Kapitalrücklage

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

7 Rückstellungen

in Mio. €	2004	2003
Rückstellungen für Pensionen	59	65
Steuerrückstellungen	5	4
Sonstige Rückstellungen	532	585
Insgesamt	596	654

Von den Rückstellungen für Pensionen wurden im Rahmen der Teilbetriebsübergänge 4 Mio. € auf die DB Personenverkehr GmbH (am 4. Januar 2005 umfirmiert in DB Neunte Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH) übertragen.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2004	2003
Verpflichtungen im Personalbereich	67	93
Restrukturierungsmaßnahmen	45	80
Erlösschmälerungen	0	12
Verpflichtungen aus noch zu erbringenden Leistungen an Kunden	167	156
Verpflichtungen aus Nutzungsüberlassungsverträgen	134	126
Verpflichtungen aus der Anmietung von Fahrzeugen	13	11
Unterlassene Instandhaltung	23	27
Übrige Risiken	83	80
Insgesamt	532	585

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Urlaubsansprüche, Tantiemen sowie Vorruhestandsverpflichtungen. Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Geschäftsjahr wurde diese mit 20 Mio. € (im Vorjahr: 61 Mio. €) in Anspruch genommen. Weitere 21 Mio. € wurden auf die DB Personenverkehr GmbH (am 4. Januar 2005 umfirmiert in DB Neunte Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH) übertragen, 6 Mio. € wurden aufgrund einer Neuberechnung im Konzern der Rückstellung zurückgeführt.

Die übrigen Risiken betreffen ausstehende Abrechnungen für erhaltene Lieferungen und Leistungen sowie Risiken im Beteiligungsbereich. Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten gebildet worden.

8 Verbindlichkeiten

in Mio. €	2004	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	davon mit Restlaufzeit 1 bis 5 Jahre	davon mit Restlaufzeit über 5 Jahre	2003
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	1	1	0	0	19
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	0	0	0	3
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	100	100	0	0	256
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	872	372	500	0	1.138
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0	8
Sonstige Verbindlichkeiten	18	18	0	0	29
davon aus Steuern	(4)	(4)	(0)	(0)	(6)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(9)	(9)	(0)	(0)	(12)
Insgesamt	991	491	500	0	1.453
davon zinspflichtig	(658)				(784)

Die mittel- bis langfristigen Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen bestehen ausschließlich gegenüber der DB AG. In den kurzfristigen Verbindlichkeiten von 372 Mio. € sind Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG aus Cash-Pooling in Höhe von 156 Mio. € enthalten, die mit kurzfristigen Forderungen in Höhe von 1 Mio. € saldiert sind. Die übrigen kurzfristigen Verbindlichkeiten resultieren überwiegend aus Liefer- und Leistungsbeziehungen.

9 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2004	2003
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	825	865
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	0	126
Insgesamt	825	991

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten der DB AG (und im Vorjahr zusätzlich noch die des Bundeseisenbahnvermögens) gegenüber der EUROFIMA Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz.

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

Die Haftung für fremde Verbindlichkeiten war im Zuge der Ausgründung der DB Fernverkehr AG aus der DB AG entstanden. Gemäß § 158 i. V. m. § 133 Umwandlungsgesetz hafteten die DB AG und die Führungsgesellschaften der mit Wirkung zum 1. Januar 1999 ausgegliederten Geschäftsbereiche als Gesamtschuldner für die Verbindlichkeiten der DB AG zum 31. Dezember 1998. Die Haftung war begrenzt auf die Verpflichtungen, die vor Ablauf von fünf Jahren nach Bekanntmachung der Handelsregistereintragung der Ausgliederung – also bis zum 30. Juni 2004 – fällig wurden.

10 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2004	2003
Bestellobligo für Investitionen	496	826
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	594	613
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(579)	(582)
Insgesamt	1.090	1.439

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 2004 Leasingraten in Höhe von 35 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €) gezahlt.

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

in Mio. €	2004	2003
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	120	119
fällig 1 bis 5 Jahre	197	189
fällig über 5 Jahre	277	305
Insgesamt	594	613

Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlustrechnung

11 Umsatzerlöse

in Mio. €	2004	2003
Erlöse aus Personenverkehr	2.539	2.401
Sonstige Umsatzerlöse	150	169
Insgesamt	2.689	2.570

12 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2004	2003
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	90	426
Mieten und Pachten	23	28
Übrige betriebliche Erträge	80	147
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	25	3
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	4	78
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	13	1
Insgesamt	235	683

13 Materialaufwand

in Mio. €	2004	2003
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	291	292
Aufwendungen für bezogene Leistungen	1.216	1.111
Aufwendungen für Instandhaltungen	274	327
Insgesamt	1.781	1.730

Die für selbst erstellte Anlagen bezogenen Lieferungen und Leistungen sind im Materialaufwand erfasst. Die Aktivierung im Anlagevermögen erfolgt über andere aktivierte Eigenleistungen.

14 Personalaufwand

in Mio. €	2004	2003
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	375	473
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs.1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	108	193
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	10	12
	493	678
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	81	102
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs.1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	25	46
	106	148
davon für Altersversorgung	(50)	(68)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	599	826
Zuwendungen des Bundeseisenbahnvermögens	0	0
Insgesamt	599	826

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

15 Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2004	2003
Konzernumlage	143	79
Mieten und Pachten	127	151
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten inkl. Programmierung und Systemanalyse	37	211
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	18	2
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	11	6
Übrige	127	313
Insgesamt	463	762

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind „sonstige Steuern“ unter 1 Mio. € enthalten (im Vorjahr: unter 1 Mio. €).

16 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2004	2003
Erträge aus Beteiligungen	0	3
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(3)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	10	7
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 19	- 32
Abschreibungen auf Finanzanlagen	- 1	0
Insgesamt	- 10	- 22

17 Zinsergebnis

in Mio. €	2004	2003
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	(0)	(1)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 36	- 33
davon an verbundene Unternehmen	(- 35)	(- 32)
Insgesamt	- 35	- 32

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

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

Der Cashflow vor Steuern ist durch Auflösungen von Rückstellungen in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 78 Mio. €) positiv beeinflusst.

Über die ausgewiesenen Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen hinaus wurden im Geschäftsjahr 2004 Investitionen von 86 Mio. € liquiditätswirksam. Diese waren bereits im Vorjahr als Anzahlungen für den Zugang von Sachanlagen erfasst.

18 Finanzmittelbestand

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

Daneben bestehen bei der DB AG im Rahmen des Konzern-Cash-Pooling Kredite in Höhe von 156 Mio. € (im Vorjahr: 263 Mio. €), die nicht in den Finanzmittelbestand einbezogen sind.

Die Übertragung der Teilbetriebe auf die DB Personenverkehr GmbH (am 4. Januar 2005 umfirmiert in DB Neunte Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH) wurde den Bereichen laufender Geschäftstätigkeit bzw. Investitionstätigkeit zugeordnet. Die zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands resultiert in Höhe von –52 Mio. € aus dieser Übertragung.

Sonstige Angaben

19 Mitteilung nach § 20 AktG

Die DB Personenverkehr GmbH (am 4. Januar 2005 umfirmiert in DB Neunte Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH) hat der DB Fernverkehr AG am 24. Februar 2004 gemäß § 20 Abs. 1, 3 und 4 AktG mitgeteilt, dass ihr unmittelbar eine Mehrheitsbeteiligung an der DB Fernverkehr AG gehört.

Die DB AG hat der DB Fernverkehr AG ebenfalls am 24. Februar 2004 gemäß § 20 Abs. 5 i. V. m. § 20 Abs. 1, 3 und 4 AktG mitgeteilt, dass ihr nicht mehr unmittelbar, sondern mittelbar kraft Zurechnung der von der DB Personenverkehr GmbH (am 4. Januar 2005 umfirmiert in DB Neunte Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH) gehaltenen Anteile nach § 16 Abs. 4 AktG eine Mehrheitsbeteiligung an der DB Fernverkehr AG gehört.

20 Konzernzugehörigkeit

Die DB Fernverkehr AG ist Tochterunternehmen der DB Personenverkehr GmbH (am 4. Januar 2005 umfirmiert in DB Neunte Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH) und wird in den Konzernabschluss der DB AG als konzernleitende Obergesellschaft einbezogen, der entsprechend den Vorschriften der IAS/IFRS des IASB erstellt wurde. Entsprechend den Befreiungsregelungen des § 291 HGB wurde kein Teilkonzernabschluss erstellt. Zu den vom deutschen Handelsrecht abweichenden Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden im Konzernabschluss der DB AG verweisen wir auf die in deren Konzernanhang vorgenommenen Angaben. Der Konzernabschluss der DB AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg (HRB-Nummer 50000) hinterlegt.

21 Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz gemäß § 285 Nr. 11 HGB wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter der HRB-Nummer 51345 hinterlegt.

22 Beschäftigte

	2004 im Jahres- durchschnitt	2004 am Jahresende	2003 im Jahres- durchschnitt	2003 am Jahresende
Arbeitnehmer	11.348	11.131	15.153	14.731
Zugewiesene Beamte	3.310	3.222	6.372	6.149
Zwischensumme	14.658	14.353	21.525	20.880
Auszubildende	1.146	1.264	956	1.246
Insgesamt	15.804	15.617	22.481	22.126

Die Zahl der Mitarbeiter wird zur besseren Vergleichbarkeit innerhalb des DB Konzerns und im Zeitablauf in Vollzeit-Personen ausgewiesen. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

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

23 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2004	2003
Gesamtbezüge des Vorstands	600	1.713
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	18	18
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.027	289
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	83	84
Bezüge ehemaliger Aufsichtsratsmitglieder	0	0

Die Namen und Mandate der Mitglieder des Aufsichtsrats und des Vorstands sind der Übersicht auf den Seiten 51–54 zu entnehmen.

24 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

25 Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

Der ansonsten auszuweisende Jahresfehlbetrag wird aufgrund des mit der DB Personenverkehr GmbH bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser übernommen.

Frankfurt am Main, 31. März 2005

DB Fernverkehr AG
Der Vorstand

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchge- rechnet in %	Umsatz 2004 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2004
AMEROPA-REISEN GmbH, Bad Homburg v.d.H.	100,0	92,4	128
Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH, Berlin	100,0	20,6	267
CityNightLine CNL AG, Zürich	100,0	58,0	127
DB European Railservice GmbH, Dortmund	100,0	29,6	583
DBAutoZug GmbH, Dortmund	100,0	200,3	289
DBDialog Telefonservice GmbH, Schwerin	100,0	54,0	1.255
Deutsche Touring Gesellschaft mbH, Frankfurt a. M.	82,8	51,2	178

Dr. Nikolaus Breuel

Vorsitzender des Vorstands,
Mitglied der Geschäftsführung der
DB Personenverkehr GmbH,
Berlin

– seit 1. Juni 2004 –

- a) DB Regio AG¹⁾
 - DB Netz AG
 - Stinnes AG
 - Schenker AG
 - DB Telematik GmbH
- b) CityNightLine CNL AG, Zürich/Schweiz
(Verwaltungsrat, Vorsitz)¹⁾
 - DBAutoZug GmbH (Vorsitz)¹⁾

Karl-Dietrich Reemtsema

Vorsitzender des Vorstands,
Mitglied der Geschäftsführung der
DB Personenverkehr GmbH,
Frankfurt am Main

– bis 31. Mai 2004 –

- b) CityNightLine CNL AG, Zürich/Schweiz
(Verwaltungsrat, Vorsitz)¹⁾
 - DBAutoZug GmbH (Vorsitz)¹⁾

Axel Bertram

Ressort Finanzen und Controlling,
Seeheim-Jugenheim

- b) Deutsche Touring Gesellschaft mbH
(Vorsitz)¹⁾

Robert Etmans

Ressort Personal,
Eppstein/Taunus

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

Jörg Manegold

Ressort Produktion,
Hirschberg

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ konzerninternes Mandat

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2004
bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Vorsitzender des Aufsichtsrats

– seit 5. Mai 2004 –

Mitglied des Vorstands der

Deutschen Bahn AG,

Vorsitzender der Geschäftsführung der

DB Personenverkehr GmbH,

Weiterstadt

a) DB Regio AG¹⁾

DEVK Allgemeine Versicherungs-AG

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.

b) Bayerische Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft mbH¹⁾

DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾

Hartmut Mehdorn

Vorsitzender des Aufsichtsrats,

Vorsitzender des Vorstands der

Deutschen Bahn AG,

Berlin

– bis 19. April 2004 –

a) DB Regio AG (Vorsitz)¹⁾

DB Station&Service AG (Vorsitz)¹⁾

DB Netz AG (Vorsitz)¹⁾

Stinnes AG (Vorsitz)¹⁾

DB Personenverkehr GmbH (Vorsitz)¹⁾

S-Bahn München GmbH (Vorsitz)¹⁾

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Lebensversicherungsverein a. G.

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.

Dresdner Bank AG

SAP AG

b) Bayerische Magnetbahnvorbereitungsgesellschaft mbH (Vorsitz)¹⁾

DB Dienstleistungen GmbH

(Beirat, Vorsitz)¹⁾

Railog GmbH (Beirat)¹⁾

Karl-Heinz Zimmermann*

Stellvertretender Vorsitzender des

Aufsichtsrats,

Bereichsvorstand der TRANSNET

Gewerkschaft GdED,

Kasbach-Ohlenberg

a) DB Regio AG

DEVK Krankenversicherungs-AG

S-Bahn Berlin GmbH

Sparda-Bank West eG (Vorsitz)

Kay Uwe Arnecke

Mitglied der Geschäftsführung der

DB Personenverkehr GmbH,

Hamburg

– seit 20. April 2004 –

a) DB Regio AG¹⁾

DB Gastronomie GmbH

DB Vermittlung GmbH

DBDialog Telefonservice GmbH¹⁾

S-Bahn Berlin GmbH¹⁾

b) DB Zeitarbeit GmbH (Beirat)

DEVK Deutsche Eisenbahn

Versicherung a. G. (Beirat)

Georg Beck*

Stellv. Bundesvorsitzender der

Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,

Frankfurt am Main

– bis 31. März 2004 –

b) Bahn-Betriebskrankenkasse

(Verwaltungsrat)

DEVK Deutsche Eisenbahn

Versicherung a. G. (Beirat)

Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Dr. Norbert Bensele

Mitglied des Vorstands der

Deutschen Bahn AG,

Berlin

– bis 19. April 2004 –

a) DB Regio AG¹⁾

DB Station&Service AG¹⁾

DB Netz AG¹⁾

Stinnes AG¹⁾

Railion Deutschland AG¹⁾

Schenker AG¹⁾

DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)¹⁾

DB Personenverkehr GmbH¹⁾

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 Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾

DB Zeitarbeit GmbH (Vorsitz)¹⁾

DEVK Deutsche Eisenbahn

Versicherung a. G. (Beirat)

IAS Institut für Arbeits- und

Sozialhygiene Stiftung (Beirat)

Dr. Nikolaus Breuel

Mitglied der Geschäftsführung der

DB Personenverkehr GmbH,

Vorsitzender des Vorstands der

DB Fernverkehr AG,

Berlin

– bis 19. April 2004 –

a) DB Regio AG¹⁾

DB Netz AG

Stinnes AG

Schenker AG

DB Telematik GmbH

b) CityNightLine CNL AG, Zürich/Schweiz

(Verwaltungsrat, Vorsitz)¹⁾

DBAutoZug GmbH (Vorsitz)¹⁾

Jürgen Büchy

Mitglied der Geschäftsführung der

DB Personenverkehr GmbH,

Liederbach am Taunus

– seit 20. April 2004 –

a) DB Regio AG¹⁾

Autokraft GmbH¹⁾

DB Regio NRW GmbH¹⁾

DBDialog Telefonservice GmbH (Vorsitz)¹⁾

b) AMEROPA-REISEN GmbH (Vorsitz)¹⁾

DEVK Allgemeine Versicherungs-AG

(Beirat)¹⁾

Klaus Daubertshäuser

Mitglied des Vorstands der

Deutschen Bahn AG,

Wettenberg

– bis 19. April 2004 –

a) DB Regio AG¹⁾

DB Netz AG¹⁾

Stinnes AG¹⁾

DB Personenverkehr GmbH¹⁾

DB ProjektBau GmbH (Vorsitz)¹⁾

DE-Consult Deutsche Eisenbahn

Consulting GmbH¹⁾

S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)¹⁾

Sparda-Bank Baden-Württemberg eG

b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾

DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung

Lebensversicherungsverein a. G. (Beirat)

Joachim Fried

Konzernbevollmächtigter Europäische
Angelegenheiten und Wettbewerb der
Deutschen Bahn AG,
Berlin
– seit 20. April 2004 –
a) DB Regio AG
Railion Deutschland AG
Schenker AG

Stefan Garber

Generalbevollmächtigter Technik der
Deutschen Bahn AG,
Bad Homburg
– bis 19. April 2004 –
a) DB Regio AG
DB Netz AG
DB ProjektBau GmbH
DB Services Technische Dienste GmbH
DB Systems GmbH
DB Telematik GmbH
Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft
b) Arcor AG & Co. KG
(Gesellschafterausschuss)
Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Michael Harting

Stellv. Abteilungsleiter im Bundes-
ministerium für Verkehr, Bau- und
Wohnungswesen,
Bornheim
– bis 19. April 2004 –
a) DB Station&Service AG
DB ProjektBau GmbH
DB Telematik GmbH
DB Personenverkehr GmbH
Vivico Real Estate GmbH
b) DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a. G. (Beirat)

Roland Heinisch

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Netz AG,
Idstein
– bis 19. April 2004 –
a) DB Regio AG¹⁾
DB Station&Service AG¹⁾
DB ProjektBau GmbH¹⁾

Ulrich Homburg

Mitglied der Geschäftsführung der
DB Personenverkehr GmbH,
Vorsitzender des Vorstands der
DB Regio AG,
Kaarst
– seit 20. April 2004 –
a) DB Regio NRW GmbH (Vorsitz)¹⁾
Regionalbahn Schleswig-
Holstein GmbH (Vorsitz)¹⁾
b) DB Regio Sverige AB, Stockholm/
Schweden (Verwaltungsrat)¹⁾
DEVK Allgemeine
Lebensversicherungs-AG (Beirat)
Verband Deutscher
Verkehrsunternehmen (Verwaltungsrat)

Ulrich Jäkel

Mitglied der Geschäftsführung der
DB Personenverkehr GmbH,
Königstein/Taunus
– seit 20. April 2004 –
a) DB Regio AG¹⁾
DB Regio NRW GmbH¹⁾
DB ZugBus Regionalverkehr
Alb-Bodensee GmbH (RAB) (Vorsitz)¹⁾
b) DBAutoZug GmbH¹⁾

Wolfgang Joosten*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Fernverkehr AG,
Lünen

Ralf Klein-Bölting

Generalbevollmächtigter Konzernmarketing
der Deutschen Bahn AG,
Berlin
– seit 20. April 2004 –
b) AMEROPA-REISEN GmbH

Michael Lehmann*

Betriebsratsvorsitzender des Wahlbetriebs
Leipzig der DB Fernverkehr AG,
Leipzig

Dr. Richard Lutz

Leiter Controlling der Deutschen Bahn AG,
Hönow
– seit 20. April 2004 –
a) DB Regio AG

Andreas P. Meyer

Mitglied der Geschäftsführung der
DB Personenverkehr GmbH,
Vorsitzender der Geschäftsführung der
DB Stadtverkehr GmbH,
Rosbach v. d. Höhe
– seit 20. April 2004 –
a) DB Regio AG¹⁾
intalliance AG¹⁾
RMV Rhein-Mosel
Verkehrsgesellschaft mbH¹⁾
S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
S-Bahn Hamburg GmbH (Vorsitz)¹⁾
European Energy Exchange AG

Hubert Mezger*

Betriebsratsvorsitzender des
Regionalbereichs Mitte der
DB Fernverkehr AG, Wahlbetrieb Stuttgart,
Lauchheim

Annegret Pawlitz*

Vorsitzende des Betriebsrats des
Regionalbereichs Nord der
DB Fernverkehr AG,
Buxtehude
a) Sparda-Bank Hamburg eG

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ konzerninternes Mandat

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2004
bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.

Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Frankfurt am Main

– bis 19. April 2004 –

- a) DB Regio AG¹⁾
 - DB Station&Service AG¹⁾
 - DB Netz AG¹⁾
 - Stinnes AG¹⁾
 - DB Personenverkehr GmbH¹⁾
 - DEVK Allgemeine
Lebensversicherungs-AG
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
 - Frankfurter Versicherungs-AG
 - gbo AG
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾
 - DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - EUROFIMA Europäische Gesellschaft für
die Finanzierung von Eisenbahnmaterial,
Basel/Schweiz (Verwaltungsrat)¹⁾
 - Dresdner Bank Luxembourg S. A.,
Luxemburg

Manfred Schell*

Bundesvorsitzender der Gewerkschaft
Deutscher Lokomotivführer GDL,
Hofheim

– seit 1. April 2004 –

- a) BHW Bausparkasse AG
 - DBV Deutsche Beamten-Versicherung AG
 - Deutscher Beamtenwirtschaftsbund
 - BWB GmbH
 - DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
- b) Verband der Sparda-Banken e. V. (Beirat)

Klaus Schermuly*

Mitglied des Betriebsrats der
DB Fernverkehr AG,
Limburg/Lahn

Wolf-Dieter Siebert

Vorsitzender des Vorstands der
DB Station&Service AG,
Berlin

– seit 20. April 2004 –

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

Dr. Jürgen Siewert

Unterabteilungsleiter im Bundesministerium
der Finanzen,
Königswinter

– bis 19. April 2004 –

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

Alois Weis*

Wissenschaftlicher Leiter der
Europäischen Akademie für umwelt-
orientierten Verkehr GmbH (EVA),
Hörsbach

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

Horst Zimmermann*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Fernverkehr AG,
Nürnberg

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

Dr. Wolfgang Zoller*

Leiter Internationaler Vertrieb der
DB Personenverkehr GmbH,
Frankfurt am Main

- a) DB Personenverkehr GmbH
- b) Deutsche Touring Gesellschaft mbH
 - DEVK Deutsche Eisenbahn
Versicherung a.G. (Beirat)

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ konzerninternes Mandat

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2004
bzw. auf den Zeitpunkt des Ausscheidens.



Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Fernverkehr AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen.

Darüber hinaus standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu zwei Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Im Übrigen traf das Präsidium die ihm zugewiesenen Entscheidungen über personelle Angelegenheiten des Vorstands.

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



Dr. Karl-Friedrich Rausch
Vorsitzender des Aufsichtsrats
DB Fernverkehr AG

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 5. Mai 2004 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2003 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 15. Dezember 2004 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2005 befasst und die Budgetplanung 2005, die Mittelfristplanung 2005–2009 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Fernverkehr AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2004 intensiv mit den Programmen der DB Fernverkehr AG zur Ergebnisoptimierung und zur Auslastungssteigerung. Er ließ sich über die verschiedenen Aktionspreise zur Verbesserung der Preiswahrnehmung und Neukundengewinnung unterrichten. Des Weiteren befasste sich der Aufsichtsrat ausführlich mit den im Berichtsjahr durchgeführten Aktivitäten und Fahrplanmaßnahmen zur Verbesserung der Pünktlichkeit und der Betriebsqualität. Darüber hinaus wurde der Aufsichtsrat über die Fahrzeugmängel beim ICE 3 und ICE TD sowie die zur Problembeseitigung eingeleiteten Maßnahmen informiert.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Fernverkehr AG zum 31. Dezember 2004 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 9. Mai 2005 in Gegenwart der Wirtschaftsprüfer, die die Prüfungsberichte unterzeichnet haben, umfassend beraten; die Wirtschaftsprüfer berichteten über die wesentlichen Ergebnisse der Prüfung und standen für die Beantwortung von Fragen zur Verfügung. Der Aufsichtsrat stimmte dem Ergebnis der Prüfung zu.

Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss und den Lagebericht der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2004 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wurde aufgrund des mit der DB Personenverkehr GmbH bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Fernverkehr AG für das Geschäftsjahr 2004 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

In der Aufsichtsratssitzung am 5. Mai 2004 wurde Herr Dr. Karl-Friedrich Rausch als Nachfolger von Herrn Hartmut Mehdorn, der sein Mandat mit Wirkung zum 19. April 2004 niederlegte, zum neuen Aufsichtsratsvorsitzenden und zugleich zum Mitglied des Aufsichtsratspräsidiums gewählt.

Herr Karl-Dietrich Reemtsema legte mit Wirkung zum 31. Mai 2004 sein Mandat im Vorstand und den Vorsitz des Vorstands der DB Fernverkehr AG nieder und ist in den Ruhestand getreten. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Dr. Reemtsema für die von ihm geleistete Arbeit.

Herr Dr. Nikolaus Breuel wurde mit Wirkung zum 1. Juni 2004 zum Mitglied des Vorstands bestellt und zum Vorsitzenden des Vorstands der DB Fernverkehr AG ernannt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Fernverkehr AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2004 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im Mai 2005
Für den Aufsichtsrat



Dr. Karl-Friedrich Rausch
Vorsitzender

Fahrzeuge

ICE 3 (Elektrotriebzug)



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

Hersteller	Konsortialführer Siemens, Bombardier Transportation
Indienststellung	ab 2000
Leistung	8.000 kW
Höchstgeschwindigkeit	330 km/h
Sitzplätze	441 (BR 403)/431 (BR 406)
Anzahl 31.12.04	50 (37/ 13)

ICE 2 (Elektrotriebzug)



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

Hersteller	Konsortialführer Siemens, Adtranz
Indienststellung	1996
Leistung	4.800 kW
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Sitzplätze	368
Anzahl 31.12.04	44

ICE 1 (Elektrotriebzug)



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

Hersteller	Konsortium: ABB, AEG, Siemens, Thyssen-Henschel, Krupp, Kraus Maffei
Indienststellung	1991
Leistung	9.600 kW
Höchstgeschwindigkeit	280 km/h
Sitzplätze	649 (bei 12 Mittelwagen)
Anzahl 31.12.04	59

ICE T (Elektrotriebzug)



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

Hersteller	Konsortialführer Bombardier, DUEWAG, FIAT, Siemens
Indienststellung	ab 1999
Leistung	3.000 kW (BR 415)/ 4.000 kW (BR 411)
Höchstgeschwindigkeit	230 km/h
Sitzplätze	250/357
Anzahl 31.12.04	43 (11/32)

BR 101 (Elektrolokomotive)



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

Hersteller	Adtranz
Indienststellung	1997–1999
Leistung	6.400 kW
Höchstgeschwindigkeit	220 km/h
Anzahl 31.12.04	145

IC-Großraumwagen (Apmz 117/127)



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

Hersteller	Waggon Union Berlin
Indienststellung	1975/76
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Sitzplätze	51
Anzahl 31.12.04	34

IC-Steuerwagen (Bpmbdzf 297/296)



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

Hersteller	PFA Weiden
Indienststellung	1996–1999
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Sitzplätze	51
Anzahl 31.12.04	75

RIC-Schlafwagen
(Bauart WLAbmz 173.1)¹⁾



Der Schlafwagen Comfortline verfügt über 12 Abteile mit je 3 Betten. 3 Deluxe-Abteile besitzen ein eigenes Bad mit Dusche und WC. Die 9 Economy-Abteile haben eine Waschgelegenheit – am Wagende steht noch eine Dusche für alle Reisenden zur Verfügung. Je zwei benachbarte Abteile können zu einer Suite zusammengelegt werden. Luftgefederte Fahrwerke sorgen für einen ruhigen Schlaf. Lochkartenschlüssel und von innen abschließbare Abteiltüren ermöglichen eine ungestörte Nachtruhe. Im Serviceabteil befindet sich die Kommunikationszentrale des Servicemitarbeiters. Dank der Wechselsprechanlage ist eine direkte Verbindung zu allen Abteilen gewährleistet, so dass jeder Fahrgast individuell geweckt werden kann und die Möglichkeit hat, kleine Speisen und Getränke per Gegensprechanlage zu bestellen, die direkt ins Abteil serviert werden.

Hersteller	Siemens AG, Wien/Graz
Indienststellung	2003/2004
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Plätze	36 Betten, je Abteil 3 Betten, 3 Abteile mit Dusche/WC
Anzahl 31.12.04	42

Fahrzeugtransportwagen
(Bauart DDm 915 und 916)¹⁾



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

Hersteller	LHB, Graaff
Indienststellung	1969–1972
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Stellplätze	je 5 Ober-/Unterdeck
Anzahl 31.12.04	164

Liegewagen¹⁾ (Bauart 249.1)



Die Liegewagen der Bauart 249.1 sind aus einer Modernisierungsmaßnahme von älteren Fahrzeugen entstanden. Dabei wurden die Sanitärebereiche und das Innendesign der Fahrzeuge vollständig überarbeitet und erneuert. Die Wagen haben 8 Abteile mit jeweils 6 Plätzen, zusätzliche mechanische Sicherungseinrichtungen zum Verschluss der Abteile durch die Kunden und sind klimatisiert. Alle Wagen sind international einsatzfähig. Die modernen Drehgestelle mit Scheibenbremsen garantieren während der Fahrt Lafruhe. Für mobilitätseingeschränkte Reisende steht ein rollstuhlgängiges Abteil für zwei Personen mit entsprechendem Sanitärebereich zur Verfügung.

Hersteller	VIF GmbH Halberstadt
Indienststellung	2002
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Liegeplätze	50
Anzahl 31.12.04	44

Schlafwagen^{1), 2)}
(Bauart WLAbm 171, WLbM 172)



Die Doppelstockschlafwagen bieten 28 bis 42 klimatisierte Plätze, jeweils in Zweibettabteilen (bei CityNightLine auch Vierbettabteilen), einige auch zusätzlich mit Dusche und WC und einem gesonderten Sitzbereich (WLAbm171). Fast alle Fahrzeuge besitzen eine Bord-Galley und zusätzliche Gepäckräume. In den Wagen DB NachtZug steht zusätzlich eine Allgemeindusche zur Verfügung. Alle Wagen sind in Deutschland, Österreich und der Schweiz einsatzfähig; 16 Wagen zusätzlich in Dänemark und 10 Wagen auch in den Niederlanden.

Hersteller	Schindler, SGP, Talbot
Indienststellung	1995
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Schlafplätze	28/34/36/42 (je nach Grundriss des Fahrzeugtyps)
Anzahl 31.12.04	44

¹⁾ DB AutoZug GmbH, Dortmund

²⁾ CityNightLine CNL AG, Zürich/Schweiz



DB Fernverkehr AG

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.db.de
www.bahn.de

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

www.db.de/ir
www.db.de/presse

Copyright © 2005
Deutsche Bahn AG,
Investor Relations
Alle Rechte sowie technische
Änderungen vorbehalten.

Redaktion/Text

DB Fernverkehr AG,
Ressort Finanzen und
Controlling

Kommunikation
UB Personenverkehr

Deutsche Bahn AG,
Investor Relations

**Beratung und
Produktionskoordination**

Mentor Werbeberatung
H.- J. Dietz, Kelkheim

Gestaltung

Studio Delhi
Konzept und Design,
Mainz

DTP

LGS GmbH,
Frankfurt am Main

Lithografie

Koch Lichtsatz und Scan,
Wiesbaden

Druck

Color-Druck, Leimen

Fotografie

Max Lautenschläger, Berlin

Bildnachweis

Deutsche Bahn
DB AG/Lautenschläger

DB AG/Bedeschinski (S. 31)



DB Fernverkehr AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.db.de
www.bahn.de