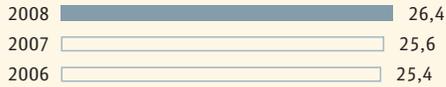




DB Regio AG
Geschäftsbericht 2008

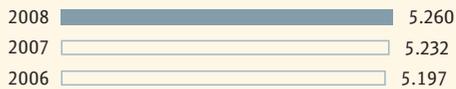
ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2008

Verkehrsleistung IN MRD. PKM¹⁾



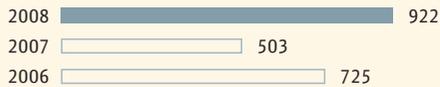
- ▣ 2007 zu 2008: +3,1%
- ▣ 2006 zu 2007: +0,8%

Umsatzerlöse IN MIO. €



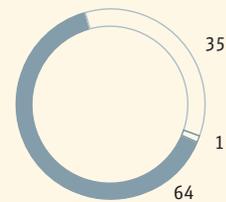
- ▣ 2007 zu 2008: +0,5%
- ▣ 2006 zu 2007: +0,7%

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit IN MIO. €



- ▣ 2007 zu 2008: +83,3%
- ▣ 2006 zu 2007: -30,6%

Umsatzstruktur IN %



- ▣ Bestellungen der Länder
 - ▣ Fahrgelderlöse
 - ▣ Sonstige
- ▣ 2007 zu 2008: +28 Mio. €

Finanzkennzahlen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung in %
Umsatz	5.260	5.232	+0,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	922	503	+83,3
Bilanzsumme	4.527	4.573	-1,0
Anlagevermögen	4.111	4.176	-1,6
Eigenkapital	1.823	1.823	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	616	774	-20,4
Brutto-Investitionen	283	381	-25,7
Netto-Investitionen ³⁾	273	326	-16,3
Mitarbeiter per 31.12.	18.948	19.177	-1,2

Leistungskennzahlen	2008	2007	Veränderung in %
Reisende in Mio.	1.016	985	+3,1
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm ¹⁾	26,4	25,6	+3,1
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	367,1	375,7	-2,3

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

²⁾ Die DB Regio AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der DB Mobility Logistics AG

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

**ULRICH HOMBURG**

Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Geschäftsjahr 2008 gelang es der DB Regio AG, trotz des in Deutschland zunehmenden Wettbewerbsdrucks den erfolgreichen Kurs der vergangenen Jahre mit einem hervorragenden Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit fortzusetzen. Nicht nur der Umsatz stieg im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 0,5 Prozent auf 5,3 Milliarden Euro. Auch die Verkehrsleistung konnte um 3,1 Prozent auf 26,4 Milliarden Personenkilometer gesteigert werden. Insgesamt nutzten über eine Milliarde Fahrgäste im Jahr 2008 unsere Angebote. Damit wuchsen die Fahrgelderlöse um 73 Millionen auf 1,9 Milliarden Euro.

Der deutsche Markt gehört heute zu den am stärksten liberalisierten in ganz Europa. Finanzkräftige nationale und internationale Wettbewerber versuchen, über preisaggressive Angebote Marktanteile zu gewinnen. Auf dem zunehmend umkämpften Heimatmarkt galten unsere Anstrengungen dem Ziel, existierende Verkehrsverträge zu verlängern und anstehende Ausschreibungen zu gewinnen. Jedoch sind wir mit unserer Bilanz der gewonnenen Ausschreibungen in Deutschland nicht zufrieden und haben daher grundlegende Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Geschäftsfelds DB Bahn Regio des Deutsche Bahn Konzerns eingeleitet.

Dazu gehört unter anderem die Gründung kleiner schlagkräftiger Unternehmenseinheiten, die der aktuellen Marktentwicklung, hin zu immer kleinteiligeren, lokalen Ausschreibungen, Rechnung trägt und größere Nähe zu Fahrgästen und Aufgabenträgern sicherstellt. Die bisherige Regionalstruktur von DB Bahn Regio orientierte sich an den Bundesländern und deren Bestellerorganisationen, die für die Vergabe großer, landesweiter Verkehrsverträge verantwortlich waren. Heute erfolgen Vergaben immer häufiger in kleinen, lokalen Netzen oder gar für einzelne Linien. Hier steht DB Bahn Regio zunehmend mit Anbietern im Wettbewerb, die wesentlich günstigere Kostenstrukturen haben. Mit der Gründung von Tochtergesellschaften, die im Übrigen regional angepasste, flexiblere Tarifbedingungen für Personal bieten, stellt sich DB Bahn Regio für diese Marktsituation zukunftsfähig auf. So konnte DB Bahn Regio bereits im Jahr 2008 mit der Tochtergesellschaft DB Regio Rheinland GmbH im Rhein-Sieg-Netz nach fünf Jahren erstmals wieder einen Ausschreibungsgewinn in Nordrhein-Westfalen verbuchen. Mit dem großen Fahrplanwechsel gingen zudem das E-Netz Augsburg (4,3 Millionen Zugkilometer), das Streckennetz in der Westpfalz (Los 1 mit 3,4 Millionen Zugkilometern) und das Dieselnetz Nürnberg (3,3 Millionen Zugkilometer) in Betrieb.

Ein weiterer Schwerpunkt der DB Bahn Regio-Aktivitäten im Jahr 2008 stellte die Entwicklung von zielgruppen- und netzorientierten Service- und Produktkonzepten dar. Erfolgreiche Beispiele dafür waren unter anderem die Länder-Ticket-Kampagne »Runter vom Sofa« sowie die Pendlerkampagne »Tanken, nein danke« in Bayern oder die Handyticket-Kampagne in Nordrhein-Westfalen. Auch die Maßnahmen zur Komfortsteigerung in der 1. Klasse, die Sitzplatzreservierung für Pendler in der Region Nordost und die Kundenwerben-Kunden-Aktion trugen zur systematischen Steigerung der Fahrgastzufriedenheit bei.

Daneben wollen wir durch attraktive Tarifangebote nicht nur unsere Kunden halten, sondern auch gezielt Neukunden ansprechen und für uns gewinnen. So wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 neue Länder-Tickets wie das »Mecklenburg-Vorpommern-Ticket Single« für 18 Euro und das »Baden-Württemberg-Ticket Nacht« für 20 Euro eingeführt. Auch die Preisstabilität beliebter Angebote wie der »Hopper- und Regio-Tickets« oder der »Länder-Tickets Single« in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen sind starke Signale für die konsequente Kunden- und Marktorientierung von DB Bahn Regio. Mit zwölf Millionen verkauften Tickets stellten die Länder-Tickets im Berichtsjahr erneut das erfolgreichste Tarifangebot im gesamten deutschen Schienenverkehr dar.

Eine wesentliche Investition zugunsten der weiteren Qualitätssteigerung im Regionalverkehr setzte die Bahn im Berichtsjahr durch den Einsatz neuer Fahrzeuge um. Mit den modernen, komfortablen und energieeffizienten Triebzügen der Baureihen 422 und 440 können Fahrgäste im Regionalverkehr Bayerisch-Schwaben und im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr eine spürbare Verbesserung des Reisekomforts erleben. Bei der Mehrzahl der Neufahrzeuge bieten wir zudem neue, attraktive Angebote in der 1. Klasse. Dazu gehören ein höherer Komfort und verbesserte Arbeitsmöglichkeiten während der Reise.

Damit der Kunde entlang seiner gesamten Reisekette zuverlässig informiert ist, haben wir auch im Jahr 2008 den konsequenten Ausbau des Reisendeninformationssystems vorangetrieben und weiter in das Internet-Informationsangebot investiert. Gleichzeitig wurden mit Wirkung zum 1. Januar 2008 verbindliche Fahrgastrechte für die Kunden in Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen eingeführt. Die nach wie vor hohe Kundenzufriedenheit zeigt, dass wir auch im Berichtsjahr bei wichtigen Themen wie Service, Komfort und Preis die richtigen Angebote gemacht haben. Erneut konnte der Schienenpersonenverkehr bei der Verkehrsmarktentwicklung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zulegen.

Auf den internationalen Märkten erreichte der Deutsche Bahn Konzern im Berichtsjahr einen Meilenstein: Mit dem Kaufvertrag der Anteile am britischen Unternehmen Laing Rail Limited vom 18. Januar 2008 in London und den Genehmigungen durch Behörden und Gremien im April 2008 stieg die Deutsche Bahn erstmals in den britischen Schienenpersonenverkehr ein und betreibt nun Verkehre im Großraum London sowie zwischen London und Birmingham beziehungsweise Wales. Nach Zuordnung der neu erworbenen Laing Rail Limited zum Geschäftsfeld DB Bahn Regio wurde diese in DB Regio (UK) umfirmiert. Sie umfasst die hundertprozentige Beteiligung an der M40 Trains Limited einschließlich der hundertprozentigen Beteiligung an Chiltern Railways sowie die fünfzigprozentigen Beteiligungen an den beiden Joint Ventures London Overground Rail Operations Limited (LOROL) und Wrexham, Shropshire & Marylebone Railways Company Limited (WSMR).

Der Markteintritt in Großbritannien stärkt unsere Position im europäischen Markt deutlich und bildet gleichzeitig die Basis für weiteres Wachstum in Großbritannien. Damit verbreitert der Deutsche Bahn Konzern seine Geschäftsbasis im Regionalverkehr und wird unabhängiger von den Entwicklungen des deutschen Markts.

Zur Internationalisierung von DB Bahn Regio gehört auch die Einführung neuer grenzüberschreitender Verbindungen, beispielsweise nach Swinemünde in Polen im September 2008. Weitere europäische Verkehre werden im Jahr 2009 zwischen Dresden und Breslau folgen. Daneben wollen wir zusätzliche Akquisitionen ausländischer Regionalverkehrsgesellschaften prüfen und uns künftig stärker an Ausschreibungen im Ausland beteiligen. Mittelfristig verfolgen wir das Ziel, die DB Regio AG zusammen mit ihren Tochtergesellschaften, ausgehend von einer starken Position im Heimatmarkt, zu einem der führenden internationalen Nahverkehrsunternehmen weiterzuentwickeln.

Angesichts des Ende 2008 begonnenen wirtschaftlichen Abschwungs gestalten sich die Rahmenbedingungen zur Erreichung unseres Ziels deutlich schwieriger. Auch die geringeren finanziellen Mittel der Besteller aufgrund des Beschlusses zur Kürzung der Regionalisierungsmittel aus dem Jahr 2006 verursachten im Berichtsjahr zusätzliche Probleme.

Dennoch sehen wir uns auf einem guten Weg, im Jahr 2009 in einer Phase großer Herausforderungen die Schritte einzuleiten, um nicht nur die Zukunftsfähigkeit nachhaltig zu sichern, sondern auch den Erfolgskurs konsequent fortsetzen zu können.

Ihr



*Ulrich Homburg
Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG*

Überblick

Die DB Regio Aktiengesellschaft (DB Regio AG) ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG). Die DB ML AG ist eine Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG). Innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) ist die DB Regio AG dem Geschäftsfeld DB Bahn Regio zugeordnet.

Mit den Beschlüssen von Bundesregierung und Bundestag zur Teilprivatisierung der DB AG ist die Möglichkeit geschaffen worden, private Investoren am Unternehmen zu beteiligen. Unter dem Dach der DB ML AG sind im Berichtsjahr die Aktivitäten des DB-Konzerns in den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Bahn Stadtverkehr, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen zusammengefasst worden.

Die verabschiedeten Eckpunkte sehen vor, dass bis zu 24,9 % der Anteile an der DB ML AG an den Kapitalmarkt gebracht werden können und demzufolge mindestens 75,1 % der Anteile an der DB ML AG von der DB AG gehalten werden. Diese hält auch weiterhin 100 % der Anteile der DB-Konzerngesellschaften in den Geschäftsfeldern DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie.

Das vorgesehene Privatisierungsmodell erhält den integrierten DB-Konzern und damit auch den einheitlichen DB-Konzernarbeitsmarkt.

Am 2. Juni 2008 sind die entsprechenden Übertragungen von Beteiligungen und Konzernfunktionen von der DB AG auf die DB ML AG rückwirkend mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2008 erfolgt.

Die DB Regio AG besteht neben ihrer Zentrale in Frankfurt am Main aus bundesweit acht Regionalbereichen (Nord, Nordost, Südost, Hessen, Rhein-Neckar, Südwest, Baden-Württemberg, Bayern).

Zum Geschäftsfeld DB Bahn Regio gehören neben der DB Regio AG weiterhin die eigenständigen Tochtergesellschaften DB Regio NRW GmbH, DB RegioNetz Verkehrs GmbH, DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH, DB Regio Rheinland GmbH (ehemals: DB Heidekrautbahn GmbH), DB Regio Sverige AB und die RegioTram Betriebsgesellschaft mbH. Im Berichtsjahr haben wir die 100-prozentigen Beteiligungen KVB Sigmaringen GmbH zum 30. Juni 2008 und die UBB Usedomer Bäderbahn GmbH zum 30. September 2008 verkauft.

Strukturell ist das Geschäftsfeld DB Bahn Regio in bundesweit neun Regio-Regionen (Nord, Nordost, Nordrhein-Westfalen, Südost, Hessen, Rhein-Neckar, Südwest, Baden-Württemberg, Bayern) und die dezentralen Regio-Netze (Erzgebirgsbahn EGB, Kurhessenbahn KHB, Oberweißbacher Berg- und Schwarzatalbahn OBS, SüdostBayernBahn SOB und Westfrankenbahn WFB) unter Führung der DB RegioNetz Verkehrs GmbH gegliedert.

Die örtlichen Verkehrsunternehmen und Tochtergesellschaften sind den jeweils zuständigen Regionalleitungen zugeordnet. Diese sind unmittelbar dem Vorstand unterstellt und tragen als direkte Verhandlungspartner der öffentlichen Bestellerorganisationen der Länder die Ergebnisverantwortung in den Regionen.

Die Regionen erbringen im Auftrag und in enger Abstimmung mit den öffentlichen Auftraggebern (Bestellern) ein an lokale Verkehrsbedürfnisse angepasstes Angebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf der Grundlage von Verkehrsverträgen. Die Zentrale verantwortet die Geschäftsentwicklung und konzentriert sich auf die Rahmenvorgaben und Servicefunktionen für die regionalen Einheiten, insbesondere beim Abschluss von Verkehrsverträgen sowie bei Kalkulationen von Ausschreibungen. Daneben unterstützt sie die Regionen mit verkehrsplanerischem Know-how und IT-Tools.

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) im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr sollen die Chancen des deutschen und europäischen Stadtverkehrsmarkts gezielt genutzt und Optimierungsmöglichkeiten konsequent umgesetzt werden. Die operative Steuerung und Betreuung der dem Geschäftsfeld 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.

Zum Netzwerk des Geschäftsfelds DB Bahn Stadtverkehr gehören neben den 22 regionalen Busgesellschaften, wovon 21 Beteiligungen der DB Regio AG sind, und den S-Bahnen Berlin und Hamburg mehr als 70 weitere Beteiligungen an Verkehrsunternehmen und -gemeinschaften. Im Rahmen der Expansionsstrategie im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr wurden Ende des Jahres 2007 die tschechische Busgesellschaft RDS bus s. r. o. und die dänische Busgesellschaft Pan Bus A/S erworben.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Regio AG erfolgreich. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit stieg um 419 Mio. € auf 922 Mio. €. Die deutliche Veränderung gegenüber dem Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus dem negativen Sondereffekt der Rückstellungsbildung für Drohverluste im Vorjahr in Höhe von 310 Mio. €. Die Entwicklung der Verkehrsleistungen und des Umsatzes verlief aufgrund von Tarifanpassungen und gezielten Marketingaktivitäten trotz des hohen Wettbewerbsdrucks im ÖPNV-Markt, der konjunkturellen Entwicklung und der zunehmenden Finanzmittelknappheit der öffentlichen Haushalte insgesamt positiv. Die Aufwendungen sind nicht proportional zu den Umsatzerlösen gestiegen, da aufwandsseitig Einsparungen durch Prozess- und Personaloptimierungen, umfassende Kostensenkungsmaßnahmen sowie Produktivitätssteigerungen erzielt werden konnten.

Wirtschaftliches Umfeld

Unsere wirtschaftliche Entwicklung ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Hier fielen die Wachstumsimpulse im Jahr 2008 merklich schwächer aus als im Jahr 2007. Wie schon im Vorjahr sank der private Verbrauch (real) um rund einen halben Prozentpunkt.

Wenngleich in Deutschland das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) im Jahr 2008 höher ausfiel als im Euroland-Durchschnitt, war auch hier eine Verlangsamung des Zuwachses um über einen Prozentpunkt zu verzeichnen. Angesichts der nachlassenden Expansion der Weltwirtschaft schwächte sich sowohl die Zuwachsrate des Exports als auch der Investitionen ab. Der Beschäftigungsaufbau setzte sich im Verlauf des Jahres 2008 aber noch fort. Insbesondere die Zahl der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten legte deutlich zu. Der private Konsum stagnierte hingegen, wachstumsbremsend wirkten sich dabei – getrieben vor allem von einer kräftigen Verteuerung von Energie und Lebensmitteln bis in den Herbst hinein – die seit 14 Jahren höchste Teuerungsrate der Verbraucherpreise und eine nochmalige Zunahme der Sparquote aus.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND

WEITERHIN AUF WACHSTUMSKURS

Der Nachfragerückgang im deutschen Personenverkehrsmarkt (alle motorisierten Verkehrsträger: motorisierter Individualverkehr, Schiene, öffentlicher Straßenpersonenverkehr sowie innerdeutscher Luftverkehr) hat sich im Jahr 2008 gegenüber dem Vorjahr aufgrund der Schwäche des motorisierten Individualverkehrs leicht verstärkt. Dieser war vor allem bedingt durch die lange Zeit auf hohem Niveau steigenden Kraftstoffpreise, die im Spätsommer ihren Höhepunkt erreichten. Trotz der deutlichen Abschwächung in den Folgemonaten blieb der Preisanstieg im Gesamtjahr mit knapp 7% kräftig.

Der Schienenverkehr insgesamt konnte die Verkehrsleistung des Vorjahres deutlich übertreffen und so seinen Marktanteil spürbar ausbauen. Positiven Einfluss hatten die Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt, die lange Phase hoher Kraftstoffpreise sowie die Basiseffekte aus der Tarifauseinandersetzung im Vorjahr. Dämpfend wirkten die gesunkenen Realeinkommen. Neben einem erfreulichen Plus der Gesellschaften des DB-Konzerns erreichten nach DB-konzerninterner Einschätzung die DB-konzernexternen Bahnen eine weitere deutliche Steigerung der Verkehrsleistung. Diese ist hauptsächlich auf weitere Übernahmen von bestellten Verkehren im Regionalverkehr zurückzuführen. Der Anteil der DB-konzernexternen Bahnen an der Verkehrsleistung im Schienenpersonennahverkehr ist somit im Jahr 2008 weiter leicht angestiegen.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV), zu dem die Bus-, Straßenbahn- und U-Bahn-Verkehre gehören, war ein leichter Nachfragerückgang zu verzeichnen. Während die Linienverkehre von der guten Arbeitsmarktentwicklung profitierten, wirkten sich die sinkenden Schülerzahlen und der Streik bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) negativ aus. Der Gelegenheitsverkehr wurde vor allem durch die im Jahresdurchschnitt höheren Kraftstoffpreise und stagnierende verfügbare Einkommen belastet. Die Verkehrsleistung der Busgesellschaften des DB-Konzerns stieg insgesamt leicht an.

Die Verkehrsleistung der DB Regio AG auf der Schiene stieg im Berichtsjahr um 3,4 % auf 26,4 Mrd. Personenkilometer (Pkm) (im Vorjahr: 25,6 Mrd. Pkm). Vor allem bei den Ländertickets konnte ein Wachstum der Verkehrsleistung erzielt werden. Die Zahl der beförderten Personen der DB Regio AG auf der Schiene erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,2 % auf 1.016 Mio. Personen (im Vorjahr: 985 Mio. Personen).

Die Verkehrsleistung unserer Tochtergesellschaften im Bereich der Busverkehre erreichte im Berichtsjahr mit 9,1 Mrd. Pkm den Vorjahreswert.

STARKE UNTERJÄHRIGE VERÄNDERUNGEN BEI DER ENTWICKLUNG DER ENERGIEPREISE

Die Preise für Rohöl setzten den Anstieg aus dem Jahr 2007 in der ersten Jahreshälfte 2008 beschleunigt fort. Der amerikanische Leitindex West Texas Intermediate (WTI) erreichte im Juli 2008 mit 147 US-Dollar (USD)/Barrel (bbl) einen neuen Rekordstand und fiel dann innerhalb weniger Monate auf den tiefsten Stand der letzten vier Jahre. Zum Jahresende 2008 notierte WTI bei 45 USD/bbl. Im Jahresdurchschnitt haben die Preise für Rohöl mit über 100 USD/bbl den entsprechenden Vorjahreswert trotz des Preisverfalls in der zweiten Jahreshälfte um gut 40 % übertroffen. Die großen Bewegungen im Wechselkurs des Euro zum Dollar konnten für den Euro-Raum die Preisschwankungen allerdings abschwächen.

Die Preise an den Terminmärkten für 50-Hz-Strom folgten den Primärenergiemärkten in abgeschwächter Form. In der ersten Jahreshälfte legten sie um mehr als 40 % zu. Das Jahr 2009 wurde mit 90 €/MWh auf dem Höchststand gehandelt und konnte sich im Abschwung der zweiten Jahreshälfte über der Marke von 55 €/MWh halten. Die Spotpreise für Strom zeigten sich im gesamten Jahresverlauf auf Rekordniveau: Der EEX-Tagesindex für Baseload lag zeitweise über 100 €/MWh.

Ertragslage

UMSATZENTWICKLUNG

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen trotz des Rückgangs des bestellten Verkehrsvolumens mit 5.260 Mio. € um 28 Mio. € beziehungsweise 0,5 % über dem Vorjahreswert.

Die Fahrgelderlöse stiegen infolge gestiegener Beförderungszahlen, gezielter Marketingaktivitäten und Tarifierpassungen um 73 Mio. € beziehungsweise 4,1% auf 1.855 Mio. €.

Im Bestellerentgelt war ein Rückgang um 39 Mio. € beziehungsweise 1,2 % auf 3.364 Mio. € zu verzeichnen. Die in den meisten Verkehrsverträgen verankerte Dynamisierung des Bestellerentgelts konnte den Effekt aus Ausschreibungsverlusten und Leistungskürzungen seitens der Besteller nicht auffangen.

Insgesamt entfielen rund 64 % des Umsatzes auf Bestellungen der Länder, 35 % auf Fahrgelderlöse und 1% auf sonstige Umsatzerlöse. Wie im Vorjahr wurden 1,4 % des Umsatzes mit Gesellschaften des DB-Konzerns erzielt.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 5.267 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 34 Mio. €. Das ist vor allem auf die um 28 Mio. € höheren Umsatzerlöse zurückzuführen.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wurden mit 349 Mio. € um 142 Mio. € beziehungsweise 68,6 % höhere Erträge erzielt. Davon sind 111 Mio. € auf ertragswirksame Effekte (Verbrauch und Auflösung) aus Drohverlustrückstellungen zurückzuführen, resultierend aus der im Jahr 2007 durchgeführten Bewertung der Verkehrsverträge über ihre Vertragslaufzeit unter Beachtung von Prämissenänderungen.

Gegenüber dem Vorjahr stieg der Materialaufwand um 63 Mio. € beziehungsweise 2,0 % auf 3.279 Mio. €, im Wesentlichen infolge des höheren Instandhaltungsaufwands an Fahrzeugen sowie Rückstellungsbildungen für technische Nachrüstungen an elektrischen Triebwagen (ET) aufgrund von Auflagen des Eisenbahnbundesamts. Die geringeren Aufwendungen für Vertriebsprovision überkompensierten die höheren Aufwendungen für Trassen- und Stationsnutzung.

Der Personalaufwand lag bei 911 Mio. € und damit um 49 Mio. € beziehungsweise 5,7 % über dem Vorjahreswert. Ursachen hierfür sind insbesondere die Tarifsteigerung sowie höhere Rückstellungszuführungen für Arbeitsmehrleistungen, Urlaubsrückstände, Tantieme und Ergebnisbeteiligung. Gegenläufig wirkten im Berichtsjahr die geringere Zahl der Mitarbeiter sowie positive Effekte aus dem Restrukturierungsprozess.

Mit 307 Mio. € lagen die Abschreibungen um 12 Mio. € beziehungsweise 4,1% über dem Vorjahreswert. Das ist im Wesentlichen auf höhere Fahrzeuginvestitionen im Vorjahr und außerplanmäßige Abschreibungen von Lokomotiven zurückzuführen.

Gegenüber dem Vorjahr wurde der sonstige betriebliche Aufwand um 351 Mio. € beziehungsweise 46,4% auf 405 Mio. € reduziert. Wesentliche Ursachen sind die im Vergleich zum Vorjahr geringere Rückstellungszuführung für Drohverluste sowie geringere interne Verrechnungen infolge der Neustrukturierung des Konzerns im Berichtsjahr.

Das Zinsergebnis verbesserte sich im Vorjahresvergleich um 6 Mio. € beziehungsweise 12,8% auf - 41 Mio. €. Der negative Zinseffekt aus der Aufzinsung der Drohverlustrückstellung wurde durch einen geringeren Finanzierungssaldo, im Wesentlichen durch Darlehenstilgungen aus Vorjahren, überkompensiert.

Mit 249 Mio. € übertraf das Beteiligungsergebnis den Vorjahreswert um 10 Mio. € beziehungsweise 4,2%.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verbesserte sich das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der DB Regio AG um 419 Mio. € auf 922 Mio. € (im Vorjahr: 503 Mio. €). Das resultiert insbesondere aus Sondereffekten im Vorjahr, die vor allem durch die Rückstellungsbildung für Drohverluste (310 Mio. €) geprägt waren. Zudem wirkte sich im Berichtsjahr die Neustrukturierung der konzerninternen Leistungsverrechnung aus, die zu einem positiven Ergebniseffekt von insgesamt 95 Mio. € geführt hat. Unter Berücksichtigung des Steueraufwands von 263 Mio. € ergibt sich ein Jahresergebnis von 659 Mio. €.

Das Ergebnis wird aufgrund des handelsrechtlich im Jahr 2008 bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die Muttergesellschaft DB ML AG abgeführt.

ENTWICKLUNG DER TOCHTERGESELLSCHAFTEN IM GESCHÄFTSFELD DB BAHN REGIO DES DB-KONZERNS

Die Verkehrsleistung der dem Geschäftsfeld DB Bahn Regio zugeordneten Tochtergesellschaften ging leicht um 0,1 Mrd. Pkm beziehungsweise 0,9 % auf 10,5 Mrd. Pkm zurück.

Die Umsatzerlöse der Tochtergesellschaften erreichten trotz eines Rückgangs der bestellten Betriebsleistung mit 1.613 Mio. € annähernd das Vorjahresniveau (-0,2%).

Das Ergebnis vor Steuern der Tochtergesellschaften im Geschäftsfeld DB Bahn Regio sank um 4 Mio. € beziehungsweise 3,6 % auf 106 Mio. € (im Vorjahr: 110 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen der Tochtergesellschaften im Geschäftsfeld DB Bahn Regio lagen im Berichtsjahr bei 173 Mio. € und damit um 90 Mio. € über dem Vorjahreswert, davon entfielen rund 159 Mio. € auf Schienenfahrzeuge und Busse sowie 14 Mio. € auf Werkstätten und sonstige Investitionen. Der Investitionsschwerpunkt bei den Fahrzeugen lag in der Beschaffung von S-Bahn-Triebwagen der Baureihe (BR) ET 422 für die DB Regio NRW GmbH in Höhe von 145 Mio. € sowie in Doppelstockwagen der DB Regio Rheinland GmbH (5 Mio. €). In beiden Fällen wurden ausschließlich Anzahlungen geleistet.

Nach Abzug der Investitionszuschüsse in Höhe von 4 Mio. € ergaben sich Netto-Investitionen in Höhe von 169 Mio. €.

Die Mitarbeiterzahl (auf Vollzeitpersonen (VZP) umgerechnet) ist im Vergleich zum Vorjahr um 262 beziehungsweise 4,7 % auf 5.342 Mitarbeiter (31. Dezember 2007: 5.604 Mitarbeiter) gesunken. Wesentlicher Grund hierfür waren der Verkauf der UBB Usedomer Bäderbahn GmbH zum 30. September 2008 sowie der Verzicht auf Nachbesetzungen bereits im Vorgriff auf die anstehenden Streckenverluste infolge verlorener Ausschreibungen.

DIE WICHTIGSTEN KENNZAHLEN UND IHRE ENTWICKLUNG IM ÜBERBLICK:

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung in %
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	10.508	10.603	- 0,9
Umsatz	1.613	1.616	- 0,2
Ergebnis vor Steuern	106	110	- 3,6
Brutto-Investitionen	173	83	+ 108,4
Mitarbeiter in VZP per 31. 12.	5.342	5.604	- 4,7

ENTWICKLUNG DER SPARTE S-BAHN IM GESCHÄFTSFELD DB BAHN STADTVERKEHR DES DB-KONZERNS

Die Verkehrsleistung konnte gegenüber dem Vorjahr um 2,0 % auf 5.468 Mio. Pkm verbessert werden. Die Leistungssteigerung resultierte im Wesentlichen aus gesteigerter Kundennachfrage aufgrund eines verbesserten Leistungsangebots bei der S-Bahn Berlin. Der Anstieg gegenüber dem Vorjahr ist auch auf Streiks bei den Berliner Verkehrsbetrieben (BVG) im ersten Quartal 2008 zurückzuführen.

Der Gesamtumsatz stieg im Berichtsjahr um 6,4 % auf 779 Mio. € (im Vorjahr: 732 Mio. €).

Die Fahrgelderlöse lagen im Berichtsjahr bei 425 Mio. € (im Vorjahr: 396 Mio. €) und haben damit einen Anteil von 54,6 % am Gesamtumsatz. Gegenüber dem Vorjahr erklärt sich die positive Entwicklung im Wesentlichen aus zusätzlichen Fahrgelderlösen für die Betriebsleistungen der S-Bahn Hamburg nach Stade (Betriebsaufnahme im Dezember 2007) sowie tarifbedingt erhöhten Fahrgelderlösen bei der S-Bahn Berlin und aus der Änderung der Einnahmenaufteilung im Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg.

In der Sparte S-Bahn lag das Bestellerentgelt mit 354 Mio. € um 18 Mio. € über dem Vorjahr. Ursächlich waren vor allem Bestellerentgelte für Vorjahre bei der S-Bahn Berlin.

Das Ergebnis vor Steuern der Sparte S-Bahn verbesserte sich im Berichtsjahr von 55 Mio. € auf 82 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen beliefen sich im Geschäftsjahr 2008 auf 13 Mio. € und unterschritten damit den Vorjahreswert um 6 Mio. €. Dies lag an der teilweisen Verschiebung des Projekts BIS/ZAT (Betriebs- und Informations-System S-Bahn/Zugabfertigung durch Triebfahrzeugführer) der S-Bahn Berlin in das Jahr 2009. Nach Abzug der Investitionszuschüsse ergaben sich Netto-Investitionen von 10 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €).

Zum Jahresende waren in der Sparte S-Bahn 3.627 Mitarbeiter beschäftigt. Das entspricht einer Reduzierung gegenüber dem Vorjahresende um 209 Mitarbeiter und ist auf die Entwicklung bei der S-Bahn Berlin GmbH zurückzuführen.

DIE WICHTIGSTEN KENNZAHLEN UND IHRE ENTWICKLUNG IM ÜBERBLICK:

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung in %
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	5.468	5.362	+ 2,0
Umsatz	779	732	+ 6,4
Ergebnis vor Steuern	82	55	+ 49,1
Brutto-Investitionen	13	19	- 31,6
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	3.627	3.836	- 5,4

ENTWICKLUNG DER SPARTE BUS IM GESCHÄFTSFELD DB BAHN STADTVERKEHR DES DB-KONZERNES

Die Verkehrsleistung der Busgesellschaften hat sich gegenüber dem Vorjahr um 1,8 % auf 8.272 Mio. Pkm erhöht.

Die Umsatzerlöse stiegen gegenüber dem Vorjahr um 32 Mio. € auf 1.235 Mio. €. Dies entspricht einer Steigerung um 2,6 %. Dieser positive Effekt gegenüber dem Vorjahr wurde maßgeblich durch die ganzjährige Berücksichtigung der Pan Bus A/S mit Sitz in Viborg/Dänemark (Kauf zum 1. September 2007) erzielt. Zusätzlich resultierten Umsatzsteigerungen aus periodenfremden Effekten wie zum Beispiel Nachzahlungen von Erstattungen nach § 45a PBefG, Übernahme von Konzessionen sowie Leistungen aufgrund gewonnener Ausschreibungen.

Das Ergebnis vor Steuern lag mit 62 Mio. € um 11 Mio. € unter dem Vorjahreswert.

Die Brutto-Investitionen lagen mit 117 Mio. € um 33,0 % über dem Vorjahr. Die Überschreitung des Vorjahres lässt sich hauptsächlich durch die gewonnene Ausschreibung der Verkehre für die Britischen Streitkräfte in der Region Nordrhein-Westfalen sowie auf erhöhte Investitionen für das Projekt »Rechnergestütztes Betriebsleitsystem« in der Region Bayern zurückführen. Nach Abzug der Investitionszuschüsse beliefen sich die Netto-Investitionen auf 105 Mio. €.

Die Zahl der Mitarbeiter zum 31. Dezember 2008 betrug 8.352 Mitarbeiter (31. Dezember 2007: 8.110 Mitarbeiter). Der Vorjahreswert der Sparte Bus wird in erster Linie durch neu gewonnene Verkehre bei der Autokraft GmbH und der ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH überschritten.

DIE WICHTIGSTEN KENNZAHLEN UND IHRE ENTWICKLUNG IM ÜBERBLICK:

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2008	2007	Veränderung in %
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	8.272	8.127	+1,8
Umsatz	1.235	1.204	+2,6
Ergebnis vor Steuern	62	73	-15,1
Brutto-Investitionen	117	88	+33,0
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	8.352	8.110	+3,0

Finanz- und Vermögenslage

FINANZMANAGEMENT

Durch die Einbindung in den DB-Konzern profitiert die DB Regio AG von den günstigen Refinanzierungsmöglichkeiten des DB-Konzerns. Das Finanzmanagementsystem des DB-Konzerns ist im Konzernlagebericht des DB-Konzerns ausführlich beschrieben.

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB ML AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DB ML AG im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts über die DB ML AG als Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht. Die anderen DB-Konzerngesellschaften sind direkt an das Treasury-Zentrum der DB AG angebunden. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Regio AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten und in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P) und Moody's regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stable«, S&P »AA/stable«. Beide Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert. S&P hatte die Ratings der DB AG im April 2008 auf »Credit Watch with negative implications« gesetzt. Nach einer erneuten Überprüfung hat S&P den negativen Credit Watch im Dezember 2008 aufgelöst und den Ausblick wieder auf »stable« gesetzt. Die mit diesen Rating-Einstufungen der DB AG erzielbaren Vorteile in der DB-konzernexternen Finanzierung kommen der DB Regio AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung zugute.

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen (inklusive konzerninterner Zugänge) der DB Regio AG reduzierten sich um 98 Mio. € auf 283 Mio. €. Die Reduzierung der Investitionen resultierte maßgeblich aus einem geringeren Volumen an Anzahlungen für Fahrzeuginvestitionen im Zusammenhang mit Ausschreibungen und Verkehrsverträgen. Von den Brutto-Investitionen entfielen rund 87 % auf Fahrzeuge und rund 13 % auf Werkstätten und sonstige Investitionen.

Die Investitionsschwerpunkte bei den Fahrzeugen lagen in der Beschaffung für die gewonnenen Vergabeverfahren Nürnberger Dieselnetze, E-Netz Augsburg, München-Passau und E-Netz Würzburg, für die Taunusstrecke sowie für das Netz Schleswig-Holstein Ost mit insgesamt 168 Mio. €. Darüber hinaus wurden Fahrzeugbeschaffungen für die S-Bahn Hannover (26 Mio. €) sowie für die S-Bahn Nürnberg (20 Mio. €) getätigt. Im Bereich der Werkstätten wurden im Berichtsjahr rund 20 Mio. € investiert. Schwerpunkte waren hier der Neubau von Werkstättenanlagen inklusive Fahrzeugreinigung für die Standorte Heilbronn und Tübingen, die Erstellung von Fahrzeugreinigungsanlagen in Erfurt und Halle sowie die Fertigstellung der Werkstattumbauten in Dresden, Frankfurt und Kempten.

Nach Abzug der Investitionszuschüsse (10 Mio. €) ergaben sich Netto-Investitionen in Höhe von 273 Mio. €, die um 53 Mio. € unter dem Vorjahr (326 Mio. €) lagen.

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen (inklusive konzerninterner Zugänge) von 283 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Investitionszuwendungen und Anlagenabgängen ein Kapitalbedarf in Höhe von 201 Mio. € (im Vorjahr: 307 Mio. €).

Der Kapitalbedarf wurde aus dem Cashflow gedeckt.

BILANZSTRUKTUR

Die Bilanzsumme der DB Regio AG ist per 31. Dezember 2008 im Vergleich zum Vorjahresende um 46 Mio. € beziehungsweise 1,0 % auf 4.527 Mio. € zurückgegangen.

Das Anlagevermögen hat sich per 31. Dezember 2008 um 1,6 % beziehungsweise 65 Mio. € auf 4.111 Mio. € verringert. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist auf 90,8 % (per 31. Dezember 2007: 91,3 %) zurückgegangen.

Dies resultierte daraus, dass die Netto-Investitionen in Höhe von 273 Mio. € unter der Summe aus Abschreibungen (307 Mio. €) und Sachanlagenabgängen (29 Mio. €) lagen.

Das Umlaufvermögen hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,1 % beziehungsweise 20 Mio. € auf 416 Mio. € erhöht. Ursachen hierfür sind im Wesentlichen höhere Forderungen aus Gewinnabführungen verbundener Unternehmen und höhere Forderungen an die Finanzverwaltung. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen stieg damit auf 9,2 % (per 31. Dezember 2007: 8,7 %).

Aufgrund der Ergebnisabführung blieb das Eigenkapital der DB Regio AG mit 1.823 Mio. € unverändert. Durch die niedrigere Bilanzsumme ist die Eigenkapitalquote von 39,9 % auf 40,3 % angestiegen.

Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme hat sich auf 36,4 % vermindert (per 31. Dezember 2007: 37,7 %). Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten resultierten in voller Höhe aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB ML AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Im Berichtsjahr wurden sie von 774 Mio. € auf 616 Mio. € zurückgeführt. Durch die planmäßige Tilgung von 158 Mio. € ist der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme auf 13,6 % gesunken.

Die Rückstellungen lagen mit 1.056 Mio. € um 31 Mio. € beziehungsweise 3,0 % über dem Wert per 31. Dezember 2007. Der Anstieg ist durch die Bildung von Rückstellungen für Ertragsteuern zu erklären.

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben einen Anteil an der Bilanzsumme von 23,7 % (per 31. Dezember 2007: 27,8 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 36,0 % (per 31. Dezember 2007: 32,3 %).

Bilanzstruktur IN %	2008	2007
Aktiva		
Anlagevermögen	90,8	91,3
Umlaufvermögen	9,2	8,7
Aktiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0
Passiva		
Eigenkapital	40,3	39,9
Rückstellungen	23,3	22,4
Verbindlichkeiten	36,4	37,7
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	(13,6)	(16,9)
Passiver RAP	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	4.527	4.573

WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die DB Regio AG hielt zum 31. Dezember 2008 direkt Anteile an 38 verbundenen und 15 assoziierten Gesellschaften. Einige Beteiligungen der DB Regio AG werden gemäß der Organisationsstruktur des DB-Konzerns im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr unter der Führung unserer Schwestergesellschaft DB Stadtverkehr GmbH gebündelt. In diesem Beteiligungsbereich gab es keine Veränderungen.

Im Berichtsjahr ergaben sich folgende Veränderungen im Beteiligungsbereich des Geschäftsfelds DB Bahn Regio:

- /// Mit notarieller Beurkundung vom 28. April 2008 wurde die DB Regio Baden-Württemberg GmbH mit Sitz in Stuttgart von der DB Regio AG gegründet. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 30. Juni 2008.
- /// Mit notarieller Beurkundung vom 28. April 2008 wurde die DB Regio Bayern GmbH mit Sitz in München von der DB Regio AG gegründet. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 16. September 2008.
- /// Mit notarieller Beurkundung vom 28. April 2008 wurde die DB Regio Hessen GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main von der DB Regio AG gegründet. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 25. Juni 2008.
- /// Mit notarieller Beurkundung vom 28. April 2008 wurde die DB Regio Nord GmbH mit Sitz in Hannover von der DB Regio AG gegründet. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 24. Juni 2008.

- /// Mit notarieller Beurkundung vom 28. April 2008 wurde die DB Regio Nordost GmbH mit Sitz in Potsdam von der DB Regio AG gegründet. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 24. Juni 2008.
- /// Mit notarieller Beurkundung vom 28. April 2008 wurde die DB Regio RheinNeckar GmbH mit Sitz in Mannheim von der DB Regio AG gegründet. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 17. Juni 2008.
- /// Mit notarieller Beurkundung vom 28. April 2008 wurde die DB Regio Südost GmbH mit Sitz in Leipzig von der DB Regio AG gegründet. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 17. Juni 2008.
- /// Mit notarieller Beurkundung vom 28. April 2008 wurde die DB Regio Südwest GmbH mit Sitz in Mainz von der DB Regio AG gegründet. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 3. Juni 2008.
- /// Mit notariellem Kaufvertrag vom 10. Juni 2008 hat die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH mit Sitz in Ulm, 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Regio AG, ihre Anteile in Höhe von 100 % am Stammkapital der KVB Sigmaringen GmbH mit Sitz in Sigmaringen an die Robert Bayer GmbH mit Sitz in Stuttgart veräußert.
- /// Mit notarieller Beurkundung vom 30. April 2008 haben die UBB Usedomer Bäderbahn GmbH mit Sitz in Heringsdorf und die DB Regio AG die UBB Polska Sp. z. o. o. mit Sitz in Swinemünde, Polen, gegründet. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 3. Juni 2008.
- /// Mit notariellem Kaufvertrag vom 24. September 2008 hat die DB Regio AG ihre Anteile in Höhe von 100 % am Stammkapital der UBB Usedomer Bäderbahn GmbH mit Sitz in Heringsdorf an die Deutsche Bahn AG mit Sitz in Berlin veräußert.
- /// Mit notarieller Beurkundung vom 6. November 2008 wurde die DB Heidekrautbahn GmbH, 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Regio AG, in DB Regio Rheinland GmbH umfirmiert. Gleichzeitig wurde der Sitz der Gesellschaft von Potsdam nach Köln verlegt. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 11. Dezember 2008.

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 2008 beschäftigte die DB Regio AG insgesamt 18.948 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2007: 19.177 Mitarbeiter). Das entsprach einem Rückgang um 229 Mitarbeiter beziehungsweise 1,2 %.

Im Produktionsprozess tätig waren 83,5 % der Beschäftigten, darunter 3.985 Kundenbetreuer und Prüfer, 8.219 Triebfahrzeugführer sowie 2.917 Mitarbeiter in den Werkstätten der DB Regio AG. Außerdem waren 874 Auszubildende am Jahresende beschäftigt.

Im Jahresdurchschnitt betrug die Mitarbeiterzahl 19.079 Mitarbeiter (im Vorjahr: 19.520 Mitarbeiter). Der Rückgang um 441 Mitarbeiter beziehungsweise 2,3 % im Vergleich zum Vorjahr war durch Leistungsverluste von Strecken gegenüber dem Vorjahr sowie Produktivitäts- und Effektivitätssteigerungen begründet. Angesichts der eingetretenen Ausschreibungsverluste wurde zudem bereits im Vorgriff auf die anstehenden Streckenverluste in einigen Bereichen auf Nachbesetzungen ausscheidender Mitarbeiter verzichtet.

Nachhaltigkeit

Globalisierung, Ressourcenverknappung, Klimawandel, Deregulierung und demografischer Wandel sind die zentralen Herausforderungen, auf die sich der DB-Konzern immer stärker einstellt. Nur ein Unternehmen, das energieeffizient arbeitet, kann auch seine Kostenentwicklung kontrollieren, seine Marktpositionen festigen, Arbeitsplätze sichern und gleichzeitig das Klima schützen. Mit einer nachhaltig ausgerichteten Unternehmenspolitik stellt sich der DB-Konzern seiner gesellschaftlichen Verantwortung.

Mit dem DB-konzernweiten Nachhaltigkeitsmanagement bekennen wir uns im DB-Konzern zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens. Der erste integrierte Nachhaltigkeitsbericht des DB-Konzerns ist im Jahr 2007 erschienen und fasst in ganzheitlicher Betrachtung Umwelt- sowie Personal- und Sozialthemen zusammen. Die bisher separat erschienenen Umwelt- sowie Personal- und Sozialberichte wurden damit abgelöst. Der Nachhaltigkeitsbericht wird alle zwei Jahre erscheinen. Eine gedruckte Ausgabe ergänzt die ausführliche Version im Internet unter <http://www.deutschebahn.com/nachhaltigkeitsbericht>.

Von den Erläuterungen zu § 289 Abs. 3 HGB (Nachhaltigkeitsbericht) wird in diesem Bericht abgesehen, da hierzu ausführlich im Konzernlagebericht des DB-Konzerns Stellung genommen wird.

Strategie

Die Strategie des Geschäftsfelds DB Bahn Regio resultiert einerseits aus unserem Dienstleistungsversprechen gegenüber dem Fahrgast und dem Besteller, andererseits aus dem Ziel, die flächendeckende Marktführerschaft zu behaupten und die Wettbewerbsfähigkeit zu steigern. Dabei agieren wir in einem zunehmend stagnierenden Markt mit seit Beginn der Bahnreform 1994 stark zunehmender Vergabe von Leistungen im Wettbewerb.

Als Indikator der Leistungs- beziehungsweise Qualitätsbeurteilung dient die Kundenzufriedenheit. Ein objektiver Qualitätsmaßstab ist vor allem die Pünktlichkeit, die deutlich gesteigert werden konnte. So bewerteten rund 66 % der befragten Fahrgäste die Leistung des Geschäftsfelds als »unbedingt empfehlenswert«, im Frühjahr 2007 waren es nur 63 % der befragten Fahrgäste.

Ein Hauptaugenmerk wird also auch im Jahr 2009 auf weiteren Qualitätssteigerungen liegen.

Im Hinblick auf die zunehmende Knappheit öffentlicher Mittel gewinnen die Anstrengungen zur Verbesserung der Kostenpositionen und Erschließung zusätzlicher Erlöspotenziale am Fahrgastmarkt weiter an Bedeutung.

Aufgrund der Tarifabschlüsse im Berichtsjahr hat sich unsere Kostenposition gegenüber Wettbewerbern, insbesondere bei Ausschreibungen, die vorwiegend auf den Preis fokussieren, verschlechtert. Um einer Schwächung der Wettbewerbsposition durch Kostensteigerungen entgegenzuwirken, werden unter anderem weitere Optimierungen der Betriebsabläufe und Leistungsbeziehungen, der Ausbau des Best-Practice-Managements und die Implementierung eines kontinuierlichen Verbesserungsmanagements vorgenommen.

Erlöspotenziale sollen einerseits durch Verbesserungen der Reisekette gemeinsam mit den Geschäftsfeldern DB Bahn Fernverkehr und DB Bahn Stadtverkehr innerhalb des DB-Konzerns sowie andererseits durch eine optimierte kundenspezifische und regionale Marktbearbeitung mittels reiseanlassspezifischer Angebote und Ausweitung der Pauschalpreisangebote generiert werden. Die zunehmende Vielzahl kleinerer Netze im deutschen Schienenpersonennahverkehr erfordert außerdem verstärkt flexible, marktnahe Reaktionen. Außerdem schreitet die Liberalisierung des ÖPNV innerhalb der EU weiter voran. Die daraus resultierenden strukturellen Veränderungen in den europäischen Nahverkehrsmärkten bieten Wachstumschancen im Sinne einer gezielten Erweiterung des Kerngeschäfts. Nach dem erfolgreichen Markteintritt in Großbritannien wird DB Bahn Regio weiterhin strategiekonforme Gelegenheiten zum Markteintritt und zur internationalen Expansion verfolgen, die ein profitables Wachstum ermöglichen. So beteiligte sich DB Bahn Regio im Geschäftsjahr 2008 an Ausschreibungen in Schweden und Dänemark. Darüber hinaus werden grenzüberschreitende Verkehre ausgebaut, zum Beispiel Dresden-Breslau. Das Geschäftsmodell »RegioNetze«, das im ländlichen Raum einen integrierten Produktionsansatz verfolgt, leistet unter strategischen Gesichtspunkten einen wichtigen Beitrag. Unter dem Dach von DB RegioNetz wird in Profit-Centern die Verantwortung für die Infrastruktur und den Verkehrsbetrieb des jeweiligen RegioNetzes dezentral und marktnah gebündelt. Die RegioNetze zeichnen sich vor allem durch hohe Mitarbeiteridentifikation und durch wettbewerbsfähige Kostenstrukturen bei überdurchschnittlicher Kundenzufriedenheit aus.



Weitere Informationen

TARIFABSCHLUSS UND NEUE ENTGELTSTRUKTUR

Die Verhandlungen der Tarifrunde 2007 mit der Tarifgemeinschaft (TG) aus TRANSNET und der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) sowie mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurden im März 2008 abgeschlossen. Zwei sogenannte Grundlagentarifverträge bilden die Basis für das neue Tarifvertragswerk und für ein widerspruchsfreies Tarifgefüge. Sie bestehen aus einem Basistarifvertrag und sechs funktionspezifischen Einzeltarifverträgen.

Ein funktionspezifischer Tarifvertrag ist der mit der GDL ausgehandelte eigenständige Lokführertarifvertrag (LfTV), in dem die Beschäftigungsbedingungen für die Lokführer geregelt sind. Der LfTV hat eine Laufzeit vom 1. Juli 2007 bis zum 31. Januar 2009. Auf Basis der individuellen Eingruppierung nach Berufserfahrung ergaben sich individuelle Lohnsteigerungen zwischen 7 % und 15 %. Dabei wurden unter anderem die Entgelttabellen in zwei Schritten im März und September 2008 erhöht.

Die anderen fünf funktionspezifischen Tarifverträge wurden mit der TG geschlossen. Mit der TG wurde auch eine neue Entgeltstruktur vereinbart. Diese gilt seit dem 1. März 2008 und sieht 13 Entgeltgruppen und sechs Erfahrungsstufen vor. Basis für die erstmalige Eingruppierung der Mitarbeiter ist ihre Betriebszugehörigkeit. Das Volumen der neuen Entgeltstruktur beträgt durchschnittlich rund 9,6 %. Ab Februar 2009 wird sich zudem die wöchentliche Arbeitszeit der Zugbegleiter, Kundenbetreuer im Nahverkehr und Mitarbeiter im Bordservice um eine Stunde reduzieren.

Die mit der TG vereinbarte neue Entgeltstruktur bezieht sich auf alle nicht vom LfTV erfassten Mitarbeitergruppen.

VERGABEN IM SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV) IM INLAND VERÖFFENTLICHUNG NEUER AUSSCHREIBUNGEN UND VERGABEN NACH § 15 ABS. 2 AEG

Der Wettbewerb im SPNV entwickelt sich auf einem immer höheren Niveau. Im Berichtsjahr wurden insgesamt 58,2 Mio. Trassenkilometer (Trkm) in den Wettbewerb gegeben, davon 53,8 Mio. Trkm als Ausschreibungsverfahren nach den §§ 97 ff. GWB und 4,4 Mio. Trkm in Form von Verhandlungsverfahren nach § 15 Abs. 2 AEG. Das sind 27 Mio. Trkm mehr gegenüber dem Vorjahr.

Die größten Netze, bezogen auf das Leistungsvolumen, wurden mit dem »Netz Stadtbahn« (22,9 Mio. Trkm p. a. in vier Losen) in Berlin/Brandenburg, dem »Mitteldeutschen S-Bahn Netz« (9,0 Mio. Trkm p. a. in zwei Losen) und dem Netz »VVO-Binnenverkehre (Verkehrsverbund Oberelbe)« (4,9 Mio. Trkm p. a. in drei Losen) in Sachsen, dem »D-Netz Oberfranken« (4,0 Mio. Trkm p. a.) und dem »E-Netz Franken« (4,6 Mio. Trkm p. a.) in Bayern sowie dem »Netz Mittelhessen« (3,1 Mio. Trkm p. a.) in Hessen in den Wettbewerb gebracht.

Zum Jahresende waren Verfahren aus 2007 und 2008 im Volumen von rund 62 Mio. Trkm veröffentlicht, zu denen die Entscheidungen noch ausstehen.

VERGABEENTSCHEIDUNGEN

Vergeben wurden im Jahr 2008 insgesamt 38,2 Mio. Trkm, dabei handelt es sich zu einem großen Teil um im Jahr 2007 in den Wettbewerb gegebene Leistungen. Dabei erzielte DB Regio einen Gewinnanteil von 28 %.

AUSSCHREIBUNGSVERFAHREN NACH §§ 97 FF. GWB

Knapp 20 Mio. Trkm wurden in Ausschreibungen nach den §§ 97 ff. GWB vergeben. Für DB Regio konnten mit einem Leistungsvolumen von insgesamt 2,1 Mio. Trkm die Ausschreibungen »Rhein-Sieg-Express« (2,0 Mio. Trkm p. a.) und »Kassel-Wabern-Bad Wildungen« (0,1 Mio. Trkm p. a.) erfolgreich abgeschlossen werden.

Von den 17,5 Mio. Trkm p. a., die im Berichtsjahr über Ausschreibungen an Wettbewerber vergeben wurden, gingen die Ausschreibungen »Raum Regensburg« (5,0 Mio. Trkm p. a.) und »D-Netz Oberfranken« (4,4 Mio. Trkm p. a.) an BeNEX (Bessere Verbindungen im Nahverkehr), die »S-Bahn Bremen« (4,7 Mio. Trkm p. a.) an die NordWestBahn (NWB), das Teilnetz »Rheingau« (2,1 Mio. Trkm p. a.) an die VIAS sowie das »Main-Lahn-Sieg-Netz« (1,3 Mio. Trkm p. a.) an die Hessische Landesbahn.

VERHANDLUNGSVERFAHREN NACH § 15 ABS. 2 AEG

Von den 5,3 Mio. Trkm, die im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens nach § 15 Abs. 2 AEG im Berichtsjahr vergeben wurden, konnte das Verhandlungsverfahren für die Verkehrsleistung für die »RE 8 MV (Wismar-Rostock-Tessin)« (1,1 Mio. Trkm p. a.) erfolgreich für DB Regio abgeschlossen werden.

An die NordWestBahn ging das Vergabeverfahren »Niers-Rhein-Emscher-Netz« (3,2 Mio. Trkm p. a.); die »Saarbahn-Erweiterung« (0,8 Mio. Trkm p. a.) wurde an die Saarbahn vergeben und die »Hunsrückbahn« (0,2 Mio. Trkm p. a.) erhielt Rhenus Veniro.

DIREKTVERGABEN NACH § 15 ABS. 2 AEG

Zusätzlich wurden im Berichtsjahr 13,3 Mio. Trkm über Direktvergaben nach § 15 Abs. 2 AEG an Eisenbahnverkehrsunternehmen vergeben. Dabei fallen als umfangreichste Leistungen die »Interimsleistungen zum City-Tunnel Leipzig« mit insgesamt 5,2 Mio. Trkm p. a. in Sachsen (2,7 Mio. Trkm an die DB Regio, 2,2 Mio. Trkm + 0,3 Mio. Trkm an Veolia) und Leistungen im »Netz Nord« in Schleswig-Holstein mit insgesamt 4,0 Mio. Trkm p. a. (1,6 Mio. Trkm an DB Bahn Regio und 2,4 Mio. Trkm an Nord Ostsee Bahn) besonders ins Gewicht.

VERFAHREN MIT AUSSTEHENDEN ENTSCHEIDUNGEN

Insgesamt stehen für rund 62 Mio. Trkm, die in den Jahren 2007 und 2008 in den Wettbewerb gegeben wurden, die Entscheidungen über den künftigen Betreiber noch aus. Für die Lose 2 und 3 der Ausschreibung »VVO-Binnenverkehre« wurde die Vergabe

an die Eisenbahngesellschaft Potsdam mbH angekündigt, eine rechtskräftige Vergabe liegt noch nicht vor. Für das Verhandlungsverfahren »Bremerhaven-Bremervörde-Buxtehude« liegt derzeit noch keine Vergabeöffentlichung vor, hier fährt die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH (EVB) die Leistungen seit Fahrplanwechsel 2008/2009 weiter.

Die DB Regio AG hat im Berichtsjahr Angebote für die Verfahren »D-Netz Oberfranken«, »E-Netz Franken«, »Teilnetz Main-Lahn-Sieg«, »RE 8 MV« und »VVO-Binnenverkehre« abgegeben. Für die Wettbewerbsverfahren »Saxonia-Linie«, »Mitteldeutsches S-Bahn Netz«, »Mittelhessen«, »Netz Stadtbahn« und »Netz Westliches Münsterland« werden Angebote zur Abgabe im Laufe des ersten Halbjahres 2009 vorbereitet. Im Vergabeverfahren »S-Bahn Stuttgart« finden derzeit noch Endverhandlungen mit dem Besteller statt, mit der Vergabe des Netzes ist im ersten Halbjahr 2009 zu rechnen. Die DB Regio AG ist der einzig verbliebene Anbieter.

RESÜMEE

Für das Jahr 2009 hat DB Bahn Regio SPNV-Leistungen von insgesamt rund 455 Mio. Trkm durch Verkehrsverträge kontrahiert und überwiegend langfristig gesichert. Dies spiegelt sich in einem Auftragsvolumen über die Gesamtlaufzeit aller Verträge von rund 23 Mrd. € wider. Der Wettbewerb nimmt drastisch zu, im Jahr 2009 ist mit einem weiteren Anstieg des Vergabevolumens zu rechnen.

VERGABEN IM SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR (SPNV) IM AUSLAND

Im Berichtsjahr wurden folgende internationale Verfahren bearbeitet:

Großbritannien:

/// Verkehre der Tyne & Wear Metro in Newcastle mit einem Leistungsvolumen von 5,8 Mio. Trkm p. a. Betriebsaufnahme ist im April 2010, die Vertragslaufzeit beträgt sieben Jahre mit einer Verlängerungsoption um weitere zwei Jahre. Die Tochtergesellschaft DB Regio (UK) Ltd. hat die Qualifikationsunterlagen am 8. Dezember 2008 fristgerecht abgegeben. Die Veröffentlichung der Verdingungsunterlagen und Bekanntgabe der präqualifizierten Unternehmen wird für Ende Januar 2009 erwartet.

Schweden:

/// Regional- und S-Bahn-Verkehre Westschweden 2010 (Ausschreibung Göteborg) mit einem Leistungsvolumen von 7,7 Mio. Trkm (ab Dezember 2012 9,2 Mio. Trkm) p. a. Betriebsaufnahme ist am 12. Dezember 2010, die Vertragslaufzeit beträgt acht Jahre bis Dezember 2018 mit einer Verlängerungsoption um weitere zwei Jahre. Die DB Regio AG arbeitet mit ihrer Tochtergesellschaft DB Regio Sverige AB an einem Angebot, das am 20. Februar 2009 abgegeben werden soll. Die Vergabeentscheidung wird für Ende August 2009 erwartet.

Dänemark:

- /// Mittel- und Westjütland in Dänemark mit einem Leistungsvolumen von rund 7,5 Mio. Trkm p. a. und mehreren Optionen der Leistungsausweitung. Betriebsaufnahme wird im Dezember 2010 sein, die Vertragslaufzeit beträgt acht Jahre bis Dezember 2018 mit Verlängerungsoption um weitere zwei Jahre. DB Regio hat am 12. Januar 2009 das endgültige Angebot abgegeben.
- /// Vestbanen in Dänemark mit einem Leistungsvolumen von rund 0,4 Mio. Trkm p. a. Betriebsaufnahme ist im Januar 2011, die Vertragslaufzeit beträgt acht Jahre bis Dezember 2018 mit Verlängerungsoption um weitere zwei Jahre. Die Leistungen sollen mit den Leistungen des Netzes Mittel- und Westjütland verknüpft werden. Der Terminplan des Bestellers in Dänemark sieht die Abgabe des endgültigen Angebots im Februar 2009 vor. Die Bekanntmachung des Zuschlags hat der Besteller für März oder April 2009 angekündigt.

Polen:

- /// Aufnahme einer grenzüberschreitenden Direktverbindung Dresden–Breslau in Kooperation mit der polnischen PKP PR mit einer Betriebsleistung von rund 0,6 Mio Trkm p. a. Die Betriebsaufnahme wird voraussichtlich zum 1. März 2009 erfolgen.
- /// Aufnahme einer grenzüberschreitenden Direktverbindung Berlin–Posen mit einer Betriebsleistung von rund 0,6 Mio. Trkm p. a. in Kooperation mit der polnischen PKP PR. Die voraussichtliche Betriebsaufnahme ist abhängig von einer Zusage der derzeit noch nicht gesicherten Finanzierung.

ERWEITERUNG DER FAHRGASTRECHTE

Nach der Verabschiedung der EG-Verordnung 1371/2007 vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr durch den europäischen Gesetzgeber hat die Bundesregierung am 1. Oktober 2008 ein deutsches Gesetz zur Anpassung der nationalen eisenbahnrechtlichen Vorschriften an die EG-Verordnung in die Gesetzgebung eingebracht.

Die EG-Verordnung, die am 3. Dezember 2009 in Kraft tritt, gilt für den gesamten – nationalen und internationalen – Eisenbahnfern- und -nahverkehr in der EU. Hat ein Zug eine Verspätung von 60 Minuten, müssen dem Bahnkunden 25 % des Fahrpreises erstattet werden. Liegt eine Verspätung von zwei Stunden vor, sind es 50 %. Bei mehr als 60 Minuten Verspätung sind außerdem den Fahrgästen Erfrischungen im Zug oder Bahnhof anzubieten. Wird aufgrund der Verspätung eine Übernachtung erforderlich, hat der Betroffene Anspruch auf ein Hotel oder ein Taxi.

Der deutsche Gesetzentwurf hat das Ziel, die Regelungen der EG-Verordnung schon vorab im innerdeutschen Eisenbahnverkehr anzuwenden. Im Nahverkehr räumt er den Fahrgästen zusätzliche Rechte ein: Bei einer absehbaren Verspätung von 20 Minuten

sieht er vor, dass der Reisende einen anderen Zug, auch einen höherwertigen Fernverkehrszug, nutzen kann. Fällt nach 23 Uhr ein Nahverkehrszug aus oder verspätet sich um eine Stunde, kann der Fahrgast ein Taxi zu seinem Zielort nehmen.

Der Bundesrat hat Ende November 2008 zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung Stellung genommen, der Bundestag wird seine Beratungen voraussichtlich am Anfang des Jahres 2009 aufnehmen.

KLAGEVERFAHREN VERKEHRSVERBUND RHEIN-RUHR

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat seit Anfang des Jahres 2007 die vertraglich mit der DB Regio NRW GmbH vereinbarten Zahlungen für die Jahre 2007 und 2008 um insgesamt 119 Mio. € gekürzt. Zur Begründung führt der VRR an, seine Zahlungen seien überhöht. Daher sei der Vertrag aus Gründen des Preis- beziehungsweise Beihilferechts teil- beziehungsweise gesamtничtig. Zudem stützt sich der VRR bei den Kürzungen auf angebliche Qualitätsmängel bei der Leistungserbringung.

Die DB Regio NRW GmbH hat den VRR auf die Zahlung der einbehaltenen Mittel verklagt. Ein Gutachten durch eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft ist zu dem Ergebnis gekommen, dass die Zahlungen nicht überhöht sind; zudem ergebe sich weder aus Preis- noch aus Beihilferecht eine Rechtsgrundlage für die Kürzungen. Dies gilt aus unserer Sicht auch für die angeblichen Qualitätsmängel.

Am 12. Juni 2008 hat der VRR den Vertrag mit der DB Regio NRW GmbH gekündigt: Angeblich hat die DB Regio NRW GmbH Sicherheitsdienste in den Zügen nicht wie vereinbart geleistet. Die DB Regio NRW GmbH machte daraufhin gerichtlich die Unwirksamkeit der Kündigung geltend, da keine Vertragsverletzung vorliegt.

Am 19. Dezember 2008 hat das Verwaltungsgericht (VG) Gelsenkirchen der Klage der DB Regio NRW GmbH auf Zahlung der bis 31. Dezember 2008 einbehaltenen Beträge von 113 Mio. € stattgegeben; das Gericht hat eine Teil- beziehungsweise Gesamtnichtigkeit des Vertrags verneint. Ferner hat das Verwaltungsgericht am selben Tag auf eine Feststellungsklage der DB Regio NRW GmbH hin entschieden, dass die Kündigungen unwirksam sind, der Vertrag also weiter Bestand hat. Das Urteil ist nicht rechtskräftig, der VRR hat Berufung eingelegt.

BEIHILFEVERFAHREN VERKEHRSVERTRAG BERLIN-BRANDENBURG

Die Veolia Verkehr GmbH (Veolia, vormals Connex Regiobahn GmbH) hat im August 2003 bei der Europäischen Kommission eine Beschwerde wegen der angeblichen Gewährung rechtswidriger Beihilfen eingereicht. Gegenstand des Verfahrens ist der Abschluss eines Verkehrsvertrags zwischen der DB Regio AG und den Ländern Brandenburg und Berlin. Veolia ist der Auffassung, dass es sich bei der von der DB Regio AG erhaltenen vertraglichen Vergütung um eine Beihilfe im Sinne der europarechtlichen Vorschriften handele, da dem Abschluss dieses Vertrags kein Vergabeverfahren vorausgegangen war.

Die Kommission hat mit Beschluss vom 23. Oktober 2007 das förmliche Prüfverfahren eingeleitet. Sowohl die Bundesrepublik Deutschland als auch die DB Regio AG haben in ihren Stellungnahmen ausgeführt, dass aus ihrer Sicht keine Beihilfe vorliegt. Darüber hinaus haben Dritte zu der Eröffnungsentscheidung Stellung genommen. Die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens ist ein Verfahrensschritt und greift den Ergebnissen der Kommissionsprüfung in keiner Weise vor.

ZUNAHME DES STAMMKUNDENGESCHÄFTS UND STEIGERUNG IM FREIZEITBEREICH

Wie in den Vorjahren konnten deutliche Nachfragesteigerungen im Freizeitbereich erzielt werden. Nachdem im Jahr 2007 erstmals fast elf Millionen Länder-Tickets verkauft wurden, konnten im Berichtsjahr die Stückzahlen nochmals um 14 % gesteigert werden. Dies bestätigt die Strategie der preisgünstigen Pauschalangebote mit einfachen, gut kommunizierbaren Preisen und Konditionen zur Nebenverkehrszeit. Die erfolgreiche Weiterentwicklung der Angebote durch kundenfreundliche Innovationen wurde auch im Jahr 2008 fortgesetzt: Regionale Pilotversuche mit 1-Klasse-Länder-Tickets wurden gestartet und zum Jahresende wurden das Baden-Württemberg-Ticket Nacht und das Mecklenburg-Vorpommern-Ticket Single neu eingeführt.

Im Jahr 2009 werden die Kundenbindungsmaßnahmen im Zeitkartenbereich fortgeführt, nachdem sich hier deutliche Erfolge eingestellt hatten. Ebenso hat sich weiterhin die Integration der BahnCard 25 als positiv erwiesen. Dieses Angebot wird im Jahr 2009 erweitert: Kunden der persönlichen Jahrescard haben dann die Möglichkeit, am Punktesammelprogramm bahn.bonus teilzunehmen und sich damit noch mehr in die Bahn-Welt zu integrieren.

Es erfolgte zudem eine Optimierung der gesamten Angebotsdarstellung von Zeitkarten im Internet, wie etwa die kundenfreundliche Ausgestaltung des Preisrechners für Zeitkarten oder die vereinfachte Darstellung des gesamten DB-Zeitkartensortiments. Im Rahmen einer Marketingmaßnahme konnte die Anzahl der 1-Klasse-Zeitkartenkunden leicht erhöht werden. Gegenüber dem Vorjahr sind die Erlöse sowohl im Segment der Berufszeitkarten als auch im Bereich Ausbildung um über 3 % gestiegen.

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 inhaltlich kontinuierlich weiter.

CHANCEN AUS EIGENEN MASSNAHMEN SOWIE 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. Marktbezogene Chancen sehen wir trotz hoher Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten zudem darin, absehbare Marktkonsolidierungen aus einer führenden Wettbewerbsposition aktiv gestalten zu können. Bezüglich der allgemeinen Umfeldbedingungen ist eine bessere Entwicklung des relevanten gesamtwirtschaftlichen Umfelds als bisher erwartet denkbar, aber im Geschäftsjahr 2009 wenn nur in sehr geringem 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.

Im Regionalverkehr gibt es einen intensiven intramodalen Wettbewerb um langfristige Bestellerträge. Maßgeblich für die Entwicklung in diesem Markt ist die Höhe der mittelfristig den Ländern vom Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel. Diese sind Grundlage für die Bestellungen von Verkehren bei Verkehrsunternehmen durch die einzelnen Länder. Absenkungen können hier Auswirkungen auf unsere Aktivitäten haben. Dem versuchen wir unter anderem durch den Ausbau der Fahrgeldeinnahmen entgegenzuwirken.

In der Struktur der Marktteilnehmer beobachteten wir hier das zunehmende Gewicht der Tochtergesellschaften international agierender Konzerne. Ein Risiko von Ausschreibungsverlusten resultiert hierbei insbesondere aus Anbietern, die bereit sind, Markteintrittsprämien zu bezahlen, oder die ihren Angeboten teilweise ambitionierte Annahmen zugrunde legen. Wir können aber eine zunehmende

Sensibilisierung bei den Bestellerorganisationen für die negativen Folgen daraus erkennen. Zudem optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen, um attraktive Angebote zu wirtschaftlich sinnvollen Konditionen abgeben zu können. Zusätzliche Belastungen im Bereich der Personalaufwendungen, die nur uns treffen, erschweren hier unsere Position im Wettbewerb.

- /// **BETRIEBSRISIKEN:** Unsere Tätigkeit als Eisenbahnverkehrsunternehmen basiert auf einem vernetzten, komplexen Produktionssystem. Bei Betriebsstörungen und insbesondere daraus resultierenden Einschränkungen in der Pünktlichkeit entstehen Risiken in Form von Pönalen durch die entsprechenden Bestellerorganisationen im Falle von Zugausfällen oder einer nicht ausreichend hohen Pünktlichkeit. Bei der Pünktlichkeit kommt es zukünftig zu einer Verschärfung durch neue europaweite Regelungen. Offen ist noch die konkrete Ausgestaltung des nationalen Rahmens. Wir versuchen hier aktiv auf die Diskussion Einfluss zu nehmen, um nachteilige Regelungen für den Verkehrsträger Schiene abzuwenden.

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 offenes 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 Konzern-Treasury 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.

Den sich aus möglichen zukünftigen Energie- und Personalkostensteigerungen ergebenden Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsverträge trägt die DB Regio AG durch die laufende Überwachung der Verträge Rechnung.

- /// **ALLGEMEINE UMFELDRISIKEN:** Unser politisches, rechtliches sowie gesellschaftliches Umfeld unterliegt einem ständigen Wandel. Eine ausreichende Planungssicherheit für unsere zukünftigen Unternehmensaktivitäten erfordert stabile Rahmenbedingungen. Dafür führen wir einen offenen Dialog zu allen relevanten Themen, um unsere Rahmenbedingungen positiv beeinflussen oder bestehende Nachteile abbauen zu können.

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.

Nachtragsbericht

TARIFRUNDE 2009 ABGESCHLOSSEN

Mitte Januar 2009 haben die Gespräche mit der Tarifgemeinschaft (TG) aus TRANSNET und der Gewerkschaft Deutscher Bundesbahnbeamten und Anwärter (GDBA) sowie mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) zum Auftakt der Tarifrunde 2009 im DB-Konzern begonnen. Ende Januar konnte mit allen drei Gewerkschaften eine Einigung erzielt werden. Die Ergebnisse der Verhandlungen sehen Verbesserungen in der Gestaltung der Arbeits- und Ruhezeiten für Mitarbeiter im Schichtbetrieb vor. So sind unter anderem feste Wochenendruhen, längere Ruhezeiten und eine bessere Planbarkeit der Schichten vereinbart worden. Zudem erhalten unsere Beschäftigten eine lineare Erhöhung der Entgelte um 2,5 % ab dem 1. Februar 2009 und um 2,0 % ab dem 1. Januar 2010 sowie eine Einmalzahlung in Höhe von 500 € im Dezember 2009. Die Laufzeit des Tarifvertrags beträgt 18 Monate.

ENTWICKLUNG DER VERGABEN IM INLAND

Am 21. Januar 2009 wurde das Ausschreibungsverfahren E-Netz Franken (Bayern) mit 4,6 Mio. Trkm p. a. bei einer Betriebsaufnahme im Dezember 2011 und einer Vertragslaufzeit von zwölf Jahren von der DB Regio AG gewonnen. Der Vertrag kann einmalig um zwei Jahre verlängert werden.

INVESTITIONEN IN FAHRZEUGE

Die DB Regio AG und Bombardier Transportation haben am 5. Januar 2009 einen Rahmenvertrag über 800 Doppelstockwagen mit einem Gesamtvolumen von bis zu 1,5 Mrd. € unterzeichnet. Es handelt sich um den größten Fahrzeug-Rahmenvertrag, der im DB-Konzern jemals an einen einzelnen Lieferanten vergeben worden ist. Mit der neuen Generation von Fahrzeugen gehen wir im Jahr 2009 offensiv in den Wettbewerb um Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehrsmarkt und wollen dabei mit Qualität und Kundenkomfort überzeugen. Wirtschaftliche und leistungsfähige Verkehre erfordern einen modernen Fuhrpark mit Energie sparenden Fahrzeugen, die flexibel kombiniert eingesetzt werden können.

Ausblick

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen werden sich die konjunkturellen Rahmenbedingungen infolge der internationalen Finanzkrise in Deutschland im Jahr 2009 erheblich verschlechtern. Auch die Wachstumsprognosen für die Industrieländer zeigen eine merkliche Abkühlung der wirtschaftlichen Entwicklung. Daher erwarten wir für das Geschäftsjahr 2009 Belastungen aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland und im Euro-Raum. Wie sich die Finanzkrise aber konkret auswirken und welche Verwerfungen sie noch auslösen wird, ist derzeit nicht prognostizierbar. Unwägbarkeiten für die hier dargestellten Entwicklungen bestehen insbesondere bezüglich der Dauer und Tiefe der Krise an den Finanzmärkten und ihrer Folgen für die Wirtschaft.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die nachfolgenden Einschätzungen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2009 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Unwägbarkeiten bestehen bezüglich der Folgen der Finanzkrise für die Wirtschaft. Sollten diese gravierender ausfallen als gegenwärtig angenommen, wären sowohl die Export- als auch die Investitionskonjunktur erheblich in Mitleidenschaft gezogen.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2009 vorliegenden Prognosen erwarten, dass das BIP im Jahresdurchschnitt merklich unter dem Vorjahresniveau bleiben wird. Der Außenhandelsbeitrag wird sich im Vergleich zur Entwicklung im Jahr 2008 weiter verschlechtern, da der Export sein Vorjahresniveau voraussichtlich erheblich unterschreiten wird. Aufgrund der schwachen Auslandsnachfrage und der schwierigen Finanzierungsbedingungen werden die Anlageinvestitionen merklich sinken. Ein sich bereits Ende des Jahres 2008 abzeichnender Beschäftigungsabbau wird im Jahr 2009 spürbar werden und die Verunsicherung der Verbraucher verstärken sowie den privaten Verbrauch belasten. Aufgrund insbesondere der sinkenden Energie- und Kraftstoffpreise wird die Inflationsrate im Jahr 2009 spürbar niedriger ausfallen als im Jahr 2008.

Auch für den Euro-Raum geht die Mehrzahl der Prognosen davon aus, dass das Vorjahresniveau des BIP merklich unterschritten wird. Dabei sind weder vom Außenhandel noch von der Inlandsnachfrage Wachstumsimpulse zu erwarten. Es ist davon auszugehen, dass die Anlageinvestitionen merklich hinter dem Vorjahresniveau zurückbleiben werden. In den EU-Mitgliedsländern Mittel- und Osteuropas wird das Wachstum des BIP weiterhin über dem EU-Durchschnitt liegen, wenngleich sich die Dynamik vor allem wegen der konjunkturellen Verlangsamung im Euro-Raum verringern dürfte.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Die zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts erwarteten volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland für das Jahr 2009 lassen für den Personenverkehrsmarkt keine positiven Nachfrageeffekte erkennen.

Vor diesem Hintergrund gehen wir für das Jahr 2009 von einem schrumpfenden Personenverkehrsmarkt in Deutschland und einer rückläufigen Entwicklung der Verkehrsleistung bei allen Verkehrsträgern aus.

LAGE AN DEN ENERGIEMÄRKTEN VON HOHER UNSICHERHEIT GEPRÄGT

Die Finanzmarktkrise und die folgende weltweite konjunkturelle Abschwächung sorgten im Jahr 2008 für eine Preiskorrektur an den Energiemärkten und dürften auch im Jahr 2009 die Preise weiter unter Druck setzen. Dieser Effekt ist allerdings allein dem deutlichen Rückgang auf der Nachfrageseite geschuldet, die Lage auf der Angebotsseite ist weiterhin angespannt. Sobald sich die Weltwirtschaft wieder erholt, dürften die Energiepreise erneut spürbar anziehen.

Die negativen Aussichten für die Industrieproduktion im Jahr 2009 werden die Kohlepreise weiter unter Druck setzen. Zusammen mit anhaltend schwachen Preisen für CO₂-Zertifikate, resultierend aus einem Rückgang der Industrieproduktion sowie abgeschwächten Auflagen, werden die Kosten für die Kohleverstromung sinken, was sich auch auf die Strompreise auswirken wird.

Die internationale Nachfrage nach Rohöl und Raffinerieprodukten wird im Jahr 2009 voraussichtlich das erste Mal seit dem Jahr 1980 weltweit zurückgehen. Zurückgestellte Investitionen in Förder- und Raffineriekapazitäten erhöhen mittelfristig allerdings das Risiko von erneuten Engpässen.

Die Terminpreise an der deutschen Strombörse European Energy Exchange (EEX) sind in abgeschwächter Form der Bewegung in den Primärenergiemärkten gefolgt und dürften dies auch im Jahr 2009 tun. Für die nächsten fünf Jahre liegen die Terminpreise trotz des Preisrückgangs in der zweiten Jahreshälfte 2008 weiterhin auf einem sehr hohen Niveau.

ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Im Geschäftsjahr 2009 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

Auch im Geschäftsjahr 2009 werden wir zur Steigerung unserer Wettbewerbsfähigkeit unser Hauptaugenmerk auf weitere Qualitätssteigerungen legen mit dem Ziel, die flächendeckende Marktführerschaft zu behaupten. Als bedeutsames Kriterium für eine positive Entwicklung in einer schwierigen gesamtwirtschaftlichen Lage sehen wir hierbei die Steigerung des Bestandsgeschäfts sowie die Erschließung zusätzlicher Erlöspotenziale am Fahrgastmarkt. Inwieweit die Belastungen aus der negativen konjunkturellen Entwicklung unsere geplanten Wachstumsziele bedrohen, ist aufgrund der Spannweite der derzeit diskutierten Konjunkturszenarien noch nicht abschätzbar. Wir wollen aber insbesondere durch weitere Optimierung der Betriebsabläufe und konzerninternen Leistungsbeziehungen sowie durch Produktivitätssteigerungen den starken Kostensteigerungen, vor allem im Bereich Personal, entgegenwirken.

Starke Bautätigkeit im Netz, insbesondere die Vollsperrung von Strecken über mehrere Monate, stellen uns vor zusätzliche Herausforderungen. Die damit in Zusammenhang stehenden Belastungen für unsere Fahrgäste durch Fahrzeitverlängerungen und Zugausfälle wollen wir so weit wie möglich abmildern. Dazu bieten wir bereits im Vorfeld diverse Möglichkeiten, sich umfassend über die zu erwartenden Abweichungen zu informieren.

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



Bilanz

AKTIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
A. Anlagevermögen			
Sachanlagen	(2)	3.469	3.531
Finanzanlagen	(2)	642	645
		4.111	4.176
B. Umlaufvermögen			
Vorräte	(3)	54	49
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	362	347
		416	396
C. Rechnungsabgrenzungsposten		0	1
		4.527	4.573

PASSIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
A. Eigenkapital			
Gezeichnetes Kapital	(5)	410	410
Kapitalrücklage	(6)	1.413	1.413
		1.823	1.823
B. Rückstellungen	(7)	1.056	1.025
C. Verbindlichkeiten	(8)	1.647	1.723
D. Rechnungsabgrenzungsposten	(9)	1	2
		4.527	4.573

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
Umsatzerlöse	(12)	5.260	5.232
Bestandsveränderungen		2	- 1
Andere aktivierte Eigenleistungen		5	2
Gesamtleistung		5.267	5.233
Sonstige betriebliche Erträge	(13)	349	207
Materialaufwand	(14)	- 3.279	- 3.216
Personalaufwand	(15)	- 911	- 862
Abschreibungen		- 307	- 295
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(16)	- 405	- 756
		714	311
Beteiligungsergebnis	(17)	249	239
Zinsergebnis	(18)	- 41	- 47
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		922	503
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(19)	- 263	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(27)	- 659	- 503
Jahresergebnis		-	-

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2008	2007
Ergebnis vor Gewinnabführung und Ertragsteuern		922	503
Abschreibungen auf Sachanlagen		307	295
Zuschreibungen auf Sachanlagen		-1	-
Veränderung der Pensionsrückstellungen		6	2
Cashflow vor Steuern		1.234	800
Veränderung der Steuer- und sonstigen Rückstellungen		-32	304
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		-4	-2
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		-1	-2
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-8	-46
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		5	-29
Ertragsteuern		-216	-
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		978	1.025
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		23	14
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-272	-381
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		44	55
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		4	5
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		0	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-201	-307
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-503	-725
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		-116	106
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-158	-99
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-777	-718
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		-	-
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(20)	-	-
Finanzmittelbestand am Jahresende	(20)	-	-

Entwicklung des Anlagevermögens

IN MIO. €					Anschaffungs- und Her- stellungskosten
	Vortrag zum 01.01.2008	Zugänge	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2008
Sachanlagen					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	63	0	-	0	63
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	180	5	12	-6	191
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1	0	0	0	1
	244	5	12	-6	255
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	41	3	3	-6	41
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	5.231	109	126	-110	5.356
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	88	5	6	-5	94
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	49	6	1	-7	49
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	343	145	-148	-7	333
	5.996	273	0	-141	6.128
Finanzanlagen					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	671	0	-	-3	668
2. Beteiligungen	1	-	-	-	1
	672	0	0	-3	669
Anlagevermögen insgesamt	6.668	273	0	-144	6.797

Abschreibungen							Buchwert	
Vortrag zum 01.01.2008	Abschrei- bungen Geschäfts- jahr	Zuschrei- bungen Geschäfts- jahr	Um- buchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2008	Stand am 31.12.2008	Stand am 31.12.2007	
-1	-	-	-	-	-1	62	62	
-59	-7	-	0	4	-62	129	121	
0	0	-	0	0	0	1	1	
-60	-7	0	0	4	-63	192	184	
-14	-3	-	0	3	-14	27	27	
-2.311	-285	1	-	95	-2.500	2.856	2.920	
-50	-5	-	0	4	-51	43	38	
-30	-7	-	0	6	-31	18	19	
-	-	-	-	-	0	333	343	
-2.465	-307	1	0	112	-2.659	3.469	3.531	
-27	-	-	-	-	-27	641	644	
0	-	-	-	-	0	1	1	
-27	0	0	0	0	-27	642	645	
-2.492	-307	1	0	112	-2.686	4.111	4.176	

Anhang

FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2008

VORBEMERKUNGEN

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.

Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hat im Jahr 2008 zur Vorbereitung der Teilprivatisierung eine Neustrukturierung des Konzerns durchgeführt. In diesem Zusammenhang sind am 2. Juni 2008 Beteiligungen und Konzernfunktionen mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2008 von der DB AG auf die DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) übertragen worden.

Die DB Regio AG ist seitdem eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB ML AG. Die DB ML AG ist eine Tochtergesellschaft der DB AG.

(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 geringwertige Software wird im Anschaffungsjahr vollständig als Aufwand verrechnet.

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

Die Herstellungskosten umfassen neben den Einzelkosten auch Material- und Fertigungsgemeinkosten sowie planmäßige Abschreibungen. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis 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 Nutzungsdauer linear. Die Abschreibungen werden grundsätzlich entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt und erfolgen »pro rata temporis«. Die Nutzungsdauer der wesentlichen Gruppen ist folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5-50
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	5-25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2-20

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 im Wesentlichen 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 ihren Anschaffungskosten angesetzt, soweit nicht in Einzelfällen ein niedrigerer Wertansatz geboten ist. Erkennbaren insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerung von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

Pensionsrückstellungen werden mit dem Teilwert gemäß § 6 a 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.

Der Rechnungszinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten betrug im Berichtsjahr 5,75 % (im Vorjahr: 5 %).

Alle anderen Rückstellungen sind in Höhe des Betrags angesetzt, der nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendig ist. Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50 % erfasst.

Rückstellungen für drohende Verluste aus schwebenden Geschäften werden zum Barwert angesetzt. Die hierbei zum Bilanzstichtag zugrunde gelegten Zinssätze orientieren sich an den Euro-Swapsätzen zuzüglich einer Marge von 2,0 % p. a. und liegen in einer Bandbreite zwischen 4,97 % p. a. und 6,28 % p. a.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Fremdwährungsforderungen beziehungsweise Fremdwährungsverbindlichkeiten werden mit dem Kurs am Buchungstag oder dem jeweils niedrigeren beziehungsweise höheren Kurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen verbundene Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden – bei Bestehen einer Aufrechnungslage i. S. d. § 387 BGB – miteinander saldiert. Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der 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 Tarifkraft 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

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagenspiegel auf den Seiten 40 – 41 zu entnehmen.

Erhaltene Investitionszuschüsse in Höhe von 10 Mio. € (im Vorjahr: 55 Mio. €) sind von den Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 11 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Lokomotiven und Reisezugwagen – vorgenommen.

In den Zugängen sind konzerninterne Erwerbe in Höhe von 13 Mio. € enthalten, die zu Bruttowerten übertragen wurden. Die übernommenen kumulierten Abschreibungen beliefen sich auf 11 Mio. €.

(3) VORRÄTE

IN MIO. €	2008	2007
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	48	45
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3	1
Geleistete Anzahlungen	3	3
Insgesamt	54	49

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 13 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) gebildet.

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

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

IN MIO. €	2008	davon Rest- laufzeit mehr als 1 Jahr	2007
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	66	(34)	82
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	267	(-)	254
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	(-)	1
Sonstige Vermögensgegenstände	29	(-)	10
Insgesamt	362	(34)	347

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 21 Mio. € (im Vorjahr: 19 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten 253 Mio. € (im Vorjahr: 240 Mio. €) Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen und 47 Mio. € (im Vorjahr: 49 Mio. €) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Letztere wurden mit Verbindlichkeiten aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr mit verbundenen Unternehmen in Höhe von 33 Mio. € (im Vorjahr: 35 Mio. €) verrechnet.

(5) GEZEICHNETES KAPITAL

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

(6) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2008 einen Betrag in Höhe von 1.413 Mio. € (im Vorjahr: 1.413 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.

Im Jahr 2007 hat die DB AG im Sinne einer abschließenden Umsetzung der §§ 2 Abs. 1, 25 DBGrG ihre im Eigentum stehenden Immobilien sowie die damit in funktionalem Zusammenhang stehenden Forderungen, Verpflichtungen, Vertragsverhältnisse und sonstigen Rechtsverhältnisse übertragen. Der die übertragenden Vermögenswerte abzüglich der zugehörigen Verpflichtungen übersteigende Wert (59 Mio. €) wurde nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in die Kapitalrücklage eingestellt. Im Berichtsjahr wurde die Kapitalrücklage durch Korrekturen der Immobilienneuordnung um 93 T€ vermindert.

(7) RÜCKSTELLUNGEN

IN MIO. €	2008	2007
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	96	90
Steuerrückstellungen	61	3
Sonstige Rückstellungen	899	932
Insgesamt	1.056	1.025

Den Rückstellungen für Pensionen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 9 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 7 Mio. €). 0 Mio. € wurden im Rahmen von Personalübergängen an verbundene Unternehmen übertragen (im Vorjahr: 1 Mio. €). 3 Mio. € wurden an ehemalige Mitarbeiter ausgezahlt (im Vorjahr: 3 Mio. €).

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

IN MIO. €	2008	2007
Drohverluste aus Verkehrsverträgen	279	310
Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen	175	179
Verpflichtungen im Personalbereich	127	125
Verpflichtungen aus Leasingverträgen	91	94
Erlösabgrenzungen	56	54
Rückzahlungsverpflichtungen	43	43
Unterlassene Instandhaltung	34	30
Restrukturierungsmaßnahmen	18	41
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	1	3
Übrige Risiken	75	53
Insgesamt	899	932

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Freizeitansprüche, Tantiemen sowie Jubiläumszuwendungen und Altersteilzeitverpflichtungen.

Sozialplan- und ähnliche Aufwendungen werden in der Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen berücksichtigt. Im Geschäftsjahr wurden diese mit 8 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €) in Anspruch genommen, 7 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) wurden zugeführt und 22 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) aufgelöst.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen. Bei der DB AG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten gebildet.

(8) VERBINDLICHKEITEN

IN MIO. €	2008	davon mit Restlaufzeit			2007
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	11	11	-	-	8
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	115	13	48	54	108
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	50	50	-	-	41
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.383	946	127	310	1.503
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	88	48	18	22	63
davon aus Steuern	(17)	(17)	(-)	(-)	(5)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(-)	(-)	(-)
Insgesamt	1.647	1.068	193	386	1.723
davon zinspflichtig	(616)				(774)

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

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind gegenüber der DB MLAG mittel- bis langfristige Verbindlichkeiten in Höhe von 437 Mio. € (im Vorjahr gegenüber DB AG: 616 Mio. €) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten in Höhe von 854 Mio. € enthalten, die mit kurzfristigen Forderungen aus dem Cashpool von 200 Mio. € verrechnet wurden. Gegenüber der DB AG sind kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Umsatzsteuern in Höhe von insgesamt 35 Mio. € enthalten.

Insgesamt sind unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen von 953 Mio. € enthalten.

(9) PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend abgegrenzte Einnahmen aus Semestertickets.

(10) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

IN MIO. €	31.12.2008	16.05.2008	01.01.2008 nachrichtlich
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	69	-	595
Insgesamt	69	-	595

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

(11) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

IN MIO. €	2008	2007
Bestellobligo für Investitionen	406	568
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	165	164
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(143)	(138)
Insgesamt	571	732

Die Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen werden mit dem Nominalwert ausgewiesen.

Leasing hat für die Finanzierung betriebsnotwendiger Vermögensgegenstände nur untergeordnete Bedeutung. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2008 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. €	2008	2007
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	76	70
fällig 1 bis 5 Jahre	68	82
fällig über 5 Jahre	21	12
Insgesamt	165	164

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(12) UMSATZERLÖSE

IN MIO. €	2008	2007
Fahrgeldeinnahmen	1.855	1.782
Bestellung der Länder	3.364	3.403
Sonstige Umsatzerlöse	41	47
Insgesamt	5.260	5.232

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse enthalten 42 Mio. € (im Vorjahr: 54 Mio. €) Umsatzerlöse aus Vorjahren und 23 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €) aus der Auflösung von Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen.

(13) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

IN MIO. €	2008	2007
Inanspruchnahme Drohverlustrückstellungen	56	-
Umlagen und Managementverträge	49	50
Instandhaltung von Schienenfahrzeugen	38	35
Leistungen für Dritte	36	40
Verkauf von Material und Energie	13	13
Entschädigungen und Versicherungsleistungen	10	3
Mieten und Pachten	7	7
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	83	12
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	2	9
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	7	6
Übrige sonstige betriebliche Erträge	47	32
Insgesamt	349	207
davon periodenfremd	(113)	(38)

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

In den Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen sind 55 Mio. € Auflösung von Drohverlustrückstellungen enthalten.

(14) MATERIALAUFWAND

IN MIO. €	2008	2007
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	503	501
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.347	2.353
Aufwendungen für Instandhaltungen	429	362
Insgesamt	3.279	3.216

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

(15) PERSONALAUFWAND

IN MIO. €	2008	2007
Löhne und Gehälter		
für Arbeitnehmer	573	539
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	165	160
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	14	16
Gesamt	752	715
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung¹⁾		
für Arbeitnehmer	122	112
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	37	35
Gesamt	159	147
davon für Altersversorgung	(14)	(11)
Insgesamt	911	862

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

(16) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

IN MIO. €	2008	2007
Mieten und Pachten	78	81
Bezogene Dienstleistungen	70	68
Zuführung zur Drohverlustrückstellung aus Verkehrsverträgen	67	310
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten inkl. Programmierung und Systemanalyse	49	54
Umlagen und Managementverträge Konzern	40	135
Aus- und Weiterbildung sowie sonstige Personalaufwendungen	32	32
Forschung und Entwicklung	23	24
Reise- und Repräsentationskosten	18	18
Gebühren und Beiträge	13	12
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	2	2
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	1	4
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	12	16
Insgesamt	405	756
davon periodenfremd	(2)	(272)

Die Drohverlustrückstellung aus Verkehrsverträgen wurde im Vorjahr erstmals mit 310 Mio. € dotiert.

Der Rückgang der Aufwendungen aus Umlagen und Managementverträgen steht im Zusammenhang mit der Neustrukturierung der konzerninternen Leistungsverrechnung.

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) sonstige Steuern.

(17) BETEILIGUNGSERGEBNIS

IN MIO. €	2008	2007
Erträge aus Beteiligungen	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(1)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	251	238
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-3	0
Insgesamt	249	239

(18) ZINSERGEBNIS

IN MIO. €	2008	2007
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	8	4
davon aus verbundenen Unternehmen	(4)	(2)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-49	-51
davon an verbundene Unternehmen	(-35)	(-50)
Insgesamt	-41	-47

(19) STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

Aufgrund der fehlenden steuerlichen Anerkennung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der DB ML AG im Jahr 2008 ist die DB Regio AG erstmalig als eigenständiges Steuersubjekt ertragsteuerpflichtig. Der Ertragsteueraufwand betrug im Berichtsjahr 263 Mio. € und setzt sich aus Körperschaftsteueraufwendungen (134 Mio. €) und Gewerbeertragsteueraufwendungen (129 Mio. €) zusammen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Aufbau der 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 vor Steuern ausgewiesen.

(20) FINANZMITTELBESTAND

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

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Forderungen gegen die DB ML AG aus dem Cashpooling in Höhe von 200 Mio. € (im Vorjahr gegen die DB AG: 84 Mio. €) und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 11 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) nicht einbezogen.

SONSTIGE ANGABEN

(21) MITTEILUNG NACH §20 AKTG

Die DB ML AG hat der DB Regio AG am 6. Juni 2008 nach §20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

(22) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Regio AG ist ein Tochterunternehmen der DB AG und wird in den Konzernabschluss der DB AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt wird. Die DB Regio AG ist auch Gesellschaft des Teilkonzerns DB ML AG, für den der Konzernabschluss für den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellt wird. Der Teilkonzernabschluss der DB ML AG wird nicht im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Entsprechend den Befreiungsregelungen des §291 HGB wurde für die DB Regio AG kein Teilkonzernabschluss erstellt.

Der Konzernabschluss der DB AG wird beim elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

(23) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz (§285 Nr.11 HGB) wird gemäß §287 HGB durch Einreichung beim Betreiber des elektronischen Bundesanzeigers bekannt gemacht.

(24) BESCHÄFTIGTE

umgerechnet in Vollzeitbeschäftigte	2008		2007	
	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	14.283	14.273	14.489	14.270
Zugewiesene Beamte	4.796	4.675	5.031	4.907
Zwischensumme	19.079	18.948	19.520	19.177
Auszubildende	742	874	737	849
Insgesamt	19.821	19.822	20.257	20.026

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).

(25) MITGLIEDER UND GESAMTBZÜGE DES VORSTANDS
UND DES AUFSICHTSRATS

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2008 an:

Ulrich Homburg

Vorsitzender des Vorstands,
Glashütten

-
- a) DB Regio NRW GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB Station&Service AG
DB Vertrieb GmbH
 - b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
DB Regio Sverige AB, Stockholm/Schweden
(Verwaltungsrat)¹⁾
DB Regio (UK) Ltd., London/Großbritannien
(Board of Directors)
M40 Trains Ltd., London/Großbritannien
(Board of Directors)
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
(Beirat)
London Overground Rail Operations Ltd.,
London/Großbritannien (Board of Directors)
Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
(Verwaltungsrat)

Dr. Manfred Rudhart

Ressort Finanzen und Controlling,
Frankfurt am Main

-
- a) DB Regio NRW GmbH
DB RegioNetz Verkehrs GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee
GmbH (RAB) (Vorsitz)¹⁾
 - b) DB Regio (UK) Ltd., London/Großbritannien
(Board of Directors)
M40 Trains Ltd., London/Großbritannien
(Board of Directors)
WSMR Holdings Ltd., Wrexham,
Shropshire & Marylebone Holdings Limited,
London/Großbritannien (Board of Directors)

Frank Sennhenn

Ressort Produktion,
Darmstadt

-
- a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
DB Regio NRW GmbH
DB Sicherheit GmbH
 - b) DB Regio (UK) Ltd., London/Großbritannien
(Board of Directors)
DB Regio Sverige AB, Stockholm/Schweden
(Verwaltungsrat)¹⁾
London Overground Rail Operations Ltd.,
London/Großbritannien (Board of Directors)
M40 Trains Ltd., London/Großbritannien
(Board of Directors)
WSMR Holdings Ltd., Wrexham,
Shropshire & Marylebone Holdings Limited,
(Board of Directors)
London/Großbritannien

Dr. Bettina Volkens

Ressort Personal,
Königstein

-
- a) DB Regio NRW GmbH
DB RegioNetz Verkehrs GmbH
DB Vertrieb GmbH
 - b) DB Regio Sverige AB, Stockholm/Schweden
(Verwaltungsrat)¹⁾
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
(Beirat)
DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:

Dr. Karl-Friedrich Rausch

Vorsitzender des Aufsichtsrats, Mitglied
des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Weiterstadt

-
- a) DB Fernverkehr AG (Vorsitz)¹⁾
Schenker AG
DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
- b) DB Zwölfte Vermögensverwaltungs AG
(Vorsitz)¹⁾

Karl-Heinz Zimmermann*

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

-
- a) 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
– bis 1. Oktober 2008 –

-
- a) DB Fernverkehr AG
DB Gastronomie GmbH
DB Vertrieb GmbH
S-Bahn Berlin GmbH
DEVK Pensionsfonds-AG
- b) DB Zwölfte Vermögensverwaltungs AG

Dr. Norbert Bensele

Mitglied des Vorstands der
DB Mobility Logistics AG,
Berlin

-
- a) DB Schenker Rail Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾
Schenker AG (Vorsitz)¹⁾
DB Services Immobilien GmbH
Schenker Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-
Aktiengesellschaft
Praktiker Bau- und Heimwerkmärkte AG
Praktiker Bau- und Heimwerkmärkte
Holding AG
Sparda-Bank Berlin eG

- b) Schenker & Co AG, Wien/Österreich (Vorsitz)¹⁾
BLG LOGISTICS GROUP AG & Co. KG (Beirat)
IAS Institut für Arbeits- und Sozialhygiene
Stiftung (Beirat)

Reiner Bieck*

Bereichsleiter Personenverkehr
der TRANSNET Gewerkschaft,
Panketal

-
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. (Beirat)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
(Beirat)

Heiko Büttner*

Regionalleiter Personal der DB Regio AG,
München

Hermann Graf von der Schulenburg

Vorsitzender der Geschäftsführung
der DB Stadtverkehr GmbH,
Berlin

-
- a) DB Vertrieb GmbH
Regionalverkehr Oberbayern GmbH (Vorsitz)
S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)
S-Bahn Hamburg GmbH (Vorsitz)
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
DB TUNNELBANA AB, Stockholm/Schweden
Pan Bus A/S, Viborg/Dänemark (Vorsitz)
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH
(Vorsitz)
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
(Beirat)

Gisbert Hesse*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats des Regional-
bereichs 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 Regio NRW GmbH
S-Bahn Berlin GmbH

Ralf Klein-Bölting

Generalbevollmächtigter Konzernmarketing und Kommunikation der Deutschen Bahn AG, Berlin

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG
Schenker AG
- b) AMEROPA-REISEN GmbH

Frank Klingenhöfer

Leiter Strategie Personenverkehr der DB Mobility Logistics AG, Mannheim

Jürgen Knörzer*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG, Schwarzach

- a) Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH

Dr. Gabriel Kühne

Unterabteilungsleiter im Bundesministerium der Finanzen, Glienicke

Vitus Miller*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats Regio/ Stadtverkehr des Deutsche Bahn Konzerns, Stuttgart

- a) Deutsche Bahn AG
DB Vertrieb GmbH

Josef Nienaber*

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

Roland Parnitzke*

Mitglied des Betriebsrats des Regionalbereichs Berlin-Brandenburg der DB Regio AG, Cottbus

Hartmut Schaefer*

Mitglied des Betriebsrats Südost der DB Regio AG, Lutherstadt Eisleben

Ralf Schweisel

Leiter Finanzen/Controlling Personenverkehr der DB Mobility Logistics AG, Potsdam

- a) DB Fernverkehr AG
DB Vertrieb GmbH
- b) DB Zwölfte Vermögensverwaltungs AG

Margret Suckale

Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG, Berlin
– seit 12. November 2008 –

- a) Schenker AG
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G.
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G.
Sparda-Bank Hamburg eG
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat, Vorsitz)¹⁾
DB International GmbH
Verband der Sparda-Banken e.V. (Beirat)

Claus Weselsky*

Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, Frankfurt am Main

- a) DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
- b) Bahn-Betriebskrankenkasse (Verwaltungsrat)
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a.G. (Beirat)
DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)
Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Dr. Michael Zumpe

Unterabteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung, Berlin

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ Konzerninternes Mandat

- a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten
- b) Mitgliedschaft in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember 2008 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2008. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2008 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

IN T€	2008	2007
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	570	198
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	342	319
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	53	75

Die Bezüge aller Vorstandsmitglieder werden im Rahmen von Managementverträgen durch die DB ML AG in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Somit entfallen die Angaben nach § 285 Nr. 9 HGB.

(26) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind im Lagebericht erläutert.

(27) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

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

Frankfurt am Main, den 26. Februar 2009

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 2008 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer 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 26. Februar 2009

PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler
Wirtschaftsprüfer

ppa. Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

Wesentliche Beteiligungen

Name und Sitz	Anteil am Kapital, durch- gerechnet in %	Umsatz 2008 in Mio. €	Mitarbeiter am 31.12.2008
Autokraft GmbH, Kiel	100,0	86	645
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen	100,0	53	440
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede	100,0	31	142
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	100,0	36	263
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	100,0	31	133
DB Regio NRW GmbH, Düsseldorf	100,0	1.115	3.493
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	100,0	160	740
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	100,0	292	1.109
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	100,0	91	511
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	100,0	50	371
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	100,0	66	299
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	100,0	72	483
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig	100,0	41	262
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	100,0	70	675
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	100,0	59	584
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	74,9	61	283
RSW Regionalbus Saar-Westpfalz GmbH, Saarbrücken	100,0	64	301
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	100,0	56	377
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	100,0	559	2.786
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	100,0	220	841
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	100,0	73	490
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	100,0	62	322





DR. KARL-FRIEDRICH RAUSCH
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Regio AG

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sitzungen des Aufsichtsrats

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

Darüber hinaus standen das Präsidium des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Das Präsidium des Aufsichtsrats trat zu 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 1. April 2008 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2007 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 1. Dezember 2008 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2009 befasst und den aktuellen Stand der Budgetplanung 2009, der Mittelfristplanung 2010–2013 sowie der langfristigen strategischen Ziele der DB Regio AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2008 intensiv mit dem aktuellen Auftragsbestand und der aufgrund des weiterhin zunehmenden Wettbewerbsdrucks durch internationale Vertragskonzerne äußerst verhaltenen Rückgewinnquote der DB Regio AG. Er ließ sich zudem über die laufenden Ausschreibungsaktivitäten auf den nationalen und internationalen Märkten informieren, insbesondere den Erwerb und die erfolgreiche Integration der ehemaligen Laing Rail Ltd. (heute DB Regio (UK) Ltd.). Des Weiteren wurde der Aufsichtsrat kontinuierlich über das Beihilfeverfahren der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen der Vergabe des Verkehrsvertrags Berlin-Brandenburg sowie das von DB Regio AG eingeleitete Gerichtsverfahren gegen den VRR wegen einbehaltenen Bestellerentgelts unterrichtet. Der Aufsichtsrat befasste sich zudem mit den eingeleiteten Maßnahmen zur Steigerung der Fahrzeugqualität und zur Wiederherstellung eines restriktionsfreien Betriebs der ET-Flotte. Weiterhin wurde der Aufsichtsrat darüber informiert, dass die Deutsche Bahn AG im Rahmen der für die Teilprivatisierung erforderlichen Neuordnung der Konzernstruktur mit Wirkung zum 2. Juni 2008 ihre Beteiligung an der DB Regio AG auf die DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) übertragen hat.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio AG zum 31. Dezember 2008 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 31. März 2009 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 2008 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wurde aufgrund des mit der DB ML AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Regio AG für das Geschäftsjahr 2008 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

In der außerordentlichen Hauptversammlung am 12. November 2008 wurde als Mitglied der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats Frau Margret Suckale für den zum 30. September 2008 ausgeschiedenen Herrn Kay Uwe Arnecke neu bestellt. Weiterhin wurde Herr Dr. Peter Sallandt als Mitglied der Anteilseignerseite des Aufsichtsrats für den zum 31. Dezember 2008 ausgeschiedenen Dr. Michael Zumpe bestellt. Der Aufsichtsrat spricht den Herren Arnecke und Dr. Zumpe seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

Herr Dr. Manfred Rudhart wurde für die Zeit vom 1. Januar 2008 bis 31. Dezember 2010 zum Mitglied des Vorstands der DB Regio AG für das Ressort »Finanzen und Controlling« bestellt.

Herr Ulrich Homburg wurde für die Zeit vom 1. Oktober 2008 bis 30. September 2013 erneut zum Mitglied des Vorstands und Vorstandsvorsitzenden der DB Regio AG bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Regio AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2008 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2009

Für den Aufsichtsrat



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



IMPRESSUM

DB REGIO AG

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
www.dbbahn.com

Die DB Regio AG
ist ein Unternehmen des
DB Mobility Logistics Konzerns.

Der Geschäftsbericht sowie
aktuelle Informationen sind
auch im Internet abrufbar:
www.deutschebahn.com/ir
www.deutschebahn.com/presse

REDAKTION

DB Mobility Logistics AG
Investor Relations
Telefon: 030 297-61676
Telefax: 030 297-61983
E-Mail: ir@deutschebahn.com
Internet:
www.deutschebahn.com/ir

BERATUNG UND PRODUKTIONS- KOORDINATION

Mentor Werbeberatung,
Kelkheim

GESTALTUNG

Studio Delhi
Konzept und Design,
Mainz

DTP

apu art&publishing frankfurt,
Frankfurt am Main

LITHOGRAFIE

Koch Lichtsatz und Scan,
Wiesbaden

DRUCK

ColorDruck Leimen,
Leimen

LEKTORAT

AdverTEXT,
Düsseldorf

FOTOGRAFIE UND BERATUNG

Max Lautenschläger,
Berlin

BILDNACHWEIS

Max Lautenschläger
Bernd Roselieb (S. 2)



DB Regio AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.deutschebahn.com/region
www.dbbahn.com