



DB Regio AG

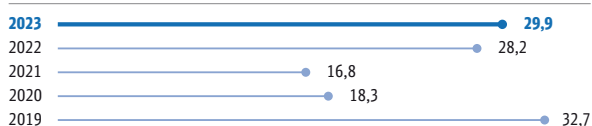
Geschäftsbericht 2023

Inhalt

- 1** Vorwort der Vorstandsvorsitzenden
- 5** Bericht des Aufsichtsrats
- 9** Lagebericht
- 31** Jahresabschluss

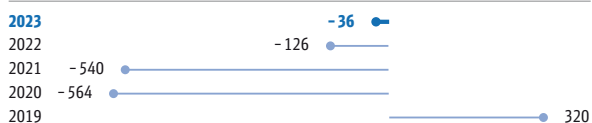
ENTWICKLUNGEN IM BERICHTSJAHR

VERKEHRSLEISTUNG / in Mrd. Pkm¹⁾



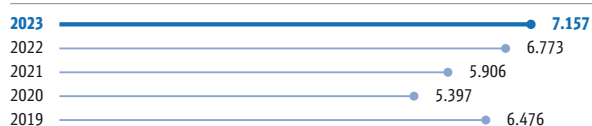
↗ 2023 zu 2022: +6,0%

ERGEBNIS NACH STEUERN¹⁾ / in Mio. €



↗ 2023 zu 2022: +90 Mio. €

UMSATZERLÖSE / in Mio. €



↗ 2023 zu 2022: +5,7%

UMSATZSTRUKTUR / in %



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN	2023	2022	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	7.157	6.773	+ 384	+ 5,7
Ergebnis nach Steuern ²⁾	- 36	- 126	+ 90	- 66,2
Bilanzsumme per 31.12.	8.359	8.415	- 56	- 0,7
Anlagevermögen per 31.12.	5.118	5.491	- 373	- 6,8
Eigenkapital per 31.12.	1.838	1.838	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	1.512	1.904	- 392	- 20,6
Brutto-Investitionen	283	470	- 187	- 39,8
Netto-Investitionen ³⁾	282	467	- 185	- 39,6
Mitarbeitende per 31.12. in VZP	22.952	22.392	+ 560	+ 2,5
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende in Mio.	1.232	1.166	+ 66	+ 5,7
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm ¹⁾	29,9	28,2	+ 1,7	+ 6,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	350,0	363,9	- 13,9	- 3,8

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

²⁾ Die DB Regio AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG.

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

Vorwort der Vorstandsvorsitzenden



EVELYN PALLA
Vorstandsvorsitzende
der DB Regio AG

Liebe Leser:innen,

die Nahverkehrsbranche in Deutschland ist jung und kreativ, dynamisch und innovativ. Sie denkt fahrgastorientiert, will gestalten, versteht sich klar als Teil der digitalen Welt. Und sie verfolgt mit Leidenschaft die Mission, den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zum Rückgrat des postfossilen Mobilitätszeitalters zu machen. Wer daran Zweifel hat, wer die Nahverkehrsbranche in Deutschland gar für steif oder angestaubt hält, der war bei ZUKUNFT NAHVERKEHR vom 4. bis 9. September in Berlin nicht dabei. 8.500 Teilnehmende von Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern, aus Start-ups, Forschung und Industrie, aus Verbänden und Politik vermittelten eine eindeutige Botschaft: Der ÖPNV steckt voller Ideen und steht in den Startlöchern.



Der Spirit dieses von DB Regio ins Leben gerufenen Events hat für mich das Mobilitätsjahr 2023 in besonderer Weise geprägt. Mit der Initiative ZUKUNFT NAHVERKEHR haben wir Flagge gezeigt, auch und gerade in einem Jahr mit vielen Herausforderungen.

Das Deutschland-Ticket hat gezeigt, dass die Branche neuen Ansätzen die Tür öffnen kann. Seit dem 1. Mai 2023 gilt die Tarifrevolution im deutschen ÖPNV. Um die Finanzierung des Deutschland-Tickets wurde hart gerungen, weil die Logik der Flatrate unmittelbar die Tarifgestaltung und die am Fahrgastmarkt erzielbaren Erlöse betrifft. Das hat hohe Belastungen für die Aufgabenträger und die Verkehrsunternehmen zur Folge. Es überwiegt aber eindeutig der revolutionäre Charakter des Deutschland-Tickets. Es macht den ÖPNV nicht nur preislich attraktiv. Es macht ihn auch einfach und leicht zugänglich, weil es bundesweit gilt und damit die komplexen Strukturen des Nahverkehrs sprengt und den ÖPNV als Ganzes abbildet.

Unsere Ziele sind integrierte Alltagsmobilität sowie nahtlose Mobilitätsangebote, die es allen Menschen leicht machen, das Auto stehen zu lassen und sich täglich für öffentliche Verkehrsangebote zu entscheiden. Organisatorisch ruht unser Geschäft auf zwei starken Säulen, DB Regio Schiene für den Schienenpersonennahverkehr und DB Regio Straße für Buslinien- und On-Demand-Verkehre. Entscheidend ist für uns dabei die verkehrsträgerübergreifende Perspektive. Schiene und Straße sind keine Alternativen, sondern sollen einander ergänzen, um Mobilitätsangebote aus einem Guss zu verwirklichen. Das gilt nicht nur für urbane Räume, sondern auch in ländlichen Regionen, wo intelligent verknüpfte Buslinienverkehre und On-Demand-Angebote ein optimales Angebot ermöglichen. Das vom Bund geförderte ÖPNV-Modellprojekt SMILE 24, das in der Schlei-Region in Schleswig-Holstein verwirklicht wird, ist dafür ein Beispiel. Wir freuen uns, dass wir als Partner der Nahverkehrsverbund Schleswig-Holstein GmbH (NAH.SH) dazu beitragen dürfen.

Wenn die Menschen gerne bei uns einsteigen sollen, müssen wir ihre Bedürfnisse in den Mittelpunkt stellen. Das ist auch die Leitlinie der Innovationen, die wir für den Fahrgastmarkt und die Gestaltung der Fahrzeuge auf den Weg bringen. Unsere Lösungen für den Regional- und für den Metropolverkehr verbinden ein auf die verkehrlichen Bedürfnisse abgestimmtes Innenraumdesign mit einem modernen Produktdesign. Was wir dazu in unseren Ideenzügen entwickeln, findet mit Unterstützung der Aufgabenträger immer stärker den Weg in die Praxis. Erste Elemente finden sich schon heute unter anderem in den S-Bahnen in München und Hamburg. Im Regionalverkehr ging im Sommer 2023 der Ideenzug der Südostbayernbahn in den Fahrgastbetrieb. Auch auf der Taunusstrecke des Rhein-Main-Verkehrsverbunds ist nun in jedem Zug ein Wagen mit innovativer Innenraumgestaltung unterwegs. Im Busverkehr geben wir ebenfalls Impulse dafür. In Frankfurt am Main verwirklichen wir dazu gemeinsam mit der lokalen Nahverkehrsgesellschaft traffiQ den »Showbus«. Darüber hinaus verbessern wir das Reiseerlebnis der Fahrgäste auch mit neuen technischen Lösungen, die keine großen Eingriffe in das Fahrzeug erfordern. Ein Beispiel dafür sind mit Lasertechnik behandelte Scheiben, die den Mobilfunkempfang im Zug um das Hundertfache verbessern können. Wir testen diese Neuerung in Bayern sowie im Raum Berlin-Brandenburg und suchen weitere Aufgabenträger als Partner.



Mit Digitalisierung und Automatisierung wollen wir den Regionalverkehr für unsere Kundinnen und Kunden weiter verbessern. So erproben wir zum Beispiel im Instandhaltungswerk Steinhausen der S-Bahn München neue Tools – etwa KI-gestützte Kameratoren, mobile Roboter und digitale Radsatzmessanlagen, mit denen wir unsere Züge noch schneller und effizienter warten können. Schließlich eröffnen Digitalisierung und künstliche Intelligenz auch auf der Straße ganz neue Perspektiven, weil damit autonome Verkehre möglich werden. Als Partner des Projekts KIRA im Rhein-Main-Verkehrsverbund gehören wir bundesweit zu den Vorreitern bei der Erprobung von autonomen Verkehren unter realen Verkehrsbedingungen.

Gut vorangekommen sind unsere Anstrengungen, den klimafreundlichen ÖPNV noch klimafreundlicher zu machen. Wir nutzen nicht nur Ökostrom, sondern haben bei der Mitteldeutschen S-Bahn eine weitere Vergabe für batterieelektrische Züge gewinnen können. Unsere Tochtergesellschaft Regionalverkehre Start Deutschland GmbH nahm den Betrieb der Wasserstoffzüge des Rhein-Main-Verkehrsverbunds im Netz Taunus auf. Gewartet werden die Züge im DB Regio-Werk in Frankfurt-Griesheim. Auch im Busverkehr kommen immer mehr Batterie- und Brennstoffzellenfahrzeuge zum Einsatz.

Bis Streckenelektrifizierungen sowie Fahrzeuge mit alternativen Antrieben bundesweit einen emissionsfreien Betrieb ermöglichen, lassen sich mit dem alternativen Kraftstoff HVO schnelle Erfolge beim Klimaschutz erzielen. Aus pflanzlichen Rest- und Abfallstoffen gewonnen, setzt reines HVO rund 90 Prozent weniger CO₂-Emissionen frei als konventioneller Diesel. Wo Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren zum Einsatz kommen, bieten wir den Aufgabenträgern an, auf HVO umzusteigen. 2023 haben die Züge und Busse von DB Regio mehr als 3,6 Millionen Liter HVO getankt und damit mehr als 10.000 Tonnen CO₂ eingespart.

In betrieblicher Hinsicht war 2023 kein leichtes Jahr. Die gesamte Branche und nicht zuletzt die Fahrgäste leiden unter der störanfälligen Infrastruktur und zahlreichen Baustellen. Wir tun alles, um die Folgen so gering wie möglich zu halten. Der Schlüssel zu einer nachhaltigen Verbesserung ist jedoch die Ertüchtigung des Schienennetzes. Deshalb begrüßen wir die 2024 anlaufende Generalsanierung der wichtigsten Korridore, auch wenn sie bis 2030 zahlreiche monatelange Streckensperrungen zur Folge haben wird. Weil das nicht dazu führen darf, dass uns die Fahrgäste den Rücken kehren, brauchen wir einen leistungsfähigen und attraktiven Ersatzverkehr auf der Straße. Wir haben dafür das Konzept Hochleistungs-Ersatzverkehr (HEV) entwickelt und im Sommer 2023 bei der Streckensperrung zwischen Würzburg und Nürnberg erfolgreich erprobt. Es wird auch bei der ersten Korridorsanierung zwischen Frankfurt am Main und Mannheim ab 15. Juli 2024 zum Einsatz kommen.

Strukturell bedeutend für die Zukunft des ÖPNV ist die Personalsituation. Der Fachkräftemangel, über den in allen Wirtschaftsbereichen geklagt wird, betrifft auch die Mobilitätsbranche. Um dem entgegenzuwirken, hat DB Regio die Arbeitgeberkampagne des DB-Konzerns unter dem Motto »Was ist dir wichtig?« intensiv genutzt und sie mit regionalen Aktionen kreativ flankiert. Wir haben in Betriebswerke eingeladen, in Bahnhöfen abgestellte Züge für Informationsveranstaltungen genutzt, in Führerständen Bewerbungsgespräche geführt und auch im Ausland neue Beschäftigte angeworben. Dadurch konnten wir 2023 auf Rekordniveau neue Mitarbeitende gewinnen – rund 3.800 für Regio Schiene, rund 3.000 für Regio Straße.

Deutschland braucht einen leistungsfähigen ÖPNV. Jährlich fahren zehn Milliarden Menschen mit dem öffentlichen Nahverkehr, allein zwei Milliarden von ihnen mit den Bussen und Bahnen der Deutschen Bahn.

Im anhaltend intensiven Wettbewerb der Verkehrsunternehmen hat sich DB Regio gut behauptet. Unser Marktanteil liegt stabil bei rund 60 Prozent im Schienenpersonennahverkehr. Bei Regio Straße haben wir die Sanierung des Bestandsgeschäfts in 2023 erfolgreich fortgesetzt und konnten neue Vergaben hinzugewinnen.

DB Regio ist auf Kurs. Mein Dank dafür gilt den engagierten Kolleg:innen im Schienen- und Straßenverkehr, die dem ÖPNV leidenschaftlich verbunden sind. Wie auf kaum einen anderen traf dies auf Frank Klingenhöfer zu, von dem wir im Oktober 2023 Abschied nehmen mussten. Als Vorstand Regio Straße war Frank Klingenhöfer ein Treiber der Mobilität von morgen. Sein plötzlicher Tod mit nur 54 Jahren hat uns tief getroffen. Er war ein großartiger Mensch und Kollege.

In den Vorstand nachgerückt ist Arne Schneemann, der als vorheriger Leiter Finanzen und Controlling bei Regio Straße ein ausgewiesener Kenner des Unternehmens und des ÖPNV auf der Straße ist. Zum Jahresende 2023 hat Oliver Terhaag die DB Regio AG verlassen und wurde zum DB-Konzernbeauftragten Betrieb/Produktion Systemverbund berufen. Als Vorstand Regio Schiene hat er den Bereich mit großer Expertise und Erfahrung über viele Jahre entscheidend geprägt. Seine Nachfolge an der Spitze von Regio Schiene trat Harmen van Zijderveld ab Anfang 2024 an. Harmen van Zijderveld gehört der DB seit mehr als 20 Jahren in verschiedenen Führungspositionen an. Zuletzt in der Konzernentwicklung tätig, war er maßgeblich an der Strategie Starke Schiene beteiligt.

Das Jahr 2023 hat deutlich werden lassen, dass die Mobilitätswende einen längeren Atem braucht, als viele es gehofft und erwartet hatten. Die öffentlichen Mittel sind knapp, die durch Baustellen, Engpässe in der Infrastruktur und Personalknappheit verursachten Herausforderungen müssen abgearbeitet werden. Um voranzukommen, braucht unsere Branche beides: Beharrlichkeit bei der Lösung der Probleme, die unser tägliches Geschäft erschweren, sowie die Vision eines großen Ziels, das uns zu Innovationen inspiriert und enthusiastisch bleiben lässt. Attraktiver Nahverkehr ist cool, ist jung, ist integriert, ist Zukunft! Lassen Sie uns gemeinsam daran arbeiten, dass noch viel mehr Menschen Lust auf öffentliche Mobilität haben!

Herzlichst Ihre



Evelyn Palla
Vorstandsvorsitzende
der DB Regio AG

Bericht des Aufsichtsrats



DR. RICHARD LUTZ
Aufsichtsratsvorsitzender
der DB Regio AG

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier ordentlichen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. In zwei Fällen wurden Beschlüsse auf der Grundlage eines schriftlichen Verfahrens gefasst. 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. Ein Aufsichtsratsmitglied hat im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen.



Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu acht Sitzungen zusammen. In den Sitzungen wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet. Im Übrigen beriet der Präsidialausschuss über die personellen Angelegenheiten des Vorstands und setzte sich eingehend mit der neuen Vergütungsstruktur sowie den persönlichen Zielvereinbarungen und Zielerreichungen der Vorstandsmitglieder auseinander. Die Vorstandsangelegenheiten wurden abschließend im Aufsichtsrat beraten und beschlossen.

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

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 15. März 2023 hat sich der Aufsichtsrat insbesondere mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2022 und der aktuellen Lage befasst. Er nahm die Mittelfristplanung 2023 bis 2027 zur Kenntnis. Zudem hat der Aufsichtsrat die Einrichtung des Vorstandsressorts Marketing beschlossen. Herr Dr. Jan Schilling wurde mit Wirkung zum 1. April 2023 zum Mitglied des Vorstands, zuständig für das Ressort Marketing, bestellt.

Schwerpunkt der Sitzungen des Aufsichtsrats am 6. Juni 2023 und am 13. September 2023 war die Berichterstattung zur aktuellen Lage der DB Regio AG.

In seiner Sitzung am 30. November 2023 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung 2024 einschließlich der Investitions- und Projektplanung, die Mittelfristplanung 2024 bis 2028, die Veränderungen gegenüber der vorhergehenden Planung sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Regio AG zur Kenntnis genommen. Zudem befasste sich der Aufsichtsrat mit der methodischen Weiterentwicklung der Vergütungsstruktur für die Vorstandsmitglieder. Der Aufsichtsrat bestellte Herrn Harmen van Zijderveld mit Wirkung zum 1. Februar 2024 zum Mitglied des Vorstands, zuständig für das Ressort Schiene. Herr Dr. Arne Schneemann wurde mit Wirkung zum 1. Dezember 2023 zum Vorstandsmitglied, zuständig für das Ressort Regio Straße, bestellt.

In seiner außerordentlichen Sitzung befasste sich der Aufsichtsrat mit Angelegenheiten des Vorstands.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2023 eingehend mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens und verfolgte die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. Er wurde über die Vorbereitungen, die Verkaufs- und Nachfragezahlen und die betrieblichen Auswirkungen des Deutschland-Tickets informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich intensiv mit der Betriebsqualität und der Personallage im Unternehmen und nahm die ergriffenen Maßnahmen zu deren Verbesserung zur Kenntnis. Tätigkeitsschwerpunkt war auch die Befassung mit der weiteren Sanierung und dem Transformationskurs der Sparte Straße. Der Aufsichtsrat ließ sich über integrierte Mobilitätsangebote und neue Konzepte für den Schienenersatzverkehr unterrichten. Die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung wurden zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat führte eine Effizienzprüfung seiner Tätigkeit durch.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio AG zum 31. Dezember 2023 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 13. März 2024 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 2023 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Verlust wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags ausgeglichen. Der Jahresabschluss der DB Regio AG für das Geschäftsjahr 2023 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Der Aufsichtsrat gedenkt Herrn Frank Klingenhöfers, Mitglied des Vorstands, der am 2. Oktober 2023 verstorben ist.

Herr Oliver Terhaag legte sein Mandat als Vorstandsmitglied mit Ablauf des 31. Dezember 2023 nieder.

Frau Manuela Herbort schied mit Ablauf des 31. Oktober 2023 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihr folgte mit Wirkung zum 1. November 2023 Frau Nicole Mommsen nach.

Der Aufsichtsrat spricht Frau Herbort und Herrn Terhaag seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.


Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeitenden sowie den Belegschaftsvertreter:innen der DB Regio AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2023 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2024

Für den Aufsichtsrat



Dr. Richard Lutz
Aufsichtsratsvorsitzender
der DB Regio AG

Gemeinsam mit Partnern entwickeln wir neue, innovative Innenraumkonzepte im Rahmen unserer Innovationsplattform Ideenzug. Der Ideenzug Südostbayernbahn ist seit Juli 2023 im Einsatz. Unser Ziel sind neue Funktionsbereiche, die auf die Bedürfnisse der Fahrgäste einzahlen und ihnen ihren Aufenthalt an Bord so angenehm wie möglich machen. Weitere Informationen zum [Ideenzug](#)  sind online verfügbar.



Lagebericht

ÜBERBLICK

Wesentliche Ereignisse im Berichtsjahr

EINFÜHRUNG DEUTSCHLAND-TICKET

Das bundesweit im öffentlichen Personennahverkehr gültige Deutschland-Ticket wurde zum 1. Mai 2023 zum Preis von 49 € pro Monat eingeführt. Das Ticket ist in digitaler Form erhältlich und wird in einem monatlich kündbaren Abonnement angeboten. Das Deutschland-Ticket kann deutschlandweit in allen Nahverkehrszügen wie z. B. RB-, RE-, S-Bahn-Zügen und zusätzlich in den öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bussen, Straßenbahnen, U-Bahnen etc. der teilnehmenden Landestarife, Verkehrsverbünde und Verkehrsunternehmen gem. Geltungsbereich und gem. deren Bedingungen für beliebig viele Fahrten genutzt werden. Eine erste Zwischenbilanz zeigt eine hohe Akzeptanz bei den Kund:innen und eine intensive Nutzung: Im Dezember 2023 besaßen rund zehn Millionen Nutzer:innen ein Deutschland-Ticket. Rund 4% der Nutzer:innen sind Neukund:innen. DB Regio verzeichnete seit Einführung des Deutschland-Tickets zwischen Mai und Dezember 2023 einen monatlichen durchschnittlichen Reisendenzuwachs von rund 16% im Vergleich zu den beiden Monaten vor Einführung des Deutschland-Tickets.

Die bisher gültige Finanzierung des Deutschland-Tickets bis 2025 wurde im Rahmen des Neunten Gesetzes zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes im März 2023 beschlossen. Bund und Länder tragen die Kosten für das Ticket demnach je zur Hälfte mit 1,5 Mrd. € pro Jahr im Zeitraum 2023 bis 2025. Etwaige Mehrkosten, die den Verkehrsunternehmen bei der Einführung des Tickets 2023 entstanden sind, werden ebenfalls hälftig von Bund und Ländern ausgeglichen. Neben der Erhöhung der Regionalisierungsmittel wurde mit dieser Gesetzesnovelle beschlossen, dass die Erhöhung der Trassen- und Stationsentgelte im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) bis 2025 auf 1,8% pro Jahr festgelegt wird. Dadurch erfolgt eine Abweichung von der bisherigen Regelung im Eisenbahnregulierungsgesetz, nach der die Entgelte im SPNV an die Dynamisierung der Regionalisierungsmittel gekoppelt sind, die ab 2023 von 1,8% auf 3,0% erhöht wurde.

Bund und Länder haben sich am 6. November 2023 in der Ministerpräsident:innen-Konferenz auf die Finanzierung für 2024 verständigt, verbunden mit der Erwartung, dass das Ticket weiterentwickelt werden soll. Dafür sollen das Regionalisierungsgesetz geändert und die im Jahr 2023 nicht abgerufenen Haushaltsmittel in das Folgejahr übertragen werden.

ZUSÄTZLICHE MITTEL FÜR DIE SCHIENENINFRASTRUKTUR AB 2024

Die Bundesregierung hat sich mehrfach dazu bekannt, bis zu 45 Mrd. € des zusätzlichen Investitionsbedarfs für die Schiene bis 2027 zu decken, u. a. durch den Einsatz von anteiligen Einnahmen aus dem CO₂-Zuschlag der Lkw-Maut, die ganz überwiegend für Investitionen in die Schieneninfrastruktur genutzt werden. Als weiteren Finanzierungsbaustein hat die Bundesregierung Ende 2023 angekündigt, bis 2029 insgesamt 20 Mrd. € über Eigenkapitalerhöhungen bereitzustellen.

UMSETZUNG ZUSÄTZLICHER MASSNAHMEN FÜR DIE SCHIENENINFRASTRUKTUR IN 2023

Die Bundesregierung beabsichtigt, in den kommenden Jahren erhebliche zusätzliche Mittel bereitzustellen, um das Schienennetz zu modernisieren. Die höhere Förderung wird 2024 beginnen. Um bei den dringend erforderlichen Maßnahmen keine Zeit zu verlieren, sind die Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) 2023 mit Eigenmitteln für Ersatzinvestitionen – z. B. zum Ausgleich der Inflationseffekte – und zusätzlichen Instandhaltungsaufwendungen in Vorleistung getreten, die gleichfalls in den Erhalt der Schienenwege investiert werden. Diese Vorleistungen sollen 2024 durch Bundesmittel abgelöst werden.

UMSETZUNG GEMEINWOHLORIENTIERTE INFRASTRUKTUR

Die DB InfraGO AG ist seit Ende 2023 die gemeinwohlorientierte Infrastrukturgesellschaft des DB-Konzerns: Am 27. Dezember 2023 wurde mit Eintragung in das Handelsregister die DB Netz AG in DB InfraGO AG umfirmiert. Gleichzeitig wurde die DB Station&Service AG auf diese Gesellschaft verschmolzen. Die Schieneninfrastruktur wird zukünftig aus einer Hand geführt, geplant und weiterentwickelt. Qualität, Kapazität und Stabilität des Eisenbahnbetriebs sollen nach-



haltig verbessert werden. Damit werden die Voraussetzungen für die Erreichung der Wachstums- und Verkehrsverlagerungsziele der Bundesrepublik Deutschland (Bund) und der Strategie Starke Schiene geschaffen. Das zugrunde liegende Reformpaket umfasst fünf Säulen:

- Die erste Säule ist das inhaltliche Gesamtprogramm zur neuen Bewirtschaftung der Infrastruktur mit den Elementen: Schaffung eines Hochleistungsnetzes, Erhalt und Modernisierung des Flächennetzes, schnelle Kapazitätserweiterung, konsequente Digitalisierung, Zukunftsbahnhöfe, leistungsfähige Serviceeinrichtungen sowie Aus-/Neubau und Elektrifizierung. Das neue Bewirtschaftungsregime soll eine Trendumkehr bei Alterung und Qualität von Schienennetz und Bahnhöfen bringen. Bis 2030 sollen so spürbar mehr Robustheit und Kapazität geschaffen werden.
- Die zweite Säule bildet die Schaffung notwendiger gesetzlicher Grundlagen, insbesondere die Flexibilisierung der Finanzierungsregularien über eine Reform des Bundeschienenwegeausbaugesetzes (BSWAG).
- Mit der dritten Säule wird der Finanzierungsrahmen neu aufgestellt. Abgeleitet aus den Empfehlungen der Beschleunigungskommission Schiene, soll die Finanzierungsarchitektur der diversen Fördertöpfe vereinfacht werden. Zudem sind die Bereitstellung der notwendigen zusätzlichen finanziellen Mittel zur Umsetzung des Gesamtprogramms durch den Bund sowie eine inhaltliche Weiterentwicklung der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) erforderlich.
- Mit der vierten Säule will der Bund die Steuerung der Infrastruktur weiterentwickeln.
- Die fünfte Säule beinhaltet die organisatorische Zusammenlegung der DB Netz AG und der DB Station&Service AG.

HERAUSFORDERNDE BETRIEBLICHE LAGE BEI DB REGIO IM JAHR 2023

2023 sorgten eine steigende Störanfälligkeit der Infrastruktur und hohe Bauaktivitäten für betriebliche Herausforderungen. Externe Einflussfaktoren, wie Extremwetterlagen, die in bestimmten Regionen zu Beschädigungen an Fahrzeugen geführt und sich damit auf die Fahrzeugverfügbarkeit ausgewirkt haben, beeinträchtigten die betriebliche Lage bei DB Regio zusätzlich. Zugausfälle und sinkende Pünktlichkeitswerte waren die Folge. Darüber hinaus führten mehrere Warnstreiks der beiden Gewerkschaften zu massiven Einschränkungen für unsere Fahrgäste.

Hinzu kommt die zunehmende Anspannung am Arbeitsmarkt, die dazu führt, dass der Personalbedarf trotz anhaltend intensiver Recruiting-Aktivitäten und umfangreicher Neueinstellungen nicht vollständig gedeckt werden konnte. In Kombination mit erhöhten Krankenständen führte dies

zusätzlich zu einer weiteren Anspannung der personellen und betrieblichen Lage und zu einem teilweise reduzierten Leistungsangebot.

Wirtschaftliche Entwicklung im Berichtsjahr

Das Berichtsjahr war für die DB Regio AG herausfordernd. Das Betriebsergebnis verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahr um 263 Mio. € von 174 Mio. € auf –89 Mio. €. Wesentliche Einflussfaktoren waren Streikereignisse, störanfällige Infrastruktur, massive Bautätigkeit sowie personalbedingte Zugausfälle. Diese Themen schlugen sich negativ im Betriebsergebnis nieder.

Angaben zur Gesellschaft

Die DB Regio AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DBAG) und innerhalb des DB-Konzerns dem Geschäftsfeld DB Regio zugeordnet. Die Organisationsstruktur des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus sieben Geschäftsfeldern, die von der konzernleitenden Managementholding DBAG geführt werden. Die Anteile der DBAG befinden sich vollständig im Besitz der Bundesrepublik Deutschland.

Das Geschäftsfeld DB Fernverkehr wird durch das Vorstandsressort Personenfernverkehr und das Geschäftsfeld DB Regio durch das Vorstandsressort Regionalverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo ist dem Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet. Seit dem 1. Januar 2024 werden die bisherigen Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg und DB Netze Personenbahnhöfe im neuen Geschäftsfeld DB InfraGO zusammengefasst. Das Geschäftsfeld DB Netze Energie wurde in DB Energie umbenannt. Die Geschäftsfelder DB InfraGO und DB Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva sind dem Vorstandsressort Finanzen&Logistik zugeordnet. Die DBAG und I Squared Capital haben im Berichtsjahr eine Vereinbarung über den Verkauf der Arriva Group und aller verbleibenden Arriva-Landesgesellschaften an I Squared Capital unterzeichnet. Die Transaktion wird voraussichtlich 2024 abgeschlossen. DB Arriva wird aufgrund des fortgeschrittenen Verkaufsprozesses nicht mehr als Segment im Berichtswesen des DB-Konzerns geführt.

Das Geschäftsfeld DB Regio besteht aus der DB Regio AG und weiteren eigenständigen Gesellschaften. In der Sparte DB Regio Schiene sind die Tochtergesellschaften S-Bahn Berlin GmbH, S-Bahn Hamburg GmbH, DB RegioNetz Verkehrs GmbH und Regionalverkehre Start Deutschland GmbH gebündelt.

Die Sparte DB Regio Straße besteht aus 31 Busgesellschaften (im Vorjahr: 32), von denen 24 (im Vorjahr: 25) unmittelbare Tochtergesellschaften der DB Regio AG sind. Seit Ende 2022 wurde die GHT Mobility GmbH – eine Mehrheitsbeteiligung der DB AG – führungsorganisatorisch der Sparte DB Regio Straße zugeordnet. Im Mai 2023 hat die Gesellschaft Insolvenz angemeldet, wird seitdem nicht mehr konsolidiert und befindet sich aktuell in Liquidation.

Das Geschäftsfeld DB Regio ist mit seinen regionalen Einheiten marktnah aufgestellt. Die Sparte Schiene besteht aus 14 Regionalorganisationen. Die Sparte DB Regio Straße besteht aus sechs Regionen, der DB SEV GmbH sowie der ioki GmbH.

Die DB Regio-Zentrale steuert die Regionen, verantwortet die Geschäftsentwicklung, führt übergreifende Aufgaben durch, gibt standardisierte Prozesse vor und stellt Service- und Gruppenfunktionen für die Regionaleinheiten bereit. Daneben unterstützt sie die Regionen mit verkehrsplanerischem Know-how, IT-Tools sowie beim Abschluss von Verkehrsverträgen und Ausschreibungen.

WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die DB Regio AG hielt per 31. Dezember 2023 direkte Anteile an 28 (im Vorjahr: 29) verbundenen und 16 (im Vorjahr: 17) assoziierten Unternehmen. Davon wurden 2023 24 Beteiligungen (im Vorjahr: 25) an verbundenen Unternehmen in der Sparte DB Regio Straße geführt.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG ZUM PUBLIC CORPORATE GOVERNANCE KODEX

Die Entsprechenserklärung i. S. d. Public Corporate Governance Kodex des Bundes (PCGK) für das Jahr 2023 für die DB Regio AG ist im Corporate Governance Bericht der DB AG enthalten, der als Teil des Integrierten Berichts 2023 des DB-Konzerns veröffentlicht wird.

ANGABEN ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die DB Regio AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Regio AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehörten per 31. Dezember 2023 zwei Frauen an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gem. Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter:innen und zehn Arbeitnehmervertreter:innen sind. Die Anteilseignervertreter:innen werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder

der Arbeitnehmenseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2023 sieben Frauen an.

	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2024
FRAUENANTEIL / in %	Ist	Ist	Ziel
Vorstand	40,0	33,3	33,3
Aufsichtsrat	35,0	35,0	33,3
Erste Führungsebene	26,4	29,0	28,6
Zweite Führungsebene	26,7	33,5	36,7

RAHMENBEDINGUNGEN

Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten hängt neben den unternehmerischen Maßnahmen von den sozioökonomischen Bedingungen in unserem Heimatmarkt Deutschland ab.

Auch 2023 blieb der deutsche Personenverkehrsmarkt von einem infolge der Corona-Pandemie nachhaltig veränderten Mobilitätsverhalten geprägt. In den von der Corona-Pandemie betroffenen Jahren bevorzugten Menschen tendenziell Individualverkehre zulasten öffentlicher Verkehrsmittel. Diese Tendenz schwächte sich 2023 spürbar ab. Zu Jahresbeginn 2023 war die Verkehrsnachfrage weiterhin unter dem Vor-Corona-Niveau. Im weiteren Verlauf des Jahres stieg die Verkehrsleistung jedoch spürbar an. Maßgeblichen Einfluss auf diese Entwicklung hatten politische Initiativen wie das bundesweit gültige Deutschland-Ticket, das im Mai 2023 eingeführt wurde. Insgesamt verzeichnet der deutsche Personenverkehrsmarkt 2023 im Vergleich zum Vorjahr eine deutliche Zunahme der Verkehrsleistung.

Die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland war 2023 geprägt von Stagnation, verbunden mit einer hohen Inflationsrate, die allerdings im Jahresverlauf deutlich zurückging. Gründe für die deutlich schwächer als erwartete Entwicklung lagen u. a. in den Nachwirkungen der hohen Energiepreise im Vorjahr, die die Kaufkraft der Konsument:innen reduzierten. Die straffe Geldpolitik der Europäischen Zentralbank (EZB) mit deutlich steigenden Zinsen unterstützte diese Entwicklung und belastete insbesondere den deutschen Bausektor massiv. Auch die im Jahresverlauf 2023 zunächst positive Entwicklung der Investitionen kehrte sich angesichts sinkender Aufträge und fallender Industrieproduktion im

vierten Quartal 2023 um. Ein steigender Fachkräftemangel, v. a. im Handwerk, im Dienstleistungsbereich und in der Logistik, führte dazu, dass bestehende Aufträge nicht fristgerecht bearbeitet und neue Aufträge teilweise abgelehnt wurden. Sinkende Exporte aus Deutschland infolge einer eingeschränkten Wachstumsdynamik in der Weltwirtschaft wirkten sich zusätzlich dämpfend aus.

Die Inflationsrate ist im Jahresverlauf 2023 deutlich zurückgegangen. Sie lag in den ersten Monaten 2023 noch bei rund 8%; im November 2023 betrug sie rund 3%, der niedrigste Wert seit Juni 2021. Während die Energiepreise rückläufig waren, verteuerten sich die Ausgaben für Lebensmittel überproportional. Neben der sinkenden Inflationsrate und der auch infolge guter Lohnabschlüsse wieder ansteigenden Realeinkommen privater Haushalte zeigten wirtschaftliche Frühindikatoren zum Jahresende 2023 eine leicht verbesserte Stimmung. Allerdings ergaben sich neue Unsicherheiten aus den fiskalischen Implikationen des Urteils des Bundesverfassungsgerichts im November 2023 über die künftige Ausgestaltung der öffentlichen Haushalte.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND MIT STEIGENDEM MARKTANTEIL

Der deutsche Personenverkehr verzeichnete 2023 im Vergleich zum Vorjahr einen deutlichen Anstieg der Verkehrsleistung, war allerdings weiterhin von einem veränderten Mobilitätsverhalten der Bevölkerung infolge der Corona-Pandemie geprägt. Die Verkehrsnachfrage blieb trotz politischer Maßnahmen, wie der Einführung des Deutschland-Tickets, insgesamt unter dem Vor-Corona-Niveau. Ausmaß und Dynamik der Entwicklung fielen in den einzelnen Marktsegmenten unterschiedlich aus:

- Der motorisierte Individualverkehr setzte 2023 seinen Erholungskurs fort. Wie im Vorjahr stieg die Verkehrsleistung leicht an. Er profitierte dabei von einer gesteigerten Mobilitätsnachfrage im Vergleich zu den Vorjahren, die stärker durch die Folgen der Corona-Pandemie beeinflusst waren.
- Der Schienenpersonennahverkehr verzeichnete 2023 einen Verkehrsleistungszuwachs und profitierte besonders von der Einführung des Deutschland-Tickets ab Mai 2023.

Die Betriebsleistung der DB Regio AG lag mit 341 Mio. Trassenkilometern (Trkm) um 14 Mio. Trkm bzw. 3,9% unter dem Vorjahreswert. Diese Entwicklung ist v. a. auf Streiks, erhöhte bau- und personalbedingte Zugausfälle sowie Leistungsverluste (S-Bahn Hannover und Netz Schleswig-Holstein Ost) zurückzuführen.

Die Verkehrsleistung der DB Regio AG lag aufgrund der Einführung des Deutschland-Tickets und der zunehmenden Erholung nach der Corona-Pandemie mit 29,9 Mrd. Personenkilometern (Pkm) um 1,7 Mrd. Pkm bzw. 6,0% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 28,2 Mrd. Pkm). Die Zahl der Reisenden stieg ebenfalls aus den vorgenannten Gründen an und lag mit 1.232 Millionen Reisenden 5,7% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.166 Millionen Reisende).

Die Verkehrsleistung der Töchter der DB Regio AG in der Sparte DB Regio Schiene lag mit 7,6 Mrd. Pkm um 15,2% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 6,6 Mrd. Pkm). Die Zahl der Reisenden der Tochtergesellschaften der DB Regio AG erhöhte sich ebenfalls im Vorjahresvergleich um 14,7% auf 717 Millionen Reisende (im Vorjahr: 625 Millionen Reisende). Diese positiven Entwicklungen resultierten aus der Erholung nach der Corona-Pandemie und der Einführung des Deutschland-Tickets.

Die Verkehrsleistung des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs konnte ebenfalls zulegen. Der Anstieg betraf DB-konzerninterne und -externe Anbieter gleichermaßen. Positive Effekte resultierten ebenfalls v. a. aus der Einführung des Deutschland-Tickets ab Mai 2023. Die Erholung der Nachfrage im öffentlichen Straßenpersonennahverkehr wurde weiterhin durch den Wegfall von Pendlerfahrten infolge einer anhaltenden Nutzung von mobilem Arbeiten gebremst.

Die Verkehrsleistung der Sparte DB Regio Straße lag mit 6,0 Mrd. Pkm (im Vorjahr: 5,0 Mrd. Pkm, +20,0%) über dem Vorjahr. Die Zahl der Reisenden ist mit 547 Millionen Reisenden gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 467 Millionen Reisende) aufgrund einer höheren Betriebsleistung um 80 Millionen Reisende bzw. um 17,1% gestiegen.

Die Nachfrage nach digitalen Mobilitätsangeboten wie ioki stieg 2023 weiter an. Auch das Interesse der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger an On-Demand-Ergänzungen der bestehenden Angebote führte zu einer anhaltenden Ausschreibungsaktivität – wenngleich auf insgesamt nach wie vor geringem absoluten Niveau. Durch die Erholung der Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr entwickelte sich auch die Nutzung der Nahverkehrs-Apps wieder positiv, um Informationen vor und während der Fahrt, Buchung und Bezahlung zu ermöglichen. Unterstützt wurde diese erfolgreiche Entwicklung der Nutzer:innenzahlen noch durch die Einführung des Deutschland-Tickets.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Betriebsleistung im Berichtsjahr entspricht im Wesentlichen der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2022 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung im Geschäftsjahr 2023.



Politisches Umfeld

VERFAHREN ZUM BUNDESHAUSHALT 2024

Am 5. Juli 2023 hat die Bundesregierung den Entwurf für den Bundeshaushalt 2024 und den Finanzplan bis 2027 beschlossen. Im Etat des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) sind für die Schiene im Zeitraum von 2024 bis 2027 rund 11,5 Mrd. € mehr als bisher vorgesehen. Die Zusatzmittel betreffen sowohl die Schieneninfrastruktur als auch die weiteren Förderprogramme für Wettbewerbsfähigkeit und Innovationen der Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) im Schienengüterverkehr (SGV), darunter zukünftig auch die Förderung des Einzelwagenverkehrs. Am 9. August 2023 hat die Bundesregierung den Wirtschaftsplan 2024 des Sondervermögens Klima- und Transformationsfonds (KTF) sowie den Finanzplan bis 2027 beschlossen. Für die Förderung von Investitionen in die Eisenbahninfrastruktur der EIU des Bundes wird dort ein neuer Titel geschaffen und 2024 mit 4 Mrd. € dotiert. Im Finanzplan bis 2027 sind insgesamt 12,5 Mrd. € für diesen Titel vorgesehen.

Am 15. November 2023 hat das Bundesverfassungsgericht verkündet, dass das Zweite Nachtragshaushaltsgesetz 2021 mit dem Grundgesetz unvereinbar und nichtig ist. Infolge des Urteils hat die Bundesregierung angekündigt, einen neuen Wirtschaftsplan für den KTF für die Jahre ab 2024 zu erstellen.

Im Dezember 2023 verständigte sich die Bundesregierung auf die Eckpunkte für einen überarbeiteten KTF sowie auf Anpassungen am Kernhaushalt zur Schließung der infolge des KTF-Urteils entstandenen Deckungslücke. Die Einigung sieht u. a. vor, dass die im Regierungsentwurf zum KTF für die Schieneninfrastruktur vorgesehenen Mittel entfallen und stattdessen zusätzliche Mittel über Eigenkapitalerhöhungen bereitgestellt werden sollen. Geplant sind Zuführungen von insgesamt 20 Mrd. € im Zeitraum von 2024 bis 2029, davon je 5,5 Mrd. € in den Jahren 2024 und 2025. Im Rahmen der Haushaltskonsolidierung sieht die Verständigung der Bundesregierung zudem vor, dass im Etat des BMDV Einsparungen i. H. v. 380 Mio. € vorgenommen werden.

Am 2. Februar 2024 wurde der Bundeshaushalt 2024 von Bundestag und Bundesrat verabschiedet.

ENTWICKLUNG ENERGIEPREISBREMSEN

Mit einem finanziellen Abwehrschirm federte der Bund die steigenden Energiekosten und die schwersten Folgen für Verbraucher:innen sowie Unternehmen ab. Hierfür wurde der Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) 2022 mit zusätzlichen Kreditermächtigungen i. H. v. 200 Mrd. € ausgestattet. Hieraus erfolgte die Finanzierung der Gas- und Wärmepreisbremsen sowie der Strompreisbremse. Die erforderlichen Gesetze (Strompreisbremsegesetz und Erdgas-Wärme-Preisbremsegesetz) sind im Dezember 2022 in Kraft getreten.

Auf dieser Grundlage wurde auch der Schienenverkehr vor stark steigenden Energiepreisen geschützt. Für ein »Entlastungskontingent« von 90 % der Verbrauchsmenge kamen Referenzpreise zur Anwendung, die gegenüber dem Kunden nicht überschritten werden durften.

Von dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts zum KTF ist auch der WSF betroffen, da Kreditermächtigungen aus dem Vorjahr danach auch im WSF nicht mehr genutzt werden können. Um die Finanzierung der Energiepreisbremsen abzusichern und Rechtssicherheit zu schaffen, wurden mit dem Nachtragshaushalt 2023 Einnahmen aus Krediten in Höhe der voraussichtlichen Ausgaben i. H. v. 43,2 Mrd. € beschlossen. Allerdings hat die Bundesregierung vor diesem Hintergrund die geplante Verlängerung der gesetzlichen Energiepreisbremsen nicht vorgenommen. Die Strompreisbremse und die Erdgas-Wärme-Preisbremsen sind in der Folge am 31. Dezember 2023 ausgelaufen.

BESCHLUSS KLIMASCHUTZPROGRAMM 2023

Am 4. Oktober 2023 hat die Bundesregierung das Klimaschutzprogramm 2023 beschlossen, mit dem die Einhaltung der Klimaschutzziele 2030 sichergestellt werden soll. Es beinhaltet Maßnahmen in allen Sektoren.

Für den Sektor Verkehr ist neben den Themenfeldern verstärkte Nutzung des Potenzials synthetischer Kraftstoffe, Antriebswechsel Lkw und schwere Nutzfahrzeuge, Beschleunigung Klimaneutralität Pkw, erneuerbare Energien und Elektrifizierung Luft- und Seeverkehr, Digitalisierung, Raum- und Verkehrsplanung sowie Mobilitätsmanagement auch das Themenfeld Schienenverkehr und Stärkung des Stadt- und Regionalverkehrs adressiert.

UMSETZUNG EU-FAHRGASTRECHTEVERORDNUNG

Die EU-Fahrgastrechteverordnung ist am 7. Juni 2023 in Kraft getreten. Neu ist die Ausnahme von der Entschädigungspflicht in Fällen höherer Gewalt. Die Umsetzung der nationalen Regelungsoptionen erfolgt durch die Änderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO) und des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG): Der Bundesrat hat am 16. Juni 2023 den Gesetzentwurf zur Änderung des AEG und am 7. Juli 2023 die EVO in korrigierter Fassung beschlossen. Für die Entschädigungsregelungen gelten weiterhin die bestehenden Verspätungsschwellenwerte von 60 Minuten und 120 Minuten sowie Entschädigungshöhen von 25 % bzw. 50 % des Fahrkartenpreises. Das Deutschland-Ticket wird als erheblich ermäßigtes Ticket eingestuft, wodurch das Recht zur Nutzung höherwertiger Züge ab einer Verspätung von 20 Minuten entfällt. Ferner wird die Branche zur Einrichtung einer zentralen Anlaufstelle für mobilitätseingeschränkte Reisende ab 1. Januar 2025 verpflichtet. Der DB-Konzern betreibt bereits die Mobilitätsservice-Zentrale.



ÜBERARBEITUNG DER EU-RICHTLINIE ÜBER DIE ZERTIFIZIERUNG VON TRIEBFAHRZEUGFÜHRER:INNEN

Die Europäische Kommission nimmt eine Überarbeitung der Richtlinie 2007/59/EG über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführer:innen vor. Ziele der Überarbeitung sind die Verbesserung der Mobilität von Triebfahrzeugführer:innen im grenzüberschreitenden Verkehr im gesamten Schienennetz der EU sowie der erleichterte Wechsel zu anderen Arbeitgebern. Hierbei werden die Themen einheitliche Betriebsprache, Harmonisierung der Ausbildung und neue Struktur des Führerscheins und der Zusatzbescheinigungen im Vordergrund stehen.

Die Vorlage des Gesetzgebungsentwurfs sollte schrittweise ab Ende 2023 erfolgen. Es wird derzeit davon ausgegangen, dass dies aber voraussichtlich erst ab Ende 2024 erfolgen wird.

Das Hauptthema bei der Triebfahrzeugführerschein-Richtlinie bleibt die Frage der Einführung einer europaweiten (zweiten) Betriebsprache sowie der erforderlichen Sprachkompetenzlevel und deren Auswirkungen auf Sicherheit, Praktikabilität und Kosten. DB-Konzern, die französische Staatsbahn SNCF und die International Union of Railways (UIC) haben auf politischer Ebene die Diskussion angestoßen, ob und in welchem Umfang digitale Übersetzungstools eine Lösung darstellen. Die Kommission prüft nun, inwieweit vorhandene Sprachbarrieren auch technisch überwunden werden können.

DAS EUROPÄISCHE GREENING TRANSPORT PACKAGE

Bis 2050 sollen die verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990 um 90% reduziert werden. Zu diesem Zweck hat die Europäische Kommission am 11. Juli 2023 ein umfassendes Maßnahmenpaket vorgelegt. Für den Schienenverkehr sind folgende Vorschläge mit unmittelbarer Relevanz enthalten: ein effizienteres Kapazitätsmanagement im grenzüberschreitenden Schienenverkehr, die Überarbeitung der Richtlinie für höchstzulässige Maße und Gewichte im Straßengüterverkehr sowie ein Vorschlag zur einheitlichen Berechnung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen. Der Vorschlag zur Überarbeitung der Richtlinie für den Kombinierten Verkehr wurde in einem zweiten Schritt am 7. November 2023 ergänzt. Die Gesetzgebungsvorschläge der Europäischen Kommission werden nun im Europäischen Rat und im Europäischen Parlament behandelt. Mit Blick auf die bevorstehenden Europawahlen im Juni 2024 wird das Gesetz-

gebungsverfahren voraussichtlich erst 2025 abgeschlossen. Die für die DB Regio AG wesentlichen Initiativen werden im Folgenden dargestellt.

- **Bessere Koordination und Management des internationalen Schienenverkehrs:** Ziel des Vorschlags ist die Schaffung eines effektiveren Kapazitätsmanagements auf der Schiene und insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr. EVU sollen Kapazitäten künftig flexibler und netzübergreifend über einen nationalen Infrastrukturbetreiber beantragen können. Zur Lösung von Kapazitätskonflikten sollen sozioökonomische und umweltbezogene Kriterien herangezogen werden. Auch die Vertragsbedingungen zwischen Infrastrukturbetreiber und EVU sollen reziproker ausgestaltet werden, bspw. in Bezug auf Änderungen von zugewiesenen Kapazitätsrechten. Der Verordnungsentwurf basiert auf einem Sektorprojekt zur Neugestaltung des Fahrplanprozesses (Timetable Redesign) und enthält grundlegende Änderungen an den bestehenden Bestimmungen zur Vergabe der Fahrwegkapazität in der EU-Richtlinie 2012/34.
- **Vorschlag für Richtlinie zur einheitlichen Erfassung und Berechnung von verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen:** Mit CountEmissions EU will die Europäische Kommission einen harmonisierten europäischen Rahmen für die Berechnung verkehrsbedingter Treibhausgasemissionen sowie deren Berichterstattung schaffen. Die Berechnung soll sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr Anwendung finden. Über die einheitliche Berechnung mittels des Weltstandard ISO 14083:2023 sollen die Nutzer:innen, Verbraucher:innen und Unternehmen transparente Informationen erhalten, die es ermöglichen, Emissionen zu vergleichen.

VORSCHLÄGE FÜR MULTIMODALE PASSAGIERRECHTE SOWIE ZUR STÄRKUNG DER RECHTE DER KUND:INNEN

Die Europäische Kommission hat am 29. November 2023 das Passenger Mobility Package vorgelegt. Es enthält u. a. Vorschläge für eine neue Verordnung für multimodale Passagierrechte sowie einen Vorschlag zur Änderung der europäischen Passagierrechtregelungen zur Stärkung der Rechte der Kund:innen. Die Kommission vertritt die Auffassung, dass die Fahrgastrechte in der EU sowohl für Verkehrsunternehmen als auch für die Reisenden klarer formuliert und ihre Umsetzung verbessert werden sollte. Darüber hinaus stellte die Kommission fest, dass es keine EU-Rechtsvorschriften gebe, die die Rechte von Reisenden garantieren, die verschiedene Verkehrsträger kombinieren. Insbesondere für durchgehende multimodale Beförderungsverträge wird eine neue Haftung etwa beim Anschlussverlust zwischen zwei Verkehrsträgern eingeführt. Für den DB-Konzern könnte die



neue multimodale Passagierrechtsverordnung insbesondere Auswirkungen für Kooperationen mit Fluggesellschaften haben. Die Verordnung zur Änderung der europäischen Passagierrechtsregelungen erhöht die Dokumentationspflichten beim Abschluss von Beförderungsverträgen und führt ein Monitoringsystem für die Erfüllung passagierrechtlicher Anforderungen ein.

TRASSENPREISE FÜR 2024 GENEHMIGT

Mit Beschluss vom 7. August 2023 hat die Bundesnetzagentur (BNetzA) die Entgelte für das Trassenpreissystem (TPS) 2024 genehmigt. Die Steigerung der Trassenentgelte beträgt 3,5% für den Schienenpersonenfernverkehr (SPFV), 2,0% für den SGV und 3,0% für den SPNV. Zuvor hat die BNetzA das mit Beschluss vom 30. März 2023 abgeschlossene Entgeltverfahren erneut eröffnet. Ursächlich für diese Entscheidung war das am 25. April 2023 in Kraft getretene Neunte Gesetz zur Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG), das abweichend vom Beschluss der BNetzA für das Fahrplanjahr 2023/2024 eine Erhöhung der Entgelte im SPNV um lediglich 1,8% vorsieht. Letztendlich wurde jedoch die ursprünglich genehmigte Erhöhung von 3,0% im SPNV auch durch den neuen Beschluss bestätigt.

GENEHMIGUNGSVERFAHREN DER STATIONSENTGELTE 2024

Am 28. September 2023 erfolgte, nach geänderter Rechtslage (Novelle des Eisenbahnregulierungsgesetzes; ERegG), die Entgeltgenehmigung für die Stationspreise 2024 durch Beschluss der BNetzA. Die Behörde genehmigte die Stationspreise 2024 mit wenigen Kürzungen. Gesamthaft wurden durchschnittliche Preissteigerungen i. H. v. 1,8% (SPNV) und 2,6% (SPFV) genehmigt.

BRANCHENINITIATIVE RUNDER TISCH KAPAZITÄT

Das Geschäftsfeld DB Regio hat sich auch 2023 an der durch die DB Netz AG (jetzt: DB InfraGO AG) organisierten Brancheninitiative »Runder Tisch Kapazität« beteiligt. Vertreter:innen der Schienenverkehrsbranche, Verbände sowie Teilnehmende von Behörden haben kurz- und mittelfristig wirksame Maßnahmen zur Kapazitätsverbesserung auf dem Schienennetz beraten. Themenschwerpunkte 2023 waren Beratungen zum Instrument der Rahmenverträge, Maßnahmen zur weiteren Stabilisierung der Pünktlichkeit, Überlegungen zu neuen langfristigen Kapazitätsplanungs- und Zuweisungsprozessen sowie die verbesserte Planung von Baumaßnahmen. Die Initiative wird auch 2024 weitergeführt werden.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen 2023 mit 7.157 Mio. € um 384 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 6.773 Mio. €).

Die Fahrgelderlöse lagen mit 1.442 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.236 Mio. €; +16,7%). Ursächlich waren die weitere Erholung von der Corona-Pandemie, der Wegfall der negativen Effekte aus dem reduzierten Fahrgeld aufgrund der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets in 2022 sowie die Einführung des Deutschland-Tickets ab Mai 2023. Im Gegensatz zu den Unterstützungsleistungen aus der Branchenlösung zur Kompensation der Corona-Schäden werden die Ausgleichszahlungen für das Deutschland-Ticket überwiegend im Umsatz erfasst. Da die erzielten Fahrgelderlöse höher waren als der Fahrgeldanspruch, ergaben sich saldiert Mindererlöse i. H. v. 48 Mio. €. Dies resultierte daraus, dass die Methodik im Rahmen des bundesweiten Deutschland-Ticket-Ausgleichs vorsieht, dass die Differenz zwischen dem Fahrgeld-Soll (= fortgeschriebenes Ist 2019) und dem Fahrgeld-Ist zu erstatten (Soll > Ist) oder abzuführen (Ist > Soll) ist. Für die DB Regio AG ergibt sich daraus für 2023 eine Rückzahlungsverpflichtung i. H. v. insgesamt 173 Mio. € gegenüber den Aufgabenträgern, die entsprechend zurückgestellt wurde.

Die Bestellerentgelte lagen bei 5.347 Mio. € und somit um 111 Mio. € bzw. 2,1% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 5.236 Mio. €). Die Steigerung des Bestellerentgelts durch Dynamisierungen in Verkehrsverträgen konnte die negativen Effekte aus Vergaben, Streiks sowie aus Erlösschmälerungen durch baustellen- und personalbedingte Zugausfälle und Pönale aus Pünktlichkeitsabweichungen in etwa ausgleichen.

Insgesamt entfielen rund 75% des Umsatzes auf Bestellerentgelte und rund 20% auf Fahrgelderlöse. Gut 5% des Umsatzes waren sonstige Umsatzerlöse.

Ergebnisentwicklung

Mit 7.168 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahr um 387 Mio. € bzw. 5,7% (im Vorjahr: 6.781 Mio. €).

Im Vergleich zum Vorjahr wurden mit 323 Mio. € um 182 Mio. € bzw. 36,0% (im Vorjahr: 505 Mio. €) niedrigere sonstige betriebliche Erträge erzielt. Im Wesentlichen lag dies an geringeren Erträgen aus Unterstützungsleistungen von Bund und Ländern im Rahmen der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr zur Kompensation der Corona-





Schäden sowie zum Ausgleich von Fahrgeldverlusten durch die temporäre Einführung des 9-Euro-Tickets, von denen 108 Mio. € in 2023 ausgeglichen wurden (im Vorjahr: 332 Mio. €).

Der Materialaufwand lag mit 4.793 Mio. € um 280 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 4.513 Mio. €). Der Anstieg ist auf höhere Instandhaltungsaufwendungen und Provisionen, vermehrten Schienenersatzverkehr sowie gestiegene Stromkosten zurückzuführen. Die von der Bundesregierung bis zum 31. Dezember 2023 gewährte Subvention zur Abfederung von Preissteigerungen beim Strom (Strompreisbremse) dämpfte den Anstieg jedoch um 87 Mio. €. Einsparungen aus Infrastrukturaufwendungen für Trassen und Stationshalte sowie gesunkene Dieselaufwendungen wirkten ferner entgegen.

Der Personalaufwand i. H. v. 1.583 Mio. € stieg gegenüber dem Vorjahr um 65 Mio. € bzw. 4,3% (im Vorjahr: 1.518 Mio. €). Wesentliche Ursachen waren der Tarifeffekt und Mehrungen im Personalbestand.

Mit 510 Mio. € lagen die Abschreibungen um 8 Mio. € bzw. 1,6% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 502 Mio. €). Verantwortlich hierfür waren erhöhte Abschreibungen aus dem Zugang von Elektrotriebwagen, dem Fahrzeugredesign sowie Investitionen in Werkstätten. Gegenläufig wirkte das Ende der bilanziellen Nutzungsdauer von Bestandsanlagen.

Mit 694 Mio. € erhöhten sich die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 115 Mio. € im Vergleich zum Vorjahr (im Vorjahr: 579 Mio. €) aufgrund von erhöhten Aufwendungen für IT, Busnotverkehre und Aus- und Weiterbildung.

Das Betriebsergebnis verringerte sich um 263 Mio. € auf ein negatives Betriebsergebnis i. H. v. 89 Mio. € (im Vorjahr: +174 Mio. €). Im Vergleich zum Vorjahr konnte die gestiegene Gesamtleistung die erhöhten Betriebsaufwendungen nicht decken.

Das Zinsergebnis verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 51 Mio. € auf +14 Mio. € (im Vorjahr: –37 Mio. €), v. a. aufgrund von Zinserträgen wegen gestiegener Zinssätze sowie einer Festgeldanlage von 1.300 Mio. €.

Das Beteiligungsergebnis war mit +39 Mio. € um 302 Mio. € besser als im Vorjahr (im Vorjahr: –263 Mio. €). Dies lag im Wesentlichen an um 94 Mio. € höheren Erträgen aus Gewinnabführungsverträgen (u. a. aus Ergebnisverbesserungen der S-Bahn Hamburg GmbH und der S-Bahn Berlin GmbH) und um 208 Mio. € geringeren Aufwendungen aus Verlustübernahmen. Besonders im Vergleich zum Vorjahr fielen v. a. die Aufwendungen aus Verlustübernahme für die Gesellschaften der Sparte DB Regio Straße aufgrund der positiven Ergebnisentwicklung geringer aus.

Das Ergebnis nach Steuern verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: –126 Mio. €) um 90 Mio. € auf –36 Mio. €. Das Ergebnis nach Steuern wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der DB AG übernommen.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Die Entwicklung der DB Regio AG im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2022 abgegebenen Prognose für die Entwicklung des Umsatzes im Geschäftsjahr 2023. Eine stabile Entwicklung des Betriebsergebnisses ist aufgrund von baubedingten Verspätungen und Zugausfällen, personellen Engpässen sowie Streiks nicht eingetreten.

Entwicklung der Tochtergesellschaften der DB Regio AG

Im Folgenden werden die Kennzahlen der Tochtergesellschaften der DB Regio AG im Geschäftsfeld DB Regio erläutert.

ENTWICKLUNG DER TOCHTERGESELLSCHAFTEN DER SPARTE DB REGIO SCHIENE

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN / in Mio. €	2023	2022	Veränderung in %
Umsatz	1.849	1.585	+16,7
Ergebnis nach Steuern	82	-67	+222,4
Brutto-Investitionen	357	394	-9,4
Mitarbeitende in VZP ¹⁾ per 31.12.	6.082	5.853	+3,9

¹⁾ Vollzeitpersonen.

Die Umsatzerlöse der Töchter der Sparte Schiene lagen mit 1.849 Mio. € um 264 Mio. € bzw. 16,7% über dem Vorjahreswert. Die wesentliche Erhöhung lag aufgrund von Dynamisierungseffekten im Bestellerentgelt und Preisgleitung Energie bei der S-Bahn Berlin und der S-Bahn Hamburg sowie seit Dezember 2022 aus der Leistungsmehrung der Linie S4 bei der S-Bahn Hamburg. Die Verbesserung der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH resultiert aus der Betriebsaufnahme des Teilnetzes Taunus im Dezember 2022.

Das insgesamt positive Ergebnis nach Steuern lag mit 82 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: –67 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen der Tochtergesellschaften lagen im Berichtsjahr bei 357 Mio. € und damit um 37 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 394 Mio. €). Schwerpunkt der Investitionen war die Beschaffung von Triebwagen der Baureihe (BR) 483 und der BR 484 für die S-Bahn Berlin. Die Zuschüsse lagen mit 5 Mio. € um 1 Mio. € über dem Vorjahreswert. Inhalt der Förderung waren im Wesentlichen die Zuschüsse für die Ausrüstung der BR 480 der S-Bahn Berlin mit

einem Zugbeeinflussungssystem. Die Netto-Investitionen i. H. v. 352 Mio. € lagen um 38 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 390 Mio. €).

Die Anzahl der Mitarbeitenden betrug per 31. Dezember 2023 6.082 und erhöhte sich damit um 231 Mitarbeitende bzw. 3,9% gegenüber dem Vorjahresendwert (per 31. Dezember 2022: 5.853 Mitarbeitende). Wesentliche Ursache war die Betriebsaufnahme des Teilnetzes Taunus im Dezember 2022 mit dem damit einhergehenden Personalaufbau.

ENTWICKLUNG DER TOCHTERGESELLSCHAFTEN DER SPARTE DB REGIO STRASSE

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN / in Mio. €	2023	2022	Veränderung in %
Umsatz	1.837	1.521	+20,8
Ergebnis nach Steuern	-43	-196	+78,1
Brutto-Investitionen	189	122	+54,9
Mitarbeitende in VZP ¹⁾ per 31.12.	10.378	9.494	+9,3

¹⁾ Vollzeitpersonen.

Die Umsatzerlöse der Töchter der Sparte DB Regio Straße lagen mit 1.837 Mio. € um 316 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.521 Mio. €). Der Anstieg war im Wesentlichen bedingt durch Ausschreibungsgewinne im Linienverkehr, mehr Umsatz aus Schienenersatzverkehr sowie positive Effekte aus Preisgleitung.

Das Ergebnis nach Steuern lag mit -43 Mio. € um 153 Mio. € über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: -196 Mio. €). Der Anstieg war hauptsächlich bedingt durch positive Dieselpreiseffekte sowie positive Effekte aus Preisgleitung und Ausschreibungsgewinnen.

Die Brutto-Investitionen, überwiegend in Kraftomnibusse, lagen mit 189 Mio. € über dem Vorjahresniveau.

Die Zahl der Mitarbeitenden per 31. Dezember 2023 betrug 10.378 (per 31. Dezember 2022: 9.494 Mitarbeitende). Der Anstieg war im Wesentlichen bedingt durch Leistungsmehrungen.

Finanzlage

Durch die Einbindung in den DB-Konzern kann die DB Regio AG die Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns nutzen. Das Finanzmanagementsystem des DB-Konzerns ist im Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns ausführlich beschrieben.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB AG angesiedelt. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Für den DB-Konzern sowie die DB Regio AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. S&P und Moody's haben im Berichtsjahr keine Veränderungen der Rating-Einschätzungen und der Ausblicke der DBAG vorgenommen. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind online verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung hatte die DB Regio AG per 31. Dezember 2023 zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien i. H. v. 500 Mio. €. Diese wurden per 31. Dezember 2023 nicht in Anspruch genommen. Die Finanzierungsbedingungen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Regio AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Langfristige und kurzfristige Verbindlichkeiten haben sich 2023 differenziert entwickelt. Insgesamt wurden kurzfristige Finanzverbindlichkeiten gegenüber der DBAG i. H. v. 208 Mio. € getilgt. 2024 stehen Tilgungen i. H. v. 353 Mio. € an. Durch strukturelle Verschiebung von Tilgungen in dem Bereich der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten reduzierten sich die langfristigen Finanzverbindlichkeiten. Die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten sind im Vergleich zum Vorjahreswert gestiegen.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug 2023 940 Mio. € und lag damit um 245 Mio. € unter dem Vorjahreswert.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit verringerte sich im Berichtsjahr um 656 Mio. € auf 831 Mio. €. 2023 erfolgten Brutto-Investitionen in Sachanlagen i. H. v. 283 Mio. € (im Vorjahr: 470 Mio. €). Unter Berücksichtigung der Verringerung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinbehalten i. H. v. 25 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) führte dies zu um 170 Mio. € niedrigeren Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen als im Vorjahr. Zugleich wirkte sich eine um 582 Mio. € niedrigere Zunahme der Forderungen aus Cashpooling, saldiert mit den Auszahlungen für Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition, aus. Gegenläufig wirkte sich eine um 95 Mio. € höhere Auszahlung für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen aus.

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit erhöhte sich 2023 um 411 Mio. € auf 109 Mio. €. Dies resultierte im Wesentlichen aus einem um 414 Mio. € niedrigeren Mittelzufluss aus Verlustübernahme durch die DB AG.

Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen lagen 2023 bei 283 Mio. € (im Vorjahr: 470 Mio. €). Von den Brutto-Investitionen entfielen rund 71 % auf Fahrzeuge und knapp 29 % auf Werkstätten und sonstige Investitionen.

Der Investitionsschwerpunkt bei den Fahrzeugen lag in der Beschaffung von 14 Elektrotriebwagen (ET) der BR 430 für die S-Bahn Stuttgart mit Investitionen i. H. v. 88 Mio. € sowie in der Beschaffung von sieben Elektrotriebwagen der BR 430 für die S-Bahn Rhein-Main i. H. v. 68 Mio. €.

Weiterhin erfolgten Investitionen in das Redesign von Fahrzeugen. Schwerpunkte waren hier der Umbau von 33 Dosto 97 für den Verkehrsvertrag Elbe-Spree sowie 18 Verbrennungstriebwagen der BR 612 für den Verkehrsvertrag Expressverkehr Nordbayern.

Im Bereich der Werkstätten wurden 2023 rund 82 Mio. € mit den Schwerpunkten München, Nürnberg und Cottbus investiert.

Nach Abzug der erhaltenen Investitionszuschüsse (1 Mio. €) ergaben sich Netto-Investitionen in das Sachanlagevermögen i. H. v. 282 Mio. €, die um 185 Mio. € unter dem Vorjahreswert lagen (im Vorjahr: 467 Mio. €).

Das Bestellobligo für Investitionen reduzierte sich per 31. Dezember 2023 auf 444 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 520 Mio. €). Die wesentliche Ursache für diese Reduzierung ist der Zugang von 14 Elektrotriebwagen der BR 430 für die S-Bahn Stuttgart sowie von sieben Elektrotriebwagen für die S-Bahn Rhein-Main mit einem Gesamtwert von 156 Mio. €. Gegenläufig wirkt im Bestellobligo der Wegfall der Anrechnung der Wertansätze aus den Forfaitierungsmodellen (abstraktes Schuldanerkenntnis) auf die Verbindlichkeiten i. H. v. 90 Mio. € infolge der Auslieferung der Fahrzeuge der S-Bahnen Rhein-Main und Stuttgart.

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen in das Sachanlagevermögen von 283 Mio. €, unter Berücksichtigung der Verrechnung der Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinhalten von 25 Mio. €, ein Kapitalbedarf i. H. v. 308 Mio. € (im Vorjahr: 478 Mio. €), der aus dem Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit gedeckt werden konnte. Auch für künftige Investitionen wird von einer weitgehend unveränderten Finanzierungsstruktur ausgegangen.

Bilanzstruktur

BILANZSTRUKTUR / in % der Bilanzsumme	31.12.2023	31.12.2022
AKTIVA		
Anlagevermögen	61,2	65,3
Umlaufvermögen	38,8	34,7
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	21,9	21,8
Rückstellungen	40,8	30,3
Verbindlichkeiten	33,1	44,6
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	18,1	22,6
Rechnungsabgrenzungsposten	4,2	3,3
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	8.359	8.415

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2023 leicht um 0,7 % bzw. 56 Mio. € auf 8.359 Mio. € gesunken.

Das Anlagevermögen hat sich per 31. Dezember 2023 um 6,8 % bzw. 373 Mio. € auf 5.118 Mio. € verringert. Der Rückgang resultierte aus:

- Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen i. H. v. 510 Mio. € (davon 5 Mio. € außerplanmäßige Abschreibungen),
- Abgängen zu Restbuchwerten von 2 Mio. €,
- Netto-Investitionen in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen i. H. v. 301 Mio. €,
- einem zahlungsunwirksamen Zugang (i. H. v. 39 Mio. €), saldiert mit zahlungsunwirksamen Abgängen i. H. v. 211 Mio. € (im Bereich der geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau für Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos),
- dem Zugang im Bereich des Finanzanlagevermögens aus der Einzahlung in die Kapitalrücklage der Autokraft GmbH i. H. v. 10 Mio. € sowie
- dem zahlungsunwirksamen Zu- und Abgang im Bereich des Finanzanlagevermögens von jeweils 4 Mio. € im Zusammenhang mit der Verschmelzung der ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH auf die DB Regio Bus Mitte GmbH.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist um 4,1 Prozentpunkte auf 61,2 % gesunken (per 31. Dezember 2022: 65,3 %).

Das Umlaufvermögen hat sich um 10,8 % bzw. 317 Mio. € auf 3.240 Mio. € erhöht. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ist somit um 4,1 Prozentpunkte auf 38,8 % gestiegen (per 31. Dezember 2022: 34,7 %). Im Wesentlichen resultierte diese Veränderung aus der Erhöhung der Forderungen gegen verbundene Unternehmen um 382 Mio. €.

Das Eigenkapital lag per 31. Dezember 2023 mit 1.838 Mio. € unverändert auf Vorjahresniveau. Durch die leicht gesunkene Bilanzsumme erhöhte sich die Eigenkapitalquote geringfügig um 0,1 Prozentpunkte auf 21,9%.

Die Rückstellungen lagen mit 3.408 Mio. € um 861 Mio. € bzw. 33,8% über dem Vorjahresendwert. Der Anstieg der Rückstellungen resultierte im Wesentlichen aus Pönale-Verpflichtungen aufgrund von Zugausfällen, Verspätungen und Qualitätsmängeln, die insbesondere durch die umfangreichen Baumaßnahmen im Bereich der Infrastruktur, durch erhöhte Krankenstände und die Streiktage im Rahmen von Arbeitskampfmaßnahmen bedingt waren.

Die Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2023 einen Anteil von 33,1% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2022: 44,6%) und lagen mit 2.764 Mio. € um 988 Mio. € unter dem Vorjahresendwert. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten i. H. v. 1.512 Mio. € resultierten im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Im Berichtsjahr wurden 208 Mio. € planmäßig getilgt. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme hat sich von 22,6% auf 18,1% verringert.

Die langfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten haben einen Anteil an der Bilanzsumme von 23,9% (per 31. Dezember 2022: 27,3%), die kurzfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Abgrenzungsposten von 54,2% (per 31. Dezember 2022: 50,9%).

Das Anlagevermögen ist zu 74,9% (per 31. Dezember 2022: 75,4%) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital gedeckt.

NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

Der DB-Konzern hat sich in der Dachstrategie Starke Schiene zum Ziel gesetzt, die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie unternehmerisch in Einklang zu bringen. Nachhaltigkeit ist handlungsleitend verankert und fester Bestandteil der DNA des DB-Konzerns.

Als Reaktion auf die sich rasant ändernden ökologischen, gesellschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen sowie die internen Herausforderungen hat der DB-Konzern seinen Gestaltungsanspruch – sein inneres Anliegen – formuliert, dessen Kern die seit Juni 2019 gültige Strategie Starke Schiene ist. Der DB-Konzern hat sich für Kennzahlen aus allen drei Dimensionen langfristige Ziele gesetzt, deren Erreichung einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Starke Schiene leisten wird.

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Regio AG zur Erreichung der DB-Nachhaltigkeitsziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Kund:innenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit und der gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet. Für das Geschäftsfeld DB Regio bedeutet dies bspw. den verstärkten Einsatz von elektrisch betriebenen Zügen und alternativen Antrieben in neuen Ausschreibungen sowie die Nutzung von Ökostrom und alternativen Kraftstoffen für den Betrieb der Verkehre:

- Im Dezember 2022 startete DB Regio u. a. die Instandhaltung und den Betrieb von wasserstoffbetriebenen Zügen im Teilnetz Taunus.
- 2023 konnte DB Regio den Anteil erneuerbarer Energien mit der Unterstützung der Aufgabenträger weiter steigern. So werden nun weitere Netze in Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und Schleswig-Holstein mit Ökostrom versorgt.
- Der Einsatz des Biokraftstoffes HVO, der rund 90% CO₂-Einsparung gegenüber der Nutzung herkömmlichen Diesels ermöglicht, wurde zudem ausgebaut. Neben ersten Testversuchen in verschiedenen Netzen wurde HVO bei der Kurhessenbahn, der Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn sowie für die Strecken im Raum Bodensee-Oberschwaben vom Aufgabenträger im Verkehrsvertrag bestellt.

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind online verfügbar. Dort wird umfassend dargestellt, welche Beiträge der DB-Konzern als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands zu einer nachhaltigen Gesellschaft leistet.

Zum Thema Nachhaltigkeit wird zudem im Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns ausführlich Stellung genommen. Von den Erläuterungen zu § 289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht daher abgesehen.

Der Konzern-Lagebericht des DB-Konzerns behandelt ebenfalls relevante Themen im Kontext Menschenrechte. Darüber hinaus berichtet ab 2024 die DB AG entsprechend ihren Pflichten aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) aus einer konzernübergreifenden Perspektive jährlich an das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) über die Erfüllung der menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten im vorangegangenen Geschäftsjahr.

Die DB Regio AG wird ebenfalls seit 2023 vom LkSG erfasst und reicht ihren gesellschaftsspezifischen Bericht über ihre LkSG-Aktivitäten wie im LkSG verankert ab 2024 beim BAFA ein.



Qualität

PÜNKTLICHKEITSENTWICKLUNG WEITER UNTER DRUCK

2023 war ein Jahr mit großen Herausforderungen für die Qualität und Pünktlichkeit im Schienenverkehr in Deutschland. Trotz großer Anstrengungen seitens der Eisenbahnverkehrs- sowie Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat sich die Pünktlichkeit im Schienenpersonenverkehr weiter verringert. Gründe für diese Entwicklung waren:

- **Schlechter Anlagenzustand:** Die Schieneninfrastruktur (z. B. Weichen, Gleise) ist v. a. aufgrund eines Investitionsrückstaus in vielen Bereichen des Netzes veraltet und störanfällig. Dies führt zu einer Vielzahl von Infrastruktureinschränkungen, die wiederum Zugverspätungen verursachen. Hinzu kommt, dass das bereits Mitte 2022 gestartete Programm zur Prüfung und zum Austausch von schadhaften Betonschwellen auch 2023 zu erheblichen Einschränkungen geführt hat. Aufgrund des hohen Umfangs der Arbeiten mussten über längere Zeiträume Langsamfahrstellen eingerichtet werden.
- **Intensive Bautätigkeit und instabile Bauplanungsprozesse:** Hohe Investitionen in das Schienennetz sind für mehr Stabilität und Zuverlässigkeit im Netz zwingend erforderlich. Daher wurde auch 2023 wieder ein sehr hohes Bauvolumen umgesetzt. Betroffen davon war u. a. das hochausgelastete Engpassnetz (u. a. Riedbahn, Schnellfahrstrecke Kassel–Fulda, Strecke Köln–Duisburg, Knoten Stuttgart), in dem die Einschränkungen besonders hohe Negativeffekte auf die Betriebsqualität haben. Neben dem grundsätzlich hohen geplanten Bauvolumen belasteten 2023 v. a. kurzfristige Baubedarfe zusätzlich.
- **Hohe Netzauslastung:** Rund 25% aller Züge durchfahren hochbelastete Streckenabschnitte, die bereits ohne Baugeschehen aufgrund der hohen Verkehrsmenge sehr stark ausgelastet sind. Zudem sind einzelne Verkehrsknoten, die einen großen Einfluss auf das Gesamtnetz haben (wie z. B. Frankfurt am Main, Köln oder Stuttgart) aufgrund einer anhaltenden Verkehrsverdichtung v. a. im Nahverkehr hoch ausgelastet. Bereits kleine Störungen im betrieblichen Ablauf können hier zu großen Beeinträchtigungen der Betriebsqualität im Gesamtnetz führen.
- **Fehlende Robustheit im System:** Die aktuellen betrieblichen Herausforderungen in allen Produktionsprozessen führen zu vermehrtem dispositiven Zugverkehr. Wirken weitere Störeinflüsse auf den Betrieb, führt die fehlende Resilienz auch zu stärkeren und längeren Auswirkungen auf die Betriebsqualität.

- **Angespannte Personalsituation:** Zudem wirkten 2023 eine durch den steigenden Fachkräftemangel bedingte Personalbedarfsunterdeckung und saisonal hohe Krankenstände bei betriebskritischen Schlüsselfunktionen (u. a. Triebfahrzeugführer:innen, Fahrdienstleiter:innen, Instandhalter:innen) negativ auf die Betriebsqualität.

Der DB-Konzern hat auch 2023 eine Vielzahl an Maßnahmen initiiert und umgesetzt, um die Betriebsqualität zu verbessern bzw. zu stabilisieren. Diese Maßnahmen greifen verstärkt tief in die aktuellen Strukturen ein und versuchen u. a. über Paradigmenwechsel zu einer nachhaltigen Qualitätssteigerung zu kommen. Das bedeutet aber auch, dass diese Maßnahmen häufig erst mittel- bis langfristig wirken. Hinzu kommt, dass die Wirkung bereits implementierter Maßnahmen durch die negativen Struktureffekte teils überkompensiert wird.

Pünktlichkeit im Geschäftsfeld DB Regio

Die Pünktlichkeit in der Sparte DB Regio Schiene lag 2023 mit 91,0% sowohl in Summe als auch bei den meisten S-Bahnen und Regionalverkehren unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 91,8%). Als Mittelwert über alle Produkte Regionalverkehr, S-Bahnen Wechselstrom und S-Bahnen Gleichstrom betrug die Pünktlichkeit 91,4%.

Insbesondere in der zweiten Jahreshälfte 2023 ist die Pünktlichkeit deutlich zurückgegangen. Ursächlich hierfür waren neben hohen Bauaktivitäten mit Kapazitätsengpässen im Netz ein hohes Störgeschehen der Infrastruktur sowie viele Langsamfahrstellen. In einigen Regionen führten unbesetzte Stellwerke zu weiteren Kapazitätsengpässen und Pünktlichkeitseinbußen. Eine fallende Pünktlichkeit der deutschlandweit verlaufenden Fernverkehrslinien führte zudem zu anschließenden Pünktlichkeitsverlusten im Nahverkehr.

Ergänzend zu diesen ganzjährigen Einflüssen haben das zum 1. Mai 2023 eingeführte Deutschland-Ticket und die daraus resultierende erhöhte Nachfrage mit teilweisen Überbesetzungen von Zügen die Pünktlichkeit zusätzlich belastet. Hiervon waren insbesondere langlaufende Regionalverkehre betroffen. Zudem haben Extremwetterlagen die Pünktlichkeitsentwicklung belastet.

In der Sparte DB Regio Straße sank die Pünktlichkeit im Busverkehr mit 85,2% unter den Vorjahreswert (im Vorjahr: 86,0%).

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die Erhebungsmethodik der Kundenzufriedenheit wurde zum Geschäftsjahr 2023 auf Schulnoten umgestellt, um eine bessere Lesbarkeit und Interpretation zu ermöglichen. Die Zufriedenheit der Fahrgäste mit der aktuellen Fahrt 2023 lag für die Sparte DB Regio Schiene unverändert bei einer Note von 2,2. Während der Regionalverkehr stabil blieb, sanken





die Zufriedenheitswerte der S-Bahnen mit der aktuellen Fahrt gegenüber dem Vorjahr um –0,1 Notenpunkte. Kerntreiber der Verschlechterung war die Entwicklung der Pünktlichkeit des Systems (–0,3 Notenpunkte gegenüber Vorjahr).

Im Vergleich zum Vorjahr verbesserte sich die Kundenzufriedenheit mit der aktuellen Busfahrt der Sparte DB Regio Straße auf eine Note von 2,1.

Mitarbeitende

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, rechnen wir die Zahl der Mitarbeitenden im DB-Konzern in Vollzeitpersonen (VZP) um. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Per 31. Dezember 2023 beschäftigte die DB Regio AG 22.952 Mitarbeitende und damit 560 Mitarbeitende mehr als am Vorjahresende (+2,5%; per 31. Dezember 2022: 22.392 Mitarbeitende). Im Produktionsprozess waren 79,1% der Mitarbeitenden tätig, darunter 9.653 Triebfahrzeugführer:innen, 4.614 Kundenbetreuer:innen im Nahverkehr (KiN) und Prüfer:innen sowie 3.330 Mitarbeitende in den Werkstätten. Am Jahresende waren 1.634 Auszubildende beschäftigt. Der Personalbestand betrug im Jahresdurchschnitt 22.678 Mitarbeitende (im Vorjahr: 22.558 Mitarbeitende).

ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG / TARIFVERHANDLUNGEN

Die Tarifrunde 2023 zwischen dem DB-Konzern und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) ist am 26. Juli 2023 mit einer Einigungsempfehlung im Rahmen eines Schlichtungsverfahrens zu Ende gegangen. Im Anschluss folgte eine Urabstimmung der EVG, bei der die Gewerkschaftsmitglieder das Ergebnis der Schlichtung angenommen haben. Die Einigungsempfehlung honoriert die enormen Leistungen und die erfolgreiche Arbeit der Mitarbeitenden des DB-Konzerns. Die Laufzeit von 25 Monaten bis Ende März 2025 schafft Planungssicherheit für das Unternehmen. Gleichzeitig beinhaltet die Empfehlung zahlreiche Beiträge zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit und erhält dadurch die Zukunftsfähigkeit des DB-Konzerns.

Die Tarifvereinbarung beinhaltet u. a. eine Inflationsausgleichsprämie i. H. v. 2.850 €, Entgelterhöhungen i. H. v. insgesamt 410 € pro Monat in zwei Stufen und besondere Regelungen bei Busgesellschaften sowie zusätzliche Lohnerhöhungen für Mitarbeitende in bahnspezifischen Schlüsselberufen.

Die Tarifverhandlungen mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) begannen am 9. November 2023. Der DB-Konzern legte in der ersten Runde ein Angebot vor, das u. a. eine Lohnerhöhung von 11% beinhaltete. Die GDL führte danach einen ersten Warnstreik durch. Nach der zweiten Runde erklärte die GDL die Verhandlungen für gescheitert, führte einen zweiten Warnstreik durch und leitete die Urabstimmung ein. Eine Einigung konnte bis zum 31. Dezember 2023 nicht erzielt werden.

MASSNAHMEN IM BEREICH SOZIALES

DB Regio Schiene stellte in Zusammenarbeit mit der zentralen Rekrutierungsorganisation des DB-Konzerns 2.787 neue Mitarbeitende vom externen Arbeitsmarkt ein – darunter 1.136 zusätzliche Triebfahrzeugführer:innen, die vornehmlich durch die Funktionsausbildung qualifiziert wurden. Zudem bietet DB Regio eine eigene mehrjährige berufliche Erstausbildung an, die bei DB Regio Schiene 2023 von 797 neuen Auszubildenden begonnen wurde – davon 452 mit dem Ausbildungsberuf Eisenbahner:in im Betriebsdienst Lokführer:in/Transport. 179 Auszubildende haben im Berichtsjahr ihre berufliche Erstausbildung zum/zur Triebfahrzeugführer:in abgeschlossen und wurden anschließend in eine Festanstellung übernommen. Bei DB Regio Straße wurden im Berichtsjahr knapp über 3.000 neue Mitarbeitende eingestellt, darunter rund 2.300 Busfahrer:innen.

Im Bereich der Fahrpersonale wurden 2023 zwei wichtige Digitalisierungsprojekte für alle Mitarbeitenden ausgerollt. Im Bereich Kundenbetreuer:in im Nahverkehr (KiN) wurde das Verfahren MOSAIK (Mobile Strategie Im Nahverkehr) inkl. der neuen Hardware als neues mobiles Kontroll- und Verkaufgerät deutschlandweit für alle KiN erfolgreich etabliert. Daneben wurde sowohl für die Triebfahrzeugführer:innen als auch die KiN ein neues Verfahren zur mobilen Schadmeldung unter dem Namen dLox ausgerollt. Ein weiterer wichtiger Meilenstein im Kompetenzausbau der Triebfahrzeugführer:innen war die Befähigung von insgesamt 240 Triebfahrzeugführer:innen in 2023 für das neue europäische Zugsicherungssystem ETCS (European Train Control System).

In der Instandhaltung wurde 2023 eine Rekrutierungsstrategie umgesetzt, die die Gewinnung von Fachkräften für die Werkstätten vom externen Arbeitsmarkt in den Fokus nimmt. Um sich bei der Gewinnung von Fachkräften außerdem zukunftsgerichtet aufzustellen, wird die Rekrutierungsstrategie durch die Etablierung des Mobilen Einsatzteams für die Instandhaltung (MET IH) und des Qualifikations- und Integrationszentrums (QUIZ) für internationale Fachkräfte ergänzt.

Die Themen Vielfalt und Diskriminierung standen auch 2023 im Fokus. Mittels eines Train-the-Trainer-Konzepts ist es bei DB Regio Schiene gelungen, Diversity zum festen Bestandteil des jährlichen regelmäßigen Fortbildungsunterrichts

für Triebfahrzeugführer:innen zu machen. Einen großen Beitrag für mehr Integration und Vielfalt bei DB Regio Straße leisteten die Antidiskriminierungs- und Diversity-Workshops, die in Zusammenarbeit mit der Stiftung Bahn-Sozialwerk und überwiegend Teamleitenden durchgeführt wurden.

Ökologie

KLIMASCHUTZ

Der DB-Konzern will bis 2040 klimaneutral werden. Bei der Definition der Klimaneutralität hält sich der DB-Konzern an den Net-Zero-Standard der international anerkannten Science Based Targets initiative (SBTi) und folgt damit einem 1,5-°C-Pfad, zu dem er sich 2022 bekannt hat. Zudem ist der DB-Konzern Teil der UN-Initiative Race to Zero. Um sein Klimaschutzziel zu erreichen, seine negativen Auswirkungen auf das Klima zu reduzieren und zukünftig ganz zu vermeiden, hat sich der DB-Konzern anspruchsvolle Etappenziele gesetzt:

- Bis 2030 wird der DB-Konzern die spezifischen Treibhausgasemissionen – also die auf Leistungsgrößen wie die Verkehrsleistung bezogenen Emissionen – gegenüber 2006 weltweit mehr als halbieren. Die lange Laufzeit des Ziels mit 25 Jahren hat der DB-Konzern aufgrund seiner sehr langlebigen Produktionsmittel gewählt, so finden die Effekte der vielfältigen Effizienzmaßnahmen eine bessere Berücksichtigung. Für die Zielerreichung 2030 und auf dem Weg zum klimaneutralen DB-Konzern sind die wesentlichen Maßnahmen die Anhebung des Anteils erneuerbarer Energien für die strombasierten Verkehre des DB-Konzerns, der Ausbau alternativer Antriebe und Kraftstoffe und somit der Ausstieg aus fossilen Kraftstoffen, die Erhöhung der Energieeffizienz sowie die Einführung neuer Mobilitätsangebote, um auch den Verkehr jenseits der Schiene von der ersten bis zur letzten Meile klimafreundlich zu gestalten. Knapp 93% der Transporte des DB-Konzerns im Schienenpersonen- und -güterverkehr in Deutschland (basierend auf Leistungstonnenkilometern; Ltkm) werden bereits elektrisch durchgeführt.
- Der DB-Konzern plant, bis 2030 den Anteil erneuerbarer Energien am DB-Bahnstrommix in Deutschland auf 80% zu erhöhen.
- Bis spätestens 2038 will der DB-Konzern bei den DB-Eisenbahnverkehrsunternehmen in Deutschland vollständig auf Ökostrom umgestiegen sein.
- Bei den Gebäuden und stationären Anlagen des DB-Konzerns wurde begonnen, die Stromversorgung auf regenerative Energiequellen umzustellen. Ab 2025 werden alle Werke, Bürogebäude und Bahnhöfe des DB-Konzerns in Deutschland vollständig mit Ökostrom versorgt.

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Regio AG zur Erreichung der DB-Klimaziele bei.

SPEZIFISCHER ENERGIEVERBRAUCH

Im Berichtsjahr lag der auf die Verkehrsleistung (in Pkm) normierte spezifische Endenergieverbrauch auf der Schiene 31,7% niedriger als im Referenzjahr 2006 (im Vorjahr: –23,8% im Vergleich zu 2006). Grund hierfür sind deutliche Einsparungen im Bereich der Energieeffizienz, in erster Linie durch die Weiterentwicklung des Regioenergiesparsystems (RESY) und das Monitoring der energetischen Einsparungen.

In der Sparte DB Regio Straße ging der spezifische Endenergieverbrauch bezogen auf Buskilometer (Buskm) im Vergleich zu 2006 um 1,1% zurück. Im Vorjahresvergleich hat sich der Rückgang damit leicht erhöht (im Vorjahr: Rückgang um 0,4%).

Ausbau der Aktivitäten im Fahrgastmarkt

Die DB Regio AG hat 2023 vielfältige Maßnahmen zur Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs ergriffen. Dabei stand neben der Einführung des Deutschland-Tickets und der Neu- und Weiterentwicklung der Ersatzverkehre auch die Attraktivitätssteigerung der Flotte im Fokus.

DB Regio bleibt auch in Bezug auf attraktive Fahrzeuge weiterhin Innovationstreiber der Branche. So ist im Juli 2023 ein von Grund auf neu konzipierter Doppelstockwaggon mit zahlreichen innovativen Gestaltungselementen und Funktionen bei der Südostbayernbahn auf der Strecke von München nach Mühldorf am Inn in Betrieb genommen worden. Dieser neu gestaltete Zug konnte nur dank der engen Zusammenarbeit mit Aufgabenträgern, Industrie, Projektbeteiligten und Zulassungsbehörden realisiert werden. Erste Marktforschungsergebnisse deuten auf ein stark verbessertes Fahrgasterlebnis und eine höhere Kundenzufriedenheit sowie Umsteigebereitschaft zum öffentlichen Personennahverkehr hin.

Auch auf der Taunusstrecke zwischen Frankfurt am Main und Limburg werden seit August 2023 sukzessive teilumgebaute Waggons in den Fahrgastbetrieb überführt. Übergreifendes Ziel ist es, durch innovative Konzepte die Regionalzüge noch attraktiver zu gestalten, um so noch mehr Menschen zum Umstieg auf den klimafreundlichen Nahverkehr zu überzeugen.

Auch bei den S-Bahnen schreitet die Modernisierung der Fahrzeuge voran. So wurde bei der S-Bahn Berlin die Auslieferung der neuen Baureihe 483/84 abgeschlossen. Für die S-Bahn München wurden 90 neue S-Bahn-Züge geordert. Diese werden einen neuen Standard für S-Bahn-Züge in Deutschland setzen.



STRATEGIE

Mit der Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns wurde ein größerer Rahmen geschaffen, der deutlich macht, wofür der DB-Konzern steht und welche Richtung verfolgt wird. Zudem werden zentrale verkehrs- und klimapolitische Ziele der Bundesregierung in Angriff genommen.

Der strategische Ansatz der Starken Schiene fußt darauf, dass Deutschland die selbst gesetzten Klimaziele nur erreichen wird, wenn es im kommenden Jahrzehnt gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Im Rahmen der Starken Schiene konzentriert sich der DB-Konzern auf dieses Unterfangen: Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.

Ziel der Strategie Starke Schiene ist es, den DB-Konzern robuster, schlagkräftiger und moderner zu machen. Für jedes der drei Ausbaufelder wurden fünf zentrale Themen definiert. Hinzu kommt das Thema grüne Transformation. Dies sind die sog. Ausbausteine. Zentrales Kriterium für die Auswahl der Ausbausteine ist ihre geschäftsfeldübergreifende Bedeutung für das DB-Konzernziel der Starken Schiene. In Summe ergeben sich daraus 16 für den DB-Konzern relevante Ausbausteine. Sie werden im Rahmen der Strategie durch geschäftsfeldspezifische Ausbausteine ergänzt.

Im Berichtsjahr wurde die Strategie Starke Schiene des DB-Konzerns weiterentwickelt. Zur weiteren Fokussierung wurden Anpassungen am Zielsystem vorgenommen. Zudem werden einzelne Ausbausteine neu aufgesetzt bzw. Inhalte neu justiert.

Die zentralen Ziele der Starken Schiene sind:

- Leistung eines wesentlichen Beitrags zur Erreichung von Deutschlands Klimazielen.
- Konzentration auf das Kerngeschäft, den Systemverbund Bahn, zu dem auch die DB Regio AG gehört. Das Leitbild des DB-Konzerns ist die Starke Schiene in Deutschland und deren Umsetzung.
- Erzielung einer deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene:
 - Im Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) soll die Verkehrsleistung (gemessen in Pkm) im Vergleich zu 2015 auf mehr als 70 Mrd. Pkm jährlich nahezu verdoppelt werden.
 - Im öffentlichen Schienenpersonennahverkehr (ÖSPV) will der DB-Konzern im Vergleich zu 2015 mehr als 600 Millionen Reisende jährlich zusätzlich befördern.
 - Zusammen mit dem Bund will der DB-Konzern 30% mehr Kapazität in der Schieneninfrastruktur schaffen. Dies soll durch Ausbau, technologische Innovation und Digitalisierung sowie eine bessere Ausnutzung vorhandener Kapazitäten erreicht werden.

- Zusammen mit dem Bund will der DB-Konzern zudem die Zustandsnote im Hochleistungsnetz auf eine Schulnote von mindestens 2,5 verbessern. Dies soll durch die Verstetigung der Instandhaltungsleistung und der Investitionen in der Schieneninfrastruktur, die Generalsanierung der Hochleistungskorridore sowie eine Umstellung des Instandhaltungsregimes erreicht werden.

Alles, was der DB-Konzern tut, wird am Beitrag zur Strategie Starke Schiene gemessen. Das hat auch Auswirkungen auf die Beteiligungen des DB-Konzerns. Beteiligungen mit strategischer Bedeutung für die Starke Schiene werden als Finanzbeteiligungen weitergeführt. Gemeinsame operative Initiativen werden sich auf die Erzielung von Synergien innerhalb des integrierten Netzwerks konzentrieren. Beteiligungen ohne strategische Relevanz für die Starke Schiene werden auf den Prüfstand gestellt.

Die Kernleistung von DB Regio besteht darin, täglich Millionen Reisende im Regionalverkehr sicher, pünktlich, komfortabel und umweltschonend zum gewünschten Ziel zu bringen und dabei die Vorgaben der jeweiligen Verkehrsverträge zu erfüllen. DB Regio orientiert sich an der Konzernstrategie Starke Schiene und übersetzt diese für den Nahverkehr. Der Nahverkehr wird dabei verkehrsträgerübergreifend verstanden und verbindet Schienenpersonennahverkehrs-, Bus-, On-Demand-, Sharing- und Pooling-Angebote zu nahtlosen Reiseketten. Im Jahr 2023 hat sich DB Regio zur Umsetzung dieser Vision und zur Erreichung der Verkehrsverlagerungsziele der Starken Schiene Strategie mit der Etablierung der beiden Mobilitätssäulen, DB Regio Schiene und DB Regio Straße, sowie mit der Einrichtung eines übergreifenden Marketingressorts organisatorisch neu aufgestellt. So setzt DB Regio künftig auf integrierte und raumbezogene Verkehrslösungen aus Straßen- und Schienenverkehr, um den Kund:innen durchgehende Alltagsmobilität von Tür zu Tür anzubieten. Im ersten Schritt setzt DB Regio dabei gemeinsam mit den Aufgabenträgern sog. Modellregionen auf, um die verkehrliche Wirkung von integrierten Mobilitätskonzepten in der Alltagsmobilität zu testen. Dabei fokussiert sich DB Regio überwiegend auf ländliche Regionen und Pendlerbeziehungen.

- **DB Regio Schiene:** Die Sparte DB Regio Schiene ist im Kern dafür verantwortlich, einen zuverlässigen Betrieb zu gewährleisten und die angebotene Qualität sowohl gegenüber den Aufgabenträgern als auch gegenüber den Fahrgästen zu verbessern. Unter der Federführung der Sparte trägt, als Gemeinschaftsprojekt mit den Regionen und der Personalgewinnung des Konzerns, insbesondere das Projekt ST@R (Starkes Team@Regio) zur Sicherstellung einer robusten Personalbestandsdeckung bei. Mit einem umfangreichen Maßnahmenportfolio werden dabei



die Voraussetzungen zur Deckung der Rekrutierungsbedarfe geschaffen sowie Potenziale im Bestandsmanagement ausgeschöpft. Zu einer nachhaltigen Qualitätsverbesserung und einer insgesamt Aufwertung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) dienen v. a. moderne Fahrzeuge und eine zunehmende Nutzung der Möglichkeiten von Digitalisierung und Automatisierung in Betrieb und Instandhaltung. Dabei wird die Schienenfahrzeugflotte und Werkelandschaft kontinuierlich entlang der Anforderungen eines modernen Verkehrsmarktes weiterentwickelt. Insgesamt wurden im Berichtsjahr 224 Fahrzeuge umgebaut und modernisiert. Der Schwerpunkt lag, mit rund 76 % aller im Berichtsjahr bei DB Regio umgebauten Fahrzeuge, auf der Modernisierung der S-Bahn-Flotte in Berlin sowie der Fahrzeuge für die Verkehrsverträge Elbe-Spree und Expressverkehr Nordostbayern.

Zudem erfolgte durch die Sparte DB Regio Schiene die Bestellung von insgesamt über 100 Triebzügen, die in verschiedenen Netzen in ganz Deutschland eingesetzt und in den nächsten zehn Jahren ausgeliefert werden sollen.

- **DB Regio Straße:** Im Rahmen des Pilotprojekts SMILE24 (Schlei-Mobilität: innovativ, ländlich, emissionsfrei und 24/7) nimmt in der ländlich geprägten Schlei-Region in Schleswig-Holstein die bundesweit erste Modellregion für integrierte Alltagsmobilität ab April 2024 sukzessive Fahrt auf: Das Mobilitätsangebot umfasst erstmalig eine Kombination aus elektrischen Linienbussen, elektrischen On-Demand-Fahrzeugen sowie Mobilitätsstationen an größeren Bahnhöfen, aber auch auf sehr regional geprägten Umsteigepunkten auf dem Land. Best Practices aus diesem Projekt bezüglich des Fahrgastverhaltens können in der Folge auf die Angebotsgestaltung weiterer Modellregionen übertragen werden.

Der Bedarf und die Anforderungen an den Schienenersatzverkehr nehmen mit dem geplanten Infrastrukturkonzept und den daraus folgenden Streckensperrungen deutlich zu. DB Regio Straße hat somit den Schienenersatzverkehr konzeptionell weiterentwickelt und an die neuen Anforderungen angepasst. Der Neue Ersatzverkehr (NEV) umfasst drei Varianten:

- Basisschienenersatzverkehr,
- Busnotverkehre für kurzfristige und ungeplante Streckenausfälle sowie
- Hochleistungsersatzverkehre (HEV) für Korridorsperrungen.

Das Ziel ist, den Kund:innen eine gute Alternative zum privaten Pkw zu bieten und während der langen Streckensperrungen möglichst wenig Fahrgäste zu verlieren. Der NEV kam bereits während der Streckensperrung Nürnberg–Würzburg 2023 zum ersten Mal erfolgreich zum Einsatz. Hierfür wurden 70 neue NEV-Busse beschafft.

2024 wird sich DB Regio Straße mit Hochdruck auf die Durchführung von HEV für die Riedbahnstrecke vorbereiten, wo es ab Mitte Juli 2024 zu einer mehrmonatigen Sperrung infolge der von DB InfraGO durchgeführten Generalsanierung der Strecke kommen wird.

Mit Angeboten der mobilen Infrastruktur bringt DB Regio Straße Dienstleistungen in ländliche Gebiete, dorthin, wo Filialstrukturen bereits seit Jahren rückläufig sind. Im März 2023 wurde der erste Einzelhandelsbus in Kooperation mit REWE in Nordhessen gestartet. Seit November 2023 ist ein DB-Medibus (Busse mit ärztlicher Ausstattung) als mobile Post-Covid-Ambulanz im Freistaat Thüringen für zwei Jahre im Einsatz. Ein weiterer Medibus (Prototyp) ist seit Dezember 2023 als dauerhafte Spende in der Ukraine im Einsatz, um fehlende Krankenhausinfrastruktur mobil zu ergänzen.

- **Marketingmaßnahmen:** DB Regio agiert als Treiber und Gestalter einer integrierten Marktentwicklung und Branchenkommunikation für Schiene und Straße. Durch die verkehrsträgerübergreifende Perspektive leistet DB Regio einen Beitrag zur Verkehrswende mit dem Ziel, sich Marktpotenziale zu sichern und neue zu erschließen. Dabei setzt DB Regio gezielt auf Innovation und Digitalisierung.

2023 war der Startschuss der Brancheninitiative Zukunft Nahverkehr: Unter dem Motto »Mobility is a human ride« startete DB Regio ein neues Branchenformat in Berlin, wo vom 4. bis 9. September 2023 mehr als 8.500 Entscheider:innen und Besucher:innen aus der Nahverkehrsbranche, Politik, Wirtschaft und Öffentlichkeit zusammentrafen. Die Zukunft Nahverkehr rückte das Thema Mobilität als menschliches Grundbedürfnis in den Mittelpunkt und warb für einen fahrgastzentrierten sowie verkehrsträger- und anbieterübergreifend integrierten öffentlichen Personennahverkehr der Zukunft.

WEITERE INFORMATIONEN

Inspektion und Austausch von Betonschwellen

Seit Sommer 2022 läuft ein vorsorgliches Programm zur Inspektion und zum Austausch von Betonschwellen. Hintergrund des Programms ist das Zugunglück in Garmisch-Partenkirchen am 3. Juni 2022. Nach derzeitigem Kenntnisstand waren schadhafte Betonschwellen Ursache des tragischen Unfalls. Direkt nach einem ersten Verdacht eines möglichen Herstellungsfeh-





lers als Unfallursache hatte der DB-Konzern ein Sonderinspektionsprogramm für Betonschwellen durchgeführt. Zunächst waren hiervon rund 200.000 Betonschwellen einer bestimmten Bauart und eines bestimmten Herstellers betroffen.

Zusätzliche materialtechnische Untersuchungen zeigten teilweise Unregelmäßigkeiten in der Materialbeschaffenheit der Betonschwellen dieses Herstellers. Weitere Detailuntersuchungen zeigen, dass eine bestimmte Gesteinsart, die zur Produktion der Betonschwellen genutzt wurde, mitursächlich für die Schäden gewesen sein könnte. Daraufhin hat der DB-Konzern im November 2022 weitere rund 130.000 Betonschwellen, für deren Herstellung die gleiche Gesteinsart verwendet wurde, bundesweit überprüft. Die Überprüfungen wurden auf weitere Hersteller ausgeweitet.

Sind Betonschwellen bei Inspektionen auffällig, werden sie schnellstmöglich ausgewechselt. Um die Sicherheit im Bahnbetrieb zu gewährleisten, können die Züge bis zum Austausch in den betroffenen Streckenabschnitten nur mit geringerer Geschwindigkeit fahren. Teilweise muss der DB-Konzern Strecken auch schon vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten sperren.

Der DB-Konzern hat zudem einen Kreis DB-interner und -externer Expert:innen eingerichtet, um mögliche weitere präventive Maßnahmen zur Inspektion und Instandhaltung von Betonschwellen fortlaufend zu prüfen. So hat der DB-Konzern im April 2023 die Regularien zur Überwachung von Betonschwellen nochmals verschärft. Erkenntnisse aus den bisherigen Inspektionen und Untersuchungen wurden zum Anlass genommen, um die bereits hohen Standards der bestehenden Inspektions- und Instandhaltungsprozesse weiter anzuheben. Demnach gelten künftig strengere Kriterien zur Klassifizierung schadhafter Betonschwellen, für deren Herstellung die identifizierte Gesteinsart verwendet wurde. Auch 2024 werden weiterhin präventiv schadhafte Betonschwellen ausgetauscht.

Den betroffenen Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) ersetzt der DB-Konzern den tatsächlich eingetretenen Schaden, der im Zusammenhang mit dem Austausch von Betonschwellen und den daraus resultierenden Maßnahmen entsteht. 2023 hat die DB Netz AG (nunmehr: DB InfraGO AG) Zahlungen an DB-konzerninterne und -externe Kunden i. H. v. insgesamt 13,5 Mio. € vereinbart.

Bahnhofsprogramm

Aufbauend auf den Erfahrungen aus dem Konjunktur- und Handwerker:innenprogramm 2020 und 2021 wurde 2022 ein Programm zur Realisierung von Zukunftsbahnhöfen konzipiert, das derzeit bezüglich inhaltlicher Ausgestaltung und Finanzierung in Abstimmung mit den relevanten Partnern ist. Um einen leistungsfähigen, attraktiven Zugang zur Schiene

zu gewährleisten und einen Beitrag zur Erreichung der verkehrspolitischen Ziele zu leisten, müssen Bahnhöfe gemeinsam mit Bund, Ländern und Kommunen ganzheitlich entwickelt werden. Aus den Erfahrungen der letzten Jahre wird deutlich, dass ganzheitliche Aufwertungs- und Entwicklungsmaßnahmen auch spürbare Auswirkungen auf die Kundenzufriedenheit haben. Das umfasst die eigentliche Verkehrsinfrastruktur, das Empfangsgebäude sowie die Anschlussmobilität und den Vorplatz. Die Maßnahmen sind auch erforderlich, um den hohen Nachholbedarf zu reduzieren. 2023 hat DB Netze Personenbahnhöfe mit Eigenmitteln begonnen, die ersten Bahnhöfe zu Zukunftsbahnhöfen zu entwickeln.

Erstellung Fahrplan 2024

Für den Netzfahrplan 2024 sind rund 91.000 Trassenanmeldungen eingegangen (+ rund 2%). Die Situation um die vorhandene Trassenkapazität ist daher noch einmal angespannter als im Vorjahr. Dabei gab es auch Anmeldekongflikte, die dadurch gekennzeichnet sind, dass mehrere EVU denselben Zeit-Slot auf derselben Infrastruktur bestellt haben. Während die Anzahl der Anmeldekongflikte nur leicht stieg, hat sich die Anzahl der Kapazitätskongflikte auf insgesamt 111 ungefähr verdoppelt. Ein Kapazitätskongflikt entsteht im Rahmen baubedingter Einschränkungen, für die im Vorfeld die Kapazität auf die Verkehrsarten Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr verteilt wurde. Bei einem Kapazitätskongflikt werden für eine Verkehrsart mehr Trassen angemeldet, als Kapazität vorhanden ist. Der Großteil der Kapazitätskongflikte im Fahrplan 2024 ist durch die Generalsanierung der Riedbahn entstanden. In der Folge mussten dadurch deutlich mehr Trassenanfragen abgelehnt oder eingekürzt werden als im Vorjahr (+ rund 51%). Dass der Wettbewerb auf der Schiene weiter zunimmt, zeigen v. a. die Trassenanmeldungen von DB-konzernexternen EVU. Ihr Anteil im SPFV hat sich um rund 43% erhöht, obwohl die Anmeldungen des Sektors gleichzeitig nur um rund 14% stiegen. Im SPNV stieg die Zahl der Anmeldungen DB-konzernexterner EVU um rund 13%. Auch im SGV sind konzernexterne EVU deutlich stärker gewachsen (+45%) als der Gesamtmarkt (+12%). Der Fahrplanprozess unterliegt einem sehr strengen regulatorischen Rahmen und wird von der BNetzA überwacht. Der Netzfahrplan für das Jahr 2023/2024 ist im November 2023 fristgerecht fertiggestellt worden.

Vergaben im Schienenpersonennahverkehr

2023 wurden Vergabeentscheidungen von SPNV-Leistungen mit einer jährlichen Betriebsleistung von 106 Mio. Trkm getroffen (im Vorjahr: 59 Mio. Trkm).

Die Sparte DB Regio Schiene konnte sich von dem im Berichtsjahr entschiedenen jährlichen Leistungsvolumen 65 Mio. Trkm vertraglich sichern, was einer Vergabequote von 61 % entspricht (im Vorjahr: 51 %).

Die Vergabeentscheidungen für das über die Laufzeit kontrahierte und damit abgesicherte Auftragsvolumen umfassten im Berichtsjahr insgesamt rund 867 Mio. Trkm (im Vorjahr: rund 715 Mio. Trkm), wovon die Sparte DB Regio Schiene 66 % (im Vorjahr: 56 %) für sich entschieden hat. Die Sparte DB Regio Schiene hat ihre Bestandsverkehre zu 83 % verteidigt. Außerdem wurden Leistungen von Wettbewerbern gewonnen und Mehrverkehre u. a. aus größeren Ausschreibungsvolumina und Nachträgen zu Verkehrsverträgen generiert, sodass die Bestandsverkehre in Summe einen Zuwachs verzeichneten.

VERGABEN AN DIE SPARTE DB REGIO SCHIENE 2023

NETZ / Strecke	Mio. Trkm p. a. ¹⁾	Betriebsstart (geplant)	Laufzeitende	Bisheriger Betreiber
RE 62 Rheine – Osnabrück – Löhne	0,6	Dez. 23	Dez. 30	Neuverkehr
S-Bahn Rhein-Ruhr Teilnetz B	7,2	Dez. 23	Dez. 28	DB Regio AG
RE-Kreuz Bremen Übergang	5,6	Dez. 22	Dez. 24	DB Regio AG
Interimsvertrag Pfalznetze	5,2	Dez. 23	Dez. 26	DB Regio AG
MDSB2025plus Los 1	3,0	Dez. 26	Dez. 38	DB Regio AG
RE 34 Dortmund-Siegerland-Express	0,9	Dez. 23	Dez. 26	DB Regio AG
Netz 54 Regionalbahn Bodensee-Oberschwaben	2,4	Dez. 23	Dez. 33	DB Regio AG, HzL
Expresskreuz Bremen/Niedersachsen	6,2	Dez. 24	Dez. 37	DB Regio AG
Netz 16c - Hochrhein	1,1	Dez. 23	Dez. 29	DB Regio AG
E-Netz Oberelbe II	3,1	Dez. 26	Dez. 40	DB Regio AG
Dieselnetz Sachsen-Anhalt II (DISA II)	9,4	Dez. 24	Dez. 32	abellio
MDSB2025BEMU	1,6	Dez. 26	Dez. 38	DB Regio AG, Transdev
Linienstern Mühldorf 2025+	7,8	Dez. 24	Dez. 35	DB RegioNetz Verkehrs GmbH
Schwarzatalbahn	0,3	Dez. 23	Dez. 31	DB RegioNetz Verkehrs GmbH
Dieselnetz Erzgebirge	1,9	Jun. 24	Dez. 32	DB RegioNetz Verkehrs GmbH
Teilnetz Ostsee – Alster (OSTA)	4,2	Dez. 27	Dez. 41	DB Regio AG
Werdenfels 2028+	4,7	Dez. 27	Dez. 39	DB Regio AG
Insgesamt	65,2			

¹⁾ Gerundeter Wert.

VERGABEN AN ANDERE EVU 2023

NETZ / Strecke	Mio. Trkm p. a. ¹⁾	Betriebsstart (geplant)	Laufzeitende
RRX-Vorlaufbetrieb, Teilnetz 1	7,0	Dez. 23	Dez. 33
Regionalverkehr Ostbayern	4,9	Dez. 25	Dez. 34/37
RE 6 Chemnitz – Leipzig	1,1	Jun. 24	Dez. 31
Niederrheinnetz Übergang II	2,8	Dez. 23	Dez. 25
Regionalzüge Ostbayern Übergang (RZOBÜ)	5,0	Dez. 23	Dez. 25
RE 27 Saisonvertrag Mukran 2023	0,003	Mai 23	Okt. 23
Maas-Rhein-Lippe Übergang	3,4	Dez. 25	Dez. 26
Ortenau und Hermann-Hesse-Bahn	2,8	Dez. 23	Dez. 26/38
MDSB2025plus Los 2	6,1	Dez. 26	Dez. 38
Ruhr-Sieg-Netz	2,2	Dez. 23	Dez. 34
Stuttgarter Netz, Los 1 Los Neckartal	4,3	Dez. 23	Jun. 24
Pfefferminzbahn	0,2	Dez. 24	Dez. 29
Netz Prignitz	0,3	Sep. 23	Dez. 25
RB 83 Freiberg – Holzhau	0,4	Jun. 24	Dez. 36
RE 6 Chemnitz Leipzig Übergang	0,6	Dez. 23	Jun. 24
Niers-Erft-Bahn, Linie RB 37	0,1	Jan. 24	Dez. 24
Insgesamt	41,2		

¹⁾ Gerundeter Wert.

Vergaben im Straßenpersonennahverkehr

Das neu ausgeschriebene Vergabevolumen im ÖSPV in Deutschland entsprach in etwa dem Vorjahr. Von den Auftraggebern wurden 139 Vergabeverfahren mit einer jährlichen Betriebsleistung von 94 Mio. Nutzkilometern (Nkm) vergeben. Darunter waren u. a. Wonnegau/Altrhein und Moselschleifen.

Die Sparte DB Regio Straße konnte sich von dem im Berichtsjahr entschiedenen jährlichen Leistungsvolumen 43 Mio. Nkm vertraglich sichern, das entspricht einer Vergabequote bezogen auf alle Ausschreibungen von 46 %. Die Sparte DB Regio Straße hat 63 % ihrer neu vergebenen Bestandsverkehre verteidigt und 37 % der vorher von Wettbewerbern erbrachten Leistungen gewonnen.

NACHTRAGSBERICHT

Tarifverhandlungen mit der GDL

Im Januar 2024 legte der DB-Konzern der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) insgesamt zwei neue Angebote vor, trotzdem folgten zwei weitere GDL-Streiks. Am 27. Januar 2024 vereinbarten die Tarifpartner dann die Wiederaufnahme der Tarifverhandlungen unter Ausschluss der Öffentlichkeit und eine Friedenspflicht bis mindestens zum 3. März 2024.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

Mit den Geschäftsaktivitäten der DB Regio AG sind neben Chancen auch Risiken verbunden. Dabei zielt die Geschäftspolitik des DB-Konzerns sowohl auf die Wahrnehmung von Chancen als auch im Rahmen des Risikomanagements auf eine aktive Steuerung identifizierter Risiken. Die hierfür notwendige Informationsaufbereitung erfolgt bei der DB Regio AG im integrierten Risikomanagementsystem, das an den gesetzlichen Anforderungen ausgerichtet ist. Dieses System wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

Ein wesentlicher Schwerpunkt unserer Aktivitäten liegt im Bereich der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität für unsere Kund:innen. Wir sehen hierin Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Zuspruchs der Kund:innen.

Das relevante gesamtwirtschaftliche Umfeld könnte sich insgesamt besser entwickeln als bisher erwartet. Daraus resultierende Abweichungen würden sich positiv auf den DB-Konzern und seine Geschäftsfelder auswirken. Unsere strategische Ausrichtung und unsere Marktposition eröffnen uns hier Chancen, von einer positiveren konjunkturellen Entwicklung zusätzlich zu profitieren.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Risiken für die DB Regio AG liegen v. a. in den folgenden Bereichen:

- **Produktion und Technik:** Betriebsstörungen und daraus resultierende Verspätungen oder Zugausfälle können zu Pönalezahlungen an die entsprechenden Bestellerorganisationen führen. Diesem Risiko begegnen wir mit der systematischen Wartung unserer Fahrzeuge und technischen Einrichtungen und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeitender sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der Prozesse.

Ein weiteres Risiko stellt die ausreichende Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte dar. Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Wir versuchen diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen

entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten z. B. durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

Die zunehmende Digitalisierung führt dazu, dass das Ausmaß der Abhängigkeit von rund um die Uhr verfügbarer und sicherer IT zunimmt. Daraus resultieren IT-, Telekommunikations- und Cyberrisiken wie die Unterbrechung der Verfügbarkeit von IT-Systemen, die zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen können, oder der unautorisierte Zugang Dritter zu Kundendaten.

Dem begegnet der DB-Konzern u. a. durch ein vorausblickendes Informationssicherheitsmanagement, das für die notwendige Absicherung der informationsgestützten Geschäftsprozesse sorgt. Ein hierfür wesentliches Instrument ist das Risikomanagement für Informationen, IT-Anwendungen und IT-Infrastrukturen/-Services. Die relevanten Risiken werden identifiziert, analysiert, bewertet und reduziert. Die verbleibenden Risiken werden dokumentiert sowie ggf. an entsprechende Stellen gemeldet und überwacht. Das Informationssicherheitsmanagement des DB-Konzerns folgt internationalen Standards gem. ISO 27001/27002:2013 sowie dem NIST Cyber Security Framework.

- **Absatzmarkt:** Vor dem Hintergrund der Sparbemühungen der öffentlichen Haushalte existiert das Risiko, dass das Niveau der Bestellerentgelte für zukünftige Vergaben oder bestehende Leistungen gekürzt wird. Wir begegnen diesem Risiko, indem wir unser Leistungsangebot entsprechend anpassen und die Fahrgeldeinnahmen steigern. Ein zusätzliches Risiko resultiert daraus, dass nicht vertraglich vereinbarte Preisanstiege aus Inflation usw. für steigende Energie-, Infrastruktur- und Personalkosten angesichts der Finanzlage der Länder unter Umständen nicht bezahlt werden können. Hier führen wir frühzeitig Gespräche mit Aufgabenträgern zur Sondierung von Lösungsstrategien.

Im Regional- und Stadtverkehr gibt es einen intensiven intramodalen Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Um uns in diesem Marktumfeld behaupten zu können, optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen, um attraktive Angebote zu wirtschaftlichen Konditionen abgeben zu können.

- **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung:** Gesamtwirtschaftliche Schocks wie Wirtschafts- und Finanzkrisen oder konjunkturelle Eintrübungen u. a. auch infolge von Konflikten oder Epidemien können sich negativ auf unser Geschäft auswirken. Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in



den nächsten Jahren. Für die DB Regio AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich die Zahl der Erwerbstätigen und das verfügbare Einkommen) von Bedeutung.

- **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl komplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.
- **Besondere Ereignisse:** Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Pandemien, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden.
- **Regulierungsrisiken:** Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind u. a. die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedingungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.
- Zusätzlich existieren für die DB Regio AG die folgenden Risiken:
 - **Personalrisiken** u. a. durch höhere Tarifabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten, sowie eine unzureichende Personaldeckung v. a. infolge eines hohen Personalbedarfs in einem Umfeld mit vorherrschendem Fachkräftemangel. 2023 begonnene und noch nicht abgeschlossene Tarifverhandlungen bergen Risiken im Zusammenhang mit Arbeitskämpfmaßnahmen und außerplanmäßigen Tarifsteigerungen.
 - **Beschaffungs-/Energiemarktrisiken** aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen.

- **Klimabedingte Risiken** im Zusammenhang mit Extremwetterereignissen, die sich aus dem Klimawandel ergeben.
- **Übrige Risiken**, z. B. rechtliche Risiken (u. a. Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten).

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze des Risikomanagements 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 dreimal jährlich berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht, Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Im Risikomanagementsystem des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten Einzelaufstellung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

Per 31. Dezember 2023 lagen die Risikoschwerpunkte der DB Regio für die Entwicklung im Folgejahr in den Bereichen Konjunktur, Markt und Wettbewerb, Produktion und Technik sowie Beschaffungs- und Energiemarkt. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr hauptsächlich durch Energiepreiseffekte verringert. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts sind die Tarifverhandlungen mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) noch nicht abgeschlossen. Im Januar 2024 ist es bereits zu umfangreichen Streikmaßnahmen gekommen. Es kann nicht ausgeschlossen werden, dass es im weiteren Verlauf der Tarifverhandlungen zu weiteren umfangreichen Streikmaßnahmen der GDL kommen wird.

Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.



PROGNOSEBERICHT

Die deutsche Wirtschaft sieht sich auch 2024 mit großen Herausforderungen konfrontiert. Die Energiepreise werden 2024 voraussichtlich steigen, da staatliche Zuschüsse für Strom-Netzentgelte wegfallen, die CO₂-Steuer steigt und die Mehrwertsteuer für Gas ab März 2024 wieder angehoben wird. Es wird für 2024 von einer stagnierenden deutschen Wirtschaftsleistung ausgegangen. Nachhaltige Veränderungen von Arbeitsformen (z. B. anhaltende Nutzung von mobilem Arbeiten) sowie die Substitution von Präsenzveranstaltungen durch Online-Formate haben sich während der Corona-Pandemie etabliert. Im Personenverkehr ist daher insgesamt noch nicht wieder von einer Rückkehr auf das Vor-Corona-Niveau auszugehen. Im Güterverkehr wird mit einer Stagnation gerechnet.

Es wird davon ausgegangen, dass mittel- und langfristig die Treiber des Wachstums des öffentlichen Verkehrs weiter bestehen bleiben. Die klimapolitischen Ziele Europas und Deutschlands sind ohne eine Verkehrswende zugunsten des öffentlichen Verkehrs nicht erreichbar. Nachteile, die der straßengebundene Güter- und Personenverkehr mit sich bringt (z. B. Schadstoffbelastungen, hoher Flächenbedarf für Pkw, den viele Städte nicht mehr bereitstellen wollen), werden nach Überwindung der schwierigen Umfeldbedingungen auf der politischen Agenda wieder stärker an Bedeutung gewinnen. Beleg für den politischen Gestaltungswillen zugunsten klimafreundlicherer Verkehre sind u. a. die Fortführung des bundesweit gültigen Deutschland-Tickets sowie die angekündigten, sehr umfangreichen zusätzlichen Mittel des Bundes für die Schieneninfrastruktur zur Verbesserung der Qualität und Verfügbarkeit trotz einer angespannten Haushaltslage.

Darum setzt der DB-Konzern die zur Umsetzung der Wachstumsziele der Strategie Starke Schiene erforderlichen Investitionen auch 2024 fort. Dies gilt insbesondere im Bereich der Infrastruktur.

Konjunkturelle Aussichten

Für Deutschland wird 2024 insgesamt eine Stagnation der Wirtschaftsleistung erwartet. Ein wesentlicher Treiber für diese auch im internationalen Vergleich unterdurchschnittliche Prognose ist die Erwartung, dass der Welthandel nur moderat steigen wird. Davon wird Deutschland infolge der hohen Exportabhängigkeit der deutschen Wirtschaft besonders betroffen sein. Zudem begrenzt die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im Herbst 2023 zur Nutzung der Mittel aus dem Klima- und Transformationsfonds die fiskal-

ischen Spielräume. Die deutliche Reduzierung staatlicher Ausgaben wird die Entwicklung der gesamtwirtschaftlichen Leistung 2024 deutlich dämpfen. Außerdem sind Haushalte und Unternehmen mit großen Unsicherheiten konfrontiert, was zu einer Verschiebung von Ausgaben und Investitionen führen wird.

Die Nachfrage nach deutschen Exporten wird sich 2024 nicht wesentlich beleben. Auch die 2023 stagnierende Baubranche wird sich 2024 nicht merklich erholen. Es wird jedoch erwartet, dass der private Konsum die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland infolge von relativ guten Lohnabschlüssen bei einem robusten Arbeitsmarkt sowie einer deutlich zurückgehenden Inflation im Jahresverlauf stimuliert.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für den Schienenpersonenverkehr ist 2024 mit einem weiteren Verkehrsleistungszuwachs im Nah- und Fernverkehr zu rechnen. Der Fernverkehr dürfte dabei von Zugewinnen aus dem Luft- und Buslinienfernverkehr sowie einem ausgebauten Angebot und der Nahverkehr insbesondere von der erstmalig ganzjährigen Wirkung des Deutschland-Tickets profitieren.

Wir gehen davon aus, dass umweltfreundliche Verkehrsträger mit gezielten Maßnahmen zusätzlich gefördert werden. Unser Fokus liegt daher weiterhin auf dem Ausbau der Kapazitäten und somit auf der Verteidigung unserer starken Marktstellung sowie der Marktanteilssteigerung des Schienenverkehrs im intermodalen Wettbewerb.

Im europäischen Personenverkehr wird die Entwicklung 2024 verkehrsträgerspezifisch und regional differenziert ausfallen. Eine progressive Klimapolitik der Europäischen Union und ihrer Mitgliedsstaaten wird jedoch langfristig Motor für die Entwicklung klimafreundlicher öffentlicher Mobilität, insbesondere des Schienenpersonenverkehrs, bleiben.

Durch die Erholung der Nachfrage im öffentlichen Personennahverkehr, das steigende Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung sowie die gestiegene Attraktivität von On-Demand- und Last-Mile-Angeboten ist auch 2024 von einer steigenden Mobilitäts-App-Nutzung auszugehen. Zusätzliche Impulse sind durch die Fortführung des Deutschland-Tickets zu erwarten. Digitale Angebote werden bei zukünftigen Ausschreibungen im Nahverkehr eine immer wichtigere Rolle einnehmen und die klassischen Verkehre auf Schiene und Straße ergänzen.



Der öffentliche Straßenpersonenverkehr wird 2024 voraussichtlich wachsen, leidet im Nahverkehr aber weiter unter Substitutionseffekten durch Pkw und Fahrrad.

2023 waren trotz großer Unsicherheiten aufgrund externer Einflüsse wie Krieg und Sanktionen keine Engpässe in den Lieferketten zu verzeichnen. Als Basisszenario für 2024 erwarten wir kaum physische Engpässe auf der Beschaffungsseite für den DB-Konzern. Allerdings bleibt abzuwarten, wie sich die Preise für Energie (Gas, Strom, Öl) vor dem Hintergrund des Ukraine-Kriegs, des Gaza-Kriegs, aber auch der weiteren wirtschaftlichen Gesamtsituation in Deutschland entwickeln werden.

Insgesamt wird mit einer weiteren Entspannung bei den Erzeugerpreisen gerechnet, jedoch auf einem deutlich höheren Niveau als 2021 (u. a. vor Beginn des Ukraine-Kriegs). Speziell im Transportsegment wird ein Verharren auf dem derzeitigen Niveau aufgrund hoher Ölpreise und gestiegener Lohnkosten erwartet.

Für den Bereich Energien wird die Intensität und Dauer des Winters in Westeuropa bedeutend sein. Bei vollen Erdgasspeichern ist die Situation bei den Terminpreisen derzeit so entspannt wie zuletzt im Sommer 2021. Aufgrund der Abhängigkeit des Strompreises vom Preis für Erdgas wird dessen Entwicklung ebenfalls von der Intensität und Dauer des Winters abhängen.

Für 2024 bestehen Unsicherheiten, ob sich die aktuell sinkende Inflationsrate auch in sinkenden Preisen widerspiegelt.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Eine zentrale Rahmenbedingung für den Güter- und Personenverkehr ist die weltwirtschaftliche Entwicklung. Für 2024 ist hier eine leichte Dynamik im Vergleich zum Vorjahr zu erwarten.

Zudem sind für 2024 Veränderungen der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland infolge der Fortführung sowie Intensivierung der verkehrs- und klimapolitischen Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung (wie z. B. des Deutschland-Tickets, zusätzlicher Investitionen in die Modernisierung der Infrastruktur) zu erwarten.

Im Juli 2024 startet die erste Generalsanierung in Deutschland mit der Sanierung der sog. Riedbahn (Bahnstrecke zwischen Frankfurt am Main Stadion und Mannheim Hauptbahnhof). Die damit einhergehende Vollsperrung des Korridors für fünf Monate wird in 2024 zunächst negative Auswirkungen auf den Schienenverkehr haben: Fernverkehrs- und Güterzüge werden umgeleitet, dadurch entstehen längere Fahrzeiten. Im Nah- und Regionalverkehr sind Umleitungen nur begrenzt

möglich. Anstelle von S- und Regionalbahnen kommen daher Busse zum Einsatz, zum Teil auch auf den Umleitungsstrecken. Auch darüber hinaus wird die Bautätigkeit im Netz 2024 und in den Folgejahren weiter auf einem sehr hohen Niveau liegen und zu spürbaren Belastungen für den Schienenverkehr führen.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Regio AG im Geschäftsjahr 2024

Die 2023 aufgetretenen Qualitätseinschränkungen durch bau- und störungsbedingte Kapazitätsengpässe in der Schieneninfrastruktur werden auch 2024 fortwirken. Die anstehende Generalsanierung der Riedbahn ist der erste Schritt zu einer Verbesserung der infrastrukturellen Situation. Aufgrund der durchgeführten und eingeleiteten Verbesserungsmaßnahmen rechnen wir insgesamt mit einer leichten Pünktlichkeitssteigerung im Vergleich zu 2023. In Bezug auf die Betriebsleistung wird eine leicht ansteigende Entwicklung erwartet. Maßgeblich dafür ist ein Zugewinn aus Vergabeentscheidungen.

Für 2024 wird eine leicht positive Umsatzentwicklung aufgrund von Dynamisierungseffekten beim Bestellerentgelt erwartet.

Insgesamt gehen wir von einem unveränderten Betriebsergebnis im Vergleich zu 2023 aus.

Im Januar 2024 ist es bereits zu umfangreichen Streikmaßnahmen gekommen. Sollte es im weiteren Jahresverlauf zu weiteren Streikmaßnahmen der GDL kommen, wird dies voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf die Entwicklung der DB Regio AG haben, die nicht in der aktuellen Prognose enthalten sind.

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 beziehen. Diese Prognosen stellen Einschätzungen dar, die wir auf Basis aller uns zum jetzigen Zeitpunkt zur Verfügung stehenden Informationen getroffen haben. Sollten die den Prognosen zugrunde liegenden Annahmen nicht eintreffen oder Risiken – wie sie bspw. im Risikobericht genannt werden – eintreten, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

Die DB Regio AG übernimmt keine Verpflichtung, die hierin enthaltenen Aussagen zu aktualisieren.



Jahresabschluss

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2023	2022
Umsatzerlöse	(15)	7.157	6.773
Bestandsveränderungen		3	0
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	8	8
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	323	505
Materialaufwand	(18)	- 4.793	- 4.513
Personalaufwand	(19)	- 1.583	- 1.518
Abschreibungen		- 510	- 502
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	- 694	- 579
Beteiligungsergebnis	(21)	39	- 263
Zinsergebnis	(22)	14	- 37
Ergebnis nach Steuern		- 36	- 126
Erträge aus Verlustübernahme	(31)	36	126
Jahresergebnis		0	0

BILANZ

Aktiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2023	2022
A. ANLAGEVERMÖGEN	(2)		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		54	39
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		319	302
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		214	218
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		5	5
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		42	42
3. Fahrzeuge für Personenverkehr		3.920	4.167
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		35	37
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		31	31
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		241	407
		4.588	4.986
III. Finanzanlagen		476	466
		5.118	5.491
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	237	339
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	3.003	2.584
Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		0	0
		3.240	2.923
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	1	1
		8.359	8.415

Passiva

PER 31.12. / in Mio. €	Anhang	2023	2022
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	410	410
Kapitalrücklage	(7)	1.417	1.417
Gewinnrücklagen	(8)	11	11
		1.838	1.838
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	3.408	2.547
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	2.764	3.752
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	349	278
		8.359	8.415

KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	Anhang	2023	2022
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung [+] bzw. Verlustübernahme [-] und Ertragsteuern)		-36	-126
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		510	502
Zunahme/Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Aufzinsung)		0	-6
Cashflow vor Steuern		474	370
Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)		721	275
Zahlungsunwirksame Erträge aus der Branchenlösung für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ²⁾		67	-143
Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind ³⁾		-162	-332
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- oder Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-24	579
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		-16	-7
Zinsaufwendungen/Zinserträge		-14	37
Zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge im Beteiligungsergebnis		-39	263
Sonstige Beteiligungserträge		0	0
Erträge von außergewöhnlicher Größenordnung (Erträge aus der ÖPNV-Branchenlösung)		-108	-332
Einzahlungen im Zusammenhang mit Erträgen von außergewöhnlicher Größenordnung (Einzahlungen aus der ÖPNV-Branchenlösung)		41	475
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		940	1.185
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-19	-17
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		18	14
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-308	-478
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		0	0
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		-10	0
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen		1	-
Veränderung der Forderungen aus Cashpooling		1.017	-865
Auszahlungen aufgrund von Finanzmittelanlagen im Rahmen der kurzfristigen Finanzdisposition		-1.300	-
Erhaltene Zinsen		33	2
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		20	45
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		-283	-188
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-831	-1.487
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		-208	-207
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen		-	3
Gezahlte Zinsen		-27	-34
Einzahlungen für Verlustübernahme durch das Mutterunternehmen		126	540
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-109	302
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		0	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		0	0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(23)	0	0

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen.

²⁾ Im Vorjahr saldiert mit noch nicht ertragswirksamen Einzahlungen.

³⁾ Bereinigt um zahlungsunwirksamen Abgang von Vorräten (136 Mio. €; im Vorjahr: 290 Mio. €).

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert		
	Vortrag per 01.01. 2023	Zugänge	Umb- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2023	Vortrag per 01.01. 2023	Abschrei- bungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2023	Stand per 31.12. 2022	
	IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE										
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	27	16	-	-	43	-5	-2	-	-7	36	22
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	11	11	-	-	22	-	-	-	-	22	11
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	21	0	0	0	21	-9	-2	0	-11	10	12
3. Geleistete Anzahlungen	5	3	0	-	8	-	-	-	-	8	5
	53	19	-	0	72	-14	-4	0	-18	54	39
SACHANLAGEN											
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken											
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	80	21	-	0	101	-1	-	-	-1	100	79
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	423	6	7	-2	434	-205	-17	2	-220	214	218
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	7	0	-	-	7	-2	0	0	-2	5	5
	510	27	7	-2	542	-208	-17	2	-223	319	302
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	99	1	4	0	104	-57	-5	0	-62	42	42
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	11.615	181	39	-71	11.764	-7.448	-467	71	-7.844	3.920	4.167
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	177	2	3	-4	178	-140	-6	3	-143	35	37
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	110	10	2	-6	116	-79	-11	5	-85	31	31
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau ¹⁾	407	100	-55	-211	241	-	-	-	-	241	407
	12.918	321	0	-294	12.945	-7.932	-506	81	-8.357	4.588	4.986
FINANZANLAGEN											
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	507	14	-	-4	517	-42	-	-	-42	475	465
2. Beteiligungen	1	0	-	0	1	-	-	-	-	1	1
	508	14	-	-4	518	-42	-	-	-42	476	466
Anlagevermögen insgesamt	13.479	354	-	-298	13.535	-7.988	-510	81	-8.417	5.118	5.491

¹⁾ Von den Zugängen des Postens Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau betreffen 39 Mio. € (im Vorjahr: 293 Mio. €) sowie von den Abgängen 211 Mio. € (im Vorjahr: - Mio. €) Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos.

ANHANG

Die Gesellschaft unterliegt dem deutschen Handelsrecht. Sie ist wie folgt im Handelsregister eingetragen:

- Firma: DB Regio Aktiengesellschaft
- Firmensitz: Frankfurt am Main
- Registergericht: Amtsgericht Frankfurt am Main
- Handelsregister-Nummer: HR B 50977

Der Jahresabschluss der DB Regio AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der jeweils aktuell gültigen Fassung 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 (GuV) zusammengefasst und im Anhang aufgliedert.

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die DB Regio AG betreibt neben Eisenbahnverkehr auch Serviceeinrichtungen in Form von Wartungseinrichtungen und Außenreinigungsanlagen im Sinne von Anlage 2 Nr. 2 Buchstaben e und f Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG). Damit sind die Pflichten zur getrennten Rechnungslegung nach § 12 Abs. 2 ERegG zu beachten. Im Übrigen wird auch auf die Anlage zum Anhang verwiesen.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen unverändert.

Entgeltlich erworbene immaterielle Anlagegegenstände, mit Ausnahme geringwertiger Software im Einzelwert bis 2.000 €, sind mit ihren Anschaffungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen angesetzt. Erworbene, im Einzelfall geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) einheitlich das Wahlrecht gem. § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen. Im Berichtsjahr wurde bei der DB Regio AG selbst erstellte Software aktiviert. In Höhe des aktivierten Betrags (36 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 22 Mio. €) ist gem. § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Allerdings stehen den zur Abführung gesperrten Beträgen ausreichend freie Rücklagen gegenüber.

Das Sachanlagevermögen ist mit Anschaffungs- oder Herstellungskosten und, soweit abnutzbar, unter Berücksichtigung planmäßiger Abschreibungen bewertet.

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden ggf. vorgenommen.

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen, soweit diese durch die Fertigung veranlasst sind. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt. Bei selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen werden die Kosten für die Entwicklungsphase aktiviert. Unter Entwicklung ist hierbei die Anwendung von Forschungsergebnissen oder von anderem Wissen für die Neuentwicklung

von Gütern oder Verfahren oder deren Weiterentwicklung mittels wesentlicher Änderungen zu verstehen; im Fall selbst geschaffener Software werden die vor der Inbetriebnahme anfallenden Kosten für Customizing, Programmierung, Testen und Abnahme sowie Migration aktiviert.

Zinsen auf Fremdkapital werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen. Weiterhin wurde das Wahlrecht, angemessene Teile der Kosten der allgemeinen Verwaltung sowie angemessene Aufwendungen für soziale Einrichtungen des Betriebs, für freiwillige soziale Leistungen und für die betriebliche Altersversorgung in die Herstellungskosten einzubeziehen, nicht ausgeübt.

Anschaffungspreisminderungen, die dem Vermögensgegenstand einzeln zugeordnet werden können, werden von den Anschaffungskosten abgesetzt.

Geleistete Anzahlungen sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear pro rata temporis.

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs	10-75
Gleisanlagen	20-25
Gebäude, Hallen und Überdachungen	10-50
Übrige bauliche Anlagen	10-33
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	20
Schienenfahrzeuge	15-30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5-40
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3-14

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

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten ausgewiesen, ggf. – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert. Bei Wegfall der Gründe für Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen wird im Wesentlichen die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Erläuterungen zum Anlagevermögen). 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 insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Dazu werden Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2023 für die DB Regio AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,82% für überfällige Forderungen und 0,11% für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,19%.

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung u.Ä.) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen abgesetzt.

Kassenbestände und Bankguthaben sind, sofern vorhanden, zu Anschaffungskosten bewertet, soweit nicht im Einzelfall ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind gem. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen. Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- bzw. Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gem. § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

Bei der DB Regio AG wird das Deckungsvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (sog. Contractual-Trust-Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- bzw. Abzinsung der Pensionsverpflichtungen (einschließlich der Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes) und aus der Bewertung sowie den laufenden Erträgen des Deckungsvermögens. Der sich ergebende Saldo wird im Zinsergebnis ausgewiesen.

Da die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens dessen Zeitwert zum Bilanzstichtag übersteigen, ist aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden.

Die DB Regio AG hat darüber hinaus langfristig fällige Verpflichtungen aus Wertguthaben für Langzeitkonten. Diese werden gem. § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den über eine Treuhandstruktur verwalteten Kapitalanlagen verrechnet. Aufgrund der stets korrespondierenden Wertentwicklung von Rückstellungen und Deckungsansprüchen sind keine abführungsgesperrten Erträge entstanden.

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen berechnet. Für Altersversorgungsverpflichtungen in CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwerts des Deckungsvermögens angesetzt. Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes von Pensionsrückstellungen, für die kein Deckungsvermögen besteht, werden im Zinsergebnis erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden in Anlehnung an die Vereinfachungsvorschrift gem. § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem von der Bundesbank per September 2023 veröffentlichten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre für Restlaufzeiten von 15 Jahren (1,82%) abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,75%) ergibt sich per 31. Dezember 2023 ein Unterschiedsbetrag von 0 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 1 Mio. €), der gem. § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB nicht abführungsgesperrt ist.

Die weiteren wesentlichen per 31. Dezember 2023 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2023
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	4,10
Erwartete Rentenentwicklung	2,25
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	4,00

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gem. den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden für die durchschnittliche Restlaufzeit der jeweiligen Verpflichtung fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre i. H. v. 1,04% (Altersteilzeit), 1,37% (Jubiläum) sowie 1,38% (Sterbegeld) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten beträgt 1,75%.

Die DB Regio AG hat Rückdeckungsversicherungsverträge zur Finanzierung unmittelbarer Pensionszusagen abgeschlossen. Die Rückdeckungsversicherungsansprüche werden gem. dem IDW Rechnungslegungshinweis Handelsrechtliche Bewertung von Rückstellungen für Altersversorgungsverpflichtungen aus rückgedeckten Direktzusagen (IDW RH FAB 1.021) bewertet. Sofern eine (teilweise oder volle) Kongruenz zwischen den Zahlungsströmen aus der Pensionszusage und den Leistungen aus der Rückdeckungsversicherung vorliegt, erfolgt insofern auf der Aktiv- und der Passivseite der Bilanz eine korrespondierende Bewertung unter Anwendung des Deckungskapitalverfahrens mit Passivprimat.

Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung. Soweit Aufwendungen wahrscheinliche, aber ihrem Eintrittszeitpunkt nach unbestimmte Verpflichtungen gegenüber Dritten darstellen, werden sie unter den sonstigen Rückstellungen bilanziert.

Die Bewertung der Steuerrückstellungen und der sonstigen Rückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt; künftige Preis- und Kostensteigerungen wurden bei der Ermittlung berücksichtigt.

Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50% erfasst.

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre, veröffentlicht von der Deutschen Bundesbank, abgezinst. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden im Zinsergebnis ausgewiesen.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen. Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen sind mit ihrem Nennbetrag angesetzt.

Vor dem Bilanzstichtag getätigte Ausgaben bzw. Einnahmen, die Aufwand bzw. Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen, werden als aktive bzw. passive Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremdwährungsforderungen bzw. -verbindlichkeiten, -bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr sowie Kassenbestände in Fremdwährung werden bei ihrem Zugang mit dem Devisenkassamittelkurs ihres jeweiligen Entstehungszeitpunktes und im Jahresabschluss mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Entsprechende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung mit längeren Restlaufzeiten werden mit dem Devisenkassamittelkurs ihres jeweiligen Entstehungszeitpunktes umgerechnet, soweit nicht ein gesunkener oder gestiegener Umrechnungskurs zum Bilanzstichtag eine Abwertung der Vermögensgegenstände oder Aufwertung der Verbindlichkeiten erforderlich gemacht hat.

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs am Bilanzstichtag. Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden, wie Optionspreis- oder Barwertmodelle, angewendet und Annahmen getroffen, die aufgrund der Marktbedingungen an den Bilanzstichtagen sachgerecht waren. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- bzw. Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet.

Forderungen gegen und Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG).

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamt:innen im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG), Art. 2 §12. Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamt:innen erstattet die DB Regio AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle der zugewiesenen Beamt:innen Tarifkräfte als Arbeitnehmende beschäftigt werden würden (Als-ob-Abrechnung). Deshalb werden die dem BEV erstatteten Personalkosten der zugewiesenen Beamt:innen aufgrund der wirtschaftlichen Betrachtungsweise unter den Personalaufwendungen ausgewiesen.


Anfallende Aufwendungen für Abfindungszahlungen werden im Personalaufwand ausgewiesen, da es sich regelmäßig um Entgelte für im Rahmen des Beschäftigungsverhältnisses geleistete Dienste handelt.

Die GuV ist nach dem Gesamtkostenverfahren gem. § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt.

Abweichend von der in § 275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der GuV werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr. (16) erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem [Anlagenspiegel](#)  [33](#) zu entnehmen.

Der gem. § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Entwicklungskosten beträgt 16 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 14 Mio. €), von denen 16 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 14 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Berichtsjahr erhaltene Investitionszuschüsse i. H. v. 1 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 3 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden i. H. v. 5 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen – im Berichtsjahr im Wesentlichen bei Werkstätten und im Vorjahr bei Fahrzeugen – vorgenommen. Außerdem wurden im Vorjahr immaterielle Vermögensgegenstände i. H. v. 2 Mio. € außerplanmäßig abgeschrieben.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuld- und Forderungsbeziehungen zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen, gegenüberstehen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 121 Mio. € (im Vorjahr: 293 Mio. €) bei den Posten Geleistete Anzahlungen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

(3) VORRÄTE

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Hilfs- und Betriebsstoffe	229	198
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	8	5
Waren	0	136
Insgesamt	237	339

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederwertprinzips und Reichweitenabschläge sind i. H. v. 57 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 57 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 3 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) verschrottet.

Unter den Waren sind per 31. Dezember 2022 Schienenfahrzeuge i. H. v. 136 Mio. € ausgewiesen worden, die nur vorübergehend im Bestand der DB Regio AG waren.

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12.2023	davon Restlaufzeit über 1 Jahr	31.12.2022	davon Restlaufzeit über 1 Jahr
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	956	-	884	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.995	-	1.613	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	1	-
Sonstige Vermögensgegenstände	51	-	86	-
Insgesamt	3.003	-	2.584	-

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände aus insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken belaufen sich auf 5 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 1 Mio. €).

Einzelwertberichtigungen für strittige Forderungen sind i. H. v. 47 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 47 Mio. €) gebildet.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen betreffen die Gesellschafterin DB AG mit 1.709 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 1.515 Mio. €). Davon bestehen Forderungen gegen die Gesellschafterin DB AG aus dem kurzfristigen Cashpooling i. H. v. 363 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 1.380 Mio. €), Forderungen aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 1 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 1 Mio. €), Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organisation i. H. v. 5 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 8 Mio. €) sowie im Berichtsjahr Darlehensforderungen i. H. v. 1.300 Mio. € und Forderungen aus Zinsen i. H. v. 4 Mio. €. Außerdem sind i. H. v. 36 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 126 Mio. €) Forderungen aus Verlustübernahme enthalten.

Insgesamt beinhalten die Forderungen gegen verbundene Unternehmen 173 Mio. € Forderungen aus Lieferungen und Leistungen (per 31. Dezember 2022: 79 Mio. €) sowie 114 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 20 Mio. €) Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen.

Die Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, resultieren wie im Vorjahr aus dem Liefer- und Leistungsverkehr.

Darüber hinaus wurde im Berichtsjahr eine Darlehensforderung i. H. v. 3 Mio. € gegen ein Unternehmen, mit dem ein Beteiligungsverhältnis besteht, vollständig einzelwertberichtigt.

Die sonstigen Vermögengegenstände betragen 51 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 86 Mio. €) und beinhalten im Wesentlichen Forderungen aus Schadenersatzansprüchen i. H. v. 3 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 5 Mio. €) und Forderungen aus der ÖPNV-Branchenlösung i. H. v. 11 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 70 Mio. €). Außerdem sind im Berichtsjahr Forderungen aus Energie- und Mineralölsteuererstattungen i. H. v. 16 Mio. € sowie Forderungen aus Zuschüssen i. H. v. 10 Mio. € enthalten.

Per 31. Dezember 2022 erfolgte die Bilanzierung der Forderungen aus der ÖPNV-Branchenlösung unter Berücksichtigung individueller Rückzahlungsrisiken sowie einer pauschalen Berücksichtigung etwaiger weiterer Risiken im Hinblick auf die endgültige Abrechnung i. H. v. 9 Mio. €. Die Ermittlung der Abschläge erfolgte i. H. v. 15 % auf den um individuelle Risiken verminderten Bewilligungsbetrag.

(5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält im Wesentlichen Abgrenzungen für vorausbezahlte Fahrzeugmieten sowie Vorauszahlungen an die Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB).

(6) GEZEICHNETES KAPITAL

Das gezeichnete Kapital der DB Regio AG beträgt 410 Mio. €. Das Grundkapital ist eingeteilt in 82 Millionen auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien. Die Anteile werden vollständig von der DB AG gehalten.

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage beträgt per 31. Dezember 2023 unverändert 1.417 Mio. €.

In die Kapitalrücklage wurde der Betrag eingestellt, um den der in der Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 1999 anzusetzende Wert der Sacheinlage, der im Rahmen der Ausgründung von der DB AG erbracht wurde, das Grundkapital überstiegen hat.

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen die im Rahmen der Erstanwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) vorgenommene Neubewertung von Rückstellungen zum 1. Januar 2010. Der Betrag aus Auflösungen und Abzinsungen von Rückstellungen i. H. v. insgesamt 11 Mio. € wurde gem. Art. 67 Abs. 1 Satz 3 Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (EG-HGB) unmittelbar in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

(9) RÜCKSTELLUNGEN

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	19	20
Steuerrückstellungen	3	4
Sonstige Rückstellungen	3.386	2.523
Insgesamt	3.408	2.547

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 5 Mio. € zugeführt (per 31. Dezember 2022: 0 Mio. €); 2 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 3 Mio. €) wurden im Rahmen von Personalübergängen an verbundene Unternehmen übertragen.

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuld-befreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Regio AG an ihre Mitarbeitenden erteilter Pensionszusagen. Im Gegenzug hat die DB Regio AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst

die DB Regio AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (15 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 14 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeitendenübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Regio AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (2 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 3 Mio. €). Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG bilanziert. Die DB Regio AG und die DB AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten durch die Arbeitnehmenden finanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) i. H. v. 19 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 19 Mio. €).

Aufgrund des bestehenden umsatz- und ertragsteuerlichen Organisationsverhältnisses berücksichtigen die Steuerrückstellungen ausschließlich Lohnsteuerisiken.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen	2.989	2.117
Verpflichtungen im Personalbereich	156	157
Drohverluste aus Verkehrsverträgen	131	154
Unterlassene Instandhaltung	66	60
Haftpflichtrenten	11	10
Übrige Risiken	33	25
Insgesamt	3.386	2.523

Der Anstieg der Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen resultiert u. a. aus den besonderen Abrechnungsverfahren zur Erstattung der Fahrgeldeinbußen durch Bund und Länder im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschland-Tickets (D-Ticket) zum 1. Mai 2023. Durch die damit verbundene Ausgleichsmechanik ergibt sich auch in Nettoverträgen bis auf Weiteres ein maximaler Fahrgeldanspruch für die Eisenbahnverkehrsunternehmen. Die Höhe des Anspruchs ist aus der Muster-Richtlinie zum Ausgleich nicht gedeckter Ausgaben im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem D-Ticket im Jahr 2023 vom 20. März 2023 abzuleiten. Dies hat zur Folge, dass die über den definierten maximalen Fahrgeldanspruch hinausgehenden Fahrgeldeinnahmen an die Aufgabenträger zurückzuzahlen sind. Hierfür wurden im Berichtsjahr Rückstellungen i. H. v. 173 Mio. € gebildet.

Ein weiterer Anstieg der Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen ist im Berichtsjahr auf Überzahlungen aufgrund von Energiepreisgleitklauseln zurückzuführen. Per 31. Dezember 2022 wurden diese in den erhaltenen Anzahlungen bilanziert. Da es sich hierbei nicht um erhaltene Anzahlungen handelt, die planmäßig zu Umsatz führen, sondern um Überzahlungen, wurde der Ausweis im Jahr 2023 geändert und ein Betrag von 142 Mio. € aus den erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen in die sonstigen Rückstellungen umgegliedert.

Darüber hinaus resultiert der Zuwachs aus Pönale-Verpflichtungen aufgrund von Zugausfällen, Verspätungen und Qualitätsmängeln, die insbesondere durch die umfangreichen Baumaßnahmen im Bereich der Infrastruktur, durch erhöhte Krankenstände und die Streiktage im Rahmen von Arbeitskämpfmaßnahmen bedingt waren. Ein Teilbetrag von 175 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 235 Mio. €) entfällt auf Rückzahlungsrisiken für bereits erhaltene Zahlungen aus der ÖPNV-Branchenlösung.

Aufgrund der anhaltend hohen Inflation und der steigenden Kosten für Personal und Instandhaltung erfolgten Zuführungen zu den Rückstellungen für Drohverluste aus Verkehrsverträgen i. H. v. 32 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 52 Mio. €).

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen v. a. Freizeitansprüche, Altersteilzeitverpflichtungen, Tantiemen und Jubiläumszuwendungen.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen.

Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten sowie für Kosten künftiger Betriebsprüfungen gebildet.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird i. H. v. 19 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 22 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (19 Mio. €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (48 Mio. € beizulegender Zeitwert; 46 Mio. € Anschaffungskosten) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (48 Mio. €) verrechnet.

(10) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	davon mit Restlaufzeit				davon mit Restlaufzeit			
	31.12.2023	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre	31.12.2022	bis 1 Jahr	über 1 Jahr	davon über 5 Jahre
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	13	4	9	3	170	160	10	4
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	384	345	39	-	601	504	97	0
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.856	701	1.155	450	2.323	815	1.508	600
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	1	1	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	511	153	358	327	657	367	290	268
davon aus Steuern	13	13	-	-	14	14	-	-
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0	0	-	-
Insgesamt	2.764	1.203	1.561	780	3.752	1.847	1.905	872
davon zinspflichtig	1.512				1.904			

Im Vorjahr enthielten die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Preisgleitungen und Finanzierungsbeiträge der Länder für Beförderungsleistungen in Folgeperioden, die seit dem Berichtsjahr unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen werden.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldnerkenntnisse zur Erfüllung des Bestellobligos, denen Ansprüche in gleicher Höhe, abgesichert durch Bürgschaften von Banken und Versicherungen, gegenüberstehen. Dadurch ergibt sich eine Bilanzverlängerung von insgesamt 121 Mio. € (im Vorjahr: 293 Mio. €) bei den Posten Geleistete Anzahlungen bzw. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Im Vorjahr enthielten die sonstigen Verbindlichkeiten verzinsliche Verbindlichkeiten aus Kaufpreiszahlungen i. H. v. 188 Mio. €, die im Berichtsjahr nach Erfüllung der zugrunde liegenden Lieferverträge erloschen sind.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen die Gesellschafterin DB AG mit 1.572 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 1.777 Mio. €). Davon bestehen mittel- bis langfristige Finanzverbindlichkeiten i. H. v. 1.155 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 1.508 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus Darlehen i. H. v. 353 Mio. € (per 31. Dezember 2022:

208 Mio. €), Zinsabgrenzungen i. H. v. 12 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 15 Mio. €), Verbindlichkeiten im Rahmen der umsatzsteuerlichen Organschaft i. H. v. 33 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 26 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen i. H. v. 19 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 20 Mio. €).

Insgesamt sind unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, 228 Mio. € Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (per 31. Dezember 2022: 283 Mio. €) sowie 75 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 283 Mio. €) Verbindlichkeiten aus Verlustübernahme enthalten.

(11) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend abgegrenzte Einnahmen aus der Vermietung von Fahrzeugen, Verkehrsverträgen, Zeitkarten und Semestertickets. Hiervon haben 281 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 232 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr.

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Erlösabgrenzung	300	249
Abgegrenzte Bestellerentgelte	49	29
Insgesamt	349	278

(12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für i. H. v. 477 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 453 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten, einschließlich Organmitgliedern. Auf ehemalige Organmitglieder entfällt ein Betrag von 7.493 Tsd. € (per 31. Dezember 2022: 4.280 Tsd. €). Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

(13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Bestellobligo für Investitionen	444	520
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	863	879
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	194	194
Insgesamt	1.307	1.399

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2023 Leasingraten i. H. v. 240 Mio. € gezahlt (im Vorjahr: 200 Mio. €).

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

in Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	184	182
fällig 1 bis 5 Jahre	347	304
fällig über 5 Jahre	332	393
Insgesamt	863	879

Unter den anderen Drittschuldverhältnissen werden zudem Verpflichtungen aus der Übernahme von erwarteten Verlusten im Rahmen von Ergebnisabführungsverträgen während deren unkündbarer Restlaufzeit i. H. v. bis zu 44 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 49 Mio. €) ausgewiesen. Diese betreffen ausschließlich das Jahr 2024.

(14) FINANZINSTRUMENTE

Die DB Regio AG setzt derivative Finanzinstrumente (Swaps) zur Absicherung von Dieselpreisrisiken ein. Die Sicherungsgeschäfte werden grundsätzlich durch die DB AG mit externen Kontrahenten (Banken) abgeschlossen und innerhalb des Konzernverbunds weitergereicht (Spiegelgeschäfte). Die Grundgeschäfte realisieren die regionalen Busgesellschaften.

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte beträgt 17.844 t Diesel (per 31. Dezember 2022: 20.052 t Diesel). Sämtliche Energiepreissicherungen beziehen sich auf den künftigen Energieverbrauch, dabei wird das zu sichernde Volumen auf Basis der geplanten Verkehrsleistungen der regionalen Busgesellschaften prognostiziert. Hierbei wird auf die Verbrauchshistorie zurückgegriffen.

Die Nominalwerte der eingesetzten Commodity-Dieselderivate betragen zum Stichtag 31. Dezember 2023 12 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 13 Mio. €). Die Laufzeiten der Sicherungsgeschäfte enden zwischen 2024 und 2027. Die negativen Marktwerte der schwebenden Geschäfte wurden im Berichtsjahr i. H. v. 1 Mio. € als Drohverlustrückstellung unter den sonstigen Rückstellungen ausgewiesen.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**(15) UMSATZERLÖSE**

in Mio. €	2023	2022
Personenverkehr	6.789	6.472
davon Erlöse aus Verkehrsverträgen	5.347	5.236
davon eigene Fahrgelderlöse	1.442	1.236
Sonstige Umsatzerlöse	368	301
Insgesamt	7.157	6.773

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse aus Verkehrsverträgen enthalten 1.253 Mio. € (im Vorjahr: 1.062 Mio. €) Fahrgelderlöse, die auf die Ansprüche auf Bestellerentgelte im Rahmen von Bruttoverträgen anzurechnen sind. Davon betreffen 42 Mio. € (im Vorjahr: 62 Mio. €) Fahrgelderlöse aus Vorjahren.

Die Umsatzerlöse enthalten Umsatzerlöskorrekturen für Vorjahre i. H. v. 306 Mio. € (im Vorjahr: 241 Mio. €).

Aus der unter den sonstigen Rückstellungen beschriebenen Ausgleichsmechanik für das Deutschland-Ticket ergaben sich im Berichtsjahr negative Umsatzerlöskorrekturen von 48 Mio. €.

(16) ANDERE AKTIVIERTE EIGENLEISTUNGEN

Die unter dieser Position ausgewiesenen Leistungen betreffen i. H. v. 6 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) Leistungen für das Anlagevermögen und i. H. v. 2 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) aufgearbeitete Fahrzeugkomponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist.

(17) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2023	2022
Erträge aus Dieselpreissicherungsgeschäften	2	6
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	70	29
Erträge aus der Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	50	49
Erträge aus Zuschüssen der öffentlichen Hand	149	332
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	17	39
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	18	14
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	9	14
Erträge aus der Auflösung der Wertberichtigung auf den Erstattungsanspruch aus Schuldbeitritt	-	16
Übrige Erträge	8	6
Insgesamt	323	505
davon periodenfremd	214	155

Die Erträge aus Zuschüssen der öffentlichen Hand beinhalten Erträge im Zusammenhang mit der temporären Einführung des 9-Euro-Tickets in den Monaten Juni bis August 2022 und der Corona-Pandemie (ÖPNV-Branchenlösung) i. H. v. 108 Mio. € (im Vorjahr: 332 Mio. €), von denen 108 Mio. € (im Vorjahr: 77 Mio. €) Vorjahre betreffen. Derartige Zuschüsse wurden der DB Regio AG im Wesentlichen für die Aufrechterhaltung des Personennahverkehrs gewährt. Zudem sind im Berichtsjahr Erträge im Zusammenhang mit der Einführung des Deutschland-Tickets zum 1. Mai 2023 i. H. v. 19 Mio. € und Erträge im Zusammenhang mit dem Sturmtief Bernd i. H. v. 22 Mio. €, die in voller Höhe Vorjahre betreffen, enthalten.

In den übrigen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung i. H. v. 9 Tsd. € (im Vorjahr: 12 Tsd. €) enthalten. Die Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen resultieren aus den abgeschlossenen Vergleichen gegenüber der Fahrzeugindustrie (Mängel an Fahrzeugen bzw. verspätete Auslieferung von Fahrzeugen).

Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge beinhalten Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen mit 18 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen mit 9 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €), Erträge aus Schadenersatz mit 57 Mio. € (im Vorjahr: 25 Mio. €), Erträge aus Zuwendungen mit 0 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) sowie Erträge aus Zuschüssen der öffentlichen Hand i. H. v. 108 Mio. € (im Vorjahr: 77 Mio. €), von denen 47 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) aus der Auflösung von Rückstellungen resultieren und 4 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €) aus Bescheiden für das Geschäftsjahr 2020, 30 Mio. € (im Vorjahr: 58 Mio. €) aus Bescheiden für das Geschäftsjahr 2021 sowie im Berichtsjahr 27 Mio. € aus Bescheiden für das Geschäftsjahr 2022, die im Jahr 2023 eingegangen sind. Außerdem werden im Berichtsjahr Erträge im Zusammenhang mit dem Sturmtief Bernd i. H. v. 22 Mio. € ausgewiesen. Im Vorjahr waren zudem Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen mit 16 Mio. € enthalten.

(18) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2023	2022
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	633	540
davon Aufwendungen für Energie	595	506
davon Strom	394	271
davon Stromsteuer	28	29
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	163	197
davon sonstige Energien	10	9
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	41	36
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	-3	-2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.324	3.209
davon eingekaufte Leistungen Transport	377	253
davon Provisionen	274	235
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	151	137
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	2.415	2.472
davon Nutzung Trassen	1.966	2.012
davon Nutzung Stationen	449	460
davon sonstige bezogene Leistungen	107	112
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	836	764
Insgesamt	4.793	4.513

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

Die von der Bundesregierung bis zum 31. Dezember 2023 gewährte Subvention zur Abfederung von Preissteigerungen beim Strom (Strompreisbremse) hat sich für die DB Regio im Berichtsjahr mit 87 Mio. € aufwandsmindernd auf den Bezug von Strom ausgewirkt.

(19) PERSONALAUFWAND

in Mio. €	2023	2022
Löhne und Gehälter	1.283	1.230
davon für Arbeitnehmende	1.182	1.120
davon für zugewiesene Beamt:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	94	102
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	7	8
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	300	288
davon für Arbeitnehmende	277	262
davon für zugewiesene Beamt:innen		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gem. Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	23	26
davon für Altersversorgung	57	53
Insgesamt	1.583	1.518

¹⁾ Auch Zahlungen für Unterstützung z. B. ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener.

(20) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2023	2022
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	22	16
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	53	46
Werbung und Verkaufsförderung	44	32
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	31	27
Forschungs- und Entwicklungskosten	24	24
Wertberichtigung auf Forderung aus Finanzierung	3	-
Gebühren und Beiträge	11	11
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	8	6
Sonstige bezogene Dienstleistungen	359	281
davon bezogene IT-Leistungen	136	110
davon sonstige Kommunikationsdienste	4	4
davon sonstige Serviceleistungen	219	167
Aufwendungen aus Schadenersatz	7	4
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	2	7
Übrige Aufwendungen	129	124
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	46	36
davon Zuführung zu Drohverlustrückstellungen	32	52
davon sonstige übrige Aufwendungen	51	36
Insgesamt	694	579
davon periodenfremd	11	8

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 11 Tsd. € (im Vorjahr: 15 Tsd. €) sonstige Steuern und 11 Tsd. € (im Vorjahr: 19 Tsd. €) Aufwendungen aus der Währungsumrechnung.

(21) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2023	2022
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	114	20
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-75	-283
Insgesamt	39	-263

(22) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2023	2022
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	39	2
davon aus verbundenen Unternehmen	37	2
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	1	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	1	-
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	1	-
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-25	-39
davon an verbundene Unternehmen	-24	-30
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	-2
davon gegenüber Kreditinstituten	-	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	-	-6
davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	-	-6
Insgesamt	14	-37

Erläuterungen zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung folgt grundsätzlich den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard Nr. 21 (DRS 21) 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.

(23) FINANZMITTELFONDS

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln. Dieser beträgt 3 Tsd. € (im Vorjahr: 3 Tsd. €).

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Forderungen gegen die DB AG aus dem Cashpooling i. H. v. 363 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 1.380 Mio. €) und im Berichtsjahr Darlehensforderungen gegen die DB AG aus Finanzmittelanlagen i. H. v. 1.300 Mio. € nicht einbezogen.

Sonstige Angaben

(24) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG

Die DB AG, Berlin, hat der DB Regio AG am 26. August 2016 nach § 20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.


(25) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Regio AG ist Tochterunternehmen der DB AG, Berlin, und wird in den für den größten und den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzern-Abschluss der Deutschen Bahn AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen. Dieser wird entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den dazu nach § 315e Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt.

Der Konzern-Abschluss der DB AG wird im Unternehmensregister bekannt gemacht und ist unter [unter unternehmensregister.de](https://www.unternehmensregister.de)  erhältlich.

Entsprechend den Befreiungsregelungen des § 291 HGB hat die DB Regio AG keinen Teilkonzern-Abschluss aufgestellt.

(26) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den [Anteilsbesitz](#)  43 ist dem Anhang als Anlage beigefügt.

(27) BESCHÄFTIGTE

	2023		2022	
	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende
in Vollzeitpersonen				
Arbeitnehmende	20.896	21.281	20.529	20.494
Zugewiesene Beamt:innen	1.782	1.671	2.029	1.898
	22.678	22.952	22.558	22.392
Auszubildende ¹⁾	1.432	1.634	1.403	1.548
Insgesamt	24.110	24.586	23.961	23.940

¹⁾ Auch Auszubildende im Praktikum inbegriffen.

Die Zahl der Mitarbeitenden wird innerhalb des DB-Konzerns zur besseren Vergleichbarkeit in Vollzeitpersonen ausgewiesen. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeitende werden demnach entsprechend ihrem Anteil an der tariflichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Beamt:innen sind der DB Regio AG kraft Art. 2 §12 Eisenbahnneordnungsgesetz (ENeuOG) zugewiesen worden. Sie arbeiten für die DB Regio AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

(28) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS**Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2023 an:****EVELYN PALLA**

Vorsitzende des Vorstands,
Vorständin Deutsche Bahn AG,
Wien/Österreich

ULRIKE HABER-SCHILLING

Ressort Personal,
Berlin

FRANK KLINGENHÖFER (BIS 2. OKTOBER 2023)

Ressort Regio Straße,
Mannheim

RALPH ROHDE

Ressort Finanzen/Controlling,
Aschaffenburg

DR. JAN SCHILLING (SEIT 1. APRIL 2023)

Ressort Marketing,
Berlin

DR. ARNE SCHNEEMANN (SEIT 1. DEZEMBER 2023)

Ressort Regio Straße,
Hannover

OLIVER TERHAAG (BIS 31. DEZEMBER 2023)

Ressort Schiene,
Frankfurt am Main

Im Geschäftsjahr 2024 zum Vorstand bestellt wurde:**HARMEN VAN ZIJDERVELD (SEIT 1. FEBRUAR 2024)**

Ressort Schiene,
Bad Nauheim

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:**DR. RICHARD LUTZ**

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

MARTIN BURKERT*

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Vorsitzender der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Nürnberg

DÖRTE BASLER

Mitglied der Geschäftsführung der DB Kommunikationstechnik GmbH,
Klettbach (Thüringen)

RALF DAMDE*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats DB Regio Schiene/Bus
der DB Regio AG,
Emsdorf

DR. ALEXANDER GOMMLICH

Leiter Recht der Deutschen Bahn AG,
Berlin

MANUELA HERBORT (BIS 31. OKTOBER 2023)

Konzernbevollmächtigte für die Länder Hamburg, Schleswig-Holstein,
Bremen und Niedersachsen der Deutschen Bahn AG,
Langenhagen

DR. HOLLE JAKOB

Leiterin der Unterabteilung III A Strategische Steuerung der
Zollverwaltung im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

LARS JEDINAT*

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft
Deutscher Lokomotivführer,
Köln

KLAUS-DIETER JOSEL

Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern
der Deutschen Bahn AG,
Mühldorf am Inn

JENS-PETER LÜCK*

Mitglied des Betriebsrats Wahlbetrieb R.8.1 RheinNeckar
der DB Regio AG,
Bad Schönborn

HERBERT MAHLBERG*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats DB Regio Schiene/Bus der DB Regio AG, Bad Münstereifel

FRANK MIRAM

Konzernbeauftragter für Politische Beziehungen der Deutschen Bahn AG, Berlin

NICOLE MOMMSEN (SEIT 1. NOVEMBER 2023)

Leiterin Kommunikation und Marketing der Deutschen Bahn AG, Wiesbaden

STEFFEN MÜLLER

Leiter der Unterabteilung DK 2 Digitale Anwendungen im Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Berlin

CAROLA SCHEIN*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats DB Regio Schiene/Bus der DB Regio AG, Eisfeld (Sachsenbrunn)

ALEXANDRA SCHIEMANOWITZ*

Leiterin Portfoliomanagement und Vertragskalkulation der DB Regio AG, Frankfurt am Main

INES SCHREIBER*

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats im Wahlbetrieb R.3.1 Niedersachsen/Bremen der DB Regio AG, Haste

DR. URSULA SCHÜTZE-KREILKAMP

Leiterin Konzernführungskräfte KFK/OFK 1 der Deutschen Bahn AG, Köln

BERND SEUBERT*

Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb R.1.1 Unterfranken der DB Regio AG, Würzburg

DR. SEBASTIAN STERN

Konzernbeauftragter Steuerung Finanzen Systemverbund der Deutschen Bahn AG, Hamburg

FLORIAN WROBEL*

Leiter Beratung Interessenvertreter:innen der EVA Bildung&Beratung GmbH, Möhrendorf

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmenden.

in Tsd. €	2023	2022
Gesamtbezüge des Vorstands	1.473	2.180
Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	1.928	301
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	1.974	734
Nicht gebildete Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	7.493	4.280
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	104	104

Die Gesamtbezüge des Vorstands entfallen auf sechs (im Vorjahr: fünf) Vorstandsmitglieder, die einen Arbeitsvertrag mit der DB Regio AG haben, und bestehen aus einer fixen Grundvergütung i. H. v. insgesamt 1.371 Tsd. € (im Vorjahr: 1.333 Tsd. €), einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme i. H. v. 0 Tsd. € (im Vorjahr: 750 Tsd. €) und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtbezüge umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

Aufgrund der im Kalenderjahr 2023 erhaltenen Entlastungssumme von mehr als 50 Mio. € wurden dem Vorstand entsprechend den Regelungen des § 37a StompBG für das Kalenderjahr 2023 weder Boni noch andere variable oder vergleichbare Vergütungsbestandteile unter Einbeziehung von etwaigen Konzernbezügen noch über das Festgehalt hinausgehende Vergütungsbestandteile i. S. d. § 87 AktG gewährt.

Vor dem 1. Januar 2023 vereinbarte, beschlossene oder entstandene, bis zum Ablauf des 31. Dezember 2022 nicht ausgezahlte Boni oder andere variable oder vergleichbare Vergütungsbestandteile unter Einbeziehung von etwaigen Konzernbezügen oder über das Festgehalt hinausgehende Vergütungsbestandteile i. S. d. § 87 AktG wurden im Kalenderjahr 2023 nicht ausgezahlt.

Den Mitgliedern des Vorstands wurden im Berichtsjahr keine Kredite und Vorschüsse gewährt. Über die im Rahmen des Schuldbetriffs der DB AG zu den Pensionsverpflichtungen eingegangenen Haftungsverhältnisse hinaus wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

(29) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Auf die Angaben zu den Honoraren des Abschlussprüfers der Gesellschaft wurde verzichtet, da diese Angaben im Konzern-Abschluss der DB AG enthalten sind.

(30) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag gem. § 285 Nr. 33 HGB liegen nicht vor.

(31) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Das negative Ergebnis nach Steuern wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von dieser übernommen.

Frankfurt am Main, den 19. Februar 2024

DB Regio AG
Der Vorstand

ANTEILSBESITZLISTE

Die Anteilsbesitzliste ist im Folgenden dargestellt.

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT		
Autokraft GmbH, Hamburg	50.461	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	18.213	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Fürstenwalde	3.653	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	7.655	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	12.756	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	9.177	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	7.824	100,00
DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	66.948	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	2.300	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Berlin	16.960	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	2.251	74,90
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	409	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	62.784	100,00
DB SEV GmbH, Berlin	2.153	99,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	23.548	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	5.520	100,00
ioki GmbH, Frankfurt am Main	12.421	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	2.638	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	962	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	23.459	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	17.758	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	20.374	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH - RBB -, Hamburg	11.677	100,00
Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	30.225	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	5.272	70,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	21.630	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	8.135	100,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH i. L., Simmern	0	48,69
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	7.631	74,90
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	20.607	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	188.732	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	151.794	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	38	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	19.443	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -, Aschaffenburg	4.337	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	11.623	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Hamburg	19.070	100,00
AT EQUITY		
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen ^{2),3)}	25	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbund GmbH, Ravensburg ^{2),3)}	715	28,02
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover ^{2),3)}	283	42,51
Deutschlandtarifverbund-GmbH (DTVG), Frankfurt am Main ^{2),3)}	401	29,74
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Geislingen an der Steige ^{2),4)}	101	20,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{2),4)}	221	47,50
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2),3)}	10.606	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen ^{2),5)}	4	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{2),4)}	999	33,33
Niedersachsentarif GmbH, Hannover ^{2),3)}	81	12,50
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{2),3)}	277	48,79

TOCHTERUNTERNEHMEN / Gesellschaft und Sitz	Eigenkapital in Tsd. € ¹⁾	Beteiligung in %
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{2),4)}	398	33,33
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau ^{2),3)}	98	46,55
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),4)}	51	16,67
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{2),3)}	25	39,80
TGO - Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{2),4)}	203	49,00
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain - VAB GmbH, Aschaffenburg ^{2),4)}	78	32,80
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{2),3)}	363	10,00
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{2),3)}	30	15,05
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg ^{2),3)}	30	22,04
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{2),4)}	54	25,93
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{2),4)}	226	32,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{2),4)}	147	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{2),4)}	764	32,60
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig ^{2),3)}	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig ^{2),3)}	609	20,00
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{2),3)}	- 9	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{2),3)}	154	40,00
FAIR VALUE		
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{2),3)}	351	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen ^{2),3)}	200	70,20
Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock ^{2),3)}	27	20,63
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{2),4)}	244	51,42

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2022.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2021.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2020.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GETRENNTEN RECHNUNGSLEGUNG

DER BEREICHE ERBRINGEN VON VERKEHRSLEISTUNGEN UND BETRIEB VON SERVICEEINRICHTUNGEN GEM. § 12 ABS. 2 EREGG

Für die DB Regio AG besteht die Verpflichtung aus §12 Abs. 2 Eisenbahnregulierungsgesetz (EReG), die Bereiche Eisenbahnverkehr und Serviceeinrichtungen in ihrer Rechnungslegung zu trennen und je Tätigkeitsbereich eine nach handelsrechtlichen Grundsätzen aufzustellende zusätzliche Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung (GuV) in den Anhang ihres Jahresabschlusses aufzunehmen.

Definition der Bereiche

Die DB Regio AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

- Erbringen von Verkehrsleistungen (Bereich Verkehr)
- Betrieb von Serviceeinrichtungen (Bereich Service)

Zum Bereich Service gehören bei der DB Regio AG die Wartungseinrichtungen zur routinemäßigen betriebsnahen Fahrzeuginstandhaltung sowie die Außenreinigungsanlagen (Anlage 2 Nr. 2 Buchstaben e und f EREGG).

Methodik und Zuordnungsregeln im Rahmen der Trennungsrechnung

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die den Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen der Tätigkeitsbereiche zugrunde liegen, wurden gegenüber dem handelsrechtlichen Jahresabschluss der DB Regio AG grundsätzlich nicht verändert. Änderungen von Postenausweisen gegenüber dem Jahresabschluss wurden vorgenommen, wenn einem Ausweisposten aus Sicht des jeweiligen Tätigkeitsbereichs ein anderer Charakter zukommt.

Hinsichtlich der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wird auf die Angaben im Anhang des Jahresabschlusses der DB Regio AG verwiesen.

Die einzelnen Tätigkeiten der Bereiche Verkehr und Betrieb von Service werden über getrennte Konten geführt und buchhalterisch so dargestellt, als ob sie von rechtlich selbstständigen Unternehmen ausgeführt worden wären. Die dadurch zu den originären Geschäftsvorfällen hinzukommenden fiktiven Leistungsbeziehungen werden so abgebildet, wie dies zwischen rechtlich selbstständigen Unternehmen üblich ist.

Die Zuordnung der Aktiva und Passiva sowie der Aufwendungen und Erträge auf die Bilanz- und GuV-Posten der Tätigkeitsbereiche erfolgt, soweit möglich, direkt. Sofern dies nicht möglich oder mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden wäre, wird eine Zuordnung anhand von sachgerechten Schlüsseln (im Wesentlichen Anlagen- und Personalschlüssel) vorgenommen. Sachliche Bezüge zwischen Bilanz- und GuV-Posten sind durch die Verwendung von identischen Schlüsseln bei der Zuordnung der Vermögens- und Schuldposten sowie der korrespondierenden Aufwands- und Ertragsposten berücksichtigt.

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

ANLAGEVERMÖGEN

Die Zuordnung des Anlagevermögens erfolgt direkt über separate Kontierungen (vgl. im Einzelnen die [getrennten Anlagenspiegel](#) [Bsp. 48f.](#) in dieser Anlage). Im Berichtsjahr wurden von den Zugängen im Anlagevermögen im Verkehrsbereich 1 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) und im Servicebereich 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) Investitionszuschüsse abgesetzt. Die außerplanmäßigen Abschreibungen betreffen den Bereich Verkehr mit 0 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) und den Servicebereich mit 5 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €).

VORRÄTE

Die Hilfs- und Betriebsstoffe werden ausschließlich in den Werkstätten gelagert und sind daher im Bereich Service ausgewiesen.

Die unfertigen Erzeugnisse und Leistungen werden sachverhaltsbezogen auf den Verkehrs- und Servicebereich aufgeteilt.

Die Waren werden ausschließlich dem Verkehrsbereich zugeordnet, da hier Schienenfahrzeuge ausgewiesen werden, die nur vorübergehend im Bestand der DB Regio AG sind.

FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die per 31. Dezember 2023 bestehenden Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service		davon mit Restlaufzeit über 1 Jahr		davon mit Restlaufzeit über 1 Jahr	
	31.12. 2023	31.12. 2022	31.12. 2023	31.12. 2022	31.12. 2023	31.12. 2022	31.12. 2023	31.12. 2022
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	949	879	7	5	-	-	-	-
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.792	1.501	295	172	-	-	-	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	0	0	-	-	-	-
Sonstige Vermögensgegenstände	51	86	0	0	-	-	-	-
Insgesamt	2.793	2.467	302	177	-	-	-	-

Im Bereich Service werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen aus der Erbringung von Instandhaltungsleistungen für den Verkehrsbereich pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (59 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 57 Mio. €). Im Berichtsjahr wurden im Bereich Service die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Verkehr um 33 Mio. € erhöht. Per 31. Dezember 2022 wurden im Bereich Verkehr die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Service um 3 Mio. € erhöht.

ZUGEORDNETES EIGENKAPITAL

Bei der erstmaligen Zuordnung der Aktiva und Passiva zu den Tätigkeitsbereichen im Geschäftsjahr 2013 wurde die jeweils entstehende Residualgröße aus zugeordneten Vermögensgegenständen und Schulden im Eigenkapital des Tätigkeitsbereichs einheitlich unter der Position Zugeordnetes Eigenkapital erfasst und aufgrund des Stetigkeitsgrundsatzes beibehalten.

Aufgrund unterschiedlicher Zuordnungen bzw. Schlüsselungen bei Bestands- und Erfolgskonten entstehen differierende Jahresergebnisse in den Bilanzen bzw. den Gewinn- und Verlustrechnungen der beiden Tätigkeitsbereiche. Die Differenzen in den Bilanzen der Tätigkeitsbereiche werden in einem Ausgleichsposten erfasst und sind gesondert im Eigenkapital des jeweiligen Tätigkeitsbereichs ausgewiesen.

RÜCKSTELLUNGEN

Personalbezogene Rückstellungen werden den beiden Tätigkeitsbereichen über die Anzahl der jeweiligen Mitarbeitenden zugeordnet. Alle Steuerrückstellungen und übrigen sonstigen Rückstellungen werden sachverhaltsbezogen analysiert und direkt zugewiesen.

VERBINDLICHKEITEN

Die per 31. Dezember 2023 bestehenden Verbindlichkeiten sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

in Mio. €	Bereich Verkehr				Bereich Service			
	davon mit Rest-laufzeit		davon mit Rest-laufzeit		davon mit Rest-laufzeit		davon mit Rest-laufzeit	
	31.12. 2023	bis 1 Jahr	31.12. 2022	bis 1 Jahr	31.12. 2023	bis 1 Jahr	31.12. 2022	bis 1 Jahr
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	13	4	170	160	0	0	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	356	317	582	485	28	28	19	19
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.791	750	2.231	847	157	43	152	28
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	1	1	0	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	508	150	653	363	3	3	4	4
davon aus Steuern	11	11	12	12	2	2	2	2
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	2.668	1.221	3.637	1.856	188	74	175	51
davon zinspflichtig	1.362		1.762		150		142	

Im Verkehrsbereich werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Instandhaltungsleistungen des Servicebereichs pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (59 Mio. €; per 31. Dezember 2022: 57 Mio. €).

Im Berichtsjahr wurden im Bereich Verkehr die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den originären Geschäftsvorfällen in Höhe der Ergebnisabführung für den Bereich Verkehr um 33 Mio. € erhöht. Per 31. Dezember 2022 wurden im Bereich Service die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen in Höhe des Betrags der Ergebnisabführung für den Bereich Service um 3 Mio. € erhöht.

Die für Investitionen aufgenommenen langfristigen Kredite werden entsprechend dem direkt zugeordneten Sachanlagevermögen geschlüsselt.

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der Deutschen Bahn AG (DB AG) i. H. v. 477 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 453 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Verkehr i. H. v. 407 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 386 Mio. €) und den Bereich Service i. H. v. 70 Mio. € (per 31. Dezember 2022: 67 Mio. €).

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

UMSATZERLÖSE

Die Umsatzerlöse des Verkehrsbereichs resultieren aus der Personenbeförderung sowie aus Leistungen im Transportbereich sowie Erträgen aus Vermietung und übrigen Dienstleistungen.

Die Umsatzerlöse des Servicebereichs setzen sich zusammen aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (47 Mio. €; im Vorjahr: 50 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Verkehrsbereich (6 Mio. €; im Vorjahr: 5 Mio. €), aus Instandhaltungsleistungen für den Verkehrsbereich (710 Mio. €; im Vorjahr: 685 Mio. €) sowie zusätzlich aus sonstigen Leistungen für den Verkehrsbereich wie Vermietung und Personalausleihe (17 Mio. €; im Vorjahr: 15 Mio. €). Diese ergänzen die Umsatzerlöse aus den übrigen originären Geschäftsvorfällen (38 Mio. €; im Vorjahr: 37 Mio. €).

SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen im Verkehrsbereich sind Erträge aus der Währungsumrechnung i. H. v. 8 Tsd. € (im Vorjahr: 12 Tsd. €) enthalten. Die sonstigen betrieblichen Erträge im Servicebereich beinhalten Erträge aus der Währungsumrechnung i. H. v. 1 Tsd. € (im Vorjahr: 0 Tsd. €).

MATERIALAUFWAND

Die vom Servicebereich bezogenen Instandhaltungsleistungen (710 Mio. €; im Vorjahr: 685 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Verkehrsbereichs als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Servicebereichs werden Aufwendungen (287 Mio. €; im Vorjahr: 263 Mio. €), die im Jahresabschluss der DB Regio AG unter dem Instandhaltungsaufwand erfasst sind, als Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe (282 Mio. €; im Vorjahr: 256 Mio. €) und bezogene Leistungen (5 Mio. €; im Vorjahr: 7 Mio. €) ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Servicebereichs um Materialverbrauch der Fertigung handelt.

PERSONALAUFWAND

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Verkehrsbereich beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 49 Mio. € (im Vorjahr: 45 Mio. €).

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Servicebereich enthalten Aufwendungen für Altersversorgung i. H. v. 8 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €).

SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Soweit in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen eine direkte Zuordnung der Aufwendungen auf die beiden Tätigkeitsbereiche nicht möglich ist, erfolgt eine Schlüsselung über die Anzahl der im Jahresdurchschnitt in den beiden Tätigkeitsbereichen eingesetzten Mitarbeitenden.

Im sonstigen betrieblichen Aufwand werden im Verkehrsbereich 17 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €) im Wesentlichen aus Mietaufwendungen und Personalausleihungen zugesetzt.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Verkehrsbereich i. H. v. 2 Tsd. € (im Vorjahr: 6 Tsd. €) und im Servicebereich i. H. v. 9 Tsd. € (im Vorjahr: 9 Tsd. €) angefallen.

Darüber hinaus sind im Verkehrsbereich 10 Tsd. € (im Vorjahr: 18 Tsd. €) und im Servicebereich 1 Tsd. € (im Vorjahr: 1 Tsd. €) Aufwendungen aus der Währungsumrechnung angefallen.

BETEILIGUNGSERGEBNIS

Weil die Finanzanlagen dem Verkehrsbereich zugeordnet sind, betrifft das Beteiligungsergebnis ebenso ausschließlich den Verkehrsbereich.

in Mio. €	Bereich Verkehr	
	2023	2022
Erträge aus Beteiligungen	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	114	20
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-75	-283
Insgesamt	39	-263

ZINSEERGEBNIS

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge sowie die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen werden unter Verwendung des Sachanlagenschlüssels auf die beiden Tätigkeitsbereiche verteilt. Soweit diese Erträge und Aufwendungen personalbezogene Rückstellungen betreffen, wird für die Schlüsselung die Anzahl der im Jahresdurchschnitt in den jeweiligen Tätigkeitsbereichen eingesetzten Mitarbeitenden verwendet.

in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2023	2022	2023	2022
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	36	2	3	0
davon aus verbundenen Unternehmen	34	2	3	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	1	0	-	-
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	1	-	0	-
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-23	-35	-2	-4
davon an verbundene Unternehmen	-22	-27	-2	-3
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	-2	0	0
davon gegenüber Kreditinstituten	-	0	-	0
davon Aufwendungen / Erträge aus dem Deckungsvermögen	-	-5	-	1
Insgesamt	13	-33	1	-4

BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Hinsichtlich der Ergebnisverwendung wird unterstellt, dass die Tätigkeitsbereiche jeweils einen eigenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der DB AG abgeschlossen haben und die ansonsten auszuweisenden Jahresüberschüsse der Tätigkeitsbereiche an diese abgeführt bzw. Jahresfehlbeträge der Tätigkeitsbereiche von dieser übernommen werden.

Bilanz nach Tätigkeitsbereichen

AKTIVA

PER 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2023	2022	2023	2022
A. ANLAGEVERMÖGEN				
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	54	39	0	0
II. Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	28	27	291	275
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	19	18	195	200
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	5	5
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen	2	0	40	42
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	3.920	4.167	-	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	4	3	31	34
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	9	10	22	21
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	171	368	70	39
	4.134	4.575	454	411
III. Finanzanlagen	476	466	-	-
	4.664	5.080	454	411
B. UMLAUFVERMÖGEN				
I. Vorräte				
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	-	-	229	198
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	5	-	3	5
3. Waren	-	136	0	0
	5	136	232	203
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	949	879	7	5
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.792	1.501	295	172
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	0	0
4. Sonstige Vermögensgegenstände	51	86	0	0
	2.793	2.467	302	177
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	0	0	-	-
	2.798	2.603	534	380
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	1	1	0	0
	7.463	7.684	988	791

PASSIVA

PER 31.12. / in Mio. €	Bereich Verkehr		Bereich Service	
	2023	2022	2023	2022
A. EIGENKAPITAL				
Zugeordnetes Eigenkapital	1.510	1.510	328	328
Ausgleichsposten	- 439	- 256	439	256
	1.071	1.254	767	584
B. RÜCKSTELLUNGEN				
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	16	17	3	3
Steuerrückstellungen	3	3	0	1
Sonstige Rückstellungen	3.356	2.495	30	28
	3.375	2.515	33	32
C. VERBINDLICHKEITEN				
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	13	170	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	356	582	28	19
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.791	2.231	157	152
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	1	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	508	653	3	4
	2.668	3.637	188	175
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	349	278	-	-
	7.463	7.684	988	791

Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2023	Zugänge	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2023	Vortrag per 01.01. 2023	Abschrei- bungen	Umbu- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2023	Stand per 31.12. 2022	
	IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	27	16	-	-	43	-5	-2	-	-	-7	36	22
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	11	11	0	-	22	-	-	-	-	-	22	11
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	21	0	0	0	21	-9	-2	-	0	-11	10	12
3. Geleistete Anzahlungen	5	3	0	-	8	-	-	-	-	-	8	5
	53	19	-	0	72	-14	-4	-	0	-18	54	39
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	10	0	-	0	10	-1	-	-	-	-1	9	9
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	33	1	-1	-1	32	-15	-2	3	1	-13	19	18
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0
	43	1	-1	-1	42	-16	-2	3	1	-14	28	27
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	1	1	1	0	3	-1	0	-	0	-1	2	0
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	11.615	181	39	-71	11.764	-7.448	-467	-	71	-7.844	3.920	4.167
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	11	0	2	-1	12	-8	0	-	0	-8	4	3
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	21	4	4	-3	26	-11	-4	-3	1	-17	9	10
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau ¹⁾	368	59	-45	-211	171	-	-	-	-	-	171	368
	12.059	246	-	-287	12.018	-7.484	-473	-	73	-7.884	4.134	4.575
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	507	14	-	-4	517	-42	-	-	-	-42	475	465
2. Beteiligungen	1	0	-	0	1	-	-	-	-	-	1	1
	508	14	-	-4	518	-42	-	-	-	-42	476	466
Anlagevermögen insgesamt	12.620	279	-	-291	12.608	-7.540	-477	-	73	-7.944	4.664	5.080

¹⁾ Zugänge des Postens Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau i. H. v. 39 Mio. € (Vorjahr: 293 Mio. €) sowie dazugehörige Abgänge i. H. v. 211 Mio. € (Vorjahr: - Mio. €) betreffen Ansprüche aus eigenständigen Schuldanerkenntnissen zur Erfüllung von Bestellobligos.

BEREICH SERVICE

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag per 01.01. 2023	Zugänge	Umb- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2023	Vortrag per 01.01. 2023	Abschrei- bungen	Umb- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2023	Stand per 31.12. 2023	Stand per 31.12. 2022
	IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE											
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
davon in Entwicklung befindliche selbst geschaffene immaterielle Vermögensgegenstände	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	-	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0
3. Geleistete Anzahlungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0	-	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	70	21	-	-	91	0	-	-	-	0	91	70
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	390	5	8	-1	402	-190	-15	-3	1	-207	195	200
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	7	0	-	-	7	-2	0	-	-	-2	5	5
	467	26	8	-1	500	-192	-15	-3	1	-209	291	275
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	98	0	3	0	101	-56	-5	-	0	-61	40	42
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	166	2	1	-3	166	-132	-6	-	3	-135	31	34
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	89	6	-2	-3	90	-68	-7	3	4	-68	22	21
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	39	41	-10	0	70	-	-	-	-	-	70	39
	859	75	-	-7	927	-448	-33	-	8	-473	454	411
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anlagevermögen insgesamt	859	75	-	-7	927	-448	-33	-	8	-473	454	411

Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2023	2022
Umsatzerlöse	7.072	6.686
Bestandsveränderungen	5	-
Andere aktivierte Eigenleistungen	-	-
Sonstige betriebliche Erträge	320	498
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-583	-496
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-3.307	-3.194
Instandhaltungsaufwand	-1.156	-1.101
	-5.046	-4.791
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-1.049	-1.013
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-245	-236
	-1.294	-1.249
Abschreibungen	-477	-473
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-599	-504
	-19	167
Beteiligungsergebnis	39	-263
Zinsergebnis	13	-33
Ergebnis nach Steuern	33	-129
Erträge aus Verlustübernahme	-	129
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-33	-
Jahresergebnis	0	0

BEREICH SERVICE

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. / in Mio. €	2023	2022
Umsatzerlöse	818	792
Bestandsveränderungen	-2	0
Andere aktivierte Eigenleistungen	2	3
Sonstige betriebliche Erträge	3	7
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-332	-300
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-22	-22
Instandhaltungsaufwand	-103	-85
	-457	-407
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	-234	-217
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	-55	-52
	-289	-269
Abschreibungen	-33	-29
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-112	-90
	-70	7
Beteiligungsergebnis	-	-
Zinsergebnis	1	-4
Ergebnis nach Steuern	-69	3
Erträge aus Verlustübernahme	69	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-	-3
Jahresergebnis	0	0

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die DB Regio AG, Frankfurt am Main

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2023 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Regio Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 89f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2023 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f. Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) als nicht inhaltlich geprüften Bestandteil des Lageberichts.

Die sonstigen Informationen umfassen zudem alle übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Jahresabschlusses, des geprüften Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zu den inhaltlich geprüften Lageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Jahresabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Frankfurt am Main, den 19. Februar 2024

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Guido Tamm
Wirtschaftsprüfer

ppa. Martin Both
Wirtschaftsprüfer



Kontaktinformationen


DB REGIO AG

Europa-Allee 70–76
60486 Frankfurt am Main
www.dbregio.de

INVESTOR RELATIONS UND SUSTAINABLE FINANCE

Deutsche Bahn AG
Investor Relations und Sustainable Finance
Europaplatz 1
10557 Berlin
Telefon – 030.297-64031
E-Mail – ir@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/ir



Dieser Geschäftsbericht (Redaktionsschluss: 19. Februar 2024), der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter db.de/berichte  abrufbar.



KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin
Telefon – 030.297-61030
E-Mail – presse@deutschebahn.com
Internet – www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

Der DB-Konzern erteilt seinen Kund:innen im Personenverkehr in Deutschland sämtliche telefonischen Auskünfte zum Ortstarif. Eine Hotline bündelt Auskünfte über Fahrpläne, Tickets und die BahnCard und navigiert Reisende gezielt zu den Servicemitarbeitenden.



- **DB-Servicenummer:** 030.297 0. Auskünfte über Fahrpreise und Fahrpläne, Informationen über die Serviceleistungen der Deutschen Bahn und zur BahnCard.
- **Mobilitätsservice-Zentrale:** 030.652 128 88. Kontakt für die Planung barrierefreier Reisen.
- **Servicecenter Fahrgastrechte:** 030.586 020 920. Informationen zu Fahrpreiserstattungen im Rahmen der EU-Fahrgastrechteinverordnung.
- **Fundservice:** 030.586 020 909. Meldung von verlorenen oder gefundenen Gegenständen im Zug oder Bahnhof. Unter bahn.de/hilfe  finden Kund:innen Antworten auf häufige Fragen sowie weitere Kontaktmöglichkeiten.



DB-PERSONENVERKEHR IM SOCIAL WEB

Der DB-Personenverkehr steht Ihnen ebenfalls in verschiedenen Social-Media-Kanälen für Gespräche, Diskussionen, Service- und Produktfragen zur Verfügung: auf Facebook, Instagram, YouTube, WhatsApp, X (ehemals Twitter), LinkedIn und Threads.



NACHHALTIGE PRODUKTION



Papier aus zertifizierter nachhaltiger Produktion. Die Druckerei ist nach den Standards von FSC® und PEFC zertifiziert. Die Einhaltung der strengen Regeln für den Umgang mit dem zertifizierten Papier wird jedes Jahr in entsprechenden Audits überprüft.



Mineralölfreie Druckfarben. Dieser Bericht wurde mit mineralölfreien Farben auf Basis nachwachsender Rohstoffe gedruckt.



Ressourcenschonung. Mit dem Einsatz prozessfreier Druckplatten werden Entwicklungs-, Reinigungs- und Gummierarbeiten nach der Belichtung gespart. Der Einsatz von Chemikalien sowie die Nutzung von Frischwasser zur Spülung der Druckplatten entfallen und der Stromverbrauch wird reduziert.







Energieeffizienter Druck. In der Druckerei wurde ein Energiemanagement implementiert und ein Energieaudit nach DIN EN 16247_1 durchgeführt.

IMPRESSUM

Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations und Sustainable Finance, Berlin
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
Lithografie: Die Lithografen GmbH, Darmstadt
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart

BILDNACHWEIS

 Titel Umschlag DB AG / Pablo Castagnola
 1 DB AG / Hans-Christian Plambeck / iStock / Mirror Image Studio
 5 DB AG / Max Lautenschläger / iStock / Mirror Image Studio
 8 DB AG / Max Lautenschläger

DB Regio AG
Europa-Allee 70-76
60486 Frankfurt am Main

www.dbrégio.de

