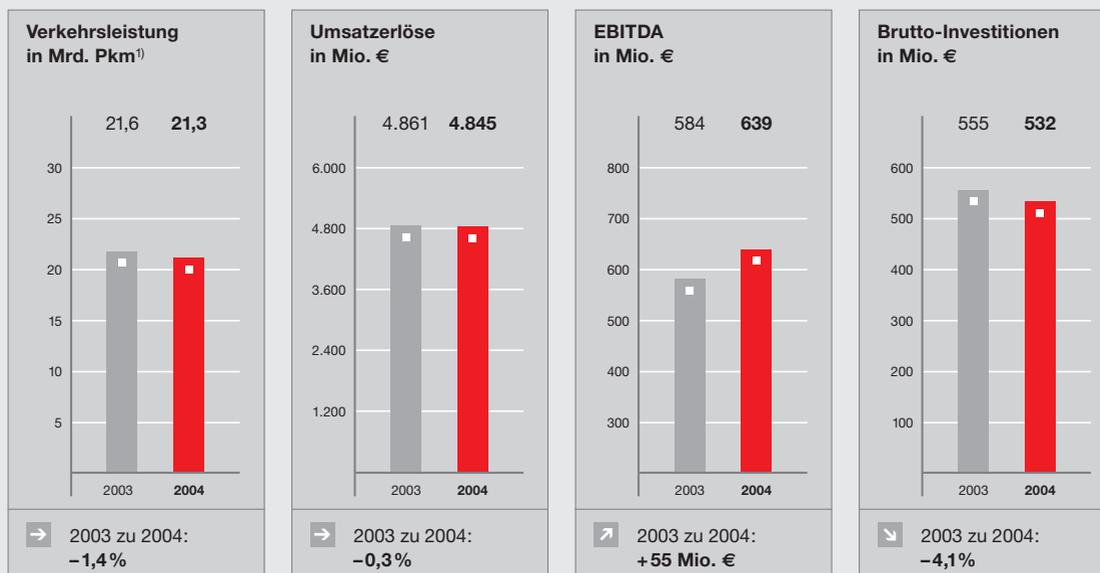




DB Regio AG
Geschäftsbericht 2004

Entwicklung im Geschäftsjahr 2004



Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2004	2003	Veränd. in %
Umsatz	4.845	4.861	- 0,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	509	411	+ 23,8
EBITDA ³⁾	639	584	+ 9,4
EBIT ⁴⁾	384	301	+ 27,6
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen ⁵⁾	347	269	+ 29,0
Return on Capital Employed	in % 17,4	14,8	-
Bilanzsumme	4.228	4.121	+ 2,6
Anlagevermögen	3.972	3.801	+ 4,5
Eigenkapital	1.764	1.764	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	619	370	+ 67,3
Cashflow vor Steuern	769	695	+ 10,6
Brutto-Investitionen	532	555	- 4,1
Netto-Investitionen ⁶⁾	503	524	- 4,0
Mitarbeiter per 31.12.	20.863	21.852	- 4,5

Leistungskennzahlen – Schiene	2004	2003	Veränd. in %
Reisende	Mio. 753,3	751,6	+ 0,2
Verkehrsleistung	Mrd. Pkm ¹⁾ 21,3	21,6	- 1,4
Betriebsleistung	Mio. Trkm ⁷⁾ 362,2	365,6	- 0,9

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

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

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

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

⁵⁾ Betrieblich ermittelte Ergebnisgröße (bereinigt um Sonderfaktoren)

⁶⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

⁷⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

2 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

4 Lagebericht

30 Jahresabschluss

32 Bestätigungsvermerk

33 Bilanz

34 Gewinn-und-Verlustrechnung

35 Kapitalflussrechnung

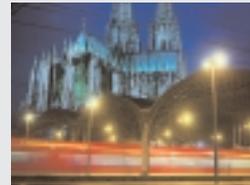
38 Anhang

50 Wesentliche Beteiligungen

51 Organe

56 Bericht des Aufsichtsrats

58 Fahrzeuge



Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

für die DB Regio AG war 2004 ein erfolgreiches Jahr. Mit attraktiven Preisangeboten, neuen Fahrzeugen und einer zuverlässigen Leistung konnten wir bei Bestellern und Fahrgästen gleichermaßen überzeugen.

Trotz Ausschreibungsverlusten blieb die Verkehrsleistung der DB Regio AG und ihrer Schientöchter gegenüber 2003 mit 37,9 Milliarden Personenkilometern konstant. Ausschlaggebend dafür war die Generierung von Mehrverkehren aufgrund von attraktiven Angeboten und einer im Vergleich zum Vorjahr weiter verbesserten Qualität.

Diese positive Entwicklung fand in einem wirtschaftlichen Umfeld statt, das gekennzeichnet war von einer schwachen Konjunktur, einem stagnierenden SPNV-Markt, einem hohen Preisdruck seitens der Besteller und der Kürzung von Zuschüssen. Allein die zunehmende Zahl an Erwerbslosen beeinflusste negativ die Reishäufigkeit vor allem bei Pendlern und führte zu nachhaltig negativen Effekten auf der Umsatzseite. Betroffen waren hier vor allem die Bereiche Zeitkarten und Einzelfahrkarten.

Umso wichtiger war, dass DB Regio bei den Fahrgelderlösen insgesamt eine positive Entwicklung verzeichnete. Diese erhöhten sich im Berichtsjahr um 3,1 Prozent auf 2,4 Milliarden Euro. Für die Zuwächse verantwortlich waren in erster Linie unsere Aktionsangebote und die in 2004 deutlich gestiegenen Kraftstoffpreise. Die mit Ländertickets, Schönes-Wochenende-Ticket und Single-Ticket erzielten Erlöse erhöhten sich im Vergleich zu 2003 um 15 Prozent auf 196 Millionen Euro. Auch deshalb konnten wir unseren Umsatz gegenüber dem Vorjahr deutlich steigern.

Insgesamt nutzten im Berichtsjahr 2,9 Prozent mehr Fahrgäste unsere Nahverkehrszüge als in 2003. Dieser Erfolg hat mehrere Gründe: Wir verfügen heute über Angebote, die die unterschiedlichen Bedürfnisse unserer Kunden, zum Beispiel im Freizeitverkehr, weit gehend abdecken. Gleichzeitig erzielten wir im Jahr 2004 bei Service und Qualität deutliche Fortschritte. Wir haben unsere Pünktlichkeitswerte gesteigert, die Information unserer Kunden während ihrer Reise verbessert und gemeinsam mit den Bestellern in neue attraktive Fahrzeuge und Angebote investiert. Beispiele sind der 10-Minuten-Takt bei der S-Bahn München und die neue S-Bahn Halle/Leipzig. Die zum Jahresende 2003 in Betrieb genommene S-Bahn RheinNeckar überzeugte im Berichtsjahr aufgrund einer hohen Angebotsqualität Fahrgäste und Besteller gleichermaßen.

Diese Fortschritte führten zu einer deutlichen Steigerung der Kundenzufriedenheit. In einer Infas-Studie vom Herbst 2004 gaben 52 Prozent der Kunden dem Nahverkehr der Deutschen Bahn die Noten Eins oder Zwei. In 2003 betrug dieser Wert lediglich 42 Prozent.

Gleichzeitig hat der Ausschreibungswettbewerb deutlich an Dynamik gewonnen. Aufgrund der von Markteintrittspreisen geprägten Wettbewerbssituation entsprach die Erfolgsquote bei Ausschreibungen nicht ganz unseren Erwartungen. Andererseits



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Vorstands
DB Regio AG

zeigt sich aber zunehmend, dass sich Qualität und ein seriös kalkuliertes Preis-Leistungs-Verhältnis langfristig am Markt durchsetzen. Insgesamt haben wir im Jahr 2004 deshalb vier wichtige Ausschreibungen gewonnen: das Altmark-Börde-Anhalt-Netz, das Sachsen-Anhalt-Süd-Netz, den Flensburg-Express und die Schwarzwaldbahn.

Im Jahr 2004 wurden nach langen Verhandlungen die Verkehrsverträge mit den Verkehrsverbänden Rhein Ruhr (VRR) und Niederrhein (NVN) und mit dem Freistaat Bayern abgeschlossen. Das vertraglich gesicherte Auftragsvolumen erhöhte sich damit um fast 70 Prozent von 20 Milliarden in 2003 auf 33,7 Milliarden Euro in 2004.

Ungeachtet dessen werden wir in unseren Anstrengungen bei Angebotsverbesserung und Kostensenkung nicht nachlassen. Der Wettbewerb wird weiter an Intensität gewinnen, da die abgeschlossenen Verkehrsverträge Ausschreibungen von Verkehrsleistungen in erheblichem Ausmaß vorsehen.

Gleichzeit steht der Nahverkehrsmarkt insgesamt aufgrund der finanziellen Situation bei Bund und Ländern verstärkt unter Druck. Wir müssen deshalb davon ausgehen, dass das bestellte Angebot in den kommenden Jahren nicht weiter wachsen wird.

Auch aus diesem Grund gewinnt die Erhöhung der Fahrgeldeinnahmen durch die Gewinnung von Neukunden für DB Regio zunehmend an Bedeutung.

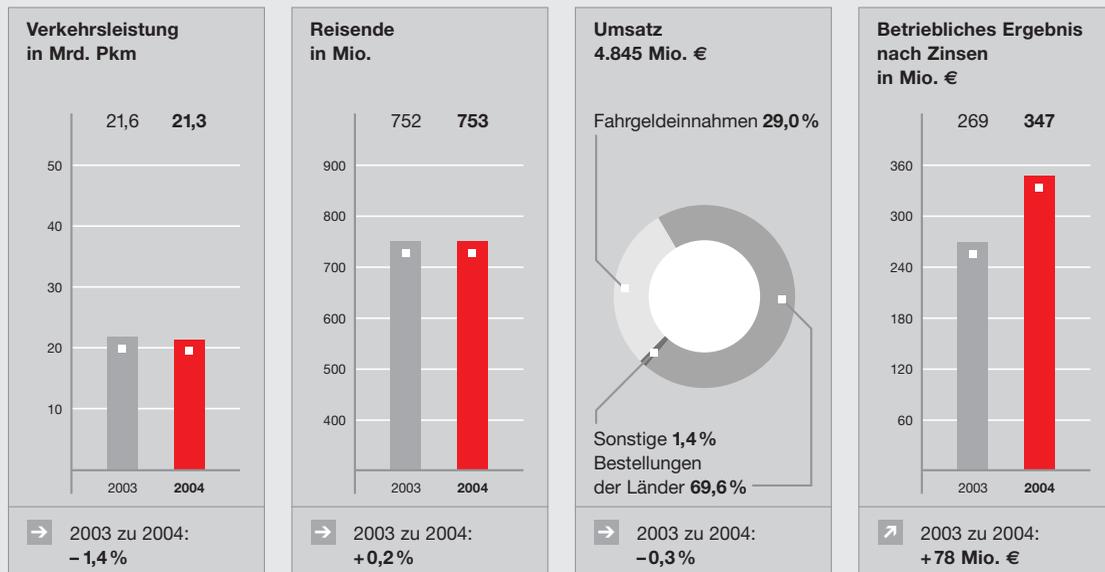
Unser Anliegen ist deshalb, die Kundenzufriedenheit weiter zu steigern und neue Kunden zu gewinnen. Im Fokus stehen dabei Maßnahmen, mit denen wir die Information und Betreuung unserer Fahrgäste während ihrer Reise verbessern und eine stabil hohe Pünktlichkeit sicherstellen. Bereits zum Dezember 2004 haben wir die Attraktivität unserer Preisangebote durch die Ausweitung der Gültigkeit vieler Ländertickets auf das Wochenende weiter gesteigert.

Mit unseren attraktiven Angeboten, einem überzeugenden Service und einer stabil hohen Qualität werden wir auch in Zukunft am Markt erfolgreich sein und Fahrgäste wie auch Besteller gleichermaßen von der Leistungsfähigkeit der DB Regio AG überzeugen.

Ihr



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Vorstands
DB Regio AG



- Betriebsergebnis bei leichtem Umsatzrückgang auf 4,8 Mrd. € um 29% auf 347 Mio. € gesteigert
- Erfolgreicher Betriebsstart und Geschäftsverlauf der S-Bahn RheinNeckar
- Kostenstruktur weiter erfolgreich optimiert



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. Die Vertriebsaktivitäten des Personenverkehrs werden dabei vom „Service-Center Vertrieb“ auf Provisionsbasis wahrgenommen.

Die DB Regio AG bildet zusammen mit ihren Tochtergesellschaften das Geschäftsfeld Regio. Sie besteht aus einer Zentrale in Frankfurt am Main sowie bundesweit

acht Regionalbereichen, die für Produktion, Bordservice sowie Finanzen und Personalwesen in ihren Gebieten zuständig sind. Aus unserem Beteiligungsportfolio werden die eigenständigen Schienenverkehrsunternehmen DB Regio NRW GmbH, S-Bahn München GmbH, Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Burgenlandbahn GmbH, UBB Usedomer Bäderbahn GmbH und DB Zug-Bus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH dem Geschäftsfeld Regio zugeordnet.

Der Managementstruktur des Unternehmensbereichs Personenverkehr des DB Konzerns folgend werden einige Tochtergesellschaften der DB Regio AG im Geschäftsfeld Stadtverkehr des DB Konzerns geführt. Dazu gehören sämtliche Busgesellschaften, die S-Bahnen Berlin und Hamburg sowie seit dem 17. Dezember 2004 die intalliance AG. Das Geschäftsfeld Stadtverkehr konzentriert sich auf den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr. Damit sollen der sich abzeichnenden Marktöffnung im Stadtverkehr Rechnung getragen und Wachstumspotenziale realisiert werden. Zur Führung der der DB Stadtverkehr GmbH zugeordneten Beteiligungen ist zwischen der DB Regio AG und der DB Stadtverkehr GmbH am 30. September 2004 ein Geschäftsbesorgungsvertrag abgeschlossen worden. Im Rahmen dieses Geschäftsbesorgungsvertrags wird die DB Stadtverkehr GmbH von der DB Regio AG bevollmächtigt, die Gesellschafterrechte in Bezug auf die der DB Stadtverkehr GmbH zugeordneten Beteiligungen mittels Vollmacht wahrzunehmen. Die DB Stadtverkehr GmbH übt als Management-Holding kein operatives Geschäft aus. Die DB Regio AG bleibt weiterhin Gesellschafterin der dem Geschäftsfeld Stadtverkehr zugeordneten Gesellschaften.

Gesamtwirtschaftliche Lage

Mit unserer begrenzt internationalen Diversifizierung 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 BIP-Anstieg von knapp 2 % deutlich schwächer als in anderen Regionen der Welt und in den übrigen europäischen Ländern (im Vorjahr: 0,4 %). 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 in 2004 um 1,7 % zu (im Vorjahr: -0,1 %). Gestützt wurde die Wirtschaftsentwicklung insbesondere von einem 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 nur 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 jedoch gut behauptet und unsere Marktposition gestärkt. Im Gegensatz zu dem nach unten gerichteten Markttrend wurden die Verkehrsleistung des Personenverkehrs gegenüber dem Vorjahr gesteigert und Marktanteile gewonnen.

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 legten unsere Schwestergesellschaften im Schienenpersonenfernverkehr im Vergleich zum Vorjahr um 2,2 % auf 32,3 Mrd. Pkm zu (im Vorjahr: -4,7 %). Ebenfalls positiv entwickelte sich die Nachfrage im Bereich unserer Regionalzüge und S-Bahnen. Mit 37,9 Mrd. Pkm erreichten wir hier zusammen mit unseren Tochtergesellschaften exakt das Vorjahresniveau, obwohl die Betriebsleistung aufgrund des Übergangs mehrerer teils sehr aufkommensstarker Linien an Bahnen, die nicht zum DB Konzern gehören, sank. Dämpfend wirkte sich erneut die konjunkturell unverändert schwierige Situation am Arbeitsmarkt aus. Als Markterfolg erwiesen sich die Pauschaltickets, z. B. die Ländertickets.

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

Die Nachfrage im ÖSPV stieg mit rund 0,6 % etwas stärker als im Vorjahr mit 0,2 %. Um den gleichen Wert stieg auch – auf vergleichbarer Basis – die Verkehrsleistung der Busgesellschaften des DB Konzerns. Der Zuwachs im ÖSPV wird wie schon im Vorjahr vollständig durch den Anstieg der Verkehrsleistung im Linienverkehr getragen, während sie bei Gelegenheitsverkehren zurückging.

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 Betriebsleistung im Regionalverkehr).



Geschäftsverlauf

Positive Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen im Berichtsjahr mit 4.845 Mio. € aufgrund aperiodischer Effekte bei den Fahrgelderlösen im Vorjahr um 16 Mio. € (–0,3 %) unter dem Vorjahreswert. Die Fahrgelderlöse lagen mit 1.403 Mio. € um 64 Mio. € (–4,4 %) unter dem Vorjahreswert. Bereinigt um die genannten aperiodischen Effekte wurden um 34 Mio. € (+2,5 %) höhere Fahrgelderlöse erzielt. Dies ist vor allem auf Umsatzsteigerungen im Verbundbereich zurückzuführen. Die positive Entwicklung der mit 3.373 Mio. € um 1,8 % höheren Bestellerentgelte ist im Wesentlichen in geringeren Pönalen für Verspätungen begründet.

Insgesamt entfielen rund 70 % der Umsatzerlöse auf Bestellungen der Länder, 29 % auf Fahrgeldeinnahmen und 1 % (69 Mio. €) auf sonstige Umsatzerlöse. Lediglich 2,3 % ihres Umsatzes erzielte die DB Regio AG mit Gesellschaften des DB Konzerns (im Vorjahr: 2,4 %).

Komponenten der Ergebnisrechnung

Die Gesamtleistung der DB Regio AG lag mit 4.880 Mio. € auf Vorjahresniveau. Während die Umsatzerlöse den Vorjahreswert um 16 Mio. € unterschritten, erhöhten sich die aktivierten Eigenleistungen durch die weitere Ausrüstung der Fahrzeugflotte mit GSM-R-Geräten um 14 Mio. €.

Die sonstigen Erträge betragen 363 Mio. € und lagen um 103 Mio. € (–22,1 %) unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf positive Einmal-effekte im Jahresabschluss 2003 aus Rückstellungsveränderungen infolge des Wegfalls von Risiken zurückzuführen.

Die Summe der betrieblichen Erträge unterschritt den Vorjahreswert von 5.346 Mio. € mit 5.243 Mio. € um 103 Mio. € (–1,9 %).

Die Summe der betrieblichen Aufwendungen sank gegenüber dem Vorjahreswert um 195 Mio. € (–3,9 %) auf 4.850 Mio. €.

Infolge der Berücksichtigung von Risiken in der Fahrzeuginstandhaltung stieg der Materialaufwand um 74 Mio. € (+2,4 %) auf 3.204 Mio. €. Der Anteil des Materialaufwands an der Gesamtleistung erhöht sich leicht auf 65,7 % (im Vorjahr: 64,1 %).

Der Personalaufwand lag bei 845 Mio. € und damit um 97 Mio. € (–10,3 %) unter dem Vorjahreswert. Bereinigt um personalbezogene Rückstellungsbewegungen bleibt der Personalaufwand um 36 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Aufwandssteigerungen durch die Tarifierhöhung im Berichtsjahr wurden durch den weiteren Rückgang des Personalbestands überkompensiert. Der Anteil des Personalaufwands an der Gesamtleistung sank auf 17,3 % (im Vorjahr: 19,3 %).

Die Abschreibungen sanken gegenüber Vorjahr um 28 Mio. € (–9,8 %) auf 255 Mio. €. Ursächlich für den Rückgang sind im Wesentlichen Einmaleffekte aus Sonderabschreibungen im Vorjahreswert.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen konnten um 144 Mio. € auf 546 Mio. € verringert werden (-20,9%). Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Vorjahreswert zusätzliche Aufwendungen für Sondermaßnahmen zur Erhöhung der Sicherheit und für die Stilllegung nicht mehr benötigter Fahrsimulatoren enthalten waren. Zudem wurde das strikte Kostenmanagement aus den Vorjahren im Berichtsjahr konsequent weiterverfolgt.

Infolge eines höheren Zinsaufwands hat sich das Zinsergebnis auf -37 Mio. € verschlechtert (im Vorjahr: -32 Mio. €).

Das Beteiligungsergebnis in Höhe von 153 Mio. € übertraf das Vorjahresniveau um 11 Mio. € (+7,7%). Es umfasst im Wesentlichen die Ergebnisabführungen der S-Bahn Berlin GmbH, der S-Bahn Hamburg GmbH, der S-Bahn München GmbH, der Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, der DB Regio NRW GmbH, der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH, der DB RegioNetz Verkehrs GmbH sowie der Busgesellschaften.

Insgesamt erzielte die DB Regio AG ein erneut deutlich verbessertes Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit von 509 Mio. € (im Vorjahr: 411 Mio. €). Das Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die DB Personenverkehr GmbH abgeführt.

Betriebliches Ergebnis nach Zinsen deutlich verbessert

Zur Beurteilung des in unserem operativen Geschäft erzielten Ergebnisses nehmen wir – sofern erforderlich – Bereinigungen am handelsrechtlichen Ergebnisausweis vor, um Sondereinflüsse zu eliminieren, die nicht als nachhaltig unterstellt werden können. Betriebswirtschaftliche Bereinigungen betreffen Ergebnisbestandteile, die der Art nach ungewöhnlich, der Häufigkeit nach selten bzw. nicht ständig wiederkehrender Natur und der Höhe nach wesentlich sind. Um eine Verzerrung durch Beteiligungsergebnisse zu vermeiden, stellen wir beim Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen zudem auf eine um das Beteiligungsergebnis korrigierte Größe ab.

Überleitung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen aus dem handelsrechtlichen Ergebnis in Mio. €	2004	2003	Veränd.
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	509	411	+ 98
Korrektur Beteiligungsergebnis	- 153	- 142	- 11
Bereinigung um nicht-operative Sondereffekte	- 9	-	- 9
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	347	269	+ 78

Im Jahr 2004 wurde das Ergebnis um eine Rückstellungsauflösung in Höhe von 9 Mio. € im Rahmen der konzernbezogenen Reallokation der Restrukturierungsrückstellungen bereinigt.

Gemessen am Betrieblichen Ergebnis nach Zinsen verzeichneten wir im Berichtsjahr einen verbesserten operativen Gewinn in Höhe von 347 Mio. € (im Vorjahr: 269 Mio. €).

Da aufgrund unserer langen Investitionszyklen erhöhte Abschreibungen und durch die anteilige Finanzierung über die Kapitalmärkte auch Zinsaufwendungen früher anfallen als die positiven Rückflüsse aus gestiegenen Umsatzerlösen oder niedrigeren Kosten, verdeutlichen wir die operativen Ergebnisverbesserungen im Zeitablauf anhand der Kenngröße EBITDA (Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen). Verglichen mit dem Vorjahreswert (584 Mio. €) stieg das EBITDA um 55 Mio. € auf 639 Mio. €. Das für die Ermittlung des ROCE verwendete EBIT verbesserte sich von 301 Mio. € im Vorjahr auf 384 Mio. € im Berichtsjahr.

Wesentliche betriebswirtschaftliche Ergebnisgrößen¹⁾ in Mio. €	2004	2003	Veränd.
EBITDA	639	584	+ 55
Abschreibungen	- 255	- 283	+ 28
EBIT	384	301	+ 83
Zinsergebnis	- 37	- 32	- 5
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	347	269	+ 78
<small>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.</small>			

Wesentliche Beteiligungen

Die DB Regio AG hielt zum 31. Dezember 2004 direkt Anteile an 39 verbundenen und 20 assoziierten Gesellschaften. Wie bereits erläutert, wurden einige Beteiligungen der DB Regio AG gemäß der Organisationsstruktur des Unternehmensbereichs Personenverkehr des DB Konzerns in dem Geschäftsfeld Stadtverkehr unter der Führung unserer Schwestergesellschaft DB Stadtverkehr GmbH gebündelt. Im Folgenden wird die Entwicklung der dem Geschäftsfeld Stadtverkehr zugeordneten Gesellschaften daher separat ausgewiesen.

Veränderungen im Beteiligungsbereich

Die ZugBus Schleswig-Holstein GmbH wurde mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2004 auf die DB Regio AG verschmolzen. Die Eintragung der Verschmelzung im Handelsregister beim Amtsgericht Kiel erfolgte am 14. September 2004.

Die DB Regionalbahn Rheinland GmbH, die DB Regionalbahn Rhein-Ruhr GmbH sowie die DB Regionalbahn Westfalen GmbH wurden ebenfalls mit wirtschaftlicher Wirkung ab dem 1. Januar 2004 auf die DB Regio NRW GmbH verschmolzen. Die Eintragungen der Verschmelzungen ins Handelsregister wurden am 2. August 2004 beim Amtsgericht in Düsseldorf vorgenommen.

Die DB ZugBus Regionalverkehr Alb Bodensee GmbH hat am 30. März 2004 die Kreisverkehrsbetrieb Sigmaringen GmbH gegründet. Diese Gesellschaft hat sodann mit Kauf- und Übertragungsvertrag vom 1. April 2004 vom Landkreis Sigmaringen den unselbstständigen Kreisverkehrsbetrieb des Landkreises Sigmaringen in Form eines Asset-Deals erworben.

Die DB Regio AG hat mit notariellem Vertrag vom 23. April 2004 mit rechtlicher Wirkung zum 1. Januar 2004 weitere 30 % am Stammkapital der Burgenlandbahn GmbH von der sich in Insolvenz befindlichen Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH übernommen und ihren Anteil damit auf 100 % aufgestockt.

Die Regionalverkehr Dresden GmbH wurde mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2004 zu 51 % durch die DB Regio AG übernommen und ist der Region Südost des Geschäftsfelds Stadtverkehr zugeordnet.

Die Gesellschaft Sumava Bus s.r.o. wurde mit Handelsregistereintragung vom 15. September 2004 als Tochtergesellschaft (100 %) der RBO Regionalbus Ostbayern GmbH gegründet. Die Gesellschaft soll im grenzüberschreitenden Verkehr tätig werden.

Tochtergesellschaften im Geschäftsfeld Regio

Im Berichtsjahr konnten die dem Geschäftsfeld Regio zugeordneten Tochtergesellschaften der DB Regio AG ihre Verkehrsleistung um 396 Mio. Pkm (+3,2 %) auf 12,6 Mrd. Pkm erhöhen.

Neben der positiven Verkehrsleistungsentwicklung konnten auch die Umsatzerlöse um 36 Mio. € auf 2.084 Mio. € (+1,7 %) gesteigert werden. Die Umsatzsteigerung ist maßgeblich auf höhere Bestellerentgelte bei der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (Leistungsausweitungen) und der S-Bahn München GmbH (Zuschüsse für Sicherheit und Ordnung) zurückzuführen.

Die Aufwendungen stiegen um 60 Mio. € (+3,0 %), überwiegend aufgrund von Instandhaltungsaufwendungen bei der DB Regio NRW GmbH (Fahrzeugumbauten infolge der gewonnenen Ausschreibung „Haard-Achse“), der S-Bahn München GmbH (qualitätsverbessernde Maßnahmen) und der DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (Berücksichtigung von Risiken).

Das konsolidierte Ergebnis vor Steuern sank um 17 Mio. € (-18,6 %) auf 75 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen beliefen sich im Berichtsjahr auf 184 Mio. € und lagen um 53 Mio. € (-22,3 %) unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang resultiert aus einer rückläufigen Fahrzeugbeschaffung der DB RegioNetz Verkehrs GmbH sowie geringeren Rest- und Anzahlungen von Fahrzeugen der DB Regio NRW GmbH und der S-Bahn München GmbH. Nach Abzug der Investitionszuschüsse ergaben sich Netto-Investitionen in Höhe von 119 Mio. € (-9,4 %).

Zum Jahresende waren bei unseren Tochtergesellschaften des Geschäftsfelds Regio 8.081 Mitarbeiter beschäftigt (+55 bzw. +0,7% Mitarbeiter gegenüber Vorjahr). Im Rahmen des Projekts „Herbst 04“ wurde bei der DB Regio NRW GmbH zur Erreichung der Qualitätsziele die Ausstattung mit betrieblichem Personal verstärkt. Die wichtigsten Kennzahlen und ihre Entwicklung im Überblick:

Tochtergesellschaften: (Geschäftsfeld Regio)	Einheit	2004	2003	Veränd. in %
Verkehrsleistung	Mio. Pkm	12.616	12.220	+ 3,2
Umsatz	Mio. €	2.084	2.048	+ 1,7
Ergebnis vor Steuern ¹⁾	Mio. €	75	92	- 18,6
Brutto-Investitionen	Mio. €	184	237	- 22,3
Mitarbeiter per 31.12.		8.081	8.026	+ 0,7
¹⁾ konsolidiert				

Tochtergesellschaften im Geschäftsfeld Stadtverkehr

■ **Sparte S-Bahn:** In der Sparte S-Bahn des Geschäftsfelds Stadtverkehr des Unternehmensbereichs Personenverkehr des DB Konzerns werden die S-Bahn Berlin GmbH und die S-Bahn Hamburg GmbH geführt.

Die Verkehrsleistung dieser Gesellschaften erhöhte sich im Berichtsjahr leicht um 35 Mio. Pkm auf 4,7 Mrd. Pkm (+0,8%).

Die Umsatzerlöse der Sparte S-Bahn verringerten sich im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr um 29 Mio. € auf 626 Mio. € (-4,4%). Die Unterschreitung des Umsatzes resultierte in erster Linie aus geringeren Bestellerentgeltzahlungen aus dem neuen Verkehrsvertrag der S-Bahn Berlin GmbH sowie aus geringeren Fahrgeldeinnahmen entsprechend dem neuen Einnahmeaufteilungsvertrag mit dem Verkehrsverbund Berlin Brandenburg.

Im Rahmen des straffen Kostenmanagements konnten die Aufwendungen um 36 Mio. € auf 709 Mio. € zurückgeführt werden (-4,8%). Ursächlich hierfür waren vor allem geringere Instandhaltungs- und Personalaufwendungen.

Das Ergebnis vor Steuern der S-Bahnen stieg um 1 Mio. € (+20,1%) auf 8 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen beliefen sich auf 40 Mio. € und lagen um 88 Mio. € (-69,0%) unter dem Vorjahreswert, da die Modernisierung der Flotte sowohl bei der S-Bahn Berlin als auch bei der S-Bahn Hamburg weitestgehend abgeschlossen ist. Nach Abzug der Investitionszuschüsse ergaben sich Netto-Investitionen in Höhe von 24 Mio. € (-79,3%).

Zum Jahresende waren in der Sparte S-Bahn 4.756 Mitarbeiter beschäftigt. Das bedeutet eine Minderung um 149 Mitarbeiter (–3,0 %) gegenüber dem Vorjahr.

Die wichtigsten Kennzahlen und ihre Entwicklung im Überblick:

Tochtergesellschaften: (Sparte S-Bahn)	Einheit	2004	2003	Veränd. in %
Verkehrsleistung	Mio. Pkm	4.668	4.633	+ 0,8
Umsatz	Mio. €	626	655	– 4,4
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	8	7	+ 20,1
Brutto-Investitionen	Mio. €	40	128	– 69,0
Mitarbeiter per 31.12.		4.756	4.905	– 3,0

■ **Sparte Bus:** Die DB Regio AG war per 31. Dezember 2004 an 22 Busgesellschaften direkt beteiligt, die nach der Neustrukturierung des Unternehmensbereichs Personenverkehr des DB Konzerns seit Beginn des Berichtsjahres dem Geschäftsfeld Stadtverkehr führungsorganisatorisch zugeordnet werden.

Die Verkehrsleistung der Busgesellschaften ist um 362 Mio. Pkm (–4,2 %) auf 8,3 Mrd. Pkm gegenüber dem Vorjahr zurückgegangen. Ursache hierfür ist in erster Linie die Entkonsolidierung der Regionalbus Braunschweig GmbH. Bereinigt um diesen Effekt ergibt sich ein Anstieg um 0,7 %.

Die Umsatzerlöse betragen im Berichtsjahr 1.097 Mio. €. Dies entspricht einer Reduzierung gegenüber dem Vorjahr um 25 Mio. € (–2,3 %) und ist hauptsächlich auf das Ausscheiden der Regionalbus Braunschweig GmbH aus dem Konsolidierungskreis zurückzuführen (Umsatzanteil im Vorjahr: 39 Mio. €). Die erstmalige Einbeziehung der Regionalverkehr Dresden GmbH wirkt diesem Effekt mit einem Umsatz von 22 Mio. € entgegen.

Die Aufwendungen sind um 42 Mio. € (–3,7 %) auf 1.093 Mio. € reduziert worden. Dazu beigetragen haben außer dem Ausscheiden der Regionalbus Braunschweig GmbH aus dem Konsolidierungskreis geringere Wertberichtigungen auf Umlaufvermögen sowie geringere Entschädigungsleistungen.

Das konsolidierte Ergebnis vor Steuern der Busgesellschaften lag mit 69 Mio. € um 26 Mio. € (+59,9 %) über dem Vorjahreswert.

Die Brutto-Investitionen lagen mit 79 Mio. € um 26 Mio. € (–25,2 %) unter dem Vorjahreswert. Gründe hierfür sind der Abschluss von Werkstattprojekten im Vorjahr, aber auch die strikte Priorisierung von Investitionen sowie die Verschiebung von Beschaffungsmaßnahmen im Berichtsjahr. Nach Abzug der Investitionszuschüsse beliefen sich die Netto-Investitionen auf 56 Mio. € (–28,3 %).

Der Personalbestand betrug zum Jahresende 7.833 Mitarbeiter (im Vorjahr: 7.820 Mitarbeiter).

Die wichtigsten Kennzahlen und ihre Entwicklung im Überblick:

Tochtergesellschaften: (Sparte Bus)	Einheit	2004	2003	Veränd. in %
Verkehrsleistung	Mio. Pkm	8.253	8.615	- 4,2
Umsatz	Mio. €	1.097	1.122	- 2,3
Ergebnis vor Steuern ¹⁾	Mio. €	69	43	+ 59,9
Brutto-Investitionen	Mio. €	79	105	- 25,2
Mitarbeiter per 31.12.		7.833	7.820	+ 0,2
¹⁾ konsolidiert				

Wertschöpfung und Wertbeitrag

Wertschöpfung: auf konstantem Niveau

Die Leistungskraft der DB Regio AG – gemessen an der Wertschöpfung – ist im Vergleich zum Vorjahr mit 1.238 Mio. € (-5 Mio. €) annähernd gleich geblieben.

Entstehung der Wertschöpfung in Mio. €	2004	2003	Veränd.
Gesamtleistung	4.880	4.880	-
+ Sonstige betriebliche Erträge	+ 363	+ 466	- 103
Unternehmensleistung	5.243	5.346	- 103
- Materialaufwand	- 3.204	- 3.130	- 74
- Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 546	- 690	+ 144
- Abschreibungen (auf SAV und IVG) ¹⁾	- 255	- 283	+ 28
Betriebliche Wertschöpfung	1.238	1.243	- 5
¹⁾ SAV = Sachanlagevermögen; IVG = immaterielle Vermögensgegenstände			

Mit 68,2 % wurde – wie im Vorjahr – der größte Anteil der Wertschöpfung an die Mitarbeiter verteilt. Gegenüber dem Vorjahr hat sich dieser Anteil jedoch um 7,6 Prozentpunkte verringert. Die auf die Kapitalgeber entfallenden Anteile der Wertschöpfung haben sich gegenüber dem Vorjahr erhöht.

Verteilung der Wertschöpfung in Mio. €	2004	2003	Veränd.
Mitarbeiter	845	942	- 97
Öffentliche Hand (Steuern) ¹⁾	-	-	-
Fremdkapitalgeber (Zinsen)	37	32	+ 5
Anteilseigner (inkl. Anteile Dritter) und nicht betriebliches Ergebnis	356	269	+ 87
Betriebliche Wertschöpfung	1.238	1.243	- 5
¹⁾ Zu berücksichtigen ist die steuerliche Organschaft mit der Deutschen Bahn AG			

Wertbeitrag: Kapitalrendite wesentlich verbessert

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

Durch die operative Ergebnisverbesserung hat sich der ROCE auf 17,4 % erhöht.

Return on Capital Employed in Mio. €	2004	2003	Veränd.
EBIT	384	301	+ 83
Capital Employed	2.205	2.035	+ 170
ROCE	17,4%	14,8%	-

Ableitung des Capital Employed aus der Bilanz in Mio. €	2004	2003	Veränd.
Sachanlagen und immaterielle Vermögensgegenstände	3.106	2.928	+ 178
Zinslose Darlehen (Infrastrukturfinanzierungsbeiträge des Bundes)	-	-	-
Zwischensumme	3.106	2.928	+ 178
+ Vorräte	43	46	- 3
+ Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	212	273	- 61
- Verbindlichkeiten, soweit nicht zinspflichtig, oder Zinslose Darlehen aus der Infrastrukturfinanzierung	- 1.157	- 1.212	+ 55
+ Aktiver RAP	1	1	-
- Passiver RAP	0	- 1	+ 1
Netto-Umlaufvermögen	- 901	- 893	- 8
Capital Employed	2.205	2.035	- 169

Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2004 im Vorjahresvergleich um 107 Mio. € (+2,6 %) auf 4.228 Mio. € erhöht. Da die Netto-Investitionen (503 Mio. €) die Abschreibungen (255 Mio. €) und Anlagenabgänge (70 Mio. €) überstiegen, erhöhte sich das Sachanlagevermögen um 6,1% auf 3.106 Mio. €.

Das Anlagevermögen insgesamt ist im Vorjahresvergleich um 4,5 % bzw. 171 Mio. € auf 3.972 Mio. € gestiegen. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen erhöhte sich um 1,8 Prozentpunkte auf 94,0 % (im Vorjahr: 92,2 %).

Das Umlaufvermögen hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 20,1% bzw. 64 Mio. € auf 255 Mio. € verringert. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen sank um 1,8 Prozentpunkte auf 6,0%.

Aufgrund eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags wird das Ergebnis von 509 Mio. € abgeführt. Das Eigenkapital der DB Regio AG blieb mit 1.764 Mio. € konstant. Durch die Ausweitung der Bilanzsumme hat sich die Eigenkapitalquote leicht von 42,8% auf 41,7% reduziert. Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital decken das Anlagevermögen zu 72,6% (im Vorjahr: 78,5%).

Auf der Passivseite ist der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme gegenüber dem Vorjahr um 3,6 Prozentpunkte gestiegen. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten erhöhten sich von 370 Mio. € auf 619 Mio. €. Davon resultieren 586 Mio. € aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Der Anteil an der Bilanzsumme ist mit 14,6% weiterhin vergleichsweise gering.

Die Rückstellungen lagen mit 688 Mio. € um 86 Mio. € unter dem Vorjahresniveau (-11,1%). Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben einen Anteil an der Bilanzsumme von 26,5% (im Vorjahr: 29,6%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 31,8% (im Vorjahr: 27,6%).

Bilanzstruktur in %	2004	2003
Anlagevermögen	94,0	92,2
Umlaufvermögen	6,0	7,8
Aktiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2004	2003
Eigenkapital	41,7	42,8
Rückstellungen	16,3	18,8
Verbindlichkeiten	42,0	38,4
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(14,6)	(9,0)
Passiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	4.228	4.121

Investitionen

Die Brutto-Investitionen verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um 4,1% auf 532 Mio. €. Dies ist im Wesentlichen auf die deutlich zurückgehenden Beschaffungszahlen bei den Verbrennungstriebwagen zurückzuführen. Gegenläufig wirken erhöhte Investitionen durch Anzahlungen für Lokomotiven der Baureihe (BR) 146.

Zusammen mit der Beschaffung von Elektrotriebwagen für die S-Bahnen Frankfurt, Stuttgart und Rhein-Neckar mit Investitionen in Höhe von 159 Mio. € bildeten die Investitionen in Doppelstockwagen mit 82 Mio. € und die Investitionen in Elektro-Lokomotiven der BR 146 mit 77 Mio. € die Schwerpunkte in der Investitionstätigkeit. Die Fahrzeugbeschaffungen verteilen sich auf 57 S-Bahn-Triebwagen für die S-Bahnen Frankfurt, Stuttgart und das Verkehrsunternehmen (VU) Rhein-Neckar, weitere 20 Elektro-Regional-Triebwagen für die Regionen Baden-Württemberg und Niedersachsen, 73 Doppelstockwagen für die Regionen Baden-Württemberg, Nordost, Südost und Niedersachsen sowie 13 Lokomotiven für die Regionen Baden-Württemberg und Hessen. Diese Investitionen stehen ausschließlich im Zusammenhang mit Verkehrsverträgen, die in den vergangenen zwei Jahren mit den Bestellerorganisationen der jeweiligen Länder abgeschlossen wurden.

Weiterhin wurden 17 vormals durch die Karsdorfer Eisenbahngesellschaft mbH geleaste Verbrennungstriebwagen beschafft. Die Fahrzeuge sollen im laufenden Jahr modernisiert werden und im Anschluss daran im Rahmen der gewonnenen Ausschreibungen Sachsen-Anhalt-Süd-Netz zum Einsatz kommen. Von der DB Fernverkehr AG wurden 17 Verbrennungstriebwagen der BR 612 mit einem Gesamtwert von 48 Mio. € übernommen. Außerdem hat die S-Bahn Stuttgart 13 Elektrotriebwagen der BR 420 im Wert von 21 Mio. € von der S-Bahn München GmbH übernommen.

In die Fahrzeugwerkstätten wurden im Berichtsjahr 12 Mio. € investiert. Diese konzentrierten sich im Wesentlichen auf den Beginn des Neubauprojekts der S-Bahn-Werkstatt Frankfurt (ehemaliger Postbahnhof), die Fortführung des Neubauprojekts der Werkstatt Magdeburg-Buckau, die Außenreinigungsanlage Plochingen und den Umbau der Werkstatt Limburg sowie auf den Abschluss der Werkstattneubauprojekte Rostock und Ludwigshafen (2. Bauabschnitt).

Außerdem wurden im Rahmen des Konzernprojekts GSM-R Empfangsgeräte in Fahrzeuge der DB Regio AG eingebaut (46 Mio. €).

Finanzierung

Finanzpolitik

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

blick. Die mit diesem Rating von der DB AG erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen der DB Regio AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 532 Mio. € ein Kapitalbedarf – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Investitionszuwendungen und Anlagenabgängen – von 368 Mio. € (im Vorjahr 239 Mio. €). Die Erhöhung um 129 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr resultierte aus geringeren Desinvestitionen (–128 Mio. €) und aus geringeren Einzahlungen aus Investitionszuwendungen (–35 Mio. €).

Dem Mittelbedarf stand ein im Vergleich zum Vorjahr um 99 Mio. € höherer Mittelzufluss aus der laufenden Geschäftstätigkeit gegenüber. Diese Zunahme wurde ausschließlich durch die Ergebnissteigerung verursacht.

Der Cashflow vor Steuern als Maßstab für die Finanzierungskraft der DB Regio AG konnte um 74 Mio. € (+10,6 %) auf 769 Mio. € gesteigert werden und übertraf damit die Brutto-Investitionen um 237 Mio. €. Das Verhältnis von Cashflow zu Umsatz lag mit 15,9 % über dem Vorjahresniveau von 14,3 %. Der von der DB Regio AG erzielte operative Cashflow (Betriebliches Ergebnis nach Zinsen + Abschreibungen) betrug 602 Mio. € (im Vorjahr: 552 Mio. €), das Verhältnis von operativem Cashflow zu Umsatz 12,4 % (im Vorjahr: 11,4 %).

Die vorgenannte Innenfinanzierungskraft sowie die Inanspruchnahme von kurzfristigen Konzernfinanzierungsmitteln reichten nicht aus, um den Kapitalbedarf des Berichtsjahres inklusive Gewinnabführung abzudecken. Infolgedessen wurden langfristige Konzernfinanzierungsmittel aufgenommen. Aufgrund des Cash-Pooling-Verfahrens mit der DB AG ergibt sich keine zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands.

Mitarbeiter

Zum 31. Dezember 2004 beschäftigte die DB Regio AG insgesamt 20.863 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2003: 21.852 Mitarbeiter). Dabei sind 77 % der Beschäftigten im Produktionsprozess tätig, darunter 4.555 Kundenbetreuer und Prüfer, 8.560 Triebfahrzeugführer sowie 2.983 Mitarbeiter in der Instandhaltung in den Werkstätten der DB Regio AG. Im Jahresdurchschnitt betrug die Mitarbeiterzahl 21.388 (im Vorjahr: 22.581 Mitarbeiter).

Zum Berichtsjahresende waren bei der DB Regio AG zudem 806 Auszubildende beschäftigt. Dies entspricht einer Ausbildungsquote von 3,9 % (im Vorjahr: 3,5 %).

Mitarbeiter per 31.12.	2004	2003	Veränd. in %
Mitarbeiter – effektiv	20.863	21.852	– 4,5
Auszubildende	806	770	+ 4,7
Ausbildungsquote – effektiv	3,9%	3,5%	–

Weitere Informationen

Erfolgreicher Abschluss von Verkehrsverträgen

Im Berichtsjahr gelang unter anderem der Abschluss langfristiger Verkehrsverträge mit dem Land Bayern und dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Nunmehr sind 90 % des Leistungs- und Auftragsvolumens des laufenden Jahres kontrahiert und zu guten Teilen auch langfristig gesichert. Die Verkehrsverträge sehen vor, dass während der Vertragslaufzeit wesentliche Verkehrsleistungen abbestellt und über Ausschreibungen neu vergeben werden.

Zunehmender Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 19,7 Mio. Trassenkilometer (Trkm) ausgeschrieben. Dazu gehörten u. a. in Nordrhein-Westfalen das Teutoburger-Wald-Netz mit 4,0 Mio. Trkm p. a. und das Ruhr-Sieg-Netz mit 3,7 Mio. Trkm p. a., in Hessen das Nordost-Hessen-Netz mit 3,6 Mio. Trkm p. a. und die Odenwaldbahn mit 1,8 Mio. Trkm p. a. Die DB Regio AG hat sich direkt oder indirekt über eine ihrer Tochtergesellschaften an 85,8 % der Ausschreibungen beteiligt.

Vergeben wurden im Berichtsjahr insgesamt 21,1 Mio. Trkm – so viel wie in keinem Jahr zuvor. Dabei konnten folgende Ausschreibungen erfolgreich abgeschlossen werden: die Schwarzwaldbahn (3,1 Mio. Trkm), das Altmark-Börde-Anhalt-Netz (3,4 Mio. Trkm), die Strecke Hamburg–Flensburg(–Dänemark) (1,0 Mio. Trkm) und das Netz Sachsen-Anhalt Süd (1,6 Mio. Trkm). Damit gingen insgesamt 9,1 Mio. Trkm (43,1%) an die DB Regio AG bzw. eine ihrer Tochtergesellschaften.

An Konkurrenzunternehmen gingen der Seehas (1,1 Mio. Trkm), die Heidekrautbahn (0,7 Mio. Trkm), der Nordharz (2,8 Mio. Trkm), das Nordost-Hessen-Netz (3,6 Mio. Trkm), Göttingen–Uelzen (2,8 Mio. Trkm) und die Emscher-Ruhrtal-Linien (1,0 Mio. Trkm).

Deutliche Steigerung des Nahverkehrs im Freizeitbereich

Zum Fahrplanwechsel 2004/2005 wurden in vielen Bundesländern die Ländertickets auf das Wochenende ausgeweitet. Gleichzeitig wurden die Tickets entsprechend

dem Leistungsangebot in den Bundesländern preislich differenziert. Durch diese insbesondere den Freizeitverkehr ansprechenden Maßnahmen rechnet DB Regio mit erheblichem Neuverkehr. Dies ist ein weiterer wesentlicher Schritt für Mehrverkehr auf der Schiene.

Die im vergangenen Jahr erfolgreich eingeführte Preisdifferenzierung beim Schönes-Wochenende-Ticket zwischen personenbedientem Verkauf und Verkauf über Automaten wurde auch bei den Ländertickets übernommen. Damit werden die Reisezentren für beratungsintensive Fahrkartenverkäufe entlastet.

Am 12. Dezember 2004 haben wir aufgrund von Kostensteigerungen und der Kürzungen von Zuschüssen eine Anpassung der Normalpreistarife vorgenommen; der Anstieg betrug durchschnittlich 3,6 %.

Risikobericht

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen der DB Regio AG

Die Hauptrisikokategorien der DB Regio AG sind:

■ **Marktrisiken:** Bei den wesentlichen Einflussfaktoren für den Personenverkehr – private Konsumausgaben, Zahl der Erwerbstätigen, Bevölkerungszahl – kann von einer weiterhin leichten Erholung ausgegangen werden. Beeinflusst durch die Liberalisierung der Verkehrsmärkte und den dadurch entstandenen Wettbewerbsdruck besteht die zusätzliche Gefahr von Margen- bzw. Umsatzverlusten. Dem wirken wir insbesondere durch Fahrzeuginvestitionen, die Umsetzung von Sanierungsmaßnahmen zur Herstellung von wettbewerbsfähigen Kostenstrukturen sowie durch eine Verbesserung der Qualität bei der Leistungserstellung entgegen.

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

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

Die Strompreiserhöhungen wurden in der Planung zu Grunde gelegt. Weitere Strompreiserhöhungen können aber nicht ausgeschlossen werden und können nur teilweise an unsere Vertragspartner weitergegeben werden.

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

■ **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem zentralen Konzerntreasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.

■ **Allgemeine Umfeldrisiken:** Die Rahmenbedingungen für die DB Regio AG werden durch das politische und rechtliche Umfeld erheblich beeinflusst. Dem Bund liegt ein Gesetzesentwurf zur Reduzierung der Erstattungsleistungen für Begleitpersonen und für erhöhte Beförderungsentgelte um die Straf- und Verwaltungsgebührenanteile vor. Außerdem wurden mit dem Verordnungsentwurf der EU-Kommission vom 3. März 2004 gesetzliche Mindeststandards von Passagierrechten im grenzüberschreitenden Verkehr geregelt. Die DB Regio AG und die DB AG versuchen deshalb – in Abstimmung mit anderen europäischen Bahnen – einen Weg zu finden, der einerseits den berechtigten Interessen der Passagiere und andererseits den wirtschaftlichen Notwendigkeiten der Transporteure Rechnung trägt.

■ **Regionalisierungsmittel:** Aufgrund der Gesetzesbeschlüsse vom 19. Dezember 2003 zum Subventionsabbau kam es einmalig für das Jahr 2004 zu einer Kürzung der Regionalisierungsmittel um 2 %. Der überwiegende Teil der Länder hat jedoch keine Kürzung beim Bestellerentgelt zulasten der DB Regio AG vorgenommen, ausgenommen Hessen und Nordrhein-Westfalen.

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

Umfassendes Risikomanagementsystem

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

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

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

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

Nachtragsbericht

Aktueller Stand der Ausschreibungen

Im Januar 2005 wurden zwei Ausschreibungen zu Ungunsten der DB Regio AG abgeschlossen. Der Auftrag für die Odenwaldbahn (1,8 Mio. Trkm) wurde an die Bietergemeinschaft VGF (Stadtwerke Verkehrsgesellschaft Frankfurt am Main mbH) und Rurtalbahn GmbH vergeben und die Strecke Teutoburger Wald an die Bietergemeinschaft „Westfalenbahn“ (4,0 Mio. Trkm).

Erwerb einer Beteiligung an der intalliance AG

Mit Wirkung zum 17. Dezember 2004 hat die DB Regio AG von der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG 40 % der Anteile an der intalliance AG übernommen. Die Gesellschaft wurde führungstechnisch dem Geschäftsfeld Stadtverkehr des Unternehmensbereichs Personenverkehr des DB Konzerns zugeordnet. Die intalliance AG fungiert zum einen als Subunternehmer für die DB Regio AG (S-Bahn Hannover) und für die üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG (Stadtbahn und Stadtbus Hannover) und zum anderen als Holding für regionale Busgesellschaften. Der Zusammenschluss dieser Verkehre in der intalliance AG ist ein bedeutender Einstieg in das Stadtverkehrsgeschäft.

Strategie

Aufrechterhaltung der starken Wettbewerbsposition

Der Unternehmensbereich Personenverkehr des DB Konzerns hat sich in den 11 Jahren seit Beginn der Bahnreform enorm gewandelt. Neben Produktivitätssteigerungen und Anpassungen der Produktpalette an die Marktanforderungen wurde auch die Organisationsstruktur stetig weiterentwickelt. Dazu gehört die Ende 2003 vollzogene Überführung der Stadtverkehrsaktivitäten aus dem Bereich der DB Regio AG in ein von der DB Stadtverkehr GmbH geführtes eigenes Geschäftsfeld. Strategisches Ziel ist es, die DB Regio AG und ihre Beteiligungsunternehmen durch konsequente Kunden- und Wertorientierung zu einer kapitalmarktfähigen Unternehmensstruktur zu entwickeln und eine starke Wettbewerbsposition aufrechtzuerhalten. Innerhalb des strategischen Programms „Offensive Bahn“ werden klare Sanierungs-, Leistungs- und Wachstumsziele verfolgt.

Abschluss von Verkehrsverträgen bei weiterer Sanierung

Die im Berichtsjahr abgeschlossenen Verkehrsverträge sehen vor, dass während der Vertragslaufzeit wesentliche Verkehrsleistungen abbestellt und über Ausschreibungen neu vergeben werden. Dadurch wird der zurzeit gesicherte Auftragsbestand kontinuierlich abnehmen. Dem daraus resultierenden Wettbewerbsdruck, welcher im Wesentlichen über den Preis und damit über die Kosten ausgetragen wird, wird mit kontinuierlichen Sanierungsanstrengungen Rechnung getragen. Aufbauend auf einer zuverlässigen Basisleistung wird neben gezielten Kostensenkungsprojekten im Produktions- und Vertriebsbereich auch die marktorientierte Ausrichtung des Angebots vorangetrieben. Für schwach ausgelastete Gebiete hat sich das Geschäftsmodell „RegioNetz“ bewährt. Durch die einheitliche Verantwortung von Infrastruktur und Transport konnten Kosten reduziert sowie die Marktausschöpfung und Kundennachfrage deutlich verbessert werden.

Verbesserung der Qualität und neue Geschäfte entwickeln und ausbauen

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

Die strukturellen Veränderungen im europäischen Nahverkehrsmarkt bieten Wachstumschancen im Sinne einer gezielten Erweiterung des Kerngeschäfts. Die von der EU forcierte Liberalisierung des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) wird in den kommenden Jahren alle Länder Europas erreichen. Eine Internationalisierung unseres Geschäfts ist eine weitere – zunehmend interessantere – strategische Option.

Hierfür beobachten wir derzeit die aus unserer Sicht geeigneten Märkte in den Nachbarländern. Wir sehen hier mittel- und langfristig Wachstumspotenzial der Märkte, aber auch Chancen in absehbaren Konsolidierungsprozessen. Wir werden entsprechende Möglichkeiten individuell und kritisch auf ihre strategischen Implikationen und Wertbeiträge prüfen.

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

Ausblick und Erwartungen an das Geschäftsjahr 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 Regio AG

Auch im laufenden Jahr werden wir unsere bereits in 2001 begonnene strategische Ausrichtung „Offensive Bahn – Sanierung, Leistung, Wachstum“ konsequent fortsetzen. Dabei liegt der unternehmerische Fokus weiterhin auf der Verbesserung der Leistungsqualität sowie auf der Absicherung und Weiterentwicklung unserer Marktposition. Wir erwarten, dass wir mit den bereits abgeschlossenen bzw. in Umsetzung befindlichen Maßnahmepaketen und Programmen im neuen Geschäftsjahr am Marktwachstum teilhaben werden.

Für das laufende Jahr erwarten wir den Abschluss weiterer zurzeit in Verhandlung befindlicher Verkehrsverträge. Durch die kontinuierlichen Sanierungsanstrengungen werden wir in die Lage versetzt, den Ländern auch künftig preislich attraktive Angebote zu unterbreiten. Dadurch wollen wir unseren Marktanteil sichern und unsere starke Wettbewerbsposition im Nahverkehr verteidigen.

Auf dem Weg zur Herstellung der Kapitalmarktfähigkeit des DB Konzerns besteht unser wirtschaftliches Ziel in der Bestätigung der positiven Ergebnisentwicklung des Berichtsjahres durch Qualitätssteigerung und gezielte Fortführung der bereits eingeleiteten Sanierungsmaßnahmen.

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2004	Erwartung 2005
Umsatzerlöse	4.845	↘ Leicht rückläufig
Betriebliches Ergebnis nach Zinsen	347	↗ Positive Entwicklung
Brutto-Investitionen	532	→ Gleich bleibendes Niveau
Cashflow	769	↗ Positive Entwicklung

■ **Umsatz:** Die erwartete Steigerung bei den Fahrgelderlösen kann die geringeren Bestellerentgelte, vor allem infolge der Ausschreibungsverluste, nicht kompensieren. Deshalb werden die Umsatzerlöse im laufenden Jahr voraussichtlich leicht unter dem Wert des Berichtsjahres liegen.

■ **Ergebnis:** In Verbindung mit einer erfolgreichen Umsetzung der eingeleiteten Maßnahmen planen wir trotz des sich verstärkenden Wettbewerbsdrucks und einer gedämpften Konjunktorentwicklung eine Verbesserung des Betrieblichen Ergebnisses nach Zinsen gegenüber dem Berichtsjahr.

■ **Investitionen und Finanzierung:** Im laufenden Jahr werden sich die Brutto-Investitionen – bei unverändert intensiver Investitionstätigkeit – voraussichtlich auf dem Niveau des Berichtsjahres bewegen. Infolge der positiven Entwicklung der Geschäftstätigkeit rechnen wir mit einer ebenfalls positiven Entwicklung des Cashflows im laufenden Geschäftsjahr.

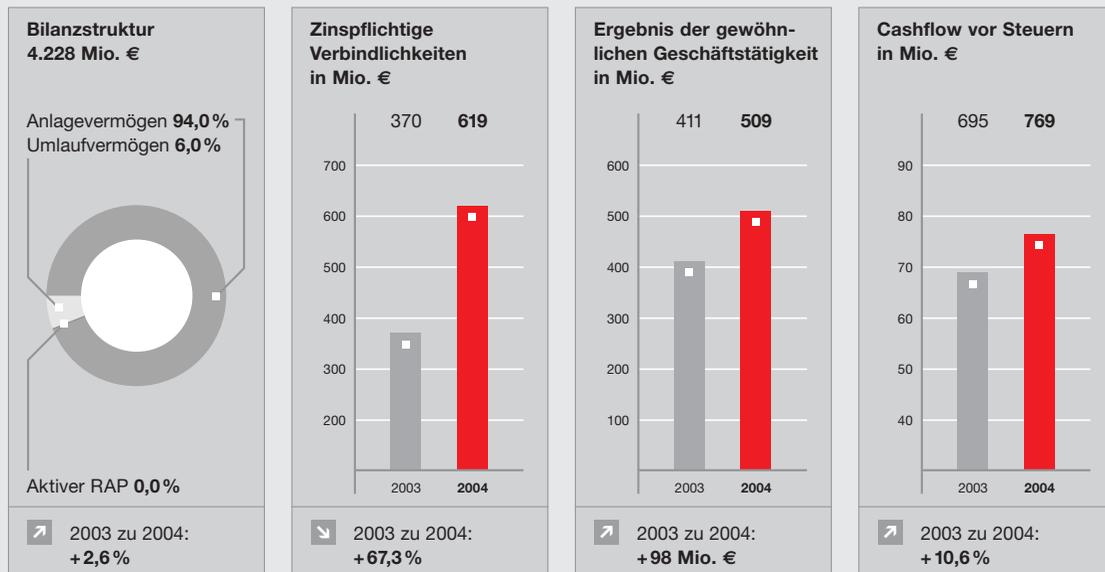
Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten:

Zukunftsbezogene Aussagen:

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

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





- Bilanzstruktur im Vergleich zum Vorjahr stabil geblieben
- Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit um 98 Mio. € gesteigert
- Cashflow vor Steuern um 11% verbessert



Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

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

„Wir haben den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 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			
Sachanlagen	(2)	3.106	2.928
Finanzanlagen	(2)	866	873
		3.972	3.801
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	43	46
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	212	273
		255	319
C. Rechnungsabgrenzungsposten		1	1
		4.228	4.121

Passiva

in Mio. €	Anhang	2004	2003
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	410	410
Kapitalrücklage	(6)	1.354	1.354
		1.764	1.764
B. Rückstellungen	(7)	688	774
C. Verbindlichkeiten	(8)	1.776	1.582
D. Rechnungsabgrenzungsposten		0	1
		4.228	4.121

Gewinn-und-Verlustrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

in Mio. €	Anhang	2004	2003
Umsatzerlöse	(11)	4.845	4.861
Bestandsveränderungen		0	- 2
Andere aktivierte Eigenleistungen		35	21
Gesamtleistung		4.880	4.880
Sonstige betriebliche Erträge	(12)	363	466
Materialaufwand	(13)	- 3.204	- 3.130
Personalaufwand	(14)	- 845	- 942
Abschreibungen		- 255	- 283
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	- 546	- 690
		393	301
Beteiligungsergebnis	(16)	153	142
Zinsergebnis	(17)	- 37	- 32
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		509	411
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(18)	- 509	- 411
Bilanzgewinn		-	-

Kapitalflussrechnung

vom 1. Januar bis 31. Dezember 2004

in Mio. €	Anhang	2004	2003
Ergebnis vor Steuern und vor Gewinnabführung		509	411
Abschreibungen auf Sachanlagen		255	283
Veränderung der Pensionsrückstellungen		5	1
Cashflow vor Steuern		769	695
Veränderung der übrigen Rückstellungen		- 91	- 262
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		8	- 1
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		64	- 117
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 235	108
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		515	423
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		62	190
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		- 532	- 555
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		95	130
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		7	0
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		0	- 4
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 368	- 239
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		- 411	- 231
Ein- /Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		135	55
Ein- /Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		129	- 8
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		- 147	- 184
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		-	-
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(19)	-	-
Finanzmittelbestand am Jahresende	(19)	-	-

Entwicklung des Anlagevermögens DB Regio AG

Anschaffungs- und Herstellungskosten			
in Mio. €	Vortrag zum 01.01.2004	Zugänge	Um- buchungen
Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken			
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	0	–	–
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	121	3	4
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1	0	0
	122	3	4
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	25	1	2
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	3.732	314	279
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	61	5	3
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	89	7	2
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	338	173	– 290
	4.367	503	–
Finanzanlagen			
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	886	28	4
2. Beteiligungen	2	0	–
3. Geleistete Anzahlungen	4	–	– 4
	892	28	–
Anlagevermögen gesamt	5.259	531	–

Abgänge	Abschreibungen					Buchwert		
	Stand am 31.12.2004	Vortrag zum 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
-	0	-	-	-	-	-	0	0
- 1	127	- 33	- 5	0	1	- 37	90	88
0	1	0	-	-	0	0	1	1
- 1	128	- 33	- 5	0	1	- 37	91	89
0	28	- 8	- 1	-	0	- 9	19	17
- 131	4.194	- 1.302	- 235	-	82	- 1.455	2.739	2.430
- 1	68	- 33	- 5	0	1	- 37	31	28
- 62	36	- 63	- 9	0	52	- 20	16	26
- 11	210	-	-	-	-	-	210	338
- 206	4.664	- 1.439	- 255	-	136	- 1.558	3.106	2.928
- 35	883	- 18	-	-	-	- 18	865	868
-	2	- 1	-	-	-	- 1	1	1
-	-	-	-	-	-	-	-	4
- 35	885	- 19	-	-	-	- 19	866	873
- 241	5.549	- 1.458	- 255	-	136	- 1.577	3.972	3.801

Anhang

für das Geschäftsjahr 2004

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

1 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

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

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

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

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Abschreibungen werden grundsätzlich entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt und erfolgen „pro rata temporis“. Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
EDV-Programme, sonstige Rechte	3
Bahnkörper, Brücken	75
Gleisanlagen	20 – 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 – 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5 – 20
Schienenfahrzeuge	15 – 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 – 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5 – 13

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

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

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

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

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6 a EStG passiviert. Wie in den Vorjahren sind die Richttafeln 1998 von Prof. Dr. Klaus Heubeck zu Grunde gelegt. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6 % 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. 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 Mittelkursen bewertet. Anpassungen erfolgen, sofern sich aus Geld- und Briefkursen zum Bilanzstichtag niedrigere Forderungen bzw. höhere Verbindlichkeiten ergeben.

Erläuterungen zur Bilanz

2 Anlagevermögen

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

Im Geschäftsjahr wurden 5 Mio. € (im Vorjahr: 49 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Reisezugwagen – vorgenommen.

3 Vorräte

in Mio. €	2004	2003
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	43	45
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	0	1
Insgesamt	43	46

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 16 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €) gebildet. Bei der Reichweitenanalyse, die der Berechnung der Wertberichtigung zu Grunde liegt, wurden erstmals Ersatzteile der Anfangsbevorratung herausgenommen (Ergebniswirkung: 1 Mio. €).

4 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2004	davon Restlaufzeit mehr als ein Jahr	2003
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	49	20	63
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	157	–	201
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	–	0
Sonstige Vermögensgegenstände	6	–	9
Insgesamt	212	20	273

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen resultieren mit 82 Mio. € (per 31. Dezember 2003: 57 Mio. €) aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 19 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €). Im Berichtsjahr wurde der Prozentsatz für die Pauschalwertberichtigung auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände von 5 % auf 1 % reduziert (Ergebniswirkung: 4 Mio. €).

5 Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der DB Regio AG beträgt 410 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 82.000.000 auf den Inhaber lautende Stückaktien. Die Anteile wurden bis zur Übertragung im Wege der Ausgliederung am 20. August 2003 vollständig von der Deutschen Bahn AG (DB AG) und anschließend vollständig von der DB Personenverkehr GmbH (am 4. Januar 2005 umfirmiert in DB Neunte Vermögensverwaltungsgesellschaft mbH) gehalten.

6 Kapitalrücklage

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, die im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat. Die Kapitalrücklage beträgt zum 31. Dezember 2004 unverändert 1.354 Mio. €.

7 Rückstellungen

in Mio. €	2004	2003
Rückstellungen für Pensionen	72	67
Steuerrückstellungen	2	6
Sonstige Rückstellungen	614	701
Insgesamt	688	774

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 6 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) zugeführt. 1 Mio. € wurden im Rahmen von Personalüberträgen an verbundene Unternehmen übertragen.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2004	2003
Verpflichtungen im Personalbereich	153	176
Restrukturierungsmaßnahmen	74	136
Erlösschmälerungen	102	125
Verpflichtungen aus Leasingverträgen	103	107
Risiken aus dem Beteiligungsbereich	4	16
Unterlassene Instandhaltung	29	31
Übrige Risiken	149	110
Insgesamt	614	701

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Freizeitansprüche sowie Vorruhestands- und Altersteilzeitverpflichtungen. Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Berichtsjahr wurden daraus 53 Mio. € für sozialverträgliche Maßnahmen und persönliche übertarifliche Zulagen in Anspruch genommen.

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

Bei der 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	-	-	15
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	134	31	53	50	108
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	85	84	1	-	134
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.454	993	361	100	1.214
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	101	39	28	34	110
davon aus Steuern	(5)	(5)	(-)	(-)	(7)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(11)	(11)	(-)	(-)	(12)
Insgesamt	1.776	1.149	443	184	1.582
davon zinspflichtig	(619)				(370)

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

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind mittel- bis langfristige Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG in Höhe von 431 Mio. € (per 31. Dezember 2003: 486 Mio. €) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG in Höhe von 208 Mio. € enthalten, die im Vorjahr mit kurzfristigen Forderungen von 6 Mio. € verrechnet wurden. Weitere 30 Mio. € mittelfristige Verbindlichkeiten bestehen gegenüber der DB Finance B.V., Amsterdam/Niederlande. Im Jahr 2004 wurden Kredite in Höhe von 2 Mio. € planmäßig getilgt.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren mit 391 Mio. € (per 31. Dezember 2003: 543 Mio. €) aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr.

9 Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2004	2003
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	6	6
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	595	599
Haftung für fremde Verbindlichkeiten	-	126
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(-)	(-)
Insgesamt	601	731

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten der DB AG gegenüber der EUROFIMA, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial, Basel/Schweiz. Soweit langfristige verzinsliche Darlehen der DB AG von der EUROFIMA gewährt werden, müssen sie aus statuarischen Gründen durch Übereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeugen) an die EUROFIMA gesichert werden.

Die Haftung für fremde Verbindlichkeiten war im Zuge der Ausgründung der DB Regio 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 bis Ablauf von fünf Jahren nach Bekanntmachung der Handelsregistereintragung der Ausgliederung – also bis zum 30. Juni 2004 – fällig waren.

10 Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2004	2003
Bestellobligo für Investitionen	468	640
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	98	106
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(92)	(96)
Insgesamt	566	746

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

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

in Mio. €	2004	2003
Fälligkeiten		
fällig bis 1 Jahr	15	14
fällig 1 bis 5 Jahre	51	51
fällig über 5 Jahre	32	41
Insgesamt	98	106

Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlustrechnung

11 Umsatzerlöse

in Mio. €	2004	2003
Fahrgeldeinnahmen	1.403	1.467
Bestellungen der Länder	3.373	3.313
Sonstige Umsatzerlöse	69	81
Insgesamt	4.845	4.861

Die Umsatzerlöse enthalten 35 Mio. € (im Vorjahr: 62 Mio. €) Umsatzerlöse aus Vorjahren und 32 Mio. € (im Vorjahr: 112 Mio. €) aus der Auflösung von Erlöschmälerungsrückstellungen.

12 Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2004	2003
Spartenumlage und Managementverträge	207	169
Schadensfälle und sonstige Leistungen für Dritte	51	50
Instandhaltung und Erstellung von Schienenfahrzeugen	39	43
Verkauf von Material und Energie	22	19
Entschädigungen und Versicherungsleistungen	14	28
Mieten und Pachten	5	7
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	12	135
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	1	3
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	6	1
Übrige betriebliche Erträge	6	11
Insgesamt	363	466

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

Die hohen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen im Vorjahr resultierten überwiegend aus Rückstellungen für unterlassene Instandhaltungen und Risiken im Beteiligungsbereich.

13 Materialaufwand

in Mio. €	2004	2003
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	433	456
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.388	2.309
Aufwendungen für Instandhaltungen	383	365
Insgesamt	3.204	3.130

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	483	570
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs.1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	189	191
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	15	16
	687	777
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung		
für Arbeitnehmer	116	119
für zugewiesene Beamte (Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Artikel 2 § 21 Abs.1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz)	42	46
	158	165
davon für Altersversorgung	(76)	(76)
Zwischensumme (Brutto-Personalaufwand)	845	942
Zuwendungen des Bundes	-	0
Insgesamt	845	942

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	209	157
Bezogene Dienstleistungen	84	88
Mieten und Pachten	75	71
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten inkl. Programmierung und Systemanalyse	53	85
Gebühren und Beiträge	12	11
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	9	2
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	11	15
Übrige	91	261
Insgesamt	546	690

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind „sonstige Steuern“ in Höhe von 3 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 3 Mio. €). Außerdem enthielten sie im Vorjahr u. a. Aufwendungen für Sicherheitsmaßnahmen (125 Mio. €) und für die Stilllegung von Fahrsimulatoren (19 Mio. €).

16 Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2004	2003
Erträge aus Beteiligungen	2	0
davon aus verbundenen Unternehmen	(2)	(0)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	163	174
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	0
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 12	- 32
Insgesamt	153	142

17 Zinsergebnis

in Mio. €	2004	2003
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	4
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(2)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 38	- 36
davon an verbundene Unternehmen	(- 33)	(- 27)
Insgesamt	- 37	- 32

18 Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

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

In der Kapitalflussrechnung sind die Zahlungsströme nach den Bereichen laufende Geschäftstätigkeit, Investitionstätigkeit und Finanzierungstätigkeit gegliedert. Innerhalb des Mittelflusses aus laufender Geschäftstätigkeit wird auch der Cashflow vor Steuern ausgewiesen. Der Cashflow ist durch die Auflösung von Rückstellungen in Höhe von 43 Mio. € (Vorjahr: 247 Mio. €) positiv beeinflusst.

19 Finanzmittelbestand

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

Daneben besteht bei der DB AG im Rahmen des Konzern-Cash-Pooling eine kurzfristige Geldaufnahme in Höhe von 4 Mio. € (per 31. Dezember 2003: 131 Mio. €), die nicht in den Finanzmittelbestand einbezogen wurde.

Sonstige Angaben

20 Mitteilung nach § 20 AktG

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

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

21 Konzernzugehörigkeit

Die DB Regio AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in deren Konzernabschluss zum 31. Dezember 2004 einbezogen, der entsprechend den Vorschriften der IAS/IFRS des IASB erstellt wurde. Zu den vom deutschen Handelsrecht abweichenden Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden im Konzernabschluss der DB AG verweisen wir auf die in ihrem Konzernanhang vorgenommenen Angaben. Der Konzernabschluss der DB AG wird beim Handelsregister des Amtsgerichts Berlin-Charlottenburg unter der HRB Nummer 50000 hinterlegt.

22 Anteilsbesitz

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

23 Beschäftigte

	2004 im Jahres- durchschnitt	2004 am Jahresende	2003 im Jahres- durchschnitt	2003 am Jahresende
Arbeitnehmer	15.515	15.260	16.401	15.773
Zugewiesene Beamte	5.873	5.603	6.180	6.079
Zwischensumme	21.388	20.863	22.581	21.852
Auszubildende	660	806	668	770
Insgesamt	22.048	21.669	23.249	22.622

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

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

24 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie der ehemaligen Mitglieder

in Tausend €	2004	2003
Gesamtbezüge des Vorstands	688	1.193
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	187	–
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	152	261
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	82	87

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

25 Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

Frankfurt am Main, den 31. März 2005

DB Regio AG
 Der Vorstand

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital durchgerechnet in %	Umsatz 2004 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2004
Autokraft GmbH, Kiel	100,0	72,6	687
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen/Rh.	100,0	45,2	500
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede	100,0	27,4	178
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	100,0	49,0	332
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	100,0	30,9	176
DB Regio NRW GmbH	100,0	1.106,4	4.571
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt a. M.	100,0	112,5	510
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm (Donau)	100,0	257,2	1.194
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	100,0	87,1	508
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	100,0	40,8	335
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	100,0	61,2	309
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	100,0	68,2	516
Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, Kiel	100,0	226,4	841
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	100,0	58,3	551
Regionalverkehr Oberbayern GmbH, München	100,0	57,6	603
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	74,9	58,2	253
RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken	100,0	56,5	312
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	100,0	51,3	359
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	100,0	441,7	3.952
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	100,0	183,8	982
S-Bahn München GmbH, München	100,0	285,9	1.077
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg i.Br.	100,0	66,5	454
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain –VU–, Frankfurt a.M.	100,0	48,1	360
WB Westfalen Bus GmbH, Münster/Westf.	100,0	26,5	152
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	100,0	58,8	383

Ulrich Homburg

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

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
 - 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)

Dr. Herbert Braun

Ressort Finanzen und Controlling,
Wiesbaden

- a) DB Regio NRW GmbH¹⁾
 - DB RegioNetz Verkehrs GmbH (Vorsitz)¹⁾

Dr. Markus Müller

Ressort Personal,
Langen

- a) DB Regio NRW GmbH¹⁾
 - DB RegioNetz Verkehrs GmbH¹⁾
- b) DEVK Allgemeine
Lebensversicherungs-AG (Beirat)

Frank Sennhenn

Ressort Produktion,
Darmstadt

- a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
DB Regio NRW GmbH¹⁾
- b) DB Regio Sverige AB,
Stockholm/Schweden (Verwaltungsrat)¹⁾

* 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 Fernverkehr 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 Fernverkehr 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⁾

Raillog GmbH (Beirat)¹⁾

Karl-Heinz Zimmermann*

Stellvertretender Vorsitzender des

Aufsichtsrats,

Bereichsvorstand der TRANSNET

Gewerkschaft GdED,

Kasbach-Ohlenberg

a) DB Fernverkehr 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 Fernverkehr 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)

Dr. Norbert Bensel

Mitglied des Vorstands der

Deutschen Bahn AG,

Berlin

– bis 19. April 2004 –

a) DB Fernverkehr 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

a) 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 Fernverkehr AG¹⁾

Autokraft GmbH¹⁾

DB Regio NRW GmbH¹⁾

DBDialog Telefonservice GmbH

(Vorsitz)¹⁾

b) AMEROPA-REISEN GmbH (Vorsitz)¹⁾

DEVK Allgemeine Versicherungs-AG

(Beirat)

Klaus Daubertshäuser

Mitglied des Vorstands der

Deutschen Bahn AG,

Wettenberg

– bis 19. April 2004 –

a) DB Fernverkehr 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 Fernverkehr AG
Schenker AG

Stefan Garber

Generalbevollmächtigter Technik der
Deutschen Bahn AG,
Bad Homburg
a) DB Netz AG
DB ProjektBau GmbH
DB Services Technische Dienste GmbH
DB Systems GmbH
DB Telematik GmbH
Arcor Verwaltungs-Aktiengesellschaft
IDUNA Lebensversicherung a.G.
b) Arcor AG & Co. KG
(Gesellschafterausschuss)
Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Claudia Haake*

Betriebsratsvorsitzende des
Regionalbereichs Sachsen-Anhalt der
DB Regio AG,
Aschersleben

Roland Heinisch

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

Gisbert Hesse*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats des
Regionalbereichs Württemberg der
DB Regio AG,
Neuhausen/Filder
a) Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart
GmbH (VVS)

Thomas Hoffmann*

Sprecher des Verkehrsbetriebs
Sachsen-Anhalt der DB Regio AG,
Halle/Saale

Ulrich Jäkel

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

Jürgen Knörzer*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Regio AG,
Schwarzach
– seit 21. April 2004 –
a) Unternehmensgesellschaft
Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Thomas Kohl

Abteilungsleiter EW im Bundesministerium
für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen,
Bonn
– bis 19. April 2004 –
a) DB Netz AG
Stinnes AG

Dieter Kowalsky*

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

Dr. Richard Lutz

Leiter Controlling der Deutschen Bahn AG,
Hönow
– seit 20. April 2004 –
a) DB Fernverkehr 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 Fernverkehr AG¹⁾
intalliance AG¹⁾
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft
mbH¹⁾
S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
S-Bahn Hamburg GmbH (Vorsitz)¹⁾
European Energy Exchange AG

Vitus Miller*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Regio AG,
Stuttgart
a) DB Personenverkehr GmbH

Johann Nemeč*

Mitglied des Betriebsrats des
Regionalbereichs Rhein-Main der
DB Regio AG,
Langen

Josef Nienaber*

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

* 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. Uwe Plachetka

Ehem. Unterabteilungsleiter im
Bundesministerium der Finanzen,
Bonn

– bis 19. April 2004 –

- a) DB Personenverkehr GmbH
Duisburger Hafen AG

Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der
Deutschen Bahn AG,
Frankfurt am Main

– bis 19. April 2004 –

- a) DB Fernverkehr 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

Wolf-Dieter Siebert

Vorsitzender des Vorstands der
DB Station&Service AG,
Berlin

– seit 20. April 2004 –

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

Alois Weis*

Wissenschaftlicher Leiter der
Europäischen Akademie für
umweltorientierten Verkehr GmbH (EVA),
Hösbach

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

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

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

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



Dr. Karl-Friedrich Rausch
Vorsitzender des Aufsichtsrats
DB Regio 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 Regio AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2004 intensiv mit den von der DB Regio AG geführten Verkehrsvertragsverhandlungen, dem Stand der Ausschreibungen durch die Besteller und der Wettbewerbssituation auf dem Nahverkehrsmarkt. Des Weiteren ließ er sich über die für das Jahr 2005 angekündigten Preismaßnahmen bei den Nahverkehrstarifen und die Einnahmenentwicklung bei den Ländertickets unterrichten. Darüber hinaus befasste sich der Aufsichtsrat insbesondere mit den qualitätsverbessernden Maßnahmen für den Herbstfahrplan 2004 und den weiteren für das Jahr 2005 vorgeschlagenen Verbesserungspotenzialen. Ferner wurde dem Aufsichtsrat der Sachstand des von der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleiteten Vertragsverletzungsverfahrens in Zusammenhang mit der Vergabepraxis von Verkehrsverträgen und die für künftige Verfahren gestellte Forderung nach erhöhter Transparenz erläutert. Der Aufsichtsrat wurde zudem über die zur Behebung der Radsatzwellenproblematik bei den Fahrzeugen der Baureihe VT 611/612 eingeleiteten Maßnahmen informiert.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio 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 Regio AG für das Geschäftsjahr 2004 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wurde aufgrund des mit der DB Personenverkehr GmbH bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Regio AG für das Geschäftsjahr 2004 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

In der Aufsichtsratsitzung 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 im Aufsichtsratspräsidium gewählt.

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

Frankfurt am Main, im Mai 2005
Für den Aufsichtsrat



Dr. Karl-Friedrich Rausch
Vorsitzender

Fahrzeuge

BR 112 (Elektrolokomotive)



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

Hersteller	AEG Hennigsdorf
Indienststellung	1990–1994
Leistung	3.820 kW
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl 31.12.04	90

BR 143 (Elektrolokomotive)



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

Hersteller	ehemals LEW Hennigsdorf
Indienststellung	1984–1990
Leistung	3.720 kW
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h
Anzahl 31.12.04	625

BR 146 (Elektrolokomotive)



Die BR 146.0 und 146.1/146.2 stellen eine Weiterentwicklung der für Railion entwickelten BR 145 und 185.1/185.2 dar. Durch den Einbau neu entwickelter Drehgestelle sind Geschwindigkeiten bis 160 km/h möglich. Für den Einsatz im Nahverkehr wurde die Lok mit Wendezugsteuerung, seitenselektiver Türsteuerung und einem Fahrgast-Informationssystem ausgestattet. Die 53 Lokomotiven werden bisher in Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen, Hessen und Baden-Württemberg eingesetzt.

Hersteller	Bombardier Transportation
Indienststellung	2001–2008
Leistung	4.200 kW (146.0); 5.600 kW (146.1/146.2)
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Anzahl 31.12.04	31 (146.0); 22 (146.1)

BR 423 (Elektrotriebzug)



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

Hersteller	Bombardier Transportation, Alstom
Indienststellung	2000–2007
Leistung	2.350 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Sitzplätze/Stehplätze	192/352
Anzahl 31.12.04	405

BR 424 (Elektrotriebzug)



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

Hersteller	Bombardier Transportation/ Siemens
Indienststellung	2000–2001
Leistung	2.350 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h
Sitzplätze/Stehplätze	206/246
Anzahl 31.12.04	40

BR 425 (Elektrotriebzug)



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

Hersteller	Bombardier Transportation/ Siemens
Indienststellung	2000–2004
Leistung	2.350 kW
Höchstgeschwindigkeit	140 km/h (160 km/h LZB-geführt)
Sitzplätze/Stehplätze	206/228
Anzahl 31.12.04	235

<p>BR 612 (Dieseltriebzug)</p> 	<p>Der zweiteilige, klimatisierte Triebzug der BR 612 ist eine innovative Weiterentwicklung der BR 611 in Bezug auf Ausstattung und Design. Durch den in Richtung Wagenmitte verlegten Einstieg konnte ein bequemerer Ein- und Aussteigen realisiert werden. Die Triebzüge werden auf den Mittelgebirgsstrecken in Thüringen, Rheinland-Pfalz, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Bayern sowie in Nordrhein-Westfalen, im Saarland und in Niedersachsen eingesetzt.</p>	<table border="1"> <tr><td>Hersteller</td><td>Bombardier Transportation</td></tr> <tr><td>Indienststellung</td><td>2000–2003</td></tr> <tr><td>Leistung</td><td>2x560 kW</td></tr> <tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>160 km/h</td></tr> <tr><td>Sitzplätze</td><td>146</td></tr> <tr><td>Anzahl 31.12.04</td><td>189</td></tr> </table>	Hersteller	Bombardier Transportation	Indienststellung	2000–2003	Leistung	2x560 kW	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	Sitzplätze	146	Anzahl 31.12.04	189
Hersteller	Bombardier Transportation													
Indienststellung	2000–2003													
Leistung	2x560 kW													
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h													
Sitzplätze	146													
Anzahl 31.12.04	189													

<p>BR 628 (Dieseltriebzug)</p> 	<p>Der zweiteilige Triebzug der BR 628.4 ist eine Weiterentwicklung der 2. Bauserie (628.2). Zwei Mehrzweckräume mit Stellplätzen für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen und Fahrräder an den jeweiligen Enden des Triebzugs, eine Toilettenanlage in Triebzugmitte, zwangsbelüftete Fahrgasträume und das Bordinformationssystem IBIS (Integriertes Bord-Informationssystem) gehören zur Grundausstattung des Triebzugs.</p>	<table border="1"> <tr><td>Hersteller</td><td>ehemals DUEWAG/ASF / LHB (Alstom)</td></tr> <tr><td>Indienststellung</td><td>1974–1996</td></tr> <tr><td>Leistung</td><td>410 kW (628.2) 485 kW (628.4)</td></tr> <tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>120 km/h</td></tr> <tr><td>Sitzplätze</td><td>143 (628.2), 146 (628.4)</td></tr> <tr><td>Anzahl 31.12.04</td><td>447</td></tr> </table>	Hersteller	ehemals DUEWAG/ASF / LHB (Alstom)	Indienststellung	1974–1996	Leistung	410 kW (628.2) 485 kW (628.4)	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	Sitzplätze	143 (628.2), 146 (628.4)	Anzahl 31.12.04	447
Hersteller	ehemals DUEWAG/ASF / LHB (Alstom)													
Indienststellung	1974–1996													
Leistung	410 kW (628.2) 485 kW (628.4)													
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h													
Sitzplätze	143 (628.2), 146 (628.4)													
Anzahl 31.12.04	447													

<p>BR 642 (Dieseltriebzug)</p> 	<p>Der zweiteilige, klimatisierte Triebzug der BR 642 ist eine Neuentwicklung aus der Desiro-Familie. Die komfortable Innenraumgestaltung mit überwiegend Vis-à-vis-Bestuhlung, das behindertenfreundliche WC und der großzügige Mehrzweckraum realisieren die Kundenanforderungen auf wirtschaftliche Weise. Der Triebzug kann mit ausfahrbaren Einstiegsrampen nachgerüstet werden. Das Fahrzeug ist in Aluminium-Leichtbauweise mit einem selbsttragenden GFK-Fahrzeugkopf gebaut. Meist als Regionalbahn befährt die BR 642 Strecken in Thüringen, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Mecklenburg-Vorpommern und Bayern.</p>	<table border="1"> <tr><td>Hersteller</td><td>Siemens</td></tr> <tr><td>Indienststellung</td><td>2000–2003</td></tr> <tr><td>Leistung</td><td>2x275 kW</td></tr> <tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>120 km/h</td></tr> <tr><td>Sitzplätze/Stehplätze</td><td>121/90</td></tr> <tr><td>Anzahl 31.12.04</td><td>230</td></tr> </table>	Hersteller	Siemens	Indienststellung	2000–2003	Leistung	2x275 kW	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	Sitzplätze/Stehplätze	121/90	Anzahl 31.12.04	230
Hersteller	Siemens													
Indienststellung	2000–2003													
Leistung	2x275 kW													
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h													
Sitzplätze/Stehplätze	121/90													
Anzahl 31.12.04	230													

<p>BR 643 „Talent“ (Dieseltriebzug)</p> 	<p>Der dreiteilige, klimatisierte Triebzug der BR 643.0 entstammt der Talentfamilie. Drei breite Türen ermöglichen ein bequemes Ein- und Aussteigen. Das Fahrzeug verfügt über zwei Mehrzweckräume, einen separaten 1.-Klasse-Bereich und ein behindertenfreundliches WC. Die BR 643 wird überwiegend auf Strecken in Rheinland-Pfalz, Nordrhein-Westfalen und im Saarland eingesetzt. Als zweiteilige Version ist der Triebzug der BR 643.2 seit 2003 im Rheinland im Einsatz.</p>	<table border="1"> <tr><td>Hersteller</td><td>Bombardier Transportation</td></tr> <tr><td>Indienststellung</td><td>2000–2004</td></tr> <tr><td>Leistung</td><td>2x315 kW</td></tr> <tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>120 km/h</td></tr> <tr><td>Sitzplätze</td><td>137</td></tr> <tr><td>Anzahl 31.12.04</td><td>100</td></tr> </table>	Hersteller	Bombardier Transportation	Indienststellung	2000–2004	Leistung	2x315 kW	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	Sitzplätze	137	Anzahl 31.12.04	100
Hersteller	Bombardier Transportation													
Indienststellung	2000–2004													
Leistung	2x315 kW													
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h													
Sitzplätze	137													
Anzahl 31.12.04	100													

<p>BR 650 (Dieseltriebwagen)</p> 	<p>Der einteilige, klimatisierte Triebwagen der BR 650 ist speziell auf den Strecken der DB ZugBus Alb-Bodensee und im Verbund mit Fahrzeugen der Landesbahnen in Baden-Württemberg im Einsatz. Im bergigen Einsatzgebiet ist die überdurchschnittliche Beschleunigung durch eine entsprechende Motorisierung und Antriebskonfiguration (alle Achsen werden angetrieben) von großem Vorteil.</p>	<table border="1"> <tr><td>Hersteller</td><td>Bombardier Transportation</td></tr> <tr><td>Indienststellung</td><td>1999–2005</td></tr> <tr><td>Leistung</td><td>2x257 kW</td></tr> <tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>120 km/h</td></tr> <tr><td>Sitzplätze</td><td>71</td></tr> <tr><td>Anzahl 31.12.04</td><td>65</td></tr> </table>	Hersteller	Bombardier Transportation	Indienststellung	1999–2005	Leistung	2x257 kW	Höchstgeschwindigkeit	120 km/h	Sitzplätze	71	Anzahl 31.12.04	65
Hersteller	Bombardier Transportation													
Indienststellung	1999–2005													
Leistung	2x257 kW													
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h													
Sitzplätze	71													
Anzahl 31.12.04	65													

<p>Doppelstock-Steuerwagen (DBpbfz 763.5 und 763.6)</p> 	<p>Die Doppelstock-Steuerwagen der Bauart DBpbfz 763.5 und 763.6 werden unter anderem in den Regionen Nordost, Hessen und Nordrhein-Westfalen in RegionalExpress-Zügen eingesetzt. Sie sind klimatisiert, behindertengerecht ausgestattet und haben ein modernes Fahrgast-Informationssystem. Im Unterstock befinden sich ein Mehrzweckraum mit Stellplätzen für Rollstühle, Fahrräder oder Kinderwagen sowie ein behindertengerechtes WC.</p>	<table border="1"> <tr><td>Hersteller</td><td>Bombardier Transportation (DWA)</td></tr> <tr><td>Indienststellung</td><td>1997–2000</td></tr> <tr><td>Höchstgeschwindigkeit</td><td>160 km/h</td></tr> <tr><td>Sitzplätze</td><td>101 (763.5), 95 (763.6)</td></tr> <tr><td>Anzahl 31.12.04</td><td>27 (763.5), 23 (763.6)</td></tr> </table>	Hersteller	Bombardier Transportation (DWA)	Indienststellung	1997–2000	Höchstgeschwindigkeit	160 km/h	Sitzplätze	101 (763.5), 95 (763.6)	Anzahl 31.12.04	27 (763.5), 23 (763.6)
Hersteller	Bombardier Transportation (DWA)											
Indienststellung	1997–2000											
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h											
Sitzplätze	101 (763.5), 95 (763.6)											
Anzahl 31.12.04	27 (763.5), 23 (763.6)											



DB Regio 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 Regio AG,
Ressort Finanzen und
Controlling

Kommunikation
UB Personenverkehr

Deutsche Bahn AG,
Investor Relations

**Beratung und
Produktionskoordination**

Mentor Werbeberatung
H.-J. Dietz, Kelkheim

Gestaltung

Studio Delhi
Konzept und Design,
Mainz

DTP

LGS GmbH,
Frankfurt am Main

Lithografie

Koch Lichtsatz & Scan,
Wiesbaden

Druck

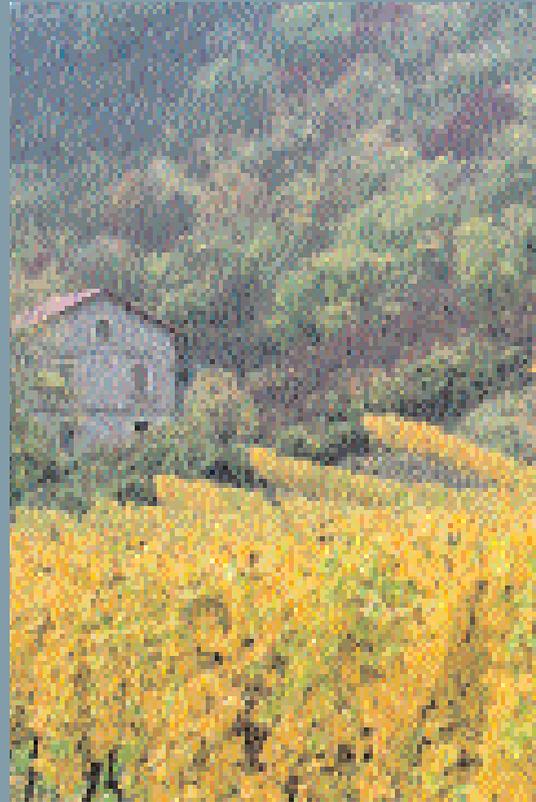
Color-Druck, Leimen

Fotografie

Max Lautenschläger,
Berlin

Bildnachweis

Deutsche Bahn
DB AG/Lautenschläger



DB Regio AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.db.de
www.bahn.de