



DB Regio AG
Geschäftsbericht 2006

Entwicklung im Geschäftsjahr 2006

Verkehrsleistung in Mrd. Pkm¹⁾



2005 zu 2006: +7,2%

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Mio. €



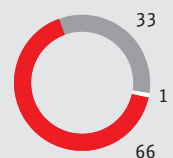
2005 zu 2006: +33,0%

Umsatzerlöse in Mio. €



2005 zu 2006: +4,5%

Umsatzstruktur in %



■ Bestellung der Länder
■ Fahrgelderlöse
■ Sonstige
2005 zu 2006: +225 Mio. €

Wesentliche Kennzahlen in Mio. €	2006	2005	Veränderung prozentual
Umsatz	5.197	4.972	+4,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	725	545	+33,0
Bilanzsumme	4.395	4.441	-1,0
Anlagevermögen	4.080	4.166	-2,1
Eigenkapital	1.764	1.764	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	873	908	-3,9
Brutto-Investitionen	329	286	+15,0
Netto-Investitionen ³⁾	305	266	+14,7
Mitarbeiter per 31. 12.	19.779	20.182	-2,0

Leistungskennzahlen	2006	2005	Veränderung prozentual
Reisende in Mio.	992	946	+4,9
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm ¹⁾	25,4	23,7	+7,2
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	380	376	+1,1

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 Baukostenzuschüssen von Dritten

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

Inhalt

2	Vorwort des Vorstandsvorsitzenden
7	Lagebericht
7	Überblick
8	Wirtschaftliches Umfeld
8	Entwicklung auf den relevanten Märkten
9	Geschäftsverlauf
16	Bilanzstruktur
17	Investitionen
17	Finanzierung
18	Mitarbeiter
19	Weitere Informationen
22	Risikobericht
24	Strategie
25	Ausblick
29	Jahresabschluss
29	Bilanz
30	Gewinn- und Verlustrechnung
31	Kapitalflussrechnung
32	Entwicklung des Anlagevermögens
34	Anhang
50	Bestätigungsvermerk
51	Wesentliche Beteiligungen
53	Bericht des Aufsichtsrats

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Geschäftsjahr 2006 verlief für die DB Regio AG sehr erfolgreich. Das Unternehmen hat sein Ergebnis vor Steuern um 33 Prozent auf 725 Millionen Euro gesteigert. Der Umsatz, bereinigt um den Sondereffekt der Verschmelzung der Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH, verbesserte sich um 38 Millionen Euro auf 5,0 Milliarden Euro. Verantwortlich für diese Entwicklung waren in erster Linie die Erfolge am Fahrgastmarkt. So stieg, trotz der durch Ausschreibungen verlorenen Leistungen, die Verkehrsleistung der DB Regio AG im Vergleich zum Vorjahr um +7,2% auf 25,4 Milliarden Personenkilometer, und die Zahl der Fahrgäste erhöhte sich um 46 Millionen Personen auf 992 Millionen Personen. Die im Berichtsjahr erbrachte Betriebsleistung erhöhte sich um 1,1% auf 380 Millionen Trassenkilometer.

Die DB Regio AG verbuchte im Jahr 2006 unter anderem wegen der FIFA WM 2006™ einen deutlichen Imagegewinn. Viele Menschen aus dem In- und Ausland überzeugten wir in diesen Wochen mit unserer Leistungsfähigkeit. Darüber hinaus basierte das Wachstum im Berichtsjahr auf attraktiven Preisangeboten, einem modernen Fahrzeugpark, wettbewerbsfähigen Reisezeiten und einer hohen Kundenzufriedenheit. Rund 50 Prozent aller Befragten gaben im Rahmen einer infas-Studie dem Unternehmen die Noten »sehr gut« und »gut«.

Im Jahr 2006 verkauften wir erstmals innerhalb eines Jahres deutlich mehr als zehn Millionen Länder-Tickets. Im Vergleich zum Vorjahr ist das eine Steigerung um rund eine Million Fahrkarten. Ein Grund hierfür war, dass wir in den vergangenen Jahren das

Angebot an preiswerten Tickets erfolgreich ausgebaut haben. Beispiele sind das Länder-Ticket Single in Baden-Württemberg, das Länder-Ticket Nacht in Bayern, Berlin und Brandenburg und das Regio-Ticket Bayern. Parallel dazu haben wir unsere Zusammenarbeit mit Schulen verstärkt, um Kinder und Jugendliche für die Bahn und ihre Angebote zu begeistern.

Gleichzeitig verkürzten sich im Geschäftsjahr 2006 für viele Kunden die Reisezeiten. Zwischen Nürnberg und München fahren wir heute mit bis zu 200 Stundenkilometern und sind damit rund 60 Minuten schneller als noch im Jahr zuvor. Durch die neuen Regionalbahnhöfe Kinding und Allersberg haben wir eine ganze Region an das bundesweite Schienennetz angeschlossen. Eine deutliche Verbesserung auf der Angebotsseite brachte auch das neue Verkehrskonzept in Berlin und Brandenburg, das wir im Mai gemeinsam mit den Bestellern umgesetzt haben. Die Fahrzeiten verkürzten sich hier zum Teil um mehr als 40 Prozent. Für viele Pendler in der Hauptstadtregion hat die Bahn gegenüber dem PKW damit deutlich an Attraktivität gewonnen.

Auch in anderen Regionen Deutschlands verbesserten wir im Jahr 2006 unser Angebot. So nahmen wir die neue Schwarzwaldbahn und die Elbe Saale Bahn in Betrieb. Diese Leistungen haben wir zuvor im Ausschreibungsverfahren gewonnen. Ebenfalls zum Fahrplanwechsel fuhr erstmals der Sachsen-Franken-Express zwischen Dresden und Nürnberg. Zudem haben wir das Angebot der S-Bahn RheinNeckar erweitert.

Aber nicht nur auf der Umsatzseite waren wir erfolgreich. Das Unternehmen erzielte im Geschäftsjahr bei der Schaffung wettbewerbsfähiger Kostenstrukturen deutliche Fortschritte. Dazu gehören die Optimierung der betrieblichen und organisatorischen Abläufe, die weitere Modernisierung des Fahrzeugparks und die Senkung des Energieverbrauchs.

Durch die Regionalisierung des operativen Geschäfts in allen Bereichen und die damit verbundene Verlagerung der Verantwortung in die Regionen werden viele Entscheidungen nah bei unseren Kunden getroffen. Wir sind schneller und marktorientierter geworden. Fortschritte erzielten wir auch bei den Themen Qualität, Arbeits- und Umweltschutz. Das integrierte Managementsystem konnte in weiteren Regionen und der Zentrale erfolgreich eingeführt werden. Im Jahr 2007 wird die Zertifizierung der noch ausstehenden Regionen erfolgen. Zeitgleich haben wir die Kundeninformation ausgebaut und sind damit in der Lage, unsere Fahrgäste zuverlässiger und umfassender als bisher zu informieren.

Die Erfolge von DB Regio am Fahrgastmarkt, auf der Kostenseite und bei der Qualitätsverbesserung sind umso wichtiger, da das Unternehmen im Jahr 2006 zum ersten Mal von Kürzungen der Regionalisierungsmittel betroffen war. Von 2007 bis 2010 wird der Bund den Ländern insgesamt 2,5 Milliarden Euro weniger zur Verfügung stellen als ursprünglich geplant. Das hat natürlich Auswirkungen auf unser Auftragsvolumen in den kommenden Jahren. Bisher konnten wir gemeinsam mit den Bestellern die Folgen für die Kunden in engen Grenzen halten. So wurden für den Fahrplan 2007 erste Abbestellungen, vor allem in Baden-Württemberg, Thüringen und Sachsen-Anhalt, vorrangig auf schwach ausgelasteten Linien vorgenommen.

Auch wenn das Ausschreibungsvolumen im Vergleich zum Vorjahr zurückging, hielt der Wettbewerbsdruck im SPNV-Markt im Jahr 2006 an. Insgesamt wurden über 28 Millionen Trassenkilometer im Ausschreibungswettbewerb vergeben. Unsere Erfolgsquote lag hier bei 48 Prozent. Wir gewannen die Ausschreibungen für das Augsburgener E-Netz, für das Dieselnetz Augsburg I, für die Süd- und Westpfalz sowie für die Taunusstrecke. Gleichzeitig haben wir neue Verkehrsverträge abgeschlossen. Der Vertrag mit der Region Hannover gilt bis zum Jahr 2014 und umfasst auch die S-Bahn Hannover bis einschließlich zum Jahr 2012. Mit dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig unterzeichneten wir einen Verkehrsvertrag bis zum Jahr 2016.

Für das Jahr 2007 rechnen wir aufgrund der nach heutiger Einschätzung leicht zurückgehenden gesamtwirtschaftlichen Dynamik mit einem tendenziell leicht fallenden Umsatz gegenüber dem Vorjahr. Die weiteren Kürzungen bei den Regionalisierungsmitteln müssen wir vor allem durch zusätzliche Erlöse am Fahrgastmarkt kompensieren. Mit unseren attraktiven Tarifangeboten, der modernen Fahrzeugflotte, neuen Fahrplanangeboten und den engen Kooperationen mit Partnern in Schulen und der Touristik haben wir dafür bereits im Berichtsjahr wichtige Voraussetzungen geschaffen.

Gleichzeitig starten wir neue attraktive Verbindungen. So fahren wir unter anderem ab Dezember 2007 den Hanse-Express zwischen Hamburg und der Insel Rügen – eine Leistung, die wir im Rahmen einer Ausschreibung gewonnen haben.

Der Wettbewerbsdruck wird sich im Jahr 2007 im Vergleich zum Vorjahr deutlich verschärfen. Insgesamt werden nach heutigem Stand über 50 Millionen Trassenkilometer in den Wettbewerb gehen. Das sind im Vergleich zum Jahr 2006 fast doppelt so viele Trassenkilometer und damit rund zehn Prozent der gesamten jährlichen Betriebsleistung des Geschäftsfelds Regio. Zudem erwarten wir bereits im ersten Quartal eine Entscheidung im laufenden Vergabeverfahren für das Ostnetz in Schleswig-Holstein.

Stehen im Inland auch im Jahr 2007 die erfolgreiche Verteidigung von Marktanteilen und der Gewinn neuer Fahrgäste im Fokus, sieht die DB Regio neue Wachstumschancen vor allem außerhalb Deutschlands. Dabei sind die Möglichkeiten sehr unterschiedlich – abhängig vom jeweiligen Liberalisierungsgrad der einzelnen Märkte. Bereits im Jahr 2006 haben wir die notwendigen internen Strukturen geschaffen, um Eintrittsoptionen zu prüfen und uns an attraktiven Ausschreibungen zu beteiligen.

Die DB Regio AG gehört zu den erfolgreichsten Verkehrsanbietern in Deutschland und Europa. Diese Position werden wir mit einem starken Marktauftritt und der Verbesserung unserer Kostenstrukturen im Jahr 2007 weiter ausbauen.

Ihr



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG





Überblick

Die DB Regio AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) dem Geschäftsfeld Regio im Vorstandsressort Personenverkehr zugeordnet. Neben ihrer Zentrale in Frankfurt am Main besteht die DB Regio AG aus bundesweit acht Regionalbereichen (Baden-Württemberg, Bayern, Hessen, Südost, Nord, Nordost, Südwest und Rhein-Neckar), die für Produktion, Bordservice, Marketing sowie Finanz- und Personalwesen in ihren Gebieten zuständig sind und in enger Abstimmung mit öffentlichen Auftraggebern (Bestellern) ein an lokale Verkehrsbedürfnisse angepasstes Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) erbringen.

Zum Geschäftsfeld Regio des DB-Konzerns gehören weiterhin die eigenständigen Tochtergesellschaften DB Regio NRW GmbH, DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Burgenlandbahn GmbH, UBB Usedomer Bäderbahn GmbH, DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH, KVB Sigmaringen GmbH und die Elbe Saale Bahn GmbH. Die Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH und die DB Schwarzwaldbahn GmbH sind rückwirkend zum 1. Januar 2006 auf die DB Regio AG verschmolzen worden.

Das Geschäftsfeld Stadtverkehr des DB-Konzerns umfasst die S-Bahn-Gesellschaften in Berlin und Hamburg sowie 22 regionale Busgesellschaften und deren operative Tochtergesellschaften. Diese Gesellschaften sind Beteiligungen der DB Regio AG. Die operative Steuerung und Betreuung der dem Geschäftsfeld Stadtverkehr zugeordneten Gesellschaften erfolgt auf Basis eines Geschäftsbesorgungsvertrags, der am 30. September 2004 mit Nachträgen vom 14. Oktober 2004 und 7. Dezember 2006 zwischen der DB Regio AG und der DB Stadtverkehr GmbH geschlossen worden ist.

Durch die Bündelung aller Aktivitäten des DB-Konzerns in den Bereichen Stadt- und Regionalbus sowie im Bereich der geschlossenen Urban-Rail-Systeme (Straßenbahn, U-Bahn, Regionalstadtbahn, Gleichstrom-S-Bahnen) in dem Geschäftsfeld Stadtverkehr sollen Chancen des deutschen und europäischen Stadtverkehrsmarkts gezielt genutzt werden.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Regio AG erfolgreich. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit stieg um 180 Mio. € auf 725 Mio. €. Trotz des hohen Wettbewerbsdrucks im ÖPNV-Markt und der zunehmenden Finanzmittelknappheit der öffentlichen Haushalte verlief die Entwicklung der Verkehrsleistungen und des Umsatzes aufgrund von Tarifierungen und gezielten Marketingaktivitäten insgesamt leicht positiv. Aufwandsseitig wurden Einsparungen durch Prozess- und Personaloptimierungen, umfassende Kostensenkungsmaßnahmen sowie Produktivitätssteigerungen erzielt.

Wirtschaftliches Umfeld

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Hier fielen die Wachstumsimpulse im Jahr 2006 stärker aus als im Vorjahr.

Der Aufschwung der deutschen Wirtschaft hat sich im Jahr 2006 erheblich verstärkt. Bei weiter kräftig wachsenden Exporten wurde er zunehmend von der Inlandsnachfrage bestimmt. Angesichts der anhaltenden Expansion der Weltwirtschaft erreichte die Ausfuhr zweistellige Zuwachsraten. Die verbesserten Absatz- und Ertragsaussichten der Unternehmen und der Anstieg der Kapazitätsauslastung führten zu einem weiter beschleunigten Anstieg der Ausrüstungsinvestitionen. Die Bauinvestitionen legten nach einem zehn Jahre währenden Rückgang zum ersten Mal wieder zu. Der private Konsum erholte sich anfangs nur zögerlich, wurde aber in der zweiten Jahreshälfte durch Vorzieheffekte aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung im Jahr 2007 gestärkt. Die Zahl der Erwerbstätigen, vor allem auch die der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten, nahm spürbar zu, und die Arbeitslosenquote sank auf jahresdurchschnittlich 10,8%.

Die Konjunktur im Euro-Raum hat sich im Verlauf des Jahres 2006 verstärkt. Die wesentlichen Impulse kamen von der Binnennachfrage, da insbesondere die Ausrüstungsinvestitionen kräftig ausgeweitet wurden. Auch der Außenbeitrag erhöhte sich, da die Exporte deutlich stärker stiegen als die Importe.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

Der deutsche Personenverkehrsmarkt (alle motorisierten Verkehrsträger: motorisierter Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr sowie innerdeutscher Luftverkehr) war im Jahr 2006 DB-konzerninternen Berechnungen zufolge weiter leicht rückläufig. Ausschlaggebend war der fortgesetzte Nachfragerückgang beim marktdominierenden motorisierten Individualverkehr, verursacht durch die auch im Jahr 2006 weiter gestiegenen Kraftstoffpreise (+5,6% gegenüber 2005).

In einem ansonsten überwiegend positiven wirtschaftlichen Umfeld mit wachsenden Beschäftigtenzahlen und anziehendem Konsum konnte der Schienenverkehr insgesamt weiter zulegen und seinen Marktanteil leicht erhöhen.

Zu dieser positiven Entwicklung leisteten die im Schienenpersonenverkehr aktiven Gesellschaften des DB-Konzerns einen sehr erfreulichen Beitrag: Sowohl im Fern- und im Regional- als auch im Stadtverkehr konnten die in diesen Märkten aktiven Gesellschaften des DB-Konzerns Verkehrsleistungszuwächse erzielen. Die überwiegend im Regionalverkehr tätigen DB-konzernexternen Eisenbahnverkehrsunternehmen konnten ihre Verkehrsleistung nach DB-konzerninternen Schätzungen deutlich steigern. Dies ist im Wesentlichen auf die Übernahme bisheriger DB-Verkehre zurückzuführen.

Die Verkehrsleistung der DB Regio AG auf der Schiene stieg im Berichtsjahr um 7,5% auf 25,4 Mrd. Pkm (im Vorjahr: 23,7 Mrd. Pkm). Die Zahl der beförderten Personen der DB Regio AG auf der Schiene wuchs im Vergleich zum Vorjahr um 4,9% auf 992 Mio. Personen (im Vorjahr: 946 Mio. Personen).

Der geschätzte Marktanteil DB-konzernexterner Eisenbahnunternehmen am Schienenpersonenverkehr liegt mittlerweile bei 15,2%, bezogen auf die im Regionalverkehr erbrachte Zugleistung. Insgesamt wurden im Schienenpersonennahverkehr mit knapp 2,1 Milliarden Personen mehr Fahrgäste befördert als je zuvor.

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) hat im Jahr 2006 trotz der Rückgänge beim Bus-Gelegenheitsverkehr leicht zulegen können. Ausschlaggebend war das Plus bei den Linienverkehren mit Bussen, Straßenbahnen und U-Bahnen. Die Verkehrsleistung der Busgesellschaften des DB-Konzerns ging – auf vergleichbarer Basis – aufgrund von Ausschreibungsverlusten leicht zurück. In der Struktur der Marktteilnehmer beobachteten wir auch im Jahr 2006 das zunehmende Gewicht der Tochtergesellschaften großer, international agierender Konzerne. Die Verkehrsleistung unserer Tochtergesellschaften im Bereich der Busverkehre ging im Berichtsjahr um 4,2% auf 8,7 Mrd. Pkm zurück.

Geschäftsverlauf

Wesentliche Beteiligungen

Die DB Regio AG hielt zum 31. Dezember 2006 direkt Anteile an 36 verbundenen und 16 assoziierten Gesellschaften. Einige Beteiligungen der DB Regio AG werden gemäß der Organisationsstruktur des Vorstandsressorts Personenverkehr des DB-Konzerns in dem Geschäftsfeld Stadtverkehr unter der Führung unserer Schwestergesellschaft DB Stadtverkehr GmbH gebündelt. Im Folgenden wird die Entwicklung der dem Geschäftsfeld Stadtverkehr zugeordneten Gesellschaften separat ausgewiesen.

Im Jahr 2006 ergaben sich folgende Veränderungen im Beteiligungsbereich:

Tochtergesellschaften im Geschäftsfeld Regio des DB-Konzerns

- Die Harzbahn GmbH wurde in Elbe Saale Bahn GmbH umfirmiert. Die notarielle Beurkundung wurde am 6. Juni 2006 vorgenommen, die Eintragung ins Handelsregister erfolgte am 2. Oktober 2006.
- Die DB Regio AG hat weitere 5% durch Übernahme von Anteilen der Aufgabenträger an der Westpfalz Verkehrsverbund GmbH übernommen. Der Anteil beträgt nun 10% des Stammkapitals. Es erfolgte eine Umfirmierung in Unternehmensverbund Westpfalz GmbH (UVW). Die notarielle Beurkundung der Umstrukturierung war am 27. April 2006. Die Eintragung ins Handelsregister erfolgte am 1. Oktober 2006.

- Im Zuge der Einbringung des unselbstständigen Verkehrsbetriebs der Westfrankenbahn in die DB RegioNetz Verkehrs GmbH wurde das Stammkapital um 75.000 € auf insgesamt 100.000 € erhöht. Die Stammkapitalerhöhung wurde am 5. September 2006 notariell beurkundet und am 7. September 2006 im Handelsregister eingetragen.
- Die DB Schwarzwaldbahn GmbH mit Sitz in Freiburg im Breisgau sowie die Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH (RB SH) mit Sitz in Kiel (beide 100-prozentige Tochtergesellschaften der DB Regio AG) wurden durch Übertragung ihres Vermögens als Ganzes mit allen Rechten und Pflichten (§ 2 Nr. 1 Umwandlungsgesetz) auf die DB Regio AG mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2006 verschmolzen. Die notarielle Beurkundung war am 23. Mai 2006. Die Eintragung im Handelsregister ist am 16. Juni 2006 erfolgt.
- Die DB Regio AG hat mit notariellem Kaufvertrag vom 14. November 2006 alle Geschäftsanteile an der Verkehrsgesellschaft Vogelsbergkreis mbH, Kassel, von der Regionalverkehr Kurhessen GmbH zum Nennbetrag von 26.000 € übernommen. Die Änderungsanzeige der Gesellschafterliste wurde am 21. November 2006 vorgenommen.
- Die DB Regio AG hat die gesamten Anteile (22% des Stammkapitals) an der Sport- und Event Marketing Schleswig-Holstein GmbH mit notariellem Kauf- und Abtretungsvertrag vom 5. April 2006 an den Presse- und Informationsdienst der Volks- und Raiffeisenbanken mit Sitz in Kiel zum Nennbetrag veräußert.

Tochtergesellschaften im Geschäftsfeld Stadtverkehr des DB-Konzerns

- Die intalliance AG war seit Anfang 2004 ein Gemeinschaftsunternehmen der DB Regio AG (40%), der üstra Hannoversche Verkehrsbetriebe AG (40%) und der NordLB (20%) und betrieb insbesondere den öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) in und um Hannover. Die Anteile der DB Regio AG an der intalliance AG wurden mit notariellem Vertrag vom 13. Oktober 2006 rückwirkend zum 1. Januar 2006 verkauft. Die Kooperation wurde damit aufgelöst.
- Die Regionalbus Braunschweig GmbH (RBB), eine ehemals 100-prozentige Tochtergesellschaft der intalliance AG, wurde mit rechtlicher Wirkung zum 31. Dezember 2006 und mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2006 an die DB Regio AG rückübertragen. Die Führung der Gesellschaft wird durch die DB Stadtverkehr GmbH wahrgenommen. Zu diesem Zweck wurde der im Jahr 2004 abgeschlossene Geschäftsbesorgungsvertrag um einen Nachtrag am 7. Dezember 2006 ergänzt.

Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen aufgrund der Verschmelzung der RB SH im Berichtsjahr mit 5.197 Mio. € um 225 Mio. € beziehungsweise 4,5% über dem Vorjahreswert. Bereinigt um den Verschmelzungseffekt war ein Anstieg der Umsatzerlöse um 38 Mio. € zu verzeichnen.

Die Fahrgelderlöse stiegen um 138 Mio. € beziehungsweise 8,7% auf 1.720 Mio. €. Von dem Anstieg entfielen 72 Mio. € auf die Integration der RB SH. Ohne diesen Effekt konnte eine Erhöhung um 66 Mio. € erzielt werden, die aus der höheren Verkehrsleistung, gezielten Marketingaktivitäten in Verbänden und Tarifierpassungen resultierte.

Der Anstieg der Bestellerentgelte um 85 Mio. € beziehungsweise 2,6% auf 3.419 Mio. € ist auf die Verschmelzung der RB SH zurückzuführen. Bereinigt ging das Bestellerentgelt gegenüber dem Vorjahr um 19 Mio. € beziehungsweise 0,6% zurück. Dabei konnte die in den meisten Verkehrsverträgen verankerte Dynamisierung des Bestellerentgelts nicht den Effekt aus den vonseiten der Besteller gekürzten Zugleistungen kompensieren.

Insgesamt entfielen rund 66% des Umsatzes auf Bestellungen der Länder, 33% auf Fahrgelderlöse und 1% auf sonstige Umsatzerlöse. Wie im Vorjahr wurden lediglich 1,8% des Umsatzes mit Gesellschaften des DB-Konzerns erzielt.

Komponenten der Ergebnisrechnung

Mit 5.200 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung der DB Regio AG im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 223 Mio. €. Das ist im Wesentlichen auf die um 225 Mio. € höheren Umsatzerlöse zurückzuführen. Die aktivierten Eigenleistungen und die Bestandsveränderungen verringerten sich um jeweils 1 Mio. € gegenüber dem Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Erträge lagen mit 296 Mio. € um 31 Mio. € beziehungsweise 11,8% über dem Vorjahreswert. Unter Vernachlässigung des Verschmelzungseffekts der RB SH hätte sich eine Steigerung um 27 Mio. € beziehungsweise 10,2% ergeben. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf Einmaleffekte, vor allem aus dem Verkauf von Fahrzeugen und Rückstellungsaufösungen, zurückzuführen.

Der Materialaufwand stieg um 91 Mio. € beziehungsweise 2,9% auf 3.197 Mio. €. Bereinigt um den Verschmelzungseffekt der RB SH verringerte sich der Materialaufwand um 38 Mio. € beziehungsweise 1,2% auf 3.069 Mio. €. Ursachen hierfür sind im Wesentlichen geringere Aufwendungen für Trassennutzung und Vertriebsprovision. Insbesondere die gegenüber dem Vorjahr gestiegenen Kraftstoffpreise sowie höhere Instandhaltungsaufwendungen wirkten gegenläufig.

Der Personalaufwand lag bei 886 Mio. € und damit um 21 Mio. € beziehungsweise 2,4% über dem Vorjahreswert. Bereinigt um den Personalaufwand der RB SH in Höhe von 30 Mio. € war der Personalaufwand um 8 Mio. € beziehungsweise 0,9% rückläufig. Ursache hierfür war die im Berichtsjahr geringere Zahl der Mitarbeiter. Gegenläufig wirkte die Rückstellungszuführung für Restrukturierung.

Die Abschreibungen lagen mit 377 Mio. € um 66 Mio. € beziehungsweise 21,1% über dem Vorjahreswert. Bereinigt um die RB SH ergab sich eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 59 Mio. €, die im Wesentlichen auf höhere außerplanmäßige Abschreibungen von Reisezugwagen sowie auf höhere Anlagenzugänge zurückzuführen ist.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen sanken gegenüber dem Vorjahr um 75 Mio. € beziehungsweise 13,6% auf 476 Mio. €. Ohne den Effekt aus der Verschmelzung der RB SH wären die sonstigen betrieblichen Aufwendungen um 83 Mio. € beziehungsweise 15,1% auf 467 Mio. € zurückgegangen. Ursächlich waren im Wesentlichen Einmaleffekte im Vorjahr.

Das Zinsergebnis verbesserte sich im Berichtsjahr leicht um 4 Mio. € auf -45 Mio. €. Das Beteiligungsergebnis in Höhe von 210 Mio. € übertraf den Vorjahreswert um 26 Mio. € beziehungsweise 14,2%.

Insgesamt erzielte die DB Regio AG erneut ein verbessertes Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit in Höhe von 725 Mio. € (im Vorjahr: 545 Mio. €).

Das Ergebnis wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die DB AG abgeführt.

Entwicklung der Tochtergesellschaften im Geschäftsfeld Regio des DB-Konzerns

Durch die Verschmelzung der RB SH sank die Verkehrsleistung der dem Geschäftsfeld Regio zugeordneten Tochtergesellschaften um 0,5 Mrd. Pkm beziehungsweise -4,3% auf 10,5 Mrd. Pkm; auf vergleichbarer Basis konnte eine deutliche Steigerung um 0,6 Mrd. Pkm beziehungsweise 5,8% erzielt werden.

Die Umsatzerlöse der Tochtergesellschaften verringerten sich um 167 Mio. € beziehungsweise 9,4% auf 1.616 Mio. €. Bereinigt um den Effekt der Verschmelzung der RB SH konnte eine Umsatzsteigerung um 19 Mio. € beziehungsweise 1,1% erzielt werden. Diese ist maßgeblich auf eine Zunahme der Bestellerentgelte bei der DB RegioNetz Verkehrs GmbH sowie auf einen Anstieg der Fahrgelderlöse bei der DB Regio NRW GmbH und der DB RegioNetz Verkehrs GmbH zurückzuführen.

Das konsolidierte Ergebnis vor Steuern der Tochtergesellschaften im Geschäftsfeld Regio sank um 7 Mio. € beziehungsweise 6,8% auf 92 Mio. €. Unter Bereinigung des Verschmelzungseffekts der RB SH ist das konsolidierte Ergebnis vor Steuern um 7 Mio. € auf 105 Mio. € gestiegen.

Die Brutto-Investitionen der Schienengesellschaften lagen im Berichtsjahr bei 98 Mio. € und damit um 25 Mio. € über dem Vorjahreswert. Davon entfielen rund 86% auf Schienenfahrzeuge und Busse sowie 14% auf Werkstätten und sonstige Investitionen. Der Investitionsschwerpunkt bei den Fahrzeugen lag in der Beschaffung von Doppelstockwagen für die DB Regio NRW GmbH und die RegioNetz Verkehrs GmbH sowie in der Beschaffung von S-Bahn-Triebwagen der Baureihe (BR) ET 422 und E-Lokomotiven der BR 146 für die DB Regio NRW GmbH.

Nach Abzug der Investitionszuschüsse in Höhe von 3 Mio. € ergaben sich Netto-Investitionen in Höhe von 95 Mio. €.

Die Mitarbeiterzahl ist im Vergleich zum Vorjahr um 739 beziehungsweise 11,1% auf 5.921 Mitarbeiter gesunken. Wesentlicher Grund hierfür ist die Verschmelzung der RB SH (681 Mitarbeiter).

Die wichtigsten Kennzahlen und ihre Entwicklung im Überblick:

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	2006	2005	Veränderung prozentual
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	10.471	10.945	-4,3
Umsatz	1.616	1.783	-9,4
Ergebnis vor Steuern ¹⁾	92	99	-7,0
Brutto-Investitionen	98	73	+34,2
Mitarbeiter in VZP per 31. 12.	5.921	6.661	-11,1

¹⁾ Konsolidiert

Entwicklung der Tochtergesellschaften im Geschäftsfeld

Stadtverkehr des DB-Konzerns

■ **Sparte S-Bahn:** Die Verkehrsleistung konnte gegenüber dem Vorjahr um 3,1% auf 5.262 Pkm gesteigert werden. Dazu beigetragen haben Mehrleistungen der S-Bahnen im Rahmen der FIFA WM 2006TM.

Der Umsatz stieg im Berichtsjahr um 11,4% auf 724 Mio. €. Die deutliche Steigerung gegenüber dem Vorjahr resultierte vor allem aus der Auflösung der Rückstellungen für teilweise vorbehaltlich gezahltes Bestellerentgelt für die Jahre 2005 und 2006 bei der S-Bahn Berlin und aus Verkehrsleistungs- und Tarifsteigerungen.

Die Fahrgelderlöse lagen im Berichtsjahr bei 376 Mio. € und hatten damit einen Anteil in Höhe von 51,9% am Gesamtumsatz. Für den Anstieg gegenüber dem Vorjahr waren neben den Fahrgastzuwächsen aufgrund der FIFA WM 2006TM auch die ganzjährige Wirkung einer Tarifierpassung bei der S-Bahn Berlin aus dem August 2005 und eine Tarifierpassung bei der S-Bahn Hamburg im April aufgrund gestiegener Energiepreise verantwortlich.

Die Bestellerentgelte wurden hauptsächlich durch die Rückstellungsaufösungen für Bestellerentgeltabrechnungen für Vorjahre bei der S-Bahn Berlin beeinflusst. Durch diesen Sachverhalt und dynamisierte Bestellerentgelte gemäß den abgeschlossenen Verkehrsverträgen ergab sich ein Anstieg um 50 Mio. € auf 347 Mio. €.

Das Ergebnis vor Steuern verbesserte sich im Berichtsjahr von 17 Mio. € auf 52 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen beliefen sich im Berichtsjahr auf 17 Mio. € und unterschritten damit den Vorjahreswert um 7 Mio. €. Dies lag an geringeren Ausgaben für die Projekte Triebfahrzeugführer-Selbstabfertigung und Redesign von Fahrzeugen der S-Bahn Hamburg GmbH. Nach Abzug der Investitionszuschüsse ergaben sich Netto-Investitionen von 12 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €).

Zum Jahresende waren in der Sparte S-Bahn 4.404 Mitarbeiter beschäftigt. Das entspricht einer Minderung gegenüber dem Vorjahr um 159 Mitarbeiter.

Die wichtigsten Kennzahlen und ihre Entwicklung im Überblick:

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	2006	2005	Veränderung prozentual
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	5.262	5.104	+3,1
Umsatz	724	650	+11,4
Ergebnis vor Steuern ¹⁾	52	17	+205,9
Brutto-Investitionen	17	24	-29,2
Mitarbeiter in VZP per 31. 12.	4.404	4.562	-3,5

¹⁾ Konsolidiert

■ **Sparte Bus:** Die Verkehrsleistung der Busgesellschaften hat sich gegenüber dem Vorjahr aufgrund von Ausschreibungsverlusten in Hessen um 4,8% auf 7.773 Mio. Pkm verringert.

Die Umsatzerlöse verringerten sich gegenüber dem Vorjahr um 2 Mio. € auf 1.117 Mio. €. Dies entspricht einem Rückgang um 0,2% und ist auf geringere Ausgleichsleistungen nach § 45a PBefG (Personenbeförderungsgesetz) sowie auf Ausschreibungsverluste in Hessen zurückzuführen.

Das konsolidierte Ergebnis vor Steuern lag mit 65 Mio. € um 4 Mio. € unter dem Vorjahreswert.

Die Brutto-Investitionen lagen mit 80 Mio. € um 8,1% über dem Vorjahreswert. Durch die verstärkte Investitionstätigkeit in neue Busse wurde der Vorjahreswert überschritten. Nach Abzug der Investitionszuschüsse beliefen sich die Netto-Investitionen auf 64 Mio. €.

Die Zahl der Mitarbeiter zum 31. Dezember 2006 betrug 7.557 Mitarbeiter (im Vorjahr: 7.636 Mitarbeiter).

Die wichtigsten Kennzahlen und ihre Entwicklung im Überblick:

Ausgewählte Kennzahlen in Mio. €	2006	2005	Veränderung prozentual
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	7.773	8.164	-4,8
Umsatz	1.117	1.119	-0,2
Ergebnis vor Steuern ¹⁾	65	69	-5,8
Brutto-Investitionen	80	74	+8,1
Mitarbeiter in VZP per 31. 12.	7.557	7.636	-1,0

¹⁾ Konsolidiert



Bilanzstruktur

Die Bilanzsumme der DB Regio AG ist per 31. Dezember 2006 im Vergleich zum Vorjahresende um 46 Mio. € beziehungsweise 1,0% auf 4.395 Mio. € zurückgegangen. Dies resultierte daraus, dass die Netto-Investitionen in Höhe von 305 Mio. € deutlich unter der Summe aus Abschreibungen (377 Mio. €) und Sachanlagenabgängen (63 Mio. €) lagen. Im Rahmen der Verschmelzung der RB SH auf die DB Regio AG wurden Anlagegegenstände mit einem Buchwert von insgesamt 64 Mio. € übertragen. Durch Ausgliederung der WestFrankenBahn in die DB RegioNetz Verkehrs GmbH sind Anlagegegenstände mit einem Buchwert von insgesamt 17 Mio. € übergegangen.

Das Anlagevermögen hat sich per 31. Dezember 2006 um 1,9% beziehungsweise 86 Mio. € auf 4.080 Mio. € verringert. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist auf 92,9% (per 31. Dezember 2005: 93,8%) zurückgegangen.

Das Umlaufvermögen hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 14,2% beziehungsweise 39 Mio. € auf 314 Mio. € erhöht. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen stieg damit auf 7,1% (per 31. Dezember 2005: 6,2%).

Aufgrund des bestehenden Gewinnabführungsvertrags blieb das Eigenkapital der DB Regio AG mit 1.764 Mio. € unverändert. Durch die Verringerung der Bilanzsumme hat sich die Eigenkapitalquote von 39,8% auf 40,1% erhöht.

Auf der Passivseite blieb der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme mit 44,0% annähernd unverändert (per 31. Dezember 2005: 43,1%). Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten gingen von 908 Mio. € auf 873 Mio. € zurück. Diese resultierten in voller Höhe aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Durch die Verschmelzung der RB SH wurden zinspflichtige Verbindlichkeiten in Höhe von 30 Mio. € auf die DB Regio AG übertragen. Durch die planmäßige Tilgung von 81 Mio. € im Berichtsjahr ist der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme auf 19,9% zurückgegangen.

Die Rückstellungen lagen mit 699 Mio. € um 61 Mio. € beziehungsweise 8,0% unter dem Wert per 31. Dezember 2005. Davon entfielen 24 Mio. € auf die Verschmelzung der RB SH auf die DB Regio AG.

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben einen Anteil an der Bilanzsumme von 26,9% (per 31. Dezember 2005: 27,1%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 33,0% (per 31. Dezember 2005: 33,1%).

Bilanzstruktur in %	2006	2005
Anlagevermögen	92,9	93,8
Umlaufvermögen	7,1	6,2
Aktiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0

Bilanzstruktur in %	2006	2005
Eigenkapital	40,1	39,8
Rückstellungen	15,9	17,1
Verbindlichkeiten	44,0	43,1
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(19,9)	(20,5)
Passiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	4.395	4.441

Investitionen

Die Brutto-Investitionen der DB Regio AG erhöhten sich um 42 Mio. € auf 329 Mio. € (im Vorjahr: 286 Mio. €). Bereinigt um die RB SH ergibt sich eine Erhöhung um 27 Mio. € auf 313 Mio. €. Die Steigerung der Investitionen resultierte maßgeblich aus Fahrzeuginvestitionen im Rahmen von Ausschreibungen und Verkehrsverträgen. Von den Brutto-Investitionen entfielen rund 82% auf Fahrzeuge und rund 18% auf Werkstätten und sonstige Investitionen.

Die Netto-Investitionen erhöhten sich um 39 Mio. € auf 305 Mio. € (im Vorjahr: 266 Mio. €). Bereinigt um die RB SH ergibt sich eine Steigerung um 26 Mio. € auf 292 Mio. €.

Die Investitionsschwerpunkte lagen bei den Fahrzeugen in der Beschaffung für die S-Bahn Frankfurt (54 Mio. €), für die Vergabeverfahren Schwarzwaldbahn, Ostseeküste, Nürnberger Dieselnetze und der Strecke München – Salzburg, die S-Bahn Hannover (82 Mio. €) sowie für die Verkehrsverträge Schleswig-Holstein (67 Mio. €) und Bayern (27 Mio. €). Im Bereich der Werkstätten wurden im Berichtsjahr rund 40 Mio. € investiert. Die Investitionen konzentrierten sich im Wesentlichen auf die Fertigstellung der Neubauprojekte S-Bahn Werkstatt Frankfurt Main (ehemaliger Postbahnhof), die Werkstatt Magdeburg-Buckau, auf die Erstellung von Fahrzeugreinigungsanlagen in Freiburg, Plochingen und Trier sowie auf den Neu- beziehungsweise Umbau der Werkstätten in Kempten und Dresden.

Finanzierung

Finanzpolitik

Durch die Einbindung in den DB-Konzern profitiert die DB Regio AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des Konzerns. Das zentrale Konzerntreasury der DB AG sichert einen ganzheitlichen Auftritt an den Finanzmärkten und damit einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie

für die DB Regio AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten und in der Minimierung der Refinanzierungskosten. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1«, Standard & Poor's »AA«. Das Rating von Moody's hat einen stabilen Ausblick. Ende August hat Standard&Poor's aufgrund der öffentlichen Diskussion über die Privatisierung des DB-Konzerns den Ausblick von stabil auf negativ zurückgenommen. Die mit diesen Rating-Einstufungen der DB AG erzielbaren Vorteile in der konzernexternen Finanzierung kommen der DB Regio AG im Rahmen der Konzernfinanzierung zugute.

Finanzierung des Investitionsprogramms im Geschäftsjahr 2006

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 329 Mio. € ein Kapitalbedarf nach Abzug des Mittelzuflusses aus Investitionszuwendungen und Anlagenabgängen in Höhe von 252 Mio. € (im Vorjahr: 229 Mio. €).

Der Kapitalbedarf wurde aus dem Cashflow sowie durch die Inanspruchnahme von kurzfristigen Konzernfinanzierungsmitteln abgedeckt.

Mitarbeiter

Die Zahl der Mitarbeiter stellt zur besseren Vergleichbarkeit innerhalb des DB-Konzerns und im Zeitablauf auf Vollzeitpersonen ab. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in Vollzeitkräfte umgerechnet.

Per 31. Dezember 2006 beschäftigte die DB Regio AG insgesamt 19.779 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2005: 20.182 Mitarbeiter). Das entsprach einem Rückgang um 402 Mitarbeiter beziehungsweise 2,0%. Dabei waren 82,5% der Beschäftigten im Produktionsprozess tätig, darunter 4.175 Kundenbetreuer und Prüfer, 8.444 Triebfahrzeugführer sowie 2.653 Mitarbeiter in den Werkstätten der DB Regio AG. Außerdem waren 864 Auszubildende beschäftigt. Bereinigt um den Personalzugang der RB SH ergab sich per 31. Dezember 2006 eine Mitarbeiterzahl von 19.098 Mitarbeitern und damit ein Rückgang um 5,4%.

Im Jahresdurchschnitt betrug die Mitarbeiterzahl 20.270 Mitarbeiter (im Vorjahr: 20.847 Mitarbeiter). Der Rückgang um 576 Mitarbeiter im Vergleich zum Vorjahr war neben den Auswirkungen der mit dem Abschluss des neuen Tarifvertrags im Jahr 2005 einhergehenden Anpassung der Wochenarbeitszeit auch durch Produktivitäts- und Effektivitätssteigerungen begründet. Bereinigt um den Personalzugang der RB SH ergab sich eine durchschnittliche Mitarbeiterzahl von 19.582 und damit ein Rückgang um 6,1%.

Weitere Informationen

Wettbewerb im SPNV bleibt intensiv

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 23,5 Mio. Trkm neu ausgeschrieben, was einem Rückgang von 9,6 Mio. Trkm gegenüber dem Vorjahr entspricht. Unter den Ausschreibungen waren – bezogen auf das Leistungsvolumen – die größten Netze mit jeweils etwa 2 Mio. Trkm p. a. und mehr: das Westpfalz-Netz (3,4 Mio. Trkm p. a.) und das Südpfalz-Netz (2,1 Mio. Trkm p. a.) sowie die Moselstrecke (2,4 Mio. Trkm p. a.) in Rheinland-Pfalz, das E-Netz Würzburg (5,6 Mio. Trkm p. a.) und die Strecke München – Passau (2,6 Mio. Trkm p. a.) in Bayern, das Spree-Neiße-Netz (2,7 Mio. Trkm p. a.) in Sachsen und das Netz Maas-Rhein-Lippe (3,3 Mio. Trkm p. a.) in Nordrhein-Westfalen.

Vergeben wurden im Berichtsjahr insgesamt 28,1 Mio. Trkm, ein im SPNV-Ausschreibungswettbewerb in Deutschland bislang nicht erreichtes Volumen. DB Regio konnte von den oben genannten Ausschreibungen die Netze Westpfalz und Südpfalz gewinnen. Daneben wurden die Taunusstrecke (1,0 Mio. Trkm p. a.) sowie die bereits im Jahr 2005 veröffentlichten Ausschreibungen Dieselnetz Augsburg I (1,2 Mio. Trkm p. a.), E-Netz Augsburg (4,3 Mio. Trkm p. a.) und Südhessen (1,4 Mio. Trkm p. a.) gewonnen.

An Wettbewerber gingen im Berichtsjahr das Hellweg-Netz (5,6 Mio. Trkm p. a.), das Dieselnetz Augsburg II (2,4 Mio. Trkm p. a.), die Ersatzleistungen für den Wegfall des Inter-Regio-25-Verkehrs Süd (1,5 Mio. Trkm p. a.), das Netz Seehäsele (0,3 Mio. Trkm p. a.), die Strecken Bergen – Lauterbach Mole (0,1 Mio. Trkm p. a.), Mittelrheinbahn (2,9 Mio. Trkm p. a.), Hamburg – Cuxhaven (1,4 Mio. Trkm p. a.) sowie Freilassing – Berchtesgaden (0,5 Mio. Trkm p. a.).

Für das E-Netz Würzburg und das Spree-Neiße-Netz wurden Angebote im Berichtsjahr abgegeben, für die Ausschreibungen Maas-Rhein-Lippe, München – Passau, RB Mosel, Seehäsele, Cottbus – Leipzig und Ostnetz Schleswig-Holstein werden Angebote zur Abgabe im Laufe des ersten Halbjahres 2007 vorbereitet.

Erfolgreicher Abschluss von Verkehrsverträgen

Im Berichtsjahr konnten weitere langfristige Verkehrsverträge mit den Bestellern kontrahiert werden. Insbesondere gelang der Abschluss der Verkehrsverträge mit der Region Hannover (rund 7,9 Mio. Trkm) und dem Zweckverband für den Nahverkehrsraum Leipzig (ZVNL, rund 9,6 Mio. Trkm) sowie der Vertragsabschluss RegioTram Kassel (rund 2,0 Mio. Trkm).

Insgesamt sind rund 485 Mio. Trkm im Jahr 2006 durch Verkehrsverträge kontrahiert und überwiegend langfristig gesichert. Dies spiegelt sich in einem Auftragsvolumen über die Gesamtlaufzeit von rund 30,6 Mrd. € wider.



Änderung des Regionalisierungsgesetzes im Jahr 2007 vorgesehen

Im Regionalisierungsgesetz werden die Höhe und die Verteilung der Regionalisierungsmittel geregelt, mit denen die Länder SPNV-Leistungen bestellen und finanzieren. Durch das Haushaltsbegleitgesetz 2006 wurde allerdings die ursprünglich vorgesehene Höhe der Mittel für die Jahre 2006 und 2007 von 7,2 Mrd. € auf 7,1 Mrd. € beziehungsweise von 7,3 Mrd. € auf 6,7 Mrd. € abgesenkt.

Im Berichtsjahr wurden zwischen dem Bund und den Ländern Verhandlungen geführt, die schon sehr weit vorangeschritten sind. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts zeichnete sich ab, dass es im Jahr 2007 zu einer neuen Fassung des Regionalisierungsgesetzes kommen wird, nach der ausgehend von 6,7 Mrd. € im Jahr 2008 die Jahresbeträge für die Jahre 2009 bis 2012 mit einer jährlichen Wachstumsrate von 1,5% dynamisiert werden sollen.

Kürzungen der Regionalisierungsmittel im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr hatte DB Regio erstmals Kürzungen der Regionalisierungsmittel zu verkraften. Mit allen 34 Bestellorganisationen wurden inzwischen Verhandlungen für die Jahre ab 2007 aufgenommen.

Die Besteller haben die Kürzungen teilweise durch Umschichtungen in ihren Länderhaushalten kompensiert, allerdings auch erste Abbestellungen für das Fahrplanjahr 2007 vorgenommen. Die Verhandlungen über notwendige Anpassungen der Verkehrsverträge sind teilweise abgeschlossen. In einzelnen Ländern (unter anderem Nordrhein-Westfalen, Sachsen-Anhalt und Schleswig-Holstein) stehen diese für das Jahr 2007 an.

Zunahme des Stammkundengeschäfts und Steigerung im Freizeitbereich

Wie in den Vorjahren konnten deutliche Nachfragesteigerungen im Freizeitbereich erzielt werden. Dies unterstreicht, dass die Strategie der preisgünstigen Pauschalangebote mit einfachen, gut kommunizierbaren Preisen und Konditionen zur Nebenverkehrszeit der richtige Weg ist. Wesentliche Verbesserungen gegenüber dem Vorjahr sind die Einführung des Länder-Tickets Single in Baden-Württemberg zum Fahrplanwechsel 2005/2006 sowie die Pilotierung des Regio-Tickets Bayern zum 1. August 2006. Das Regio-Ticket Bayern deckt den Bedarf nach einem Kurzstreckenticket für Hin- und Rückfahrten bis 50 km zu einem attraktiven Preis von 10 € ab.

Um das Stammkundengeschäft mit Berufspendlern weiter auszubauen, wurde das Angebotsportfolio im Zeitkartenbereich zum 1. August 2006 übersichtlicher gestaltet. Die Jahreskarten wurden vollständig auf eine Abonnementslösung umgestellt. Inhaber einer persönlichen JahresCard erhalten zudem kostenlos und automatisch eine BahnCard 25 für die Zeitdauer ihres Abonnements. Hierdurch werden positive Kundenbindungseffekte sowie Mehrverkehre außerhalb der Stammstrecke der Pendler generiert.

Risikobericht

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

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten

Markt- und Umfeldbedingungen

Zur Absicherung eines ertragsorientierten Wachstums haben wir Maßnahmenpakete implementiert, von denen wir Absicherungen oder Verbesserungen der Leistungsqualität, der Effizienz und unserer Kostenstrukturen erwarten. Wir sehen hierin Chancen für weitere Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen. Bezüglich der allgemeinen Umfeldbedingungen sind weitere Verbesserungen des relevanten gesamtwirtschaftlichen Umfelds denkbar, aber im Geschäftsjahr 2007 nur in geringerem Umfang zu erwarten.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Zu den Risiken für die DB Regio AG zählen:

- **Marktrisiken:** Die Marktrisiken bei der DB Regio AG werden nicht nur durch bestehende und neue Wettbewerber, die Endabnehmer unserer Leistungen, unsere Lieferanten oder neue Produkte auf unserem Markt bestimmt, sondern auch durch volkswirtschaftliche und politische Entwicklungen beeinflusst. Daneben sind insbesondere die Regionalisierungsmittel von großer Bedeutung. Der Bund stellt diese den Ländern zur Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs zur Verfügung. Damit bilden sie die Grundlage für die Bestellungen von Verkehren bei Verkehrsunternehmen durch die einzelnen Länder. Im Jahr 2006 hat die Bundesregierung eine Reduzierung der Bundesmittel beschlossen.
- **Betriebsrisiken:** Unsere Tätigkeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen basiert auf einem vernetzten, komplexen Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen zum einen Risiken in Form von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Fall von Zugausfällen oder einer nicht ausreichend hohen Pünktlichkeit. Zudem könnte es zukünftig gesetzliche Regelungen zu Entschädigungsleistungen bei Verspätungen von einem bestimmten Umfang an geben.

Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell durch die systematische Wartung und den Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie durch kontinuierliche Qualitätssicherung und Verbesserung unserer Prozesse. Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenem System entsprechend können bestimmte Faktoren, die

sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns allerdings nur schwer beeinflusst werden. Hier gilt unser Bemühen der Begrenzung möglicher Auswirkungen.

- **Finanzwirtschaftliche Risiken:** Zins-, Währungs- und Preisänderungsrisiken aus dem operativen Geschäft werden im DB-Konzern unter anderem durch originäre und derivative Finanzinstrumente abgesichert. Im Zusammenhang mit der strikt am operativen Geschäft ausgerichteten Konzernfinanzierung obliegt die Limitierung und Überwachung der hieraus resultierenden Kreditrisiken, Marktpreisrisiken und Liquiditätsrisiken dem Konzerntreasury der DB AG. Durch den zentralen Abschluss entsprechender Geschäfte (Geldmarktgeschäfte, Wertpapiergeschäfte, Geschäfte mit Derivaten) durch die DB AG werden die entsprechenden Risiken gesteuert und begrenzt.
- **Allgemeine Umfeldrisiken:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Wir bemühen uns, durch einen offenen Dialog unsere Rahmenbedingungen positiv zu beeinflussen oder bestehende Nachteile abzubauen. Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt.

Umfassendes Risikomanagementsystem

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

Für überraschend auftretende Risiken oder Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht.

Bewertung der derzeitigen Risikoposition

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

Strategie

Seit Beginn der Bahnreform 1994 haben wir große Erfolge erzielt. Mit attraktiven Preisangeboten, Taktverkehren und einem modernisierten Fahrzeugpark wurde ein spürbarer Attraktivitätsschub erzielt, der zu steigenden Fahrgastzahlen und gestiegenen Fahrgelderlösen führte. In diesem Zusammenhang ist es uns und unseren Tochtergesellschaften erneut gelungen, die Kundenzufriedenheit deutlich zu steigern. So bewerteten 63% der im Frühjahr 2006 befragten Fahrgäste unsere Leistungen als »unbedingt empfehlenswert«, im Jahr 2003 waren dies lediglich 44%. Im Mittelpunkt unserer Anstrengungen bezüglich der Kundenzufriedenheit steht weiterhin die Erfüllung unserer Leistungsversprechen gegenüber dem Endkunden.

Das Portfolio des Geschäftsfelds Regio wird ergänzt durch das Geschäftsmodell »RegioNetze«, das im ländlichen Raum einen integrierten Produktionsansatz verfolgt. Unter dem Dach der RegioNetz Verkehrs GmbH wird in Profit-Centern die Verantwortung für die Infrastruktur und den Verkehrsbetrieb des jeweiligen RegioNetzes in einer Hand gebündelt. Zum Jahresbeginn ging mit der WestFrankenBahn das fünfte RegioNetz an den Start. Die etablierten RegioNetze haben sich in der Vergangenheit vor allem durch hohe Mitarbeiteridentifikation und durch wettbewerbsfähige Kostenstrukturen bei hoher Kundenzufriedenheit ausgezeichnet.

Herausforderungen bestehen in den nächsten Jahren vor allem darin, die deutlich verbesserte Leistungsfähigkeit sowohl intra- als auch intermodal wirksam einzusetzen und zu verteidigen. Neben einer konsequenten Weiterführung des eingeschlagenen Wegs zur Behauptung der Marktführerschaft gilt es, die Kostenposition weiter zu verbessern und zusätzliche Erlöspotenziale am Fahrgastmarkt durch die Verbesserung der Reisekette gemeinsam mit den Geschäftsfeldern Fern- und Stadtverkehr zu erschließen. Zudem müssen wir Lösungen entwickeln, um Kürzungen der Regionalisierungsmittel so gut wie möglich kompensieren zu können.

Ausbau der Aktivitäten im Fahrgastmarkt

Zusammen mit unseren Tochtergesellschaften wollen wir in den kommenden Jahren unseren Anteil am Fahrgastmarkt gegenüber dem motorisierten Individualverkehr erhöhen. Dazu wollen wir neue Kunden mit attraktiven Tarifangeboten erreichen. Dies wird mit der Weiterentwicklung der Ticketangebote in den Bereichen »Berufsverkehr« und »Freizeitverkehr« verfolgt.

Die zielgerichtete Vermarktung der Angebote ist ein weiterer Schwerpunkt zur Steigerung der Fahrgelderlöse. Gemeinsam mit den Regionen wird über die spezifische Ansprache der identifizierten Kundensegmente die Effizienz unserer Vermarktungsmaßnahmen weiter gesteigert. Hierzu zählt unter anderem der Ausbau von Kooperationen im Freizeitbereich.

Ein weiteres Augenmerk unserer Aktivitäten im Fahrgastmarkt liegt auf der Verbesserung der Qualität der angebotenen Leistungen. Im Jahr 2007 gehören hierzu die Stabilisierung des Projekts ProKiN, die Verbesserung der Kundeninformation im Zug

und die Optimierung des Beschwerdemanagements. Durch diese Maßnahmen wollen wir sicherstellen, dass die in den letzten Jahren erreichten Zuwachsraten in der Kundenzufriedenheit weiter gesteigert werden.

Weitere Verbesserung der Kostenposition

Der eingeschlagene Weg zur nachhaltigen Verbesserung der Kostenposition wird mit dem erfolgreich operierenden Programm »RegioPlus« umgesetzt. Über die etablierten Strukturen zur Programmsteuerung, insbesondere die Einbindung der regionalen Programm-Manager, wird sichergestellt, dass die gesetzten Ziele effizient realisiert werden.

Neue Geschäfte entwickeln und ausbauen

Die strukturellen Veränderungen im europäischen Nahverkehrsmarkt bieten Wachstumschancen im Sinne einer gezielten Erweiterung des Kernmarkts. Die von der EU forcierte Liberalisierung des ÖPNV wird in den kommenden Jahren nahezu alle Länder Europas erreichen. Damit wird die Tendenz zu Ausschreibungen in vielen Staaten Europas, auch außerhalb der EU, zunehmen und unsere Wachstumsperspektiven erhöhen. Wir werden sich bietende Wachstumschancen überprüfen und den grenzüberschreitenden Verkehr ausbauen.

Ausblick

Konjunkturelle Aussichten

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen der Wirtschaftsforschungsinstitute werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen in Deutschland im Jahr 2007 leicht eintrüben. Die Prognosen für das internationale Umfeld sind dabei unverändert günstiger als für die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland. Die nachfolgenden Einschätzungen für die Entwicklung im Jahr 2007 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen weltpolitischen Entwicklung.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2007 vorliegenden Prognosen eine Fortsetzung des Aufschwungs mit schwächerem Tempo erwarten. Das BIP wird im Jahresdurchschnitt um rund 1,5% zunehmen. Wesentlicher Treiber bleiben die Ausrüstungsinvestitionen. Der private Konsum dürfte lediglich stagnieren, da die Realeinkommen durch die Maßnahmen der Finanzpolitik (Anhebung der Mehrwertsteuer, Senkung von Sparerfreibetrag und Entfernungspauschale, Streichung der Eigenheimzulage) um rund einen Prozentpunkt belastet werden. Auch werden die in das Jahr 2006 vorgezogenen Käufe fehlen. Die Exporte werden weniger stark zulegen, da sich die Weltkonjunktur leicht abkühlt. Die schwächer steigende Binnennachfrage wird auch den Importanstieg dämpfen. Die Inflationsrate wird infolge der Mehrwertsteuererhöhung wieder anziehen.

Im Euro-Raum wird die wirtschaftliche Expansion kräftig bleiben, sich jedoch infolge der nachlassenden expansiven Wirkung der Geldpolitik und des sich abschwächenden Booms der Weltwirtschaft etwas verlangsamen. Im Jahr 2007 wird die Wachstumsdynamik des realen BIP voraussichtlich auf etwa 2% zurückgehen.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Im Jahr 2007 werden sich die volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland voraussichtlich leicht eintrüben. Verantwortlich dafür ist in erster Linie die Erhöhung der Mehrwertsteuer auf 19%. Die erhöhten Lebenshaltungskosten führen zu real sinkenden Einkommen; der Konsum stagniert nahezu. Die Kraftstoffpreise werden voraussichtlich auch im Jahr 2007 stärker steigen als die Lebenshaltungskosten.

Vor diesem Hintergrund rechnen wir bei der Verkehrsleistung im deutschen Personenverkehrsmarkt mit einem leichten Rückgang. Getragen wird diese Entwicklung von den erwarteten Rückgängen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) und des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs (ÖSPV). Der innerdeutsche Luftverkehr dürfte dagegen um etwa 2% wachsen. Der Schienenverkehr in Deutschland erhält zwar ebenfalls nur schwache Impulse aus dem gesamtwirtschaftlichen Umfeld, aufgrund der Effekte aus dem weiteren Anstieg der Kraftstoffpreise sowie weiterer Angebotsverbesserungen sollte die Verkehrsleistung aber leicht zunehmen.

Die DB-konzernexternen Bahnen in Deutschland werden eine weiter wachsende Bedeutung haben. Entsprechend erwarten wir neben der intermodalen auch eine weiter zunehmende intramodale Wettbewerbsintensität.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2007 sind aus den Rahmenbedingungen keine wesentlichen Impulse zu erwarten. Wir werden uns auch zukünftig bei den verkehrspolitischen Schlüsselthemen für den Verkehrsträger Schiene engagieren.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Regio AG

Wesentliche Eckdaten in Mio. €	2006	Erwartung 2007
Umsatzerlöse	5.197	↘ leicht fallend
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	725	→ unverändert

- **Umsatz:** Die erwartete Steigerung bei den Fahrgelderlösen aufgrund von Tarifanpassungen und zielgerichteter Vermarktung kann infolge der Kürzung der Regionalisierungsmittel sinkende Bestellerentgelte nicht kompensieren. Wir erwarten insofern einen leichten Rückgang der Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2007.
- **Ergebnis:** Insbesondere durch Kostensenkungsmaßnahmen und produktivitätssteigernde Maßnahmen aus dem Programm »RegioPlus« erwarten wir eine Kompensation des Umsatzrückgangs.

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 beispielsweise im Risikobericht genannt werden – eintreten, so können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

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



Bilanz

Aktiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
A. Anlagevermögen			
Sachanlagen	(2)	3.435	3.523
Finanzanlagen	(2)	645	643
		4.080	4.166
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	49	47
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	265	228
		314	275
C. Rechnungsabgrenzungsposten			
		1	0
		4.395	4.441

Passiva

Zum 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	410	410
Kapitalrücklage	(6)	1.354	1.354
		1.764	1.764
B. Rückstellungen			
	(7)	699	760
C. Verbindlichkeiten			
	(8)	1.931	1.916
D. Rechnungsabgrenzungsposten			
		1	1
		4.395	4.441

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
Umsatzerlöse	(11)	5.197	4.972
Bestandsveränderungen		0	1
Andere aktivierte Eigenleistungen		3	4
Gesamtleistung		5.200	4.977
Sonstige betriebliche Erträge	(12)	296	265
Materialaufwand	(13)	-3.197	-3.106
Personalaufwand	(14)	-886	-865
Abschreibungen	(2)	-377	-311
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(15)	-476	-550
		560	410
Beteiligungsergebnis	(16)	210	184
Zinsergebnis	(17)	-45	-49
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		725	545
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn		-725	-545
Jahresüberschuss		0	0

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember in Mio. €	Anhang	2006	2005
Ergebnis vor Gewinnabführung		725	545
Abschreibungen auf Sachanlagen		377	311
Veränderung der Pensionsrückstellungen		6	8
Cashflow		1.108	864
Veränderung der übrigen Rückstellungen		-91	37
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		-4	2
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		3	0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		54	-2
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-128	-95
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		942	806
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		26	25
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-329	-286
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		46	34
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		14	0
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-9	-2
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-252	-229
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-545	-509
Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		-81	-113
Einzahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		17	200
Auszahlungen für die Tilgung von (Finanz-)Krediten		-81	-155
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-690	-577
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		-	-
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(18)	-	-
Finanzmittelbestand am Jahresende	(18)	-	-

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €

	Vortrag zum 01.01.2006	Übertragung von/an Konzern- gesellschaften ¹⁾	Zugänge	Um- buchungen
Sachanlagen				
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken				
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	0	1	-	-
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	136	2	12	16
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1	-	-	-
	137	3	12	16
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	32	0	4	4
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	5.032	63	151	114
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	72	1	7	7
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	41	2	9	1
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	141	18	122	-142
	5.455	87	305	0
Finanzanlagen				
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	664	-	26	-
2. Beteiligungen	7	0	11	-
	671	0	37	0
Anlagevermögen insgesamt	6.126	87	342	0

¹⁾ Verschmelzung der Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH und Ausgliederung der WestFrankenBahn in die DB RegioNetz Verkehrs GmbH

Anschaffungs- und Herstellungskosten							Abschreibungen		Buchwert
Abgänge	Stand am 31.12.2006	Vortrag zum 01.01.2006	Übertragung von/an Konzern- gesellschaften ¹⁾	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2006	Stand am 31.12.2006	Stand am 31.12.2005
0	1	-	-	-	-	-	0	1	0
-4	162	-45	-1	-6	0	0	-52	110	91
-	1	0	0	0	-	-	0	1	1
-4	164	-45	-1	-6	0	0	-52	112	92
-1	39	-11	0	-2	-	1	-12	27	21
-159	5.201	-1.811	-38	-357	-	105	-2.101	3.100	3.221
-2	85	-41	0	-5	0	0	-46	39	31
-6	47	-24	-1	-7	0	5	-27	20	17
-2	137	-	-	-	-	-	0	137	141
-174	5.673	-1.932	-40	-377	0	111	-2.238	3.435	3.523
-19	671	-27	-	-	-	-	-27	644	637
-16	2	-1	-	-	-	0	-1	1	6
-35	673	-28	0	0	0	0	-28	645	643
-209	6.346	-1.960	-40	-377	0	111	-2.266	4.080	4.166

Anhang

für das Geschäftsjahr 2006

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

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt. Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

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

	Jahre
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	8-50
Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs	75
Gleisanlagen	20-25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10-50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	5-20
Schienenfahrzeuge	15-30
Maschinen und maschinelle Anlagen	8-15
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5-20
Betriebs- und Geschäftsausstattung	3-13

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

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

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe 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 Risiken wird durch Einzel- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet.

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6a EStG passiviert. Im Jahresabschluss sind die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck zugrunde gelegt. Die Höhe der Rückstellungen wird nach versicherungsmathematischen Methoden mit einem Rechnungszinssatz von unverändert 6% p.a. ermittelt.

Analog zu den Pensionsrückstellungen werden weitere personalbezogene Rückstellungen nach versicherungsmathematischen Grundsätzen gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck gebildet. Die zu verwendenden Rechnungszinssätze betragen 6% p.a. für Vorruhestands- und Sterbegeldrückstellungen und 5,5% p.a. für Altersteilzeit- und Jubiläumsrückstellungen.

Alle anderen Rückstellungen sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung; darüber hinaus sind für konkrete Risiken Aufwandsrückstellungen gemäß § 249 Abs. 2 HGB bilanziert. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50% erfasst.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Forderungen und Verbindlichkeiten aus Leistungsbeziehungen in fremder Währung werden zum Euro-Referenzkurs beziehungsweise zum amtlichen Mittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden – sofern sie gegenüber derselben Gesellschaft bestehen – miteinander saldiert. Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der Deutschen Bahn AG (DB AG).

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

Abweichend von der in § 275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr. 19 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2006 wurde die Regionalbahn Schleswig-Holstein GmbH auf die DB Regio AG verschmolzen. Der Saldo aus übernommenen Vermögenswerten (96 Mio. €) und Verpflichtungen (86 Mio. €) lag 7 Mio. € unter dem bei der DB Regio bilanzierten Beteiligungsbuchwert von 17 Mio. €.

(2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist auf den Seiten 32 – 33 dargestellt.

Erhaltene Investitionszuschüsse in Höhe von 24 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €) sind von den Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 75 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Reisezugwagen – vorgenommen.

(3) Vorräte

in Mio. €	2006	2005
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	45	45
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3	2
Geleistete Anzahlungen	1	-
Insgesamt	49	47

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

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 3 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) verschrottet.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	2006	davon Rest- laufzeit mehr als ein Jahr	2005
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	58	30	38
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	199	-	181
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0
Sonstige Vermögensgegenstände	8	-	9
Insgesamt	265	30	228

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 18 Mio. € (im Vorjahr: 16 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten 210 Mio. € (im Vorjahr: 183 Mio. €) Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen, 48 Mio. € (im Vorjahr: 56 Mio. €) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die mit Verbindlichkeiten aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr mit verbundenen Unternehmen in Höhe von 27 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) verrechnet wurden.

(5) Gezeichnetes Kapital

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

(6) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2006 einen Betrag in Höhe von 1.354 Mio. € aus.

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

(7) Rückstellungen

in Mio. €	2006	2005
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	87	81
Steuerrückstellungen	1	3
Sonstige Rückstellungen	611	676
Insgesamt	699	760

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 7 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: Zuführung 8 Mio. €).

Weitere 1 Mio. € wurden im Rahmen von Personalübergängen an verbundene Unternehmen übertragen (im Vorjahr: 1 Mio. €).

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 3 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2006	2005
Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen	154	139
Verpflichtungen im Personalbereich	125	137
Verpflichtungen aus Leasingverträgen	97	100
Restrukturierungsmaßnahmen	60	54
Unterlassene Instandhaltung	31	27
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	3	2
Risiken aus dem Beteiligungsbereich	-	60
Übrige Risiken	141	157
Insgesamt	611	676

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Freizeitansprüche sowie Vorruhestands- und Altersteilzeitverpflichtungen.

Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Geschäftsjahr wurden diese mit 22 Mio. € (im Vorjahr: 24 Mio. €) in Anspruch genommen.

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

Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten gebildet.

(8) Verbindlichkeiten

in Mio. €	2006	davon mit Restlaufzeit			2005
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	12	12	-	-	5
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	107	17	43	47	118
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	45	45	-	-	66
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.697	924	462	311	1.628
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	70	27	23	20	99
davon aus Steuern	(6)	(6)	(-)	(-)	(5)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(-)	(-)	(11)
Insgesamt	1.931	1.025	528	378	1.916
davon zinspflichtig	(873)				(908)

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

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind mittel- bis langfristige Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG in Höhe von 774 Mio. € (im Vorjahr: 830 Mio. €) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG in Höhe von 884 Mio. € enthalten, die mit kurzfristigen Forderungen aus Cash-Pool von 190 Mio. € und aus Lieferungen und Leistungen von 6 Mio. € verrechnet wurden.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen resultieren mit 316 Mio. € (im Vorjahr: 309 Mio. €) aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr.

(9) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	2006	2005
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	18	12
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(-)	(-)
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	595	595
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(595)	(595)
Insgesamt	613	607

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

(10) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	2006	2005
Bestellobligo für Investitionen	495	365
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	160	102
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(126)	(99)
Insgesamt	655	467

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2006 Leasingraten in Höhe von 13 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) gezahlt.

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

in Mio. €	2006	2005
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	39	16
fällig 1 bis 5 Jahre	93	57
fällig über 5 Jahre	28	29
Insgesamt	160	102

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(11) Umsatzerlöse

in Mio. €	2006	2005
Fahrgeldeinnahmen	1.720	1.582
Bestellung der Länder	3.419	3.334
Sonstige Umsatzerlöse	58	56
Insgesamt	5.197	4.972

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse enthalten 45 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €) Umsatzerlöse aus Vorjahren und 13 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) aus der Auflösung von Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen.

(12) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2006	2005
Aufwendungen für Umlagen und Managementverträge	51	144
Leistungen für Dritte	48	43
Instandhaltung und Erstellung von Schienenfahrzeugen	31	34
Verkauf von Material und Energie	25	26
Mieten und Pachten	6	5
Entschädigungen und Versicherungsleistungen	3	4
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	88	4
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	2	3
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	12	0
Übrige sonstige betriebliche Erträge	30	2
Insgesamt	296	265

Den Tochterunternehmen des Geschäftsfelds Regio wird die Inanspruchnahme von zentralen Dienstleistungen und Rechten durch Umlagen und Managementverträge in Rechnung gestellt.

(13) Materialaufwand

in Mio. €	2006	2005
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	519	455
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.298	2.325
Aufwendungen für Instandhaltungen	380	326
Insgesamt	3.197	3.106

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

(14) Personalaufwand

in Mio. €	2006	2005
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	546	520
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen		
gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	171	174
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	14	15
	731	709
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung¹⁾		
für Arbeitnehmer	116	118
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen		
gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	39	38
	155	156
davon für Altersversorgung	(14)	(14)
Insgesamt	886	865

¹⁾ Auch Zahlungen für Unterstützung zum Beispiel ehemaliger Betriebsangehöriger und Hinterbliebener

(15) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2006	2005
Umlagen und Managementverträge Konzern	135	144
Mieten und Pachten	83	78
Bezogene Dienstleistungen	89	78
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten		
inklusive Programmierung und Systemanalyse	48	49
Aus- und Weiterbildung sowie sonstige Personalaufwendungen	32	32
Forschung und Entwicklung	23	25
Reise- und Repräsentationskosten	18	18
Gebühren und Beiträge	13	14
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	11	3
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf		
Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	5	3
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	19	106
Insgesamt	476	550

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 3 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) »Sonstige Steuern«.

(16) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2006	2005
Erträge aus Beteiligungen	1	2
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(2)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	210	182
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-1	0
Insgesamt	210	184

(17) Zinsergebnis

in Mio. €	2006	2005
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	5	8
davon aus verbundenen Unternehmen	(3)	(2)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-50	-57
davon an verbundene Unternehmen	(-50)	(-54)
Insgesamt	-45	-49

Erläuterung zur Kapitalflussrechnung

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

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

(18) Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand umfasst die Zahlungsmittel (Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks). Im Berichtsjahr lagen keine Guthaben und Schecks vor.

Daneben besteht bei der DB AG im Rahmen des Konzern-Cash-Poolings eine kurzfristige Geldanlage in Höhe von 190 Mio. € (per 31.12.2005: Geldanlagen 109 Mio. €), die nicht in den Finanzmittelbestand einbezogen wurde.

Sonstige Angaben

(19) Mitteilung nach § 20 AktG

Die DB AG hat der DB Regio AG am 27. Februar 2006 nach § 20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

(20) Konzernzugehörigkeit

Die DB Regio AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in den Konzernabschluss der DB AG, Berlin, als oberstem Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den Vorschriften der IAS/IFRS des IASB erstellt wurde.

Entsprechend den Befreiungsregelungen des § 291 HGB wurde kein Teilkonzernabschluss erstellt. Zu den vom deutschen Handelsrecht abweichenden Bilanzierungs-, Bewertungs- und Konsolidierungsmethoden im Konzernabschluss der DB AG verweisen wir auf die in deren Konzernanhang vorgenommenen Angaben. Der Konzernabschluss der DB AG wird beim elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht.

(21) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz (§ 285 Nr. 11 HGB) wird gemäß § 287 HGB beim elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

(22) Beschäftigte

umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte	im Jahres- durchschnitt 2006	am Jahresende 2006	im Jahres- durchschnitt 2005	am Jahresende 2005
Arbeitnehmer	14.973	14.609	15.498	15.025
Zugewiesene Beamte	5.297	5.170	5.349	5.157
Zwischensumme	20.270	19.779	20.847	20.182
Auszubildende	782	864	793	922
Insgesamt	21.052	20.643	21.640	21.104

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

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

(23) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2006 an:

Ulrich Homburg

Vorsitzender des Vorstands,
Glashütten

- a) DB Regio NRW GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB Station&Service AG
 - DB Vertrieb GmbH
- b) DB Regio Sverige AB, Stockholm/
Schweden (Verwaltungsrat)¹⁾
 - DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Beirat)
 - Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (Verwaltungsrat)

Dr. Herbert Braun

Ressort Finanzen und Controlling,
Wiesbaden

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

Dr. Markus Müller

Ressort Personal, Langen
– bis 13. April 2006 –

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

Frank Sennhenn

Ressort Produktion, Darmstadt

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

Dr. Bettina Volkens

Ressort Personal, Berlin
– seit 1. November 2006 –

- a) DB Regio NRW GmbH¹⁾
 - DB RegioNetz Verkehrs GmbH¹⁾
- b) DB Regio Sverige AB, Stockholm/
Schweden¹⁾
 - DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Beirat)
 - DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mitglied des Vorstands der Deutschen
Bahn AG, Weiterstadt

- a) DB Fernverkehr AG (Vorsitz)¹⁾
 - Railion Deutschland AG¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
 - DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.

Karl-Heinz Zimmermann

Stellvertretender Vorsitzender des
Aufsichtsrats,
Mitglied des Vorstands der TRANSNET
Gewerkschaft GdED,
Kasbach-Ohlenberg

- a) DB Fernverkehr AG
 - DB Vertrieb GmbH
 - DEVK Krankenversicherungs-AG
 - DEVK Rechtsschutz-Versicherungs-AG
 - S-Bahn Berlin GmbH
 - Sparda-Bank West eG (Vorsitz)

Kay Uwe Arnecke

Leiter Personal Personenverkehr, Leiter Beschäftigungsbedingungen Konzern der Deutschen Bahn AG, Hamburg

- a) DB Fernverkehr AG
 - DB Dialog Telefonservice GmbH
 - DB Gastronomie GmbH
 - DB Vertrieb GmbH
 - S-Bahn Berlin GmbH
 - DEVK Pensionsfonds-AG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. (Beirat)

Michael Becker

Vorsitzender des Betriebsrats der S-Bahn Rhein-Main der DB Regio AG, Runkel-Ennerich
- bis 31. August 2006 -

Dr. Norbert Bensel

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG, Berlin

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
 - Railion Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾
 - Schenker AG (Vorsitz)¹⁾
 - Stinnes AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Services Immobilien GmbH¹⁾
 - RBH Logistics GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
 - Partner für Berlin Holding Gesellschaft für Hauptstadt-Marketing mbH
 - Praktiker Bau- und Heimwerkermärkte AG
 - Praktiker Bau- und Heimwerkermärkte Holding AG
 - Sparda-Bank Berlin eG
- b) IAS Institut für Arbeits- und Sozialhygiene Stiftung (Beirat)

Heiko Büttner

Regionalleiter Personal der DB Regio AG, Arbeitnehmervertreter München

Hermann Graf von der Schulenburg

Vorsitzender der Geschäftsführung der DB Stadtverkehr GmbH, Berlin
- seit 1. Oktober 2006 -

- a) Autokraft GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB Vertrieb GmbH¹⁾
 - Regionalverkehr Oberbayern GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
 - S-Bahn Hamburg GmbH (Vorsitz)¹⁾
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
 - DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
 - Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH) (Vorsitz)¹⁾
 - RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH (Vorsitz)¹⁾

Gisbert Hesse

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

Ulrich Jäkel

Mitglied der Geschäftsführung der DB Vertrieb GmbH, Königstein/Taunus
a) DB Fernverkehr AG

- DB Regio NRW GmbH
- DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) (Vorsitz)
- S-Bahn Berlin GmbH

Ralf Klein-Bölting

Generalbevollmächtigter Konzern-
marketing und Kommunikation der
Deutschen Bahn AG, Berlin

a) DB Fernverkehr AG

Schenker AG

Stinnes AG

b) AMEROPA-REISEN GmbH

Frank Klingenhöfer

Leiter Strategie Personenverkehr der
Deutschen Bahn AG, Mannheim

Jürgen Knörzer

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der
DB Regio AG, Schwarzach

a) Unternehmensgesellschaft Verkehrs-
verbund Rhein-Neckar GmbH

Dieter Kowalsky

Mitglied des geschäftsführenden
Vorstands der Gewerkschaft Deutscher
Lokomotivführer GDL, Partenstein
- bis 30. Juni 2006 -

a) GDL Vermögensträgergesellschaft mbH

Dr. Gabriel Kühne

Unterabteilungsleiter im Bundes-
ministerium der Finanzen, Glienicke
- seit 1. Oktober 2006 -

Andreas P. Meyer

Vorsitzender der Geschäftsführung der
DB Stadtverkehr GmbH,
Rosbach v. d. Höhe
- bis 30. September 2006 -

a) Autokraft GmbH (Vorsitz)¹⁾

DB Vertrieb GmbH

intalliance AG¹⁾

Regionalverkehr Oberbayern GmbH
(Vorsitz)¹⁾

RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesell-
schaft mbH¹⁾

S-Bahn Berlin GmbH¹⁾

S-Bahn Hamburg GmbH (Vorsitz)¹⁾

b) Regionalverkehr Kurhessen GmbH
(RKH) (Vorsitz)¹⁾

Vitus Miller

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der
DB Regio AG, Stuttgart

a) DB Vertrieb GmbH

Deutsche Bahn AG

b) DB GesundheitsService GmbH (Beirat)

Josef Nienaber

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

Roland Parnitzke

Mitglied des Betriebsrats des Regional-
bereichs Berlin-Brandenburg
der DB Regio AG, Cottbus
- seit 1. September 2006 -

Diethelm Sack

Mitglied des Vorstands der Deutschen
Bahn AG, Frankfurt am Main

a) Railion Deutschland AG¹⁾

Schenker AG¹⁾

Stinnes AG¹⁾

DB Services Immobilien GmbH

(Vorsitz)¹⁾

DEVK Allgemeine Lebensversiche-
rungs-AG

DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Lebensversicherungsverein a.G.
gbo AG

b) DVA Deutsche Verkehrs-Assekuranz-
Vermittlungs-GmbH (Vorsitz)¹⁾

EUROFIMA Europäische Gesellschaft
für die Finanzierung von Eisenbahn-
material, Basel/Schweiz

(Verwaltungsrat)¹⁾

Hartmut Schaefer

Mitglied des Betriebsrats Südost der
DB Regio AG, Lutherstadt Eisleben

Dirk Schlömer

Abteilungsleiter Personenverkehr der
TRANSNET Gewerkschaft GdED, Hennef

- bis 22. November 2006 -

- a) DB Regio NRW GmbH
- Veolia Verkehr GmbH

Joachim Schwarzer

Unterabteilungsleiter im Bundes-
ministerium der Finanzen, Berlin

- bis 31. August 2006 -

Claus Weselsky

Stellv. Bundesvorsitzender der Gewerk-
schaft Deutscher Lokomotivführer,
Frankfurt am Main

- seit 1. Juli 2006 -

- b) Bahn-Betriebskrankenkasse
(Verwaltungsrat)
- DEVK Deutsche Eisenbahn Versiche-
rung Sach- und HUK-Versicherungs-
verein a.G. (Beirat)
- DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)
- Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Dr. Michael Zumpe

Unterabteilungsleiter im Bundes-
ministerium für Verkehr, Bau- und
Stadtentwicklung, Berlin

- a) DFS Deutsche Flugsicherung GmbH

¹⁾ Konzerninternes Mandat

- a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu
bildenden Aufsichtsräten

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den
31. Dezember 2006 beziehungsweise auf den
Zeitpunkt des Ausscheidens.

in T €	2006	2005
Gesamtbezüge des Vorstands	1.100	1.180
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	369	-
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	325	229
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	90	87

Im Geschäftsjahr 2006 bestanden die Arbeitsverträge zweier Vorstandsmitglieder mit der DB Regio AG. Der Arbeitsvertrag eines weiteren Vorstandsmitglieds wurde zum 1. April 2006 in einen Konzernarbeitsvertrag umgewandelt. Der Arbeitsvertrag eines Vorstandsmitglieds bestand bis zum Ausscheiden des Vorstandsmitglieds zum 13. April 2006 mit der DB Regio AG. Ein weiterer Arbeitsvertrag eines Vorstandsmitglieds wurde direkt als Konzernarbeitsvertrag abgeschlossen.

(24) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind nicht eingetreten.

(25) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Frankfurt am Main, den 5. März 2007

DB Regio AG
Der Vorstand

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bilds der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Frankfurt am Main, den 5. März 2007

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

(Witteler)	(ppa. Klautzsch)
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital, durch- gerechnet in %	Umsatz 2006 in Mio. €	Mitarbeiter am 31. 12. 2006
Autokraft GmbH, Kiel	100,0	79,6	666
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen/Rh.	100,0	53,0	479
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede	100,0	30,6	167
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	100,0	36,6	311
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	100,0	29,0	134
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	100,0	159,5	679
DB Regio NRW GmbH, Düsseldorf	100,0	1.140,9	4.070
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm (Donau)	100,0	273,3	1.176
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	100,0	88,0	499
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	100,0	40,6	321
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	100,0	63,4	300
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	100,0	69,7	503
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	100,0	77,5	712
Regionalverkehr Oberbayern GmbH, München	100,0	56,5	569
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	74,9	57,2	258
RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken	100,0	59,8	287
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	100,0	53,4	354
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	100,0	525,9	3.647
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	100,0	197,9	859
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg i. Br.	100,0	67,6	464
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain - VU -, Aschaffenburg	100,0	11,0	43
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	100,0	58,6	347



Bericht des Aufsichtsrats



Dr. Karl-Friedrich Rausch
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Regio AG

Sitzungen des Aufsichtsrats

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

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

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

Arbeitsschwerpunkte

In seiner Sitzung am 13. April 2006 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2005 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 13. Dezember 2006 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2007 befasst und die Budgetplanung 2007, die Mittelfristplanung 2007 bis 2011 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Regio AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2006 intensiv mit dem Stand des Auftragsvolumens der DB Regio AG durch Ausschreibungen und Verkehrsverträge. Er ließ sich insbesondere über die Ausschreibungsaktivitäten auf dem internationalen Markt und die für die Internationalisierung vorgesehene Organisationsstruktur und Strategie unterrichten. Darüber hinaus befasste er sich mit den aktuellen Trends auf dem Fahrgast- und Bestellermarkt und den Angebotsentwicklungen der DB Regio AG. Des Weiteren wurden dem Aufsichtsrat die Auswirkungen der Regionalisierungsmittelkürzung und die von der DB Regio AG dazu erarbeiteten Handlungsoptionen dargelegt. Ferner wurde dem Aufsichtsrat die Positionierung der DB zu den auf nationaler und EU-Ebene im Bereich der Fahrgastrechte ergriffenen politischen Initiativen erläutert. Der Aufsichtsrat wurde zudem über die im Rahmen des Programms Regio Plus aufgesetzten Projekte zur nachhaltigen Verbesserung der Kostenpositionen in den Bereichen Produktion und Overhead informiert.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio AG zum 31. Dezember 2006 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 2. April 2007 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 2006 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Regio AG für das Geschäftsjahr 2006 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 14. September 2006 wurden als Mitglieder der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats die Herren Dr. Gabriel Kühne und Hermann Graf von der Schulenburg für die zum 31. August 2006 beziehungsweise zum 30. September 2006 ausgeschiedenen Herren Joachim Schwarzer und Andreas Meyer neu bestellt.

Die Herren Dieter Kowalsky, Michael Becker und Dirk Schlömer legten ihre Mandate zum 30. Juni 2006, 31. August 2006 beziehungsweise 22. November 2006 nieder. Ihnen folgten die Herren Claus Weselsky, Roland Parnitzke und Reiner Bieck nach.

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 14. März 2007 wurde als Mitglied der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats Herr Ralf Schweisel für den zum 13. März 2007 ausgeschiedenen Herrn Diethelm Sack neu bestellt.

Der Aufsichtsrat spricht allen ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern auch an dieser Stelle seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Herr Dr. Markus Müller legte mit Wirkung zum 13. April 2006 sein Mandat als Mitglied des Vorstands der DB Regio AG für das Ressort »Personal (P.RA)« nieder. Der Aufsichtsrat dankt Herrn Dr. Müller für die von ihm geleistete Arbeit.

Frau Dr. Bettina Volkens wurde für die Zeit vom 1. November 2006 bis 31. Oktober 2009 zum Mitglied des Vorstands der DB Regio AG für das Ressort »Personal (P.RA)« bestellt.

Herr Dr. Herbert Braun wurde für die Zeit vom 14. April 2006 bis 30. April 2009 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Regio AG für das Ressort »Finanzen/Controlling (P.RF)« bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Regio AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2006 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2007

Für den Aufsichtsrat



Dr. Karl-Friedrich Rausch
Vorsitzender



DB Regio AG

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
www.db.de/regio

Die DB Regio AG ist ein
Unternehmen des Deutsche Bahn
Konzerns.

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

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

Redaktion

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Telefon: 030 297-61666
Telefax: 030 297-61959
E-Mail: [investor.relations@
bahn.de](mailto:investor.relations@bahn.de)
Internet: www.db.de/ir

**Produktionskoordination/
Beratung**

Mentor Werbeberatung
H.-J. Dietz, Kelkheim

Gestaltung

Studio Delhi
Konzept und Design, Mainz

DTP

LGS GmbH, Frankfurt am Main

Lithografie

Koch Lichtsatz und Scan,
Wiesbaden

Druck

Color-Druck, Leimen

Fotografie und Beratung

Max Lautenschläger, Berlin

Bildnachweis

DB AG/Lautenschläger



DB Regio AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.db.de/regio
www.bahn.de