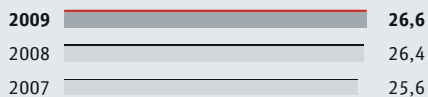




DB Regio AG
Geschäftsbericht 2009

Entwicklung im Geschäftsjahr 2009

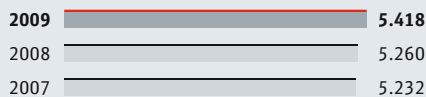
VERKEHRSLEISTUNG IN MIO. PKM¹⁾



↗ 2008 zu 2009: **+0,8%**

↗ 2007 zu 2008: **+3,1%**

UMSATZERLÖSE IN MIO. €

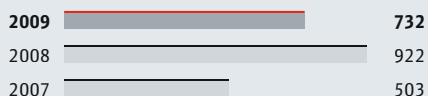


↗ 2008 zu 2009: **+3,0%**

↗ 2007 zu 2008: **+0,5%**

ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN

GESCHÄFTSTÄTIGKEIT IN MIO. €



↘ 2008 zu 2009: **-20,6%**

↗ 2007 zu 2008: **+83,3%**

UMSATZSTRUKTUR IN %



Finanzkennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung in %
Umsatz	5.418	5.260	+3,0
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	732	922	-20,6
Bilanzsumme	4.734	4.527	+4,6
Anlagevermögen	3.989	4.111	-3,0
Eigenkapital	1.823	1.823	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	437	616	-29,1
Brutto-Investitionen	214	283	-24,4
Netto-Investitionen ³⁾	180	273	-34,1
Mitarbeiter per 31. 12.	18.893	18.948	-0,3

Leistungskennzahlen	2009	2008	Veränderung in %
Reisende in Mio.	1.025	1.016	+0,9
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm ¹⁾	26,6	26,4	+0,8
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	366,2	367,1	-0,2

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

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge

INHALT

002	VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN
006	LAGEBERICHT
	007 ÜBERBLICK
	008 WIRTSCHAFTLICHES UMFELD
	009 ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN
	010 ERTRAGSLAGE
	014 FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE
	018 MITARBEITER
	018 NACHHALTIGKEIT
	020 STRATEGIE
	021 WEITERE INFORMATIONEN
	025 RISIKOBERICHT
	028 NACHTRAGSBERICHT
	029 AUSBLICK
032	JAHRESABSCHLUSS
	033 BILANZ
	034 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
	035 KAPITALFLUSSRECHNUNG
	036 ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS
	038 ANHANG
	055 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS
	056 WESENTLICHE BETEILIGUNGEN
057	BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



FRANK SENNHENN
Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Regio AG hat sich im Jahr 2009 unter schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen erfolgreich behaupten können.

Der Umsatz stieg im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 3,0 Prozent auf 5,4 Milliarden Euro. Auch die Verkehrsleistung konnte um 0,8 Prozent auf 26,6 Milliarden Personenkilometer gesteigert werden. Infolge der um 0,9 Prozent gestiegenen Beförderungszahlen – es nutzten 1,0 Milliarden Fahrgäste im Jahr 2009 unsere Angebote – wuchsen die Fahrgelderlöse um 57 Millionen Euro auf 1,9 Milliarden Euro.

Auf den nationalen und internationalen Vergabemärkten wurde das Jahr 2009 geprägt von wegweisenden Erfolgen, die die Richtigkeit der Strategie des Geschäftsfelds DB Bahn Regio des DB-Konzerns dokumentieren und uns einen optimistischen Ausblick auf die Zukunft erlauben. Auf dem deutschen Vergabemarkt schnitten wir im DB-Konzern mit einer Gewinnquote von 77 Prozent der Verkehrsleistungen so erfolgreich ab wie seit Langem nicht mehr.

In Deutschland haben wir im Jahr 2009 unter anderem zwei Ausschreibungen mit hohem Verkehrsvolumen gewonnen: In Stuttgart werden wir für eine Laufzeit von 15 Jahren die S-Bahn mit 9,8 Millionen Zugkilometern jährlich betreiben und bis Vertragsbeginn 2013 rund 450 Millionen Euro in 83 neue Triebzüge investieren. Bei der noch umfangreicheren Ausschreibung des Netzes Stadtbahn Berlin/Brandenburg konnten wir mit zwei Teillosen mit einem Verkehrsvolumen von 15,7 Millionen Zugkilometern pro Jahr das unter den gegebenen Ausschreibungsbedingungen für DB Bahn Regio bestmögliche Ergebnis erzielen.

Im Ausland konnte das Geschäftsfeld DB Bahn Regio zum Jahresende 2009 erstmals zwei internationale Ausschreibungen gewinnen. Unsere Tochter DB Regio Sverige wird ab Dezember 2010 für zehn Jahre den S-Bahn-Verkehr in der schwedischen Provinz Östergötland mit einem Verkehrsvolumen von jährlich 3,3 Millionen Zugkilometern betreiben. Und im Nordosten Englands fährt DB Regio UK schon ab April 2010 die »Tyne and Wear Metro« im Großraum Newcastle und Sunderland mit rund 900.000 Einwohnern. Dieser Vertrag umfasst bei einer Laufzeit von sieben Jahren 5,8 Millionen Zugkilometer pro Jahr.

Diese Erfolge haben wir in Ländern realisiert, in denen der Regionalverkehr heute bereits weitgehend liberalisiert ist. In unserer Internationalisierungsstrategie haben wir insgesamt fünf Zielländer definiert, in denen wir uns durch Akquisitionen, Beteiligungen und Ausschreibungen etablieren wollen. Neben Großbritannien und Schweden sind das Polen, Dänemark und Italien. Dagegen sind uns die Regionalverkehrsmärkte zahlreicher weiterer EU-Staaten bis heute de facto versperrt, beispielsweise Belgien, Frankreich und Spanien. Viele Länder verschleppen die nationale Umsetzung von geltenden EU-Richtlinien. Auf unserem weitgehend liberalisierten Heimatmarkt konkurrieren wir nicht zuletzt mit Konzernen aus Frankreich, wo bislang kein freier Marktzugang herrscht.

Der deutsche Schienenpersonennahverkehrsmarkt hat sich seit seiner Öffnung kontinuierlich weiterentwickelt bei gleichzeitig wachsenden Herausforderungen, mit denen Aufgabenträger und Eisenbahnverkehrsunternehmen konfrontiert sind. Steigende Kosten bei limitierten Finanzmitteln, abnehmende Risikobereitschaft sowie hohe Vergabevolumina in den nächsten Jahren lassen sich jedoch nur in einem konstruktiven Miteinander aller Marktteilnehmer bewältigen. Dabei bedarf es einer klaren Rollenverteilung hinsichtlich Aufgaben und Verantwortung zwischen Bestellern und Unternehmen.

Momentan erkennbar ist eine verstärkte Tendenz zur Reglementierung wesentlicher Bereiche. So werden zum Beispiel die fehlende Verfügbarkeit von Erlösdaten für Nettoausschreibungen, bei denen die Erlöspotenziale und -risiken beim Eisenbahnverkehrsunternehmen liegen, die einheitliche Nutzbarkeit von Produktbezeichnungen oder das Tarif-Initiativrecht des DB-Konzerns in seinem Haustarif als wettbewerbsbehindernd und diskriminierend empfunden.

Als Reaktion werden die Verkehrsunternehmen in ihren Gestaltungsmöglichkeiten beschränkt, die für eine nachhaltige Entwicklung des Schienenpersonennahverkehrsmarkts dringend benötigt werden.

Als starker Marktführer im Schienenpersonennahverkehr in Deutschland sind wir uns unserer exponierten Rolle und unserer Verantwortung bewusst und zugleich davon überzeugt, dass es bessere Modelle für die künftige Gestaltung des Schienenpersonennahverkehrs gibt als Bruttoverträge und Tarifbehörden. Aus diesem Grund hat DB Bahn Regio im Herbst 2009 seine bisherige Vorgehensweise in einigen Punkten geändert.

So sind wir ab sofort dazu bereit, Erlösdaten den Aufgabenträgern zur Verfügung zu stellen, um Nettoausschreibungen zu ermöglichen. Zusätzlich öffnen wir unsere Tarifhoheit mit dem Ziel, den Tarifverbund der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen (TBNE) zu einem deutschlandweiten, unternehmensübergreifenden Tarifverbund weiterzuentwickeln. Außerdem können die DB-Marken S-Bahn, RE (Regionalexpress) und RB (Regionalbahn) künftig auch von unseren Wettbewerbern in Lizenz genutzt werden. Ich bin davon überzeugt, dass unsere Initiative geeignet ist, neues Vertrauen zwischen Aufgabenträgern und Marktteilnehmern zu schaffen und auch in Zukunft im Interesse der Kunden einen echten und innovativen Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr zu sichern.

Zugleich halten wir es für dringend geboten, den starken Einkommensunterschieden der Mitarbeiter in unserer Branche Einhalt zu gebieten. In den vergangenen Jahren wurde der Wettbewerb im Wesentlichen über die Personalkosten ausgetragen. Ziel von DB Bahn Regio ist es, diesen Preiskampf, der zulasten der Arbeitnehmer ausgetragen wird, zu beenden. Wir setzen uns daher für eine Branchenlösung ein, die die Lücke bei den Personalkosten zwischen den Wettbewerbern und der DB Regio AG weitgehend schließt.

Wir werden auch im Jahr 2010 in unserem Bemühen, unseren Kunden - Bestellern wie Fahrgästen - bestmöglichen Schienenpersonennahverkehr zu bieten, nicht nachlassen. Und wir werden unseren Erfolgskurs unbeirrt halten.

Ihr



Frank Sennhenn
Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG



Waldenberger Tor

DB

REGIO DB

LAGEBERICHT

007	.....	ÜBERBLICK
008	.....	WIRTSCHAFTLICHES UMFELD
009	.....	ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN
010	.....	ERTRAGSLAGE
014	.....	FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE
018	.....	MITARBEITER
018	.....	NACHHALTIGKEIT
020	.....	STRATEGIE
021	.....	WEITERE INFORMATIONEN
025	.....	RISIKOBERICHT
028	.....	NACHTRAGSBERICHT
029	.....	AUSBLICK

ÜBERBLICK

Die DB Regio AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG). Zwischen der DB Regio AG und der DB ML AG besteht ein Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag. Die DB ML AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG). Innerhalb des Deutschen Bahn Konzerns (DB-Konzern) ist die DB Regio AG dem Geschäftsfeld DB Bahn Regio zugeordnet. Der DB-Konzern erbringt seine Leistungen in den Märkten Personenverkehr, Infrastruktur sowie Transport und Logistik. Diese operativen Geschäfte werden durch die jeweiligen Vorstandsressorts geführt und in den Geschäftsfeldern wahrgenommen. Die operativen Geschäfte der Infrastrukturaktivitäten sind in der DB AG gebündelt. Dazu gehören die Geschäftsfelder (DB Netze Fahrweg, DB Netze Energie und DB Netze Personenbahnhöfe) und das ServiceCenter DB Netze ProjektBau. Die Mobilitäts- und Logistikaktivitäten des DB-Konzerns werden in der Tochtergesellschaft DB ML AG zusammengefasst. Dazu gehören die sechs Geschäftsfelder (DB Dienstleistungen, DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Bahn Stadtverkehr, DB Schenker Rail und DB Schenker Logistics) und das ServiceCenter DB Bahn Vertrieb. Die DB AG und die DB ML AG haben im DB-Konzern beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

Zum Geschäftsfeld DB Bahn Regio gehören neben der DB Regio AG (Zentrale in Frankfurt am Main und acht Regionalbereiche – Nord, Nordost, Südost, Hessen, Rhein-Neckar, Südwest, Baden-Württemberg, Bayern) auch eigenständige Tochtergesellschaften: DB Regio NRW GmbH, DB RegioNetz Verkehrs GmbH, DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH, DB Regio Rheinland GmbH, DB Regio Sverige AB mit Sitz in Stockholm/Schweden und die RegioTram Betriebsgesellschaft mbH. Im Jahr 2008 wurden gemäß der regionalen Struktur der DB Regio AG acht Tochtergesellschaften gegründet: DB Regio Nord GmbH, DB Regio Nordost GmbH, DB Regio Südost GmbH, DB Regio Hessen GmbH, S-Bahn Mitteldeutschland GmbH (ehemals: DB Regio Rhein-Neckar GmbH), DB Regio Südwest GmbH, DB Regio Baden-Württemberg GmbH (am 15. Oktober 2009 umfirmiert in DB Regio Westfalen GmbH) und DB Regio Bayern GmbH. Im Berichtsjahr neu hinzugekommen sind die DB Regio Thüringen GmbH, DB Regio Hanse Verkehr GmbH, DB Regio Nahverkehr Eins GmbH, DB Regio Nahverkehr Zwei GmbH und DB Regio Nahverkehr Drei GmbH. Die durch die DB Regio AG gegründete DB Regio Nahverkehr Vier GmbH wurde mit rechtlicher Wirkung zum 1. Dezember 2009 dem Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr zugeordnet und in DB Stadtverkehr Bayern GmbH umfirmiert. Bestandteil des Geschäftsfelds ist zudem die DB Regio UK, eine Schwestergesellschaft der DB Regio AG.

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 DB Regio-Zentrale verantwortet die Geschäftsentwicklung und gesamthafte Steuerung der Regionen. Dabei konzentriert sie sich auf Rahmenvorgaben und Servicefunktionen für die regionalen Einheiten, insbesondere bei Abschluss von Verkehrsverträgen, sowie Kalkulationen von Ausschreibungen. Daneben unterstützt sie die Regionen mit verkehrsplanerischem Know-how und IT-Tools.

25 Tochtergesellschaften der DB Regio AG (S-Bahn Berlin GmbH, S-Bahn Hamburg GmbH, DB Stadtverkehr Bayern GmbH und 22 Busgesellschaften) sind innerhalb des DB-Konzerns dem Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr zugeordnet und unterliegen dessen operativer Steuerung und Betreuung auf

Basis eines Geschäftsbesorgungsvertrags vom 30. September 2004 mit Nachträgen vom 14. Oktober 2004, 7. Dezember 2006 und 24. November 2009. Das Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr bietet eigenwirtschaftliche oder im Auftrag von Städten und Landkreisen gemeinwirtschaftliche Verkehrsleistungen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) über die Busbeteiligungen der DB Regio AG und des Geschäftsfelds DB Bahn Fernverkehr sowie in Allianzen mit kommunalen Verkehrsunternehmen, Stadtbussystemen, Stadtbahn oder U-Bahn an.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Regio AG erfolgreich. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sank um 190 Mio. € auf 732 Mio. €. Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr um -20,6% resultierte im Wesentlichen aus den Sondereffekten im Berichtsjahr (-75 Mio. €) und im Vorjahr (-16 Mio. €) sowie dem Rückgang des Ergebnisses der S-Bahn Berlin (-149 Mio. €). Trotz des hohen Wettbewerbsdrucks im ÖPNV-Markt, der konjunkturellen Entwicklung und der zunehmenden Finanzmittelknappheit der öffentlichen Haushalte verlief die Entwicklung der Verkehrsleistungen und des Umsatzes aufgrund von Tarifierpassungen und gezielten Marketingaktivitäten insgesamt positiv. Aufwandsseitig konnten Einsparungen durch Prozess- und Personaloptimierungen, umfassende Kostensenkungsmaßnahmen, Produktivitätssteigerungen und geringere Abschreibungen aufgrund geringerer Investitionen jedoch nicht vollständig die Kostensteigerungen aus den abgeschlossenen Tarifverträgen und aus höheren Energiepreisen kompensieren.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in Deutschland. Infolge der Auswirkungen der globalen Wirtschafts- und Finanzkrise dämpfte das makroökonomische Umfeld im Jahr 2009 die Geschäftsentwicklung spürbar.

In Deutschland ging das Bruttoinlandsprodukt (BIP) infolge der starken Exportausrichtung mit 5,0% stärker zurück als im Euro-Raum-Durchschnitt. Außenhandel und Investitionen in Ausrüstungen sowie sonstige Anlagen blieben deutlich unter dem Vorjahresniveau. Die öffentlichen Bauinvestitionen hingegen gingen nur moderat zurück, da die Investitionsprogramme des Staates mehr und mehr umgesetzt wurden. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe verzeichnete aufgrund der kräftigen Einbrüche in den ersten sechs Monaten im Gesamtjahr zweistellige Produktionsrückgänge. Das leichte Plus beim privaten Konsum ist maßgeblich auf vermehrte Kraftfahrzeugkäufe privater Haushalte infolge der Abwrackprämie zurückzuführen. Weitere Maßnahmen des Konjunkturpakets (Steuerentlastungen, Kinderbonus, Rentenanhebung) wirkten ebenfalls positiv. Der Arbeitsmarkt wurde durch die starke Inanspruchnahme der Kurzarbeiterregelung stabilisiert. Dadurch ging die Beschäftigung im Jahresdurchschnitt vergleichsweise gering um 0,5% zurück. Die Lebenshaltungskosten lagen, bedingt durch stark gesunkene Preise für Mineralölprodukte, nur geringfügig über dem Vorjahr. Die Kraftstoffpreise gingen gegenüber dem Vorjahr deutlich zurück.

Im Euro-Raum wurde im zweiten Quartal 2009 die konjunkturelle Talsohle erreicht. Hier stützten vor allem die Auswirkungen der Konjunkturprogramme die wirtschaftliche Erholung. Allerdings führten unter anderem ein kaum noch steigender Konsum und eine gebremste Investitionstätigkeit zu einem Rückgang des Bruttoinlandsprodukts um 3,9% im Jahr 2009.

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND LEICHT UNTER VORJAHRESNIVEAU

Nach den Rückgängen der vorangegangenen Jahre blieb der gesamte deutsche Personenverkehrsmarkt im Jahr 2009 knapp unter dem Vorjahresniveau. Mit den nur unerwartet leicht rückläufigen Erwerbstätigenzahlen und stagnierenden Realeinkommen wiesen wichtige Umfeldfaktoren für den Personenverkehr eine vergleichsweise robuste Entwicklung auf. Gestützt wurde die Gesamtmarktentwicklung durch die stagnierende Verkehrsleistung des dominierenden motorisierten Individualverkehrs (MIV), der von den hohen Kraftfahrzeugverkäufen infolge der Abwrackprämie und den im Vergleich zum Vorjahr deutlich niedrigeren Kraftstoffpreisen profitierte. Während alle anderen Verkehrsträger hinter dem Leistungsniveau des Vorjahres zurückblieben, konnte der MIV seinen Marktanteil leicht ausbauen.

Der Schienenpersonenverkehr in Deutschland gab gegenüber dem Vorjahr leicht nach. Mit Blick auf die Aktivitäten des DB-Konzerns machten sich dabei neben den überwiegend negativen Konjunkturfaktoren vor allem Einschränkungen auf der Angebotsseite bemerkbar. Infolge technischer Probleme bei einigen ICE-Baureihen und bei der S-Bahn Berlin wurde die Entwicklung der Verkehrsleistung belastet und ging zurück. Die DB-konzernexternen Bahnen konnten hingegen nach DB-konzerninterner Einschätzung erneut stark wachsen und damit ihren intramodalen Marktanteil weiter ausbauen. Dies ist hauptsächlich auf die Übernahme weiterer Leistungen im Regionalverkehr zurückzuführen. Der Marktanteil des Schienenpersonenverkehrs insgesamt war allerdings nach der erfolgreichen Entwicklung in den letzten Jahren im Jahr 2009 leicht rückläufig.

Im ÖSPV bei den Bussen, U- und Straßenbahnen konnte das Vorjahresniveau nicht gehalten werden. Während sich der Linienbusverkehr trotz sinkender Schüler- und rückläufiger Erwerbstätigenzahlen noch behaupten konnte, dämpften die schwache Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und die stagnierenden Realeinkommen die Verkehrsnachfrage im Gelegenheitsverkehr und ließen die Gesamtleistung im ÖSPV leicht sinken. Die Verkehrsleistung der Busgesellschaften des DB-Konzerns nahm gegenläufig im Jahr 2009 um 1,2% zu.

Die Verkehrsleistung der DB Regio AG auf der Schiene stieg im Berichtsjahr um 0,8% auf 26,6 Mrd. Personenkilometer (Pkm) (im Vorjahr: 26,4 Mrd. Pkm). Vor allem in den Verbänden konnte ein Wachstum der Verkehrsleistung erzielt werden. Die Zahl der Reisenden der DB Regio AG auf der Schiene erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,9% auf 1.025 Mio. Personen (im Vorjahr: 1.016 Mio. Personen).

Die Verkehrsleistung unserer Tochtergesellschaften im Bereich der Busverkehre übertraf im Berichtsjahr mit 9,2 Mrd. Pkm den Vorjahreswert um 1,1% (im Vorjahr: 9,1 Mrd. Pkm).

ENERGIEPREISE IM JAHRESVERLAUF WIEDER GESTIEGEN

Seit Mitte Februar 2009 haben die Preise für Energie wieder deutlich zugelegt.

Die Preise für Rohöl wurden im Jahr 2009 weniger von den Fundamentaldaten bestimmt als vielmehr von der allgemeinen Stimmung an den Kapitalmärkten. Hatte zu Anfang des Jahres 2009 noch eine stark negative Stimmung geherrscht, so schwand diese ab Mitte Februar und wurde von der Hoffnung abgelöst, dass das Schlimmste überstanden sei. Auch die immense Liquidität, die von den Zentralbanken bereitgestellt wurde, dürfte ihren Beitrag zum deutlichen Preisanstieg geleistet haben. Die gegenläufigen Bewegungen im Wechselkurs des Euro zum Dollar konnten für den Euro-Raum den Preisanstieg aller-

dings abschwächen. Handelte die Nordseesorte Brent im ersten Quartal noch in einem Bereich von 40–50 USD/bbl, so lag das Handelsband im letzten Quartal bei 70–80 USD/bbl und damit wieder oberhalb des Mittelwerts der letzten fünf Jahre (66 USD/bbl). Die niedrigen Kurse zu Beginn des Jahres drückten den Jahresmittelwert für 2009 auf 62 USD/bbl.

Die Preise an den Terminmärkten für 50-Hz-Strom setzten bis zum März 2009 den Rückgang fort und erreichten bei knapp 43 €/MWh für das Folgejahr ihren Jahrestiefststand. Dies ist ein Niveau, das zuletzt im Jahr 2005 erreicht wurde. Der darauf folgende Anstieg auf 55 €/MWh hielt allerdings nur bis Mitte des Jahres, dann erfolgte ein neuer Rückgang. Im Dezember handelte der Kontrakt wieder unter 45 €/MWh. Auch im Jahresdurchschnitt lagen die Terminpreise für Grundlaststrom (Baseload Frontjahr) im Jahr 2009 unter denen der letzten drei Jahre. Auch die Spotpreise für Strom hielten sich im gesamten Jahresverlauf auf einem niedrigen Niveau: Der EEX-Tagesindex für Grundlaststrom lag in über 80% der Fälle unter 50 €/MWh (im Vorjahr: 8%).

ERTRAGSLAGE

EINSCHRÄNKUNGEN IM VORJAHRESVERGLEICH DURCH DIE ANPASSUNG DER DB-KONZERNINTERNEN GESCHÄFTSFELDUMLAGE

Nach der bereits im Vorjahr erfolgten Umstellung der konzerninternen Verrechnungssystematik von Umlagen für konzernleitende Leistungsbeziehungen zwischen den Holding-Gesellschaften DB AG und DB ML AG und den einzelnen Geschäftsfeldern des DB-Konzerns ist im Berichtsjahr auch die Verrechnung von Umlagen innerhalb der einzelnen Geschäftsfelder des DB-Konzerns angepasst worden. Demnach werden seit Beginn des Berichtsjahres innerhalb der Geschäftsfelder des DB-Konzerns keine pauschalen Verrechnungen von Leistungen für Aufgaben der Geschäftsfeldleitungen und der Konzernleitung an die zugeordneten Konzerngesellschaften vorgenommen. Daraus resultierte im Berichtsjahr im Vergleich zum Vorjahr ein negativer Einmaleffekt in Bezug auf die Ergebnisentwicklung durch den Wegfall von Erträgen aus der Umlage. Dieser wurde durch eine entsprechende Gegenposition im Beteiligungsergebnis ausgeglichen.

UMSATZENTWICKLUNG

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen trotz des Rückgangs des bestellten Verkehrsvolumens und der negativen konjunkturellen Rahmenbedingungen mit 5.418 Mio. € um 158 Mio. € beziehungsweise 3,0% über dem Vorjahreswert.

Die Fahrgelderlöse stiegen infolge gezielter Marketingaktivitäten, Tarifierpassungen sowie erhöhter aperiodischer Erlöse um 57 Mio. € beziehungsweise 3,1% auf 1.912 Mio. €.

Im Bestellerentgelt war ein Wachstum um 102 Mio. € beziehungsweise 3,0% auf 3.466 Mio. € zu verzeichnen. Dieses wurde durch die in den meisten Verkehrsverträgen verankerte Dynamisierung des Bestellerentgelts sowie Erlöse aus Schlussrechnungen verursacht.

Insgesamt entfielen rund 64% des Umsatzes auf Bestellungen der Länder, 35% auf Fahrgelderlöse und 1% auf sonstige Umsatzerlöse. 1,3% des Umsatzes wurden mit Gesellschaften des DB-Konzerns erzielt (im Vorjahr: 1,4%).

ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 5.423 Mio. € erhöhte sich die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 156 Mio. € beziehungsweise 3,0%. Hierzu trug insbesondere der Anstieg der Umsatzerlöse um 158 Mio. € bei.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wurden mit 302 Mio. € um 47 Mio. € geringere sonstige betriebliche Erträge erzielt. Davon sind 16 Mio. € auf ertragswirksame Effekte aus Verbrauch und Auflösung von Drohverlustrückstellungen zurückzuführen. Diese resultieren aus der im Jahr 2007 und danach regelmäßig durchgeführten Bewertung der Verkehrsverträge über ihre Vertragslaufzeit unter Beachtung von Prämissenänderungen. Aus der Anpassung der Umlagenverrechnung ergab sich ein Rückgang von 37 Mio. €. Gegenläufig wirkte die Auflösung einer pauschalen Rückstellung für Rückzahlungen von Investitionszuschüssen.

Der Materialaufwand stieg von 3.279 Mio. € im Vorjahr um 177 Mio. € auf 3.456 Mio. €. Die Vorjahresüberschreitung um 5,4% resultierte im Wesentlichen aus höherem Aufwand für Trassennutzung und höherem Stationsaufwand vor allem aufgrund höherer Preise sowie aus einer Umgliederung der Aufwendungen des Anlagenpreissystems vom sonstigen betrieblichen Aufwand in den Materialaufwand. Negativ wirkten auch die höheren Energieaufwendungen sowie die infolge von Rückstellungszuführungen gestiegenen Instandhaltungsaufwendungen.

Der Personalaufwand lag bei 932 Mio. € und damit um 21 Mio. € beziehungsweise 2,3% über dem Vorjahreswert. Ursachen hierfür sind insbesondere die Tarifsteigerung (inklusive Einmalzahlung von 500 € je Mitarbeiter) aus dem Tarifabschluss 2009. Gegenläufig wirkte im Berichtsjahr die geringere Zahl der Mitarbeiter.

Mit 299 Mio. € lagen die Abschreibungen um 8 Mio. € beziehungsweise 2,6% unter dem Vorjahreswert. Dies ist im Wesentlichen auf höhere außerplanmäßige Abschreibungen von Lokomotiven im Vorjahr zurückzuführen.

Der sonstige betriebliche Aufwand konnte gegenüber dem Vorjahr um 24 Mio. € beziehungsweise 5,9% auf 381 Mio. € reduziert werden. Hauptgrund ist die Umgliederung der Aufwendungen für das Anlagenpreissystem vom sonstigen betrieblichen Aufwand in den Materialaufwand. Aufwands erhöhend wirkte sich die höhere Rückstellungszuführung für Drohverluste aus.

Das Zinsergebnis verschlechterte sich im Vorjahresvergleich um 11 Mio. € beziehungsweise 26,8% auf -52 Mio. €. Der negative Zinseffekt aus der Aufzinsung der Drohverlustrückstellungen konnte nicht durch den geringeren Zinsaufwand aus den Darlehen kompensiert werden.

Mit 127 Mio. € blieb das Beteiligungsergebnis um 122 Mio. € (-49,0%) unter dem Vorjahreswert. Wesentliche Ursache war die Verlustübernahme von der S-Bahn Berlin im Geschäftsjahr.

Die Entwicklung im Berichtsjahr basiert zum Teil auf Sondereinflüssen, die in Verbindung mit dem Umstrukturierungsprozess zu sehen sind und nicht als nachhaltig unterstellt werden können.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verschlechterte sich das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der DB Regio AG von 922 Mio. € um 190 Mio. € beziehungsweise 20,6% auf 732 Mio. €. Dies resultierte insbesondere aus Sondereffekten im Berichtsjahr. Im Wesentlichen handelt es sich dabei um Rückstellungszuführungen für Umbaumaßnahmen an Fahrzeugen, um personalbezogene Themen wie Rückstellungszuführungen für Altersteilzeit, Restrukturierung und Einmalzahlungen. Positiv wirkten die Realisierung eines Ertrags aus Grundstückverkäufen im Rahmen des Projekts Stuttgart 21 und die Auflösung pauschal gebildeter Rückstellungen für die Rückzahlung von Investitionszuschüssen.

Insgesamt resultierte daraus ein negativer Ergebniseffekt in Höhe von 75 Mio. €. Belastet wird das aktuelle Ergebnis zudem durch die Verminderung des Ergebnisses der S-Bahn Berlin um 149 Mio. €. Im Vorjahr konnte der negative Effekt aus der Rückstellungsbildung für sicherheitsrelevante Umbaumaßnahmen an elektrischen Triebwagen (ET) aufgrund von Auflagen des Eisenbahnbundesamtes durch die Rückstellungsveränderung für Restrukturierung nicht kompensiert werden, sodass im Vorjahr ein negativer Einmaleffekt in Höhe von 16 Mio. € entstanden war.

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

Entwicklung der Tochtergesellschaften der DB Regio AG im Geschäftsfeld DB Bahn Regio

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung in %
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	10.002	10.508	-4,8
Umsatz	1.543	1.613	-4,4
Ergebnis vor Steuern	97	106	-8,5
Brutto-Investitionen	181	173	+4,6
Mitarbeiter in VZP per 31. 12.	5.336	5.342	-0,1

Die Verkehrsleistung der dem Geschäftsfeld DB Bahn Regio zugeordneten Tochtergesellschaften der DB Regio AG ging um 0,5 Mrd. Pkm beziehungsweise 4,8% auf 10,0 Mrd. Pkm zurück.

Die Umsatzerlöse blieben aufgrund des Rückgangs der bestellten Betriebsleistung und des Verkaufs der Usedomer Bäderbahn GmbH (UBB) am 30. September 2008 mit 1.543 Mio. € unter dem Vorjahresniveau (-4,4%).

Das Ergebnis vor Steuern sank um 9 Mio. € beziehungsweise 8,5% auf 97 Mio. € (im Vorjahr: 106 Mio. €). Hauptursache war die Rückstellungszuführung für Umbaumaßnahmen an Fahrzeugen auch aufgrund von Auflagen des Eisenbahnbundesamtes. Positiv wirkte die Anpassung der Umlagenverrechnung im Berichtsjahr.

Die Brutto-Investitionen lagen im Berichtsjahr bei 181 Mio. € und damit um 8 Mio. € über dem Vorjahreswert, davon entfielen rund 176 Mio. € auf Schienenfahrzeuge und Busse sowie 5 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 171 Mio. €.

Nach Abzug der Investitionszuschüsse in Höhe von 1 Mio. € ergaben sich Netto-Investitionen in Höhe von 180 Mio. €.

Die Mitarbeiterzahl ist im Vergleich zum Vorjahr um sechs beziehungsweise 0,1% auf 5.336 Mitarbeiter (31. Dezember 2008: 5.342 Mitarbeiter) gesunken und damit stabil geblieben.

Entwicklung der Sparte S-Bahn im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung in %
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	5.260	5.468	- 3,8
Umsatz	736	779	- 5,5
Ergebnis vor Steuern	- 53	82	-
Brutto-Investitionen	5	13	- 61,5
Mitarbeiter in VZP per 31. 12.	3.664	3.627	+ 1,0

Die Entwicklung der Sparte S-Bahn ist maßgeblich von der S-Bahn Berlin GmbH beeinflusst. Seit Anfang Juli 2009 ist die Fahrzeugverfügbarkeit der S-Bahn Berlin deutlich eingeschränkt. Hintergrund ist ein Radscheibenbruch am 1. Mai 2009, der zur Entgleisung eines Fahrzeugs der BR 481 führte. Seit Anfang Juli wurden aufgrund dessen die Instandhaltungs- und Tauschintervalle der Radscheiben deutlich verkürzt und zusätzliche Untersuchungen an den Fahrzeugen durchgeführt. Seit dem 30. Juni 2009 konnte nur noch ein reduzierter Fahrplan aufrechterhalten werden. Im Rahmen von zusätzlichen Prüfungen an Bremsen wurde am 7. September 2009 eine Fehlfunktion an Bremszylindern festgestellt. Aufgrund dessen musste ein Großteil der Fahrzeuge der BR 481 erneut untersucht werden. Schrittweise werden seitdem die Fahrzeuge wieder dem fahrplanmäßigen Betrieb zugeführt.

Vor allem durch Kürzungen des Bestellerentgelts aufgrund nicht erbrachter Leistungen, höhere Pönalen, Kompensationsleistungen an Fahrgäste, zusätzliche Instandhaltungsaufwendungen sowie Rückstellungszuführungen für den Tausch von Radsätzen und im Zusammenhang mit der Wiederinbetriebnahme von Fahrzeugen der BR 485 wird das Ergebnis der S-Bahn Berlin GmbH belastet.

Die Verkehrsleistung der Sparte S-Bahn ist gegenüber dem Vorjahr um 3,8% auf 5.260 Mio. Pkm zurückgegangen. Die Unterschreitung resultiert aus dem reduzierten Fahrplanangebot der S-Bahn Berlin.

Der Gesamtumsatz der Sparte S-Bahn reduzierte sich im Berichtsjahr um 5,5% auf 736 Mio. € (im Vorjahr: 779 Mio. €).

Die Fahrgelderlöse lagen im Berichtsjahr bei 426 Mio. € (im Vorjahr: 425 Mio. €) und haben damit einen Anteil von 57,8% am Gesamtumsatz. Die Fahrgelderlöse der S-Bahn Hamburg GmbH sind aufgrund einer Ausweitung des Betriebs um die Flughafen-S-Bahn sowie Tarifmaßnahmen angestiegen. Die S-Bahn Berlin GmbH vereinnahmte wegen des verringerten Fahrplanangebots weniger Fahrgeld.

In der Sparte S-Bahn lag das Bestellerentgelt mit 310 Mio. € um 44 Mio. € unter dem Vorjahr. Ursächlich war die reduzierte Betriebsleistung der S-Bahn Berlin GmbH.

Das Ergebnis vor Steuern der Sparte S-Bahn hat sich im Berichtsjahr von 82 Mio. € auf - 53 Mio. € verringert. Das negative Ergebnis des Berichtsjahres ist auf die Fahrzeugproblematik mit der BR 481 zurückzuführen. Gegenläufig wirkte eine Aufwandsreduzierung infolge der Auflösung der Leistungsvereinbarung mit der DB Stadtverkehr GmbH über die Erbringung zentraler Dienstleistungen.

Die Brutto-Investitionen beliefen sich im Berichtsjahr auf 5 Mio. € und unterschritten damit den Vorjahreswert um 8 Mio. €. Nach Abzug der Investitionszuschüsse ergaben sich Netto-Investitionen von 4 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €).

Zum Jahresende waren in der Sparte S-Bahn 3.664 Mitarbeiter beschäftigt. Das entspricht einer Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 37 Mitarbeiter. Dies ist hauptsächlich auf einen erhöhten Bedarf an Triebfahrzeugführern durch die Betriebsaufnahme der Flughafen-S-Bahn im Dezember 2008 bei der S-Bahn Hamburg zurückzuführen.

*Entwicklung der Sparte Bus (Beteiligungen der DB Regio AG)
im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr*

Ausgewählte Kennzahlen IN MIO. €	2009	2008	Veränderung in %
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	8.343	8.272	+ 0,9
Umsatz	1.287	1.235	+ 4,2
Ergebnis vor Steuern	84	62	+ 35,5
Brutto-Investitionen	56	117	- 52,1
Mitarbeiter in VZP per 31. 12.	8.710	8.352	+ 4,3

Die Verkehrsleistung der Busgesellschaften hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,9% auf 8.343 Mio. Pkm erhöht.

Die Umsatzerlöse stiegen gegenüber dem Vorjahr um 52 Mio. € auf 1.287 Mio. € (+4,2%). Dieser positive Effekt wurde maßgeblich durch gewonnene Ausschreibungen sowie periodenfremde Effekte wie Nachzahlungen von Erstattungen nach § 45a PBefG erreicht.

Das Ergebnis vor Steuern lag mit 84 Mio. € um 22 Mio. € über dem Vorjahreswert. Ein erheblicher Beitrag zu dieser Ergebnisverbesserung resultierte aus der Aufwandsreduzierung infolge der Auflösung der Leistungsvereinbarung mit der DB Stadtverkehr GmbH über die Erbringung zentraler Dienstleistungen.

Die Brutto-Investitionen lagen mit 56 Mio. € um 52,1% unter dem Vorjahr. Dies resultierte aus der DB-konzernweit vorgenommenen Investitionspriorisierung.

Die Zahl der Mitarbeiter zum 31. Dezember 2009 betrug 8.710 Mitarbeiter (31. Dezember 2008: 8.352 Mitarbeiter). Der Vorjahreswert der Sparte Bus wird aufgrund von gewonnenen Ausschreibungen überschritten.

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 Moody's, Standard & Poor's (S&P) und seit dem Jahr 2009 auch von Fitch regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews ihre hervorragenden Bonitätsbeurteilungen der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stable« und S&P »AA/stable«. Beide Rating-Einstufungen sind damit seit der ersten Erteilung im Jahr 2000 unverändert. Fitch hat im Berichtsjahr mit einem langfristigen Emittentenausfall-Rating (Long-term Issuer Default Rating) von »AA« und einem kurzfristigen Emittentenausfall-Rating (Short-term Issuer Default Rating) von »F1+« ebenfalls sehr gute Bonitätsbeurteilungen der DB AG veröffentlicht. Der Ausblick der Rating-Einstufungen der DB AG aller drei Agenturen ist »stabil«. 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 der DB Regio AG reduzierten sich um 69 Mio. € auf 214 Mio. €. Geringere Anzahlungen für Fahrzeuginvestitionen im Zusammenhang mit Ausschreibungen und Verkehrsverträgen waren die maßgebliche Ursache für den Rückgang. Von den Brutto-Investitionen entfielen rund 91% auf Fahrzeuge und rund 9% auf Werkstätten und sonstige Investitionen.

Die Investitionsschwerpunkte bei den Fahrzeugen lagen in der Beschaffung für die gewonnenen Vergabeverfahren E-Netz Augsburg, München - Passau und E-Netz Würzburg sowie für das Netz Schleswig-Holstein Ost mit insgesamt 99 Mio. €. Darüber hinaus wurden vertraglich zugesicherte Fahrzeugbeschaffungen für die S-Bahn Nürnberg (63 Mio. €) getätigt. Im Bereich der Werkstätten wurden im Berichtsjahr rund 10 Mio. € investiert. Schwerpunkte waren hier der Neubau von Werkstättenanlagen inklusive Fahrzeugreinigung für die Standorte Nürnberg, Ulm und Lübeck, die Erstellung einer Fahrzeugreinigungsanlage in Erfurt sowie die Fertigstellung der Werkstattumbauten in Frankfurt am Main und Trier.

Nach Abzug der Investitionszuschüsse (34 Mio. €) ergaben sich Netto-Investitionen in Höhe von 180 Mio. €, die um 93 Mio. € unter dem Vorjahreswert lagen (im Vorjahr: 273 Mio. €).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 214 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Investitionszuwendungen und Anlagenabgängen ein Kapitalbedarf in Höhe von 176 Mio. € (im Vorjahr: 201 Mio. €). Der Kapitalbedarf wurde aus dem Cashflow gedeckt.

BILANZSTRUKTUR

Bilanzstruktur IN % DER BILANZSUMME	31.12. 2009	31.12. 2008
AKTIVA		
Anlagevermögen	84,3	90,8
Umlaufvermögen	15,7	9,2
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	38,4	40,3
Rückstellungen	22,4	23,3
Verbindlichkeiten	39,0	36,4
Anteil zinspflichtiger Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme	(9,2)	(13,6)
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,2	0,0
Bilanzsumme	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	4.734	4.527

Die Bilanzsumme der DB Regio AG ist per 31. Dezember 2009 im Vergleich zum Vorjahresende um 207 Mio. € beziehungsweise 4,6% auf 4.734 Mio. € angestiegen.

Das Anlagevermögen hat sich per 31. Dezember 2009 um 3,0% beziehungsweise 122 Mio. € auf 3.989 Mio. € verringert. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist auf 84,3% (per 31. Dezember 2008: 90,8%) zurückgegangen. Dies resultierte aus der gestiegenen Bilanzsumme und daraus, dass die Netto-Investitionen in Höhe von 180 Mio. € unter der Summe aus Abschreibungen (299 Mio. €) und Sachanlagenabgängen (14 Mio. €) lagen.

Das Umlaufvermögen hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 78,6% beziehungsweise 327 Mio. € auf 743 Mio. € erhöht. Ursache hierfür sind im Wesentlichen höhere Forderungen aus der Konzernfinanzierung. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen stieg damit auf 15,7% (per 31. Dezember 2008: 9,2%).

Aufgrund der Ergebnisabführung blieb das Eigenkapital der DB Regio AG mit 1.823 Mio. € unverändert. Durch die höhere Bilanzsumme ist die Eigenkapitalquote von 40,3 auf 38,4% zurückgegangen.

Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme hat sich vor allem aufgrund der gestiegenen Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführung und Verlustübernahmen auf 39,0% erhöht (per 31. Dezember 2008: 36,4%). Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten resultierten in voller Höhe aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB ML AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Im Berichtsjahr wurden sie von 616 Mio. € auf 437 Mio. € zurückgeführt. Durch die planmäßige Tilgung von 179 Mio. € ist der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme auf 9,2% gesunken.

Die Rückstellungen lagen mit 1.059 Mio. € um 3 Mio. € beziehungsweise 0,3% über dem Niveau per 31. Dezember 2008.

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben einen Anteil an der Bilanzsumme von 17,5% (per 31. Dezember 2008: 23,7%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 43,9% (per 31. Dezember 2008: 36,0%).

WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die DB Regio AG hielt zum 31. Dezember 2009 direkt Anteile an 44 verbundenen und 15 assoziierten Gesellschaften.

25 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 eine Veränderung.

Mit notarieller Beurkundung vom 17. April 2009 und Eintragung in das Handelsregister am 8. Juni 2009 wurde die DB Regio Nahverkehr Vier GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main von der DB Regio AG gegründet. Mit rechtlicher Wirkung zum 1. Dezember 2009 wurde sie dem Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr zugeordnet. Durch Gesellschafterbeschluss vom 27. Januar 2010 und Eintragung in das Handelsregister am 22. Februar 2010 wurde sie in DB Stadtverkehr Bayern GmbH umfirmiert und nach Coburg sitzverlegt.

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

- Mit notarieller Beurkundung vom 11. März 2009 wurde die DB Regio Rhein-Neckar GmbH, 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Regio AG, in S-Bahn Mitteldeutschland GmbH umfirmiert. Gleichzeitig wurde der Sitz der Gesellschaft von Mannheim nach Leipzig verlegt. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 16. April 2009.
- Mit notarieller Beurkundung vom 17. April 2009 und Eintragung in das Handelsregister am 8. beziehungsweise 9. Juni 2009 wurden folgende Gesellschaften von der DB Regio AG gegründet:
 - DB Regio Nahverkehr Eins GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main,
 - DB Regio Nahverkehr Zwei GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main,
 - DB Regio Nahverkehr Drei GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main,
 - DB Regio Hanse Verkehr GmbH mit Sitz in Rostock und
 - DB Regio Thüringen GmbH mit Sitz in Erfurt.
- Mit notarieller Beurkundung vom 30. April 2009 wurde das Stammkapital der DB Regio Rheinland GmbH mit Sitz in Köln um 75.000 € auf 100.000 € erhöht. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 20. Mai 2009.
- Mit notarieller Beurkundung vom 15. Oktober 2009 wurde die DB Regio Baden-Württemberg GmbH, 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Regio AG, in DB Regio Westfalen GmbH umfirmiert. Gleichzeitig wurde der Sitz der Gesellschaft von Stuttgart nach Dortmund verlegt. Die Eintragung in das Handelsregister erfolgte am 5. November 2009.

MITARBEITER

Die Zahl der Mitarbeiter wird innerhalb des DB-Konzerns auf Basis von Vollzeitpersonen (VZP) berechnet, um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der üblichen Jahresarbeitszeit in VZP umgerechnet.

Per 31. Dezember 2009 beschäftigte die DB Regio AG insgesamt 18.893 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2008: 18.948 Mitarbeiter). Das entsprach einem Rückgang um 55 Mitarbeiter beziehungsweise 0,3%.

Im Produktionsprozess tätig waren 83,7% der Beschäftigten, darunter 3.840 Kundenbetreuer und Prüfer, 8.290 Triebfahrzeugführer sowie 2.891 Mitarbeiter in den Werkstätten der DB Regio AG. Außerdem waren 902 Auszubildende am Jahresende beschäftigt.

Im Jahresdurchschnitt betrug die Mitarbeiterzahl 18.956 Mitarbeiter (im Vorjahr: 19.079 Mitarbeiter). Der Rückgang um 123 Mitarbeiter beziehungsweise 0,6% im Vergleich zum Vorjahr war durch Leistungsverluste von Strecken sowie Produktivitäts- und Effektivitätssteigerungen begründet. Angesichts der anstehenden Umsetzung des Projekts »Zukunftsfähigkeit Regio« wurde zudem bereits im Vorgriff in einigen Bereichen auf Nachbesetzungen ausscheidender Mitarbeiter verzichtet.

NACHHALTIGKEIT

Mit Nachhaltigkeit lässt sich Zukunft sichern. Dies gilt nicht nur für die Gesellschaft, sondern auch für die Unternehmen des DB-Konzerns. Gerade im Verkehrssektor ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Wettbewerbsvorteil. Die Klimaschutzziele des DB-Konzerns schließen daher den gesamten DB-Konzern und alle Verkehrsmittel auf der Schiene, der Straße, zur See und in der Luft ein. Der DB-Konzern entwickelt Dienstleistungsangebote, mit denen sich der kontinuierlich wachsende Bedarf an Mobilität und Transport umweltfreundlich und ressourcenschonend decken lässt. Mit seinem Personalmanagement gestaltet der DB-Konzern attraktive und familienfreundliche Arbeitsplätze, fördert die Vielfalt der Belegschaft und stellt die Weichen dafür, dass wir trotz demografischen Wandels immer hervorragend motivierte und qualifizierte Mitarbeiter haben.

Mit seinem Nachhaltigkeitsmanagement bekennt sich der DB-Konzern zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens in allen Themen der Nachhaltigkeit. Ausführliche Informationen zum Thema Nachhaltigkeit dokumentieren wir in unserem Nachhaltigkeitsbericht, der im Jahr 2009 zuletzt erschienen ist und alle zwei Jahre neu herausgegeben wird. Er stellt umfassend dar, welche Beiträge zu einer nachhaltigen Gesellschaft der DB-Konzern als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistkdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leistet.

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



STRATEGIE

Seit Beginn der Bahnreform 1994 setzt das Geschäftsfeld DB Bahn Regio den Kurs zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit konsequent fort. Trotz der Erfolge der letzten Jahre setzt sich DB Bahn Regio weiterhin anspruchsvolle Ziele, um sich auch zukünftig als flächendeckender Marktführer behaupten zu können. Die seit der Bahnreform erreichte Leistungsmehrung im ÖPNV-Markt wird in den nächsten Jahren eher stagnieren bei gleichzeitig stark zunehmender Vergabe von Leistungen im Wettbewerb.

Zentraler Punkt unseres Handelns ist das Dienstleistungsversprechen, das wir gegenüber unseren beiden Kundengruppen – Bestellern und Fahrgästen – geben. Neben den umfassenden Aktivitäten, um effektiver und effizienter zu werden, ohne dabei an Qualität einzubüßen, gilt es, die Kundenorientierung weiter in den Fokus zu rücken. Ein objektiver Qualitätsmaßstab ist vor allem die Pünktlichkeit, die im Jahr 2009 gegenüber den Vorjahren weiter deutlich gesteigert werden konnte. Das zeigt auch die Zufriedenheit der im Jahr 2009 befragten Fahrgäste, 64% bewerteten die Leistung des Geschäftsfelds als »unbedingt empfehlenswert«. Ein Hauptaugenmerk wird also auch in den kommenden Jahren auf weiteren Qualitätssteigerungen liegen.

Neben dem Nachweis der Leistungsfähigkeit im Wettbewerb um Aufträge im SPNV-Markt gilt solches selbstverständlich auch für den Wettbewerb um den Fahrgast gegenüber anderen Verkehrsträgern, insbesondere dem motorisierten Individualverkehr. Dies erfolgt durch die konsequente Weiterführung der Verbesserung der Kostenposition und eine zusätzliche Steigerung der Fahrgastzahlen, indem wir unsere Kunden mit innovativen Ideen und Konzepten für Fahrzeuge, Mobilitätsangebote, Vertrieb und Reisendeninformationen begeistern. Den sich ständig ändernden Marktanteilsverhältnissen werden wir durch eine regional verankerte Organisationsstruktur gerecht.

Die aus der Liberalisierung des öffentlichen Personennahverkehrs in der Europäischen Union resultierenden strukturellen Veränderungen bieten Wachstumschancen. Das Geschäftsfeld DB Bahn Regio konnte die internationale Expansion – nach dem erfolgreichen Markteintritt in Großbritannien im Jahr 2008 durch den Erwerb der DB Regio UK, London/Großbritannien, durch den Konzern und Zuordnung zum Geschäftsfeld DB Bahn Regio – mit dem erstmaligen Gewinn einer Ausschreibung im europäischen Ausland fortsetzen. Im Berichtsjahr gewann die Tochtergesellschaft DB Regio Sverige der DB Regio AG die S-Bahn-Verkehre in der schwedischen Provinz Östergötland. Zudem konnte die DB Regio UK als »bevorzugter Bieter« für den Betrieb der Tyne and Wear Metro in Newcastle in Großbritannien als Sieger aus dem Wettbewerbsverfahren hervorgehen. Darüber hinaus werden grenzüberschreitende Verkehre ausgebaut, so wurde zum 1. März 2009 die Direktverbindung Dresden – Breslau in Kooperation mit der polnischen PKP PR erfolgreich aufgenommen.

Die Strategie des Geschäftsfelds DB Bahn Regio wird ergänzt durch das Geschäftsmodell »Regio-Netze«, das im ländlichen Raum auf vorrangig nicht elektrifizierten Strecken einen integrierten Produktionsansatz verfolgt. Unter dem Dach von DB RegioNetz wird in lokalen Profit-Centern die Verantwortung für die Infrastruktur und den Verkehrsbetrieb des jeweiligen Regio-Netzes dezentral und marktnah gebündelt. Die Regio-Netze zeichnen sich vor allem durch hohe Mitarbeiteridentifikation und durch wettbewerbsfähige Kostenstrukturen bei überdurchschnittlicher Kundenzufriedenheit aus.

WEITERE INFORMATIONEN

VERGABEN IM SPNV IM INLAND

Veröffentlichung neuer Ausschreibungen und Verhandlungsverfahren

Der Wettbewerb im SPNV in Deutschland nimmt weiter zu. Im Berichtsjahr wurden SPNV-Leistungen mit einem jährlichen Vergabevolumen von insgesamt 121,0 Mio. Trassenkilometern (Trkm) in den Wettbewerb gegeben, davon 47,5 Mio. Trkm p. a. als Ausschreibungsverfahren nach den §§ 97 ff. GWB und 73,5 Mio. Trkm p. a. in Form von Verhandlungsverfahren nach § 15 Abs. 2 AEG. Insgesamt ist dies eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr um 62,8 Mio. Trkm p. a.

Vergabeentscheidungen

Im Berichtsjahr wurden Vergabeentscheidungen zu zehn wettbewerblichen Verfahren (Verhandlungsverfahren und Ausschreibungen) mit insgesamt 51,6 Mio. Trkm p. a. getroffen. Dabei erzielte das Geschäftsfeld DB Bahn Regio einen Gewinnanteil von 75%.

Zusätzlich wurden im Berichtsjahr 28,5 Mio. Trkm p. a. über Direktvergaben nach § 15 Abs. 2 AEG an Eisenbahnverkehrsunternehmen vergeben, das Geschäftsfeld DB Bahn Regio hat davon 81% des Leistungsvolumens erhalten.

Insgesamt ergibt sich daraus eine Gewinnquote von 77% für das Geschäftsfeld DB Bahn Regio.

◆ *Ausschreibungsverfahren nach §§ 97 ff. GWB (Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen)*

Gut 40 Mio. Trkm p. a. wurden in Ausschreibungen nach den §§ 97 ff. GWB vergeben.

Für das Geschäftsfeld DB Bahn Regio konnten mit einem jährlichen Leistungsvolumen von insgesamt 29,1 Mio. Trkm folgende Ausschreibungen erfolgreich abgeschlossen werden:

- ◆ E-Netz Franken mit 4,7 Mio. Trkm p. a. und einer Vertragslaufzeit von Dezember 2011 bis Dezember 2023
- ◆ Mittelhessen-Express mit 3,1 Mio. Trkm p. a. und einer Vertragslaufzeit von Dezember 2011 bis Dezember 2023
- ◆ Netz Stadtbahn Berlin/Brandenburg (Los 1 und Los 3) mit 15,7 Mio. Trkm p. a. und unterschiedlichen Vertragslaufzeiten
- ◆ Saxonia-Linie (RE 50 Leipzig – Dresden) mit 1,6 Mio. Trkm p. a. und einer Vertragslaufzeit von Juni 2011 bis Dezember 2021 mit Option auf Verlängerung um vier Jahre
- ◆ Netz Nord Schleswig-Holstein (Los A mit 3,6 Mio. Trkm p. a. und einer Vertragslaufzeit von Dezember 2011 bis Dezember 2021 und Los C mit 0,4 Mio. Trkm ab Dezember 2011 bis Dezember 2014) mit 4,0 Mio. Trkm p. a.

◆ *Verhandlungsverfahren nach § 15 Abs. 2 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz)*

Von den insgesamt 11,3 Mio. Trkm p. a., die im Rahmen eines Verhandlungsverfahrens nach § 15 Abs. 2 AEG im Berichtsjahr vergeben wurden, konnte das Verfahren

- ◆ S-Bahn Stuttgart mit 9,8 Mio. Trkm p. a. bei einer Betriebsaufnahme frühestens im Jahr 2012 und spätestens im Juli 2013 sowie einer Vertragslaufzeit von 15 Jahren (Vertragslaufzeit aufgrund von Vorbereitung zur Betriebsaufnahme bis zu 19 Jahre) erfolgreich für das Geschäftsfeld DB Bahn Regio abgeschlossen werden.

- ◊ *Direktvergaben*

Die im Berichtsjahr über Direktvergaben vergebenen 28,5 Mio. Trkm p. a. entfallen zu 81 % auf das Geschäftsfeld DB Bahn Regio.

- ◊ Taktverdichtung Saarland mit 0,2 Mio. Trkm p. a. und einer Vertragslaufzeit von Juni 2009 bis Dezember 2018
- ◊ Leipzig – Zwickau (RE 8/RB 130) mit 0,4 Mio. Trkm p. a. und einer Vertragslaufzeit von Dezember 2009 bis spätestens Dezember 2014
- ◊ Interimsleistungen zum City-Tunnel Leipzig mit 2,7 Mio. Trkm p. a. mit einer Vertragslaufzeit vom Dezember 2011 bis Dezember 2012 (Gesamtleistung 5,1 Mio. Trkm p. a.)

Im Zuge der Beilegung des Rechtsstreits mit dem VRR (Nordrhein-Westfalen) wurde im November 2009 eine Änderungsvereinbarung zum Verkehrsvertrag abgeschlossen. Darin enthalten sind:

- ◊ S-Bahn-Konzept NRW (S1 – S11) mit 17,2 Mio. Trkm p. a. und einer Vertragslaufzeit von Dezember 2018 bis Dezember 2023 und
- ◊ Verlängerung Verkehrsvertrag Zweckverband Ruhr-Lippe (ZRL) (RE 1, 6 und 11) mit 2,7 Mio. Trkm p. a. mit Vertragslaufzeit von Dezember 2015 bis Dezember 2016.

VERGABEN IM SPNV IM AUSLAND

Vergabeentscheidungen

- ◊ Die Tochtergesellschaft DB Regio Sverige AB erhielt den Zuschlag für S-Bahn-Verkehre in der Provinz Östergötland in Schweden (Ausschreibung Östgötapendeln) mit einem Leistungsvolumen von 3,3 Mio. Trkm p. a. (ab Dezember 2010 – und später 3,8 Mio. Trkm p. a.). Betriebsaufnahme ist am 12. Dezember 2010, die Vertragslaufzeit beträgt zehn Jahre mit einer Verlängerungsoption um weitere vier Jahre.
- ◊ Die rechtlich zur DB ML AG gehörende DB Regio UK Ltd. wurde durch den Aufgabenträger Nexus als »bevorzugter Bieter« des Vergabeverfahrens der »Tyne and Wear Metro«-Verkehre in Newcastle (Großbritannien) mit einem Leistungsvolumen von 5,8 Mio. Trkm p. a. ausgewählt. Mit dem Abschluss der Endverhandlungen und der endgültigen Vergabe des Netzes wird im Januar 2010 gerechnet.
- ◊ DB Bahn Regio konnte den grenzüberschreitenden Verkehr nach Polen durch die am 1. März 2009 erfolgte Aufnahme einer Direktverbindung Dresden – Breslau (Betriebsleistung ca. 0,6 Mio. Trkm p. a.) in Kooperation mit der polnischen PKP PPR erfolgreich ausbauen.

NEUE NAHVERKEHRSVERORDNUNG IN KRAFT GETRETEN

Ende des Jahres 2009 ist die Verordnung 1370/2007 für Vergaben im öffentlichen Personennahverkehr in Kraft getreten. Die Verordnung legt erstmals einen europäischen Rechtsrahmen für die Art und Weise der Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen im ÖPNV fest. Im SPNV gestattet sie ausdrücklich die Direktvergabe von Verkehrsleistungen und schafft einen Rahmen, in dem SPNV-Leistungen rechtssicher direkt vergeben werden können. Die Verordnung regelt nicht nur die Abgeltung öffentlicher Verkehrsdienste, sondern trifft auch Regelungen zum Vergabeverfahren. Insoweit ist die Verordnung ein umfassendes Werk zu vergaberechtlichen und beihilferechtlichen Regelungen.

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 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.

ERWEITERUNG DER FAHRGASTRECHTE UND EINRICHTUNG DER SCHLICHTUNGSSTELLE

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 auch der deutsche Gesetzgeber das Gesetz zur Anpassung der nationalen eisenbahnrechtlichen Vorschriften an die EG-Verordnung vom 26. Mai 2009 beschlossen. Das deutsche Gesetz ist am 29. Juli 2009 in Kraft getreten, die EG-Verordnung am 3. Dezember 2009. Beide Regelungen ergänzen einander. Aufgrund der EG-Verordnung müssen dem Bahnkunden bei einer Verspätung von 60 Minuten 25% des Fahrpreises erstattet werden. Liegt eine Verspätung von zwei Stunden vor, beträgt die Erstattung 50% des Fahrpreises. Bei mehr als 60 Minuten Verspätung sind außerdem den Fahrgästen Erfrischungen im Zug oder Bahnhof anzubieten. Ist einem Fahrgast aufgrund einer Verspätung die Fortsetzung seiner Reise mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht mehr möglich oder zumutbar, hat er Anspruch auf ein Hotel oder ein Taxi.

Aufgrund des deutschen Gesetzes kann der Kunde im SPNV zusätzlich bei einer absehbaren Verspätung von 20 Minuten einen anderen Zug, und zwar auch einen höherwertigen Fernverkehrszug, benutzen. Fällt der letzte Nahverkehrszug des Tages aus oder verspätet sich die planmäßige Ankunft des Fahrgastes zwischen null und fünf Uhr voraussichtlich um mindestens eine Stunde, kann der Fahrgast ein anderes Verkehrsmittel, falls erforderlich auch ein Taxi, zum Zielort nutzen. Die Aufwendungen dafür werden bis 80 € ersetzt.

Die vom deutschen Gesetz vorgesehene Schlichtungsstelle zur Beilegung von Streitigkeiten zwischen Kunden und Verkehrsunternehmen hat zum 1. Dezember 2009 ihre Arbeit aufgenommen. Sie wird ausschließlich von Verkehrsunternehmen finanziert und trägt den Namen »Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (söp)«. Die söp ist verkehrsträgerübergreifend ausgerichtet, arbeitet neutral und unabhängig.

EINIGUNG MIT DEM VRR ERZIELT

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) hat seit dem Jahr 2007 einen Teil der verkehrsvertraglich vereinbarten Zahlungen einbehalten. Details hierzu finden Sie im Geschäftsbericht 2008 des DB-Konzerns auf der Seite 123.

Seit Juni 2008 lief eine außergerichtliche Verhandlung zwischen dem VRR und dem DB-Konzern. Dabei wurde ein gemeinsames Eckpunktepapier erarbeitet, das am 30. Juni 2009 von beiden Seiten unterzeichnet wurde. Darin wurden die offenen Punkte geklärt und eine Anpassung des bestehenden Verkehrsvertrags vereinbart. Wir haben dabei unter anderem umfangreiche Fahrzeuginvestitionen zugesagt. Zudem wurde Einigkeit über die Zahlung der ausstehenden Forderungen erzielt. Die Unterzeichnung der Änderungsvereinbarung erfolgte Ende November 2009.

BEIHILFEBESCHWERDE VERKEHRSVERTRAG BERLIN UND 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.

Die Kommission hat mit Beschluss vom 23. Oktober 2007 das förmliche Prüfverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland eingeleitet. Sowohl der Bund als auch die DB Regio AG haben in ihren Stellungnahmen ausgeführt, dass aus ihrer Sicht keine Beihilfe vorliegt. Mit einer Entscheidung der Europäischen Kommission wird im Laufe des ersten Halbjahres 2010 gerechnet. 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

Die Auswirkungen der Wirtschaftskrise waren für DB Regio auf der Fahrgastseite spürbar, jedoch nicht so stark wie befürchtet. So wurde zum Beispiel im Einzelfahrscheinsegment das Vorjahresergebnis verfehlt und der Negativtrend aus den vergangenen Jahren fortgesetzt.

Die Nachfrage nach Länder-Tickets wurde mit über zwölf Millionen verkauften Stück gehalten. Gegenüber dem Vorjahr konnte eine weitere Verbesserung verzeichnet werden, allerdings wird der Plan nicht erreicht. Im Sommer gelang es jedoch, ein neues Angebot mit innovativen Elementen im Markt zu platzieren: das Quer-durchs-Land-Ticket. Dieses Ticket ergänzt die Familie der preisgünstigen Pauschalangebote mit einfachen, gut kommunizierbaren Preisen und Konditionen zur Nebenverkehrszeit. Der Pilot wird planmäßig zum 31. Januar 2010 beendet und anschließend ausgewertet. Ob es dieses oder ähnliche Tickets danach weiterhin geben wird, hängt von dem wirtschaftlichen Erfolg ab.

Im Jahr 2010 werden die Kundenbindungsmaßnahmen im Zeitkartenbereich fortgeführt. Gegenüber dem Jahr 2009 gibt es nun eine Prämienweiterung und die Möglichkeit, auch im Internet Prämien zu bestellen. Kunden der persönlichen Jahrescard und des DB Jobtickets qualifizieren sich durch den Kauf der Karte für das Punktesammelprogramm *bahn.bonus* und können sich damit noch mehr in die Bahn-Welt integrieren.

Es erfolgte ebenso eine weitere Optimierung der gesamten Angebotsdarstellung von Zeitkarten im Internet, wie etwa die übersichtliche und vereinfachte Darstellung des gesamten DB-Zeitkartensortiments mit Verknüpfung zu den Seiten der Verbundzeitkarten. Durch eine Marketingmaßnahme konnte die Anzahl der 1.-Klasse-Zeitkartenkunden im Regionalbereich leicht erhöht werden. Gegenüber dem Vorjahr sind die Erlöse aus den Zeitkarten leicht angestiegen, der Plan wird jedoch aufgrund der Wirtschaftskrise und der damit einhergehenden Arbeitslosenzahlen verfehlt.

RISIKOBERICHT

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

CHANCEN AUS EIGENEN MASSNAHMEN ODER VERBESSERTEN MARKT- UND UMFELDBEDINGUNGEN

Die weltweite Wirtschafts- und Finanzkrise hat sich auch spürbar auf den DB-Konzern ausgewirkt. Der DB-Konzern hat daher mit der Einführung des DB-konzernweiten Programms reACT auf die Folgen der aktuellen Krise reagiert. Mit den 13 Projekten des Programms reACT sollen die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise auf den DB-Konzern abgemildert und zugleich die eigene Wettbewerbsfähigkeit durch gezielte Maßnahmen langfristig gestärkt werden. Kurzfristig stehen dabei Maßnahmen für mehr Produktivität und Kostensenkungen im Vordergrund. Wir sehen hierin Chancen für Verbesserungen des Ergebnisses und der wesentlichen Finanzrelationen.

Ein weiterer Schwerpunkt unserer Aktivitäten liegt im Bereich der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität für unsere Kunden. Wir sehen hierin Chancen für Verbesserungen des Kundenzuspruchs.

Marktbezogene Chancen sehen wir trotz einer anhaltend hohen Wettbewerbsintensität auf unseren Märkten darin, uns als führender Anbieter auch in schwierigen Zeiten im Wettbewerb behaupten und Marktkonsolidierungen aktiv gestalten zu können.

Unsere strategische Ausrichtung mit unseren führenden Marktpositionen und die eingeleiteten Maßnahmen zur Abmilderung der Folgen der aktuellen Wirtschafts- und Finanzkrise eröffnen uns zudem Chancen, mittelfristig von einer konjunkturellen Belebung zu profitieren.

Bezüglich der allgemeinen Umfeldbedingungen ist eine bessere Entwicklung des relevanten gesamtwirtschaftlichen Umfelds als bisher erwartet denkbar, aber im Geschäftsjahr 2010 nur in geringem Umfang zu erwarten.

WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

Zu den Risiken für die DB Regio AG zählen:

- ◆ *Gesamtwirtschaftliche und Umfeldrisiken:* Die Nachfrage nach unseren Mobilitätsdienstleistungen ist auch abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Gesamtwirtschaftliche Schocks wie zum Beispiel die derzeitige Wirtschafts- und Finanzkrise können sich insofern negativ auf unser Geschäft auswirken.

Die Nachfrage im Personenverkehr ist insbesondere abhängig von der Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren, wie des verfügbaren Einkommens oder der Zahl der Erwerbstätigen.

- ◆ *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 Bestellerverträge. 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 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 nicht unsere Wettbewerber betreffen, 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. Das am 29. Juli 2009 in Kraft getretene erste nationale Fahrgastrechtegesetz führt bei Betriebsstörungen zu Fahrgelderstattungen an unsere Kunden. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir mit systematischer Wartung, dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter und mit kontinuierlicher Sicherung 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 laufende Überwachung der Verträge Rechnung.

- ◆ *Beschaffungsrisiken:* Durch die DB-konzernweite Bündelung des Einkaufs versucht der DB-Konzern übergreifend Beschaffungsrisiken so gut wie möglich zu mildern. Steigenden Preisen auf der Beschaffungsseite begegnen wir, indem wir möglichst Verkehrsverträge abschließen, die eine Durchreichung von Kostensteigerungen in wesentlichen Positionen an die Besteller ermöglichen. Der DB-Konzern begegnet dem Risiko von Preissteigerungen übergreifend durch den Einsatz geeigneter derivativer Finanzinstrumente.
- ◆ *Regulatorische Risiken:* Im Schienenverkehr erbringen wir Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Der Zugang zum deutschen Schienennetz ist seit dem Jahr 1994 diskriminierungsfrei möglich. Für uns als Eisenbahnverkehrsunternehmen besteht in diesem Bereich das Risiko der technischen Beanstandung von Fahrzeugen. Hier besteht das Risiko, dass einzelne Baureihen gar nicht oder nur unter Auflagen – zum Beispiel geringere Geschwindigkeiten oder kürzere Wartungsintervalle – eingesetzt werden dürfen. Daraus resultieren dann sowohl Störungen im Betriebsablauf als auch höhere Kosten. Um diesen Risiken zu begegnen, hat der DB-Konzern die entsprechenden Aktivitäten gebündelt und führt einen aktiven Dialog mit den zuständigen Behörden.
- ◆ *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 Gesellschaft DB Regio AG (und ihre Tochtergesellschaften) umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der Gesellschaft 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

NACHPRÜFUNGSANTRÄGE ZUR ÄNDERUNGSVEREINBARUNG MIT DEM VRR

Am 6. beziehungsweise 7. Januar 2010 haben die Unternehmen Abellio Rail NRW GmbH mit Sitz in Essen und Wersus Public Passenger Transport Ltd. mit Sitz in Reading, Berkshire, mit Nachprüfungsanträgen bei der Vergabekammer Münster die vergaberechtliche Unzulässigkeit der Änderungsvereinbarung und die teilweise beziehungsweise vollständige Unwirksamkeit der Änderungsvereinbarung geltend gemacht. Mit einem Abschluss der vergaberechtlichen Nachprüfungsverfahren ist Mitte des Jahres 2010 zu rechnen.

ZEICHNUNG DES VERKEHRSVERTRAGS »TYNE AND WEAR METRO«-VERKEHRE IN NEWCASTLE (GROSSBRITANNIEN)

Am 2. Februar 2010 haben das englische Verkehrsunternehmen Nexus und die Bahntochter DB Regio UK den Verkehrsvertrag »Tyne and Wear Metro«-Verkehre in Newcastle (Großbritannien) unterschrieben. Danach übernimmt DB Regio UK ab 1. April für die nächsten sieben Jahre die Schienenverkehre der Tyne and Wear Metro und verantwortet die Instandhaltung und Modernisierung der 90 Metro-Fahrzeuge des Auftraggebers Nexus. Der Vertrag kann um zwei Jahre verlängert werden. Die DB Regio UK wurde im Jahr 2008 in den Vollkonsolidierungskreis des DB-Konzerns aufgenommen und hinsichtlich der unternehmerischen Führung dem Geschäftsfeld DB Bahn Regio zugeordnet.

CHILTERN RAILWAYS SICHERT VERKEHRSVERTRAG BIS ZUM JAHR 2021

Mit der Zustimmung des britischen Verkehrsministeriums Anfang Januar zum Projekt »Evergreen 3« ist der Verkehrsvertrag der Chiltern Railways Company Ltd., einer Beteiligung der DB Regio UK, jetzt bis zum Jahr 2021 bestätigt, bislang war der auf 20 Jahre ausgelegte Verkehrsvertrag bis Mitte 2014 gesichert.

Mit dem Projekt »Evergreen 3« plant Chiltern, die Infrastruktur so zu verbessern, dass die Fahrtzeit auf der Strecke London – Birmingham von 120 auf 90 Minuten verkürzt wird. Außerdem wird das Netz um eine neue Strecke nach Oxford erweitert. Dazu werden Gleise zwischen Bicester und Oxford erneuert, eine Überleitung bis zur vorhandenen Strecke neu gebaut, neue Haltepunkte geschaffen sowie moderne Signal- und Sicherungstechnik an der Strecke installiert.

Finanziert werden die Infrastrukturmaßnahmen vom staatlichen Infrastrukturbetreiber Network Rail. Chiltern zahlt im Gegenzug an Network Rail höhere Entgelte für die Nutzung der Trassen während der Verkehrsvertragslaufzeit.

AUSBLICK

Die aus der Finanz- und Wirtschaftskrise resultierenden Unsicherheiten sind noch nicht beseitigt. Prognosen stehen immer noch unter dem starken Vorbehalt der Einschränkungen in Form von hohen Unsicherheiten und reduzierter Vorausschaubarkeit. Die Ausführungen im Folgenden stehen unter besonderen Vorbehalten, insbesondere was die weitere gesamtwirtschaftliche Entwicklung betrifft.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die nachfolgenden Einschätzungen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2010 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Die Erfahrungen aus früheren wirtschaftlichen Schwächephasen zeigen, dass Rezessionen, die mit Banken- und Immobilienkrisen einhergehen, zumeist nur langsam überwunden wurden. Insgesamt dürfte die konjunkturelle Dynamik daher eher mäßig ausfallen. Unwägbarkeiten bestehen bezüglich der Stabilität und Intensität des erwarteten wirtschaftlichen Aufschwungs, sodass auch ein deutlich langsames Wachstum beziehungsweise ein Rückfall in die Rezession möglich sein könnte.

Für Deutschland lassen die für das Jahr 2010 vorliegenden Prognosen einen leichten Anstieg des BIP erwarten. Infolge der Belebung des Welthandels dürften die Impulse aus dem Ausland für die deutsche Wirtschaft stärker ausfallen und den Außenhandel beleben. Die Investitionen dürften in den nächsten Jahren durch die wachsende Nachfrage insbesondere aus dem Ausland wieder ausgeweitet werden. Im Zuge der Krise ist die Eigenkapitalbasis der Banken deutlich geschrumpft und wird sich wohl aufgrund noch zu erwartender Unternehmensinsolvenzen weiter verringern. Dies wird die Kreditvergabe der Banken an die Unternehmen beeinträchtigen. Von einer ausgesprochenen »Kreditklemme« wird gegenwärtig nicht ausgegangen, sie ist aber nicht auszuschließen. Das Wachstumstempo der Investitionen wird moderat ausfallen. Besonders ein schwächerer Staatskonsum und ein infolge höherer Beschäftigungsrückgänge und einer schwächeren Einkommensentwicklung nur wenig wachsender privater Konsum beeinflussen die Inlandsnachfrage negativ. Zudem kehren sich die günstigen Einflüsse der Energiepreisentwicklung auf Konsum und Unternehmensgewinne in den Industrieländern infolge steigender Rohölpreise im Jahr 2010 voraussichtlich um.

Für den Euro-Raum geht die Mehrzahl der aktuellen Prognosen von einer Fortsetzung der konjunkturellen Expansion auf niedrigem Niveau aus. Ganz wesentlich hierfür wird die Wiederbelebung des Welthandels sein.

ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Die für das Jahr 2010 erwarteten volkswirtschaftlichen Umfeldbedingungen in Deutschland lassen bei einer sich verschlechternden Arbeitsmarktsituation und sinkenden Realeinkommen für den Personenverkehrsmarkt keine positiven Nachfrageeffekte erkennen. Wir gehen daher von einer insgesamt rückläufigen Nachfrage im Gesamtmarkt aus. Der Schienenverkehr dürfte jedoch unter anderem wegen der zu erwartenden positiven Basiseffekte wieder etwas zulegen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB REGIO AG

- *Umsatz:* Trotz der anhaltend negativen konjunkturellen Rahmenbedingungen erwarten wir für das Jahr 2010 ein leichtes Wachstum der Fahrgelderlöse als Folge von Tarifierpassungen und zielgerichteter Vermarktung. Margenverluste in Ausschreibungsverträgen und Einmaleffekte im Vergleich zum Jahr 2009 werden voraussichtlich zu einem Absinken der Bestellerentgelte führen. Wir erwarten insofern einen leichten Rückgang der Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2010.
- *Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit:* Effekte aus weiteren Betriebsleistungsverlusten an Drittbahnen sowie gestiegene Aufwendungen für Personal, Infrastrukturnutzung und Bahnstrom können trotz weiterer Optimierungen auf der Fahrgast- und Kostenseite nicht aufgefangen werden.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

Zukunftsbezogene Aussagen

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

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



JAHRESABSCHLUSS

033	.....	BILANZ
034	.....	GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
035	.....	KAPITALFLUSSRECHNUNG
036	.....	ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS
038	.....	ANHANG
055	.....	BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS
056	.....	WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

BILANZ

AKTIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Sachanlagen	(2)	3.336	3.469
Finanzanlagen	(2)	653	642
		3.989	4.111
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	56	54
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	687	362
		743	416
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
	(5)	2	0
		4.734	4.527

PASSIVA

Zum 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	410	410
Kapitalrücklage	(7)	1.413	1.413
		1.823	1.823
B. RÜCKSTELLUNGEN			
	(8)	1.059	1.056
C. VERBINDLICHKEITEN			
	(9)	1.844	1.647
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
	(10)	8	1
		4.734	4.527

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
Umsatzerlöse	(13)	5.418	5.260
Bestandsveränderungen		3	2
Andere aktivierte Eigenleistungen		2	5
Gesamtleistung		5.423	5.267
Sonstige betriebliche Erträge	(14)	302	349
Materialaufwand	(15)	-3.456	-3.279
Personalaufwand	(16)	-932	-911
Abschreibungen		-299	-307
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)	-381	-405
		657	714
Beteiligungsergebnis	(18)	127	249
Zinsergebnis	(19)	-52	-41
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		732	922
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(20)	0	-263
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(29)	-732	-659
Jahresergebnis		-	-

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember IN MIO. €	Anhang	2009	2008
Ergebnis vor Gewinnabführung und Ertragsteuern		732	922
Abschreibungen auf Sachanlagen		299	307
Zuschreibung Sachanlagen		0	-1
Veränderung der Pensionsrückstellungen		3	6
Cashflow vor Steuern		1.034	1.234
Veränderung der Steuer- und sonstigen Rückstellungen		0	-32
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		-2	-4
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	-1
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		3	-8
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		111	5
Ertragsteuern		0	-216
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		1.146	978
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		15	23
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-214	-272
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		34	44
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	4
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-11	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-176	-201
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-659	-503
Ein- /Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		-132	-116
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-179	-158
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-970	-777
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		-	-
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(21)	-	-
Finanzmittelbestand am Jahresende	(21)	-	-

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

IN MIO. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Vortrag zum 01.01.2009	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12.2009
SACHANLAGEN					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	63	2	-	-1	64
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	191	2	2	0	195
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1	0	0	0	1
	255	4	2	-1	260
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	41	3	0	-3	41
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	5.356	113	208	-80	5.597
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	94	1	1	0	96
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	49	3	0	-3	49
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	333	56	-211	0	178
	6.128	180	0	-87	6.221
FINANZANLAGEN					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	668	11	-	-	679
2. Beteiligungen	1	0	-	0	1
	669	11	-	0	680
Anlagevermögen insgesamt	6.797	191	0	-87	6.901

	Vortrag zum 01.01.2009	Abschrei- bungen Geschäftsjahr	Zuschrei- bungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Abschreibungen		Buchwert	
						Stand am 31.12.2009	Stand am 31.12.2009	Stand am 31.12.2008	
	-1	-	-	-	0	-1	63	62	
	-62	-7	-	-	0	-69	126	129	
	0	0	-	-	-	0	1	1	
	-63	-7	-	-	0	-70	190	192	
	-14	-2	-	-	2	-14	27	27	
	-2.500	-279	-	-	69	-2.710	2.887	2.856	
	-51	-6	-	-	0	-57	39	43	
	-31	-5	-	-	2	-34	15	18	
	-	-	-	-	-	0	178	333	
	-2.659	-299	-	-	73	-2.885	3.336	3.469	
	-27	-	-	-	-	-27	652	641	
	0	-	-	-	-	0	1	1	
	-27	-	-	-	-	-27	653	642	
	-2.686	-299	0	0	73	-2.912	3.989	4.111	

ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2009

VORBEMERKUNGEN

Der Jahresabschluss der DB Regio AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der Fassung des vom Bundesrat verabschiedeten Gesetzes vom 3. April 2009 (BilMoG) 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.

Bei den Gesellschaften des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzerns) wurde von der Möglichkeit der freiwilligen vorzeitigen Anwendung der erstmals ab dem 1. Januar 2010 beziehungsweise auf Abschlüsse für das nach dem 31. Dezember 2009 beginnende Geschäftsjahr verpflichtend anzuwendenden Vorschriften in der Fassung des BilMoG kein Gebrauch gemacht.

(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 Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind 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- und bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzel- und pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklambedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerung von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

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

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

Der Rechnungszinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten betrug im Berichtsjahr 5,00% (im Vorjahr: 5,75%).

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 1,5% (Vorjahr: 2,0%) und liegen in einer Bandbreite zwischen 1,93% p. a. und 5,46% p. a.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Rückzahlungsbetrag ausgewiesen.

Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten werden mit dem Euro-Referenzkurs beziehungsweise dem Devisenkurs 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 im Sinne des § 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 34–35 zu entnehmen.

Erhaltene Investitionszuschüsse in Höhe von 34 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) sind von den Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 3 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Lokomotiven und Reisezugwagen – vorgenommen.

In den Zugängen sind konzerninterne Erwerbe in Höhe von 21 Mio. € enthalten, die zu Bruttowerten übertragen wurden. Die übernommenen kumulierten Abschreibungen beliefen sich auf 11 Mio. €.

(3) Vorräte

IN MIO. €	2009	2008
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	48	48
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	6	3
Geleistete Anzahlungen	2	3
Insgesamt	56	54

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Gängigkeitsabschläge sind in Höhe von 15 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. €	2009	davon Rest- laufzeit mehr als 1 Jahr	2008
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	90	(37)	66
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	566	(-)	267
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	4	(-)	0
Sonstige Vermögensgegenstände	27	(-)	29
Insgesamt	687	(37)	362

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 20 Mio. € (im Vorjahr: 21 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten 221 Mio. € (im Vorjahr: 253 Mio. €) Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen, 332 Mio. € (im Vorjahr: 200 Mio. €, saldiert mit kurzfristiger Darlehensverbindlichkeit) aus Cashpooling gegen die Gesellschafterin DB ML AG und 41 Mio. € (im Vorjahr: 47 Mio. €) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Letztere wurden mit Verbindlichkeiten aus dem Lieferungs- und Leistungsverkehr mit verbundenen Unternehmen in Höhe von 28 Mio. € (im Vorjahr: 33 Mio. €) verrechnet.

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

(5) Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält Vorauszahlungen für die Eisenbahn-Unfallkasse und für Weiterreichungen von Erlösen an eine Bestellerorganisation.

(6) Gezeichnetes Kapital

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

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2009 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 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.

(8) Rückstellungen

IN MIO. €	2009	2008
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	98	96
Steuerrückstellungen	5	61
Sonstige Rückstellungen	956	899
Insgesamt	1.059	1.056

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 6 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 9 Mio. €). 62 T€ wurden im Rahmen von Personalübergängen an verbundene Unternehmen übertragen (im Vorjahr: 308 T€). 3 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) wurden an ehemalige Mitarbeiter ausgezahlt.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 5 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

IN MIO. €	2009	2008
Drohverluste aus Verkehrsverträgen	288	279
Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen	166	175
Verpflichtungen im Personalbereich	132	127
Verpflichtungen aus Auflagen Dritter	117	31
Verpflichtungen aus Leasingverträgen	88	91
Erlösabgrenzungen	62	56
Unterlassene Instandhaltung	31	34
Restrukturierungsmaßnahmen	16	18
Rückzahlungsverpflichtungen	1	43
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	1	1
Übrige Risiken	54	44
Insgesamt	956	899

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 Berichtsjahr wurden diese mit 9 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) in Anspruch genommen, 6 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) zugeführt und - Mio. € (im Vorjahr: 22 Mio. €) aufgelöst.

Die Zunahme der Rückstellung für Verpflichtungen aus Auflagen Dritter beruht auf erhöhten externen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Nachrüstung von Triebzügen.

Der Rückgang der Rückstellungen für Rückzahlungsverpflichtungen resultiert aus der teilweisen Auflösung von Rückstellungen zur Rückzahlung von Investitionszuschüssen und dem Wegfall von Verpflichtungen im Rahmen des Infrastrukturprojekts Stuttgart 21.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen.

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

(9) Verbindlichkeiten

IN MIO. €	2009	davon mit Restlaufzeit			2008
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	8	8	-	-	11
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	126	42	44	40	115
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	37	37	-	-	50
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.620	1.308	112	200	1.383
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	52	16	15	21	88
davon aus Steuern	(8)	(8)	(-)	(-)	(17)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(-)	(-)	(-)	(-)	(0)
Insgesamt	1.844	1.412	171	261	1.647
davon zinspflichtig	(437)				(616)

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betreffen im Wesentlichen noch nicht eingelöste Orderschecks.

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

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind gegenüber der DB ML AG mittel- bis langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 312 Mio. € (im Vorjahr: 437 Mio. €) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten aus Darlehen in Höhe von 125 Mio. € (im Vorjahr: 179 Mio. €), Zinsabgrenzungen in Höhe von 10 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) und Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) enthalten.

Gegenüber der DB AG sind kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Umsatzsteuern in Höhe von insgesamt 33 Mio. € enthalten.

Insgesamt sind unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, 319 Mio. € Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten.

(10) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend abgegrenzte Einnahmen aus Semestertickets und pauschale Ausgleichs für Betriebserschwernisse.

(11) Haftungsverhältnisse

IN MIO. €	2009	2008
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	17	69

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. Langfristige verzinsliche Darlehen, die der DB AG von der EUROFIMA gewährt werden, müssen aus statuarischen Gründen durch Übereignung von Eisenbahnmaterial (Fahrzeugen) an die EUROFIMA gesichert werden.

(12) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

IN MIO. €	2009	2008
Bestellobligo für Investitionen	695	406
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	172	165
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	(150)	(143)
Insgesamt	867	571

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 Berichtsjahr Leasingraten in Höhe von 13 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) gezahlt.

In den Verpflichtungen sind zukünftige Leasingaufwendungen bis zum Jahr 2012 in Höhe von 30 Mio. € aus einem Sale-and-Leaseback-Geschäft von Fahrzeugen mit der DB AG enthalten.

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

IN MIO. €	2009	2008
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	74	76
fällig 1 bis 5 Jahre	72	68
fällig über 5 Jahre	26	21
Insgesamt	172	165

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG*(13) Umsatzerlöse*

IN MIO. €	2009	2008
Fahrgeldeinnahmen	1.912	1.855
Bestellung der Länder	3.466	3.364
Sonstige Umsatzerlöse	40	41
Insgesamt	5.418	5.260

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse enthalten 83 Mio. € (im Vorjahr: 42 Mio. €) Umsatzerlöse aus Vorjahren und 18 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €) aus der Auflösung von Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen.

(14) Sonstige betriebliche Erträge

IN MIO. €	2009	2008
Instandhaltung von Schienenfahrzeugen	42	38
Inanspruchnahme Drohverlustrückstellungen	39	56
Leistungen für Dritte	39	36
Umlagen und Managementverträge	12	49
Verkauf von Material und Energie	11	13
Entschädigungen und Versicherungsleistungen	11	10
Mieten und Pachten	8	7
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	106	83
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und		
Eingänge ausgebuchter Forderungen	3	2
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	3	7
Übrige sonstige betriebliche Erträge	28	48
Insgesamt	302	349
davon periodenfremd	(124)	(113)

Der Rückgang der Erträge aus Umlagen und Managementverträgen resultiert aus der Neustrukturierung der konzerninternen Leistungsverrechnung.

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

(15) Materialaufwand

IN MIO. €	2009	2008
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	538	503
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.457	2.347
Aufwendungen für Instandhaltungen	461	429
Insgesamt	3.456	3.279

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

Die bisher im sonstigen betrieblichen Aufwand erfassten Aufwendungen aus der Anmietung von örtlicher Infrastruktur in Höhe von 38 Mio. € (im Vorjahr: 38 Mio. €) werden nunmehr im Materialaufwand unter den Aufwendungen für bezogene Leistungen ausgewiesen.

(16) Personalaufwand

IN MIO. €	2009	2008
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	599	573
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	162	165
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	16	14
Gesamt	777	752
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG ¹⁾		
für Arbeitnehmer	120	122
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	35	37
Gesamt	155	159
davon für Altersversorgung	(13)	(14)
Insgesamt	932	911

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

(17) Sonstige betriebliche Aufwendungen

IN MIO. €	2009	2008
Zuführung zur Drohverlustrückstellung aus Verkehrsverträgen	76	67
Bezogene Dienstleistungen	74	70
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten		
inklusive Programmierung und Systemanalyse	46	49
Mieten und Pachten	40	78
Umlagen und Managementverträge Konzern	40	40
Aus- und Weiterbildung sowie sonstige Personalaufwendungen	33	32
Forschung und Entwicklung	18	23
Reise- und Repräsentationskosten	17	18
Gebühren und Beiträge	13	13
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	1	2
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen		
und der Ausbuchung von Forderungen	5	1
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	18	12
Insgesamt	381	405
davon periodenfremd	(11)	(2)

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen werden geringfügige sonstige Steuern in Höhe von 87 T € ausgewiesen (im Vorjahr: 8 T €).

Die Reduzierung der Miet- und Pachtaufwendungen resultiert aus der Zuordnung der Mieten für örtliche Infrastruktur zum Materialaufwand.

Die Aufwendungen für Telekommunikationsleistungen (Sprach- und Datendienste) in Höhe von 8 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) werden ab dem Berichtsjahr in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und nicht mehr im Materialaufwand erfasst.

(18) Beteiligungsergebnis

IN MIO. €	2009	2008
Erträge aus Beteiligungen	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(1)
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	220	251
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-94	-3
Insgesamt	127	249

(19) Zinsergebnis

IN MIO. €	2009	2008
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	3	8
davon aus verbundenen Unternehmen	(1)	(4)
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 55	- 49
davon an verbundene Unternehmen	(- 27)	(- 35)
Insgesamt	- 52	- 41

(20) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Aufgrund der fehlenden steuerlichen Anerkennung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags mit der DB ML AG im Jahr 2008 war die DB Regio AG im Vorjahr als eigenständiges Steuersubjekt ertragsteuerpflichtig.

ERLÄUTERUNG ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

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

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

(21) 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 332 Mio. € (im Vorjahr: 200 Mio. €) und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 8 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €) nicht einbezogen.

SONSTIGE ANGABEN*(22) 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.

(23) 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 das Geschäftsfeld DB Bahn Regio kein Teilkonzernabschluss erstellt.

Der Konzernabschluss der DB AG wird beim elektronischen Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter www.ebundesanzeiger.de erhältlich.

(24) Anteilsbesitz

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

Grundlage für die in der Aufstellung des Anteilsbesitzes enthaltenen Angaben zu Eigenkapital und Jahresergebnis sind zum 31. Dezember 2009 erstmals die nach den einheitlichen IFRS-Bilanzierungsgrundsätzen des DB-Konzerns aufgestellten Jahresabschlüsse der Beteiligungsunternehmen.

(25) Beschäftigte

IN VZP	am Jahresende		im Jahresdurchschnitt	
	2009	2008	2009	2008
Arbeitnehmer	14.402	14.273	14.403	14.283
Zugewiesene Beamte	4.491	4.675	4.553	4.796
Zwischensumme	18.893	18.948	18.956	19.079
Auszubildende	902	874	782	742
Insgesamt	19.795	19.822	19.738	19.821

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

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

*(26) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats
Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2009 an:*



Frank Sennhenn

Vorsitzender des Vorstands,
Darmstadt

– seit 1. Juni 2009 –

- a) DB Station&Service AG
 - DB Regio NRW GmbH¹⁾
 - DB Vertrieb GmbH
- b) DB Regio UK Ltd., London/Großbritannien
(Board of Directors)
 - DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
 - DB Regio Sverige AB, Stockholm/Schweden
(Verwaltungsrat)¹⁾
 - DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Beirat)
 - 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



Ulrich Homburg

Vorsitzender des Vorstands,
Glashütten

– bis 31. Mai 2009 –

- a) DB Regio NRW GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB Station&Service AG
 - DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)¹⁾
- 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)
 - London Overground Rail Operations Ltd.,
London/Großbritannien (Board of Directors)



Kay Euler

Ressort Produktion,
Michendorf-Wilhelmshorst

– seit 1. August 2009 –

- a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
 - DB Regio NRW GmbH¹⁾
 - DB Sicherheit GmbH



Dr. Manfred Rudhart

Ressort Finanzen und Controlling,
Frankfurt am Main

- a) DB Regio NRW GmbH¹⁾
 - 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)
 - London Overground Rail Operations Ltd.,
London/Großbritannien
 - M40 Trains Ltd., London/Großbritannien
(Board of Directors)
 - WSMR Holdings Ltd., Wrexham,
Shropshire & Marylebone Holdings Limited,
London/Großbritannien



Dr. Bettina Volkens

Ressort Personal,
Königstein

- a) DB Fernverkehr AG
 - DB Regio NRW GmbH¹⁾
 - DB Vertrieb GmbH
- b) DB Regio Sverige AB, Stockholm/Schweden
(Verwaltungsrat)¹⁾
 - DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Beirat)¹⁾
 - DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:



Ulrich Homburg

Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 24. Juli 2009),
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Glashütten

– seit 13. Juli 2009 –

- a) DB Fernverkehr AG (Vorsitz)¹⁾
DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)¹⁾
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG



Dr. Karl-Friedrich Rausch

Vorsitzender des Aufsichtsrats (bis 17. Juli 2009),
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Weiterstadt

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
DB Schenker Rail Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾
Schenker AG (Vorsitz)¹⁾
DB Zwölfte Vermögensverwaltungs AG (Vorsitz)¹⁾
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b) DB Schenker Rail GmbH (Vorsitz)¹⁾



Reiner Bieck*

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender
(seit 1. April 2009),
Vorstandsmitglied TRANSNET Gewerkschaft,
Panketal

- a) DB Fernverkehr AG
DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche (Beirat)
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Beirat)



Karl-Heinz Zimmermann*

Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats
(bis 30. März 2009),
Gewerkschaftssekretär der TRANSNET Gewerkschaft,
Kasbach-Ohlenberg

– bis 30. September 2009 –

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



Dr. Norbert Bensele

Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Berlin

– bis 31. Mai 2009 –

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
Schenker AG (Vorsitz)¹⁾
DB Services Immobilien GmbH¹⁾
Schenker Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾
DEVK Rückversicherungs- und
Beteiligungs-Aktiengesellschaft
Praktiker Bau- und Heimwerkermärkte AG
Praktiker Bau- und Heimwerkermärkte Holding AG
Sparda-Bank Berlin eG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b) Schenker&Co AG, Wien/Österreich (Vorsitz)¹⁾
BLG LOGISTICS GROUP AG&Co. KG (Beirat)
IAS Institut für Arbeits- und Sozialhygiene Stiftung
(Beirat)



Heiko Büttner*

Regionalleiter Personal der DB Regio AG,
München



Hermann Graf von der Schulenburg

Vorsitzender der Geschäftsführung der
DB Stadtverkehr GmbH,
Frankfurt am Main

- a) Autokraft GmbH (Vorsitz)
 - 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
(Verwaltungsrat, Vorsitz)
 - Pan Bus A/S, Viborg/Dänemark (Vorsitz)
 - RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH
(Vorsitz)
 - DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
(Beirat)



Gisbert Hesse*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats des Regionalbereichs
Württemberg der DB Regio AG,
Neuhausen/Filder

- a) Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)



Ulrich Jäkel

Mitglied der Geschäftsführung der DB Vertrieb GmbH,
Königstein/Taunus

- a) DB Dialog Telefonservice GmbH
 - DB Kommunikationstechnik GmbH
 - DB Regio NRW GmbH
 - S-Bahn Berlin GmbH



Ralf Klein-Bölting

Generalbevollmächtigter Konzernmarketing und
Kommunikation der Deutschen Bahn AG,
Berlin

- bis 31. Juli 2009 –
- a) DB Fernverkehr AG
 - DB Schenker Rail Deutschland AG
 - Schenker AG
- b) AMEROPA-REISEN GmbH



Ulrich Klenke

Leiter Konzernmarketing der DB Mobility Logistics AG,
Berlin

– seit 11. September 2009 –

- a) DB Fernverkehr 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

- b) Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund
Rhein-Neckar GmbH



Dr. Gabriel Kühne

Unterabteilungsleiter im Bundesministerium
der Finanzen,
Glienicke



Stefan Leuschner

Gewerkschaftssekretär TRANSNET Gewerkschaft
Rodgau

– seit 17. November 2009 –



Vitus Miller*

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

- a) Deutsche Bahn AG
 - DB Vertrieb GmbH
- b) DB GesundheitsService GmbH (Beirat)



Josef Nienaber*

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

**Roland Parnitzke***

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

**Dr. Rolf-Peter Sallandt**

Leiter des Referats E16, Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung,
Berlin
– seit 1. Januar 2009 –

**Hartmut Schaefer***

Mitglied des Betriebsrats Südost der DB Regio AG,
Lutherstadt Eisleben
b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Beirat)

**Ralf Schweisel**

Leiter Finanzen/Controlling Personenverkehr der
DB Mobility Logistics AG,
Mitglied des Vorstands der DB Fernverkehr AG
Potsdam
a) DB Vertrieb GmbH
DB Zwölfte Vermögensverwaltungs AG
b) CityNightLine CNL AG, Zürich/Schweiz
(Verwaltungsrat)¹⁾
DB AutoZug GmbH¹⁾

**Margret Suckale**

Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Berlin
– bis 31. Mai 2009 –
a) Schenker AG¹⁾
DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB International GmbH¹⁾
Sparda-Bank Hamburg eG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat, Vorsitz)¹⁾

**Ulrich Weber**

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Krefeld

– seit 11. September 2009 –

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
Schenker AG¹⁾
DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)¹⁾
DB JobService GmbH (Vorsitz)¹⁾
HDI-Gerling Industrie Versicherung AG
HDI-Gerling Sach Serviceholding AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾
DB Zeitarbeit GmbH (Beirat, Vorsitz)¹⁾
RAG BILDUNG GmbH (Beirat, Vorsitz)

**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.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
(Beirat)
DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)
Signal Iduna Gruppe (Beirat)



* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer

¹⁾ Konzerninternes Mandat

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31. Dezember
2009 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des
Ausscheidens im Jahr 2009. Bei einem Eintritt nach dem
31. Dezember 2009 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts
abgestellt.

IN T €	2009	2008
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	-	570
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	276	342
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	54	53

Die Bezüge aller Vorstandsmitglieder werden im Rahmen von Managementverträgen durch die DBML 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.

(27) Honorare des Abschlussprüfers

Auf die Angaben zu den Honoraren des Abschlussprüfers der Gesellschaft wurde verzichtet, weil diese Angaben im Konzernabschluss der DB AG enthalten sind.

(28) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind im Lagebericht erläutert.

(29) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Frankfurt am Main, den 25. Februar 2010

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 2009 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 25. Februar 2010

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler
Wirtschaftsprüfer

ppa. Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Name und Sitz	Anteil am Kapital, durchgerechnet in %	Umsatz 2009 in Mio. €	Mitarbeiter
Autokraft GmbH, Kiel	100,0	91	597
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	100,0	53	417
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	100,0	49	239
DB Regio NRW GmbH, Düsseldorf	100,0	1.052	3.405
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	100,0	164	783
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	100,0	299	1.145
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	100,0	91	544
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	100,0	49	374
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	100,0	66	311
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	100,0	79	503
Regionalbus Braunschweig GmbH - RBB -, Braunschweig	100,0	41	264
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	100,0	64	656
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	100,0	61	585
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	74,9	63	306
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	100,0	59	383
Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken	100,0	66	298
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	100,0	499	2.769
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	100,0	237	895
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	100,0	76	500
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	100,0	62	324

Bericht des Aufsichtsrats



ULRICH HOMBURG

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Regio AG

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei ordentlichen und drei außerordentlichen 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 fünf 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 31. März 2009 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2008 zur Kenntnis genommen.

In seiner Sitzung am 29. Mai 2009 hat sich der Aufsichtsrat erneut mit der Planung für das Geschäftsjahr 2009 befasst und den aktuellen Stand der Budgetplanung 2009, der Mittelfristplanung 2010 – 2013 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Regio AG zur Kenntnis genommen. Der Aufsichtsrat hat der Anpassung der Organisationsstruktur der DB Regio AG zugestimmt.

In seinen Sitzungen am 28. September 2009 und am 25. November 2009 beschäftigte sich der Aufsichtsrat intensiv mit dem Antrag von Herrn Claus Weselsky zur Änderung der Anlage 2 der Geschäftsordnung des Vorstands der DB Regio AG. Vor dem Hintergrund der Befassung der Aufsichtsräte der Deutschen Bahn AG sowie der DB Mobility Logistics AG in den Sitzungen am 9. Dezember 2009 mit dem weiteren Vorgehen zur Anwendung des Public Corporate Governance Kodex im Deutsche Bahn Konzern wurde der Antrag jeweils vertagt.

In seiner Sitzung am 25. November 2009 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2010 befasst und den aktuellen Stand der Budgetplanung 2010, der zu finanzierenden neuen Investitionsprojekte, der Mittelfristplanung 2011 – 2014 sowie der langfristigen strategischen Ziele der DB Regio AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2009 schwerpunktmäßig mit laufenden Vergabeverfahren, dem Programm Zukunftsfähigkeit Regio, dem Beihilfeverfahren der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen des Verkehrsvertrags Berlin-Brandenburg sowie dem Rechtsstreit des Verkehrsverbunds Rhein-Ruhr gegen DB Regio NRW. Der Aufsichtsrat befasste sich zudem mit den Maßnahmen zur Steigerung der Fahrzeugqualität und Wiederherstellung eines restriktionsfreien Betriebs der ET- und VT-Flotte. Einen weiteren Schwerpunkt bildete die Unterrichtung über die Situation bei der S-Bahn Berlin GmbH.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio AG zum 31. Dezember 2009 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 20. April 2010 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 2009 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wurde aufgrund des mit der DB Mobility Logistics AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Regio AG für das Geschäftsjahr 2009 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Dr. Michael Zumpe schied zum 31. Dezember 2008 aus dem Aufsichtsrat aus. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2009 Herr Dr. Peter Sallandt als Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

Herr Karl-Heinz Zimmermann legte den stellvertretenden Vorsitz und seine Mitgliedschaft im Präsidium des Aufsichtsrats zum 31. März 2009 nieder. Zum neuen stellvertretenden Vorsitzenden und Mitglied des Präsidiums des Aufsichtsrats wurde mit Wirkung zum 1. April 2009 Herr Reiner Bieck gewählt.

Herr Dr. Norbert Bensel schied zum 31. Mai 2009 aus dem Aufsichtsrat aus. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 13. Juli 2009 Herr Ulrich Homburg als Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

Herr Dr. Karl-Friedrich Rausch legte zum 17. Juli 2009 den Vorsitz sowie seine Mitgliedschaft im Präsidium nieder. Zum neuen Vorsitzenden und Mitglied des Präsidiums des Aufsichtsrats wurde Herr Ulrich Homburg in der Sitzung am 24. Juli 2009 gewählt.

Darüber hinaus schieden zum 31. Mai 2009 Frau Margret Suckale und zum 31. Juli 2009 Herr Ralf Klein-Bölting aus dem Aufsichtsrat aus. Als Nachfolger wurden mit Wirkung zum 11. September 2009 die Herren Ulrich Weber und Ulrich Klenke als Mitglieder des Aufsichtsrats bestellt.

Herr Karl-Heinz Zimmermann legte mit Wirkung zum 30. September 2009 sein Aufsichtsratsmandat nieder. Herr Stefan Leuschner wurde mit Wirkung zum 17. November 2009 als Aufsichtsratsmitglied gerichtlich bestellt.

Frau Dr. Bettina Volkens wurde mit Wirkung zum 1. November 2009 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Regio AG für das Ressort Personal bestellt.

Herr Ulrich Homburg schied zum 31. Mai 2009 aus dem Vorstand der DB Regio AG aus. Herr Frank Sennhenn wurde mit Wirkung zum 1. Juni 2009 zum Mitglied des Vorstands und Vorstandsvorsitzenden der DB Regio AG bestellt.

Herr Kay Euler wurde mit Wirkung zum 1. August 2009 zum Mitglied des Vorstands der DB Regio AG für das Ressort Produktion bestellt.

Der Aufsichtsrat spricht den ausgeschiedenen Mitgliedern von Vorstand und Aufsichtsrat seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

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 2009 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im April 2010

Für den Aufsichtsrat



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Regio AG



Bildübersicht



TITEL

Durch die S-Bahn RheinNeckar werden die Bundesländer Hessen, Baden-Württemberg und Rheinland-Pfalz miteinander verknüpft.



SEITE 5

Seit dem Jahr 1997 verzeichnet der Prignitz-Express in der Region Brandenburg steigende Fahrgastzahlen.



SEITE 19

Die Orlabahn ist aufgrund der verkürzten Reisezeit nach Jena ein beliebtes Transportmittel in Thüringen.



SEITE 31

Die gelben Züge der Burgenlandbahn gehören zum festen Bild in Sachsen-Anhalt.



SEITE 60

Die Gräfenbergbahn ist eine Paradenstrecke Bayerns und punktet mit der Anbindung an den Ballungsraum Nürnberg.

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: 030.297-64031, TELEFAX: 030.297-64036

E-MAIL: IR@DEUTSCHEBAHN.COM

INTERNET: WWW.DEUTSCHEBAHN.COM/IR

BERATUNG UND PRODUKTIONSKOORDINATION

MENTOR WERBEBERATUNG, KELKHEIM

GESTALTUNG STUDIO DELHI, MAINZ

DTP APU ART&PUBLISHING FRANKFURT, FRANKFURT AM MAIN

LITHOGRAFIE KOCH LICHTSATZ UND SCAN, WIESBADEN

DRUCK COLORDRUCK LEIMEN, LEIMEN

LEKTORAT ADVERTTEXT, DÜSSELDORF

FOTOGRAFIE UND BERATUNG MAX LAUTENSCHLÄGER, BERLIN

BILDNACHWEIS BERT BOSTELMANN (S.2), BERND ROSELIEB (S.55)



DB Regio AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.dbbahn.com