



DB Regio AG
Geschäftsbericht 2010

Entwicklung im Geschäftsjahr 2010

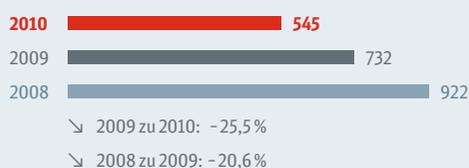
VERKEHRSLEISTUNG [in Mrd. Pkm¹⁾]



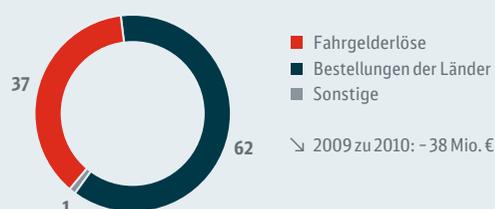
UMSATZERLÖSE [in Mio. €]



ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT [in Mio. €]



UMSATZSTRUKTUR [in %]



Finanzkennzahlen [in Mio. €]

	2010	2009	Veränderung in %
Umsatz	5.380	5.418	-0,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	545	732	-25,5
Bilanzsumme	4.634	4.734	-2,1
Anlagevermögen	3.814	3.989	-4,4
Eigenkapital	1.834	1.823	+0,6
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	312	437	-28,6
Brutto-Investitionen	144	214	-32,7
Netto-Investitionen ³⁾	126	180	-30,0
Mitarbeiter per 31.12.	18.486	18.893	-2,2

Leistungskennzahlen

	2010	2009	Veränderung in %
Reisende in Mio.	1.048	1.025	+2,2
Verkehrsleistung in Mio. Pkm ¹⁾	27.206	26.584	+2,3
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	365,9	366,2	-0,1

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

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge



↳ Der Hamburger Hauptbahnhof ist die Drehscheibe des Schienenverkehrs in Norddeutschland. Täglich nutzen ihn viele Reisende zum Ankommen und Weiterreisen.

INHALT

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN	2
LAGEBERICHT	4
JAHRESABSCHLUSS	23
BERICHT DES AUFSICHTSRATS	49

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,

die DB Regio AG konnte auch im schwierigen Jahr 2010 ihr Geschäft weiterhin auf einem hohen Niveau halten.

Die Verkehrsleistung konnte um 2,3 Prozent auf 27,2 Milliarden Personenkilometer gesteigert werden. Infolge der um 2,2 Prozent gestiegenen Reisendenzahl wuchsen die Fahrgelderlöse um 97 Millionen auf 2,0 Milliarden Euro. Der Umsatz im Berichtsjahr verringerte sich gegenüber dem Vorjahr leicht um 0,7 Prozent auf 5,4 Milliarden Euro. Die Unterschreitung des Umsatzes resultiert aus Ausschreibungsverlusten und aus geringeren Bestellerentgelten bei Neuverträgen.

Auf den nationalen und internationalen Vergabemärkten war das Geschäftsjahr 2010 geprägt von wegweisenden Erfolgen, die die Richtigkeit der Strategie des Geschäftsfelds DB Bahn Regio bestätigen und uns einen optimistischen Ausblick auf die Zukunft erlauben. Auf dem deutschen Vergabemarkt schnitt das Geschäftsfeld DB Bahn Regio mit einer Gewinnquote von 62 Prozent sehr erfolgreich ab. Bezogen auf die Laufzeit der Verträge entspricht das einer Gewinnrate von 65 Prozent der insgesamt im Jahr 2010 vergebenen SPNV-Leistungen auf Basis der Trassenkilometer.



FRANK SENNHENN

Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG

In Deutschland haben wir im Jahr 2010 unter anderem zwei Ausschreibungen mit hohem Verkehrsvolumen gewonnen: Wir werden das Mitteldeutsche S-Bahn-Netz für eine Laufzeit von zwölf Jahren mit jährlich neun Millionen Zugkilometern betreiben und dafür bis zum Vertragsbeginn im Jahr 2013 rund 210 Millionen Euro in 51 neue Triebzüge investieren. Als weitere große Ausschreibung konnten wir die S-Bahn Hannover mit einem Verkehrsvolumen von 8,5 Millionen Zugkilometern pro Jahr und einer Laufzeit von acht Jahren für die DB Regio sichern.

Der Wettbewerb im deutschen SPNV-Markt geht in eine höchst spannende Entwicklungsphase. Lokale mittelständische Eisenbahnverkehrsunternehmen sind heute längst eine Ausnahme. Stattdessen prägen große, leistungsfähige Anbieter das Bild. Sie befinden sich ganz überwiegend in öffentlichem Eigentum. So ist Veolia seit der Fusion mit Transdev zu gleichen Teilen im Besitz von Veolia Environment und dem staatlichen französischen Investor Caisse de Dépôts. Keolis Deutschland gehört mehrheitlich zur französischen Staatsbahn SNCF, Abellio zur Niederländischen Staatsbahn und VIAS zur Dänischen Staatsbahn. Mit der Übernahme der deutschen Arriva-Aktivitäten ist nun auch die italienische Staatsbahn Trenitalia in Deutschland aktiv. BeNEX als Tochter der Hamburger Hochbahn ist wie die Hessische Landesbahn im Eigentum der jeweiligen Bundesländer.

Zwei Aspekte sind an dieser Entwicklung besonders interessant. Erstens sind die großen Anbieter im deutschen Markt nunmehr mehrheitlich im Eigentum von finanzkräftigen öffentlichen Unternehmen und damit bezüglich Finanzierungsmöglichkeiten und Größe vergleichbar. Zweitens bildet sich im deutschen Markt derzeit im Kleinen das ab, was wir zukünftig im europäischen Wettbewerb erwarten können: Eine Anzahl von fünf bis sechs großen, finanzkräftigen Unternehmen wird am Ende im europäischen Nahverkehrsmarkt bestimmend sein.

Der DB-Konzern hat sich im Regionalverkehr im Jahr 2010 mit der Übernahme des britischen Verkehrsunternehmens Arriva neu aufgestellt. Die internationalen Nahverkehrsaktivitäten des DB-Konzerns werden seit dem 1. Januar 2011 in einem eigenen Geschäftsfeld im Ressort Personenverkehr gebündelt und so wird eine exzellente Startposition für die weitere Erschließung der europäischen Märkte geschaffen.

Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio sind zukünftig unter der Führung der DB Regio AG die Bus- und Schienenaktivitäten im deutschen Nah- und Regionalverkehr zusammengefasst. Rund 9.000 Mitarbeiter arbeiten für die Nummer 1 im Busverkehr in Deutschland. Die Entwicklung in diesem Segment verspricht spannend und herausfordernd zu werden: Einerseits soll der deutsche Buslinienfernverkehr weitgehend liberalisiert werden, sodass es für die DB auch dort um die Sicherung von Marktanteilen geht. Andererseits wird es weniger öffentliches Geld für bestellten Busnahverkehr geben und der Wettbewerb um Verkehrsverträge wird härter.

Der deutsche SPNV-Markt bleibt dabei weiterhin unser Kerngeschäft – und er wird in den nächsten Jahren im europäischen Maßstab zweifellos einer der interessantesten Märkte sein. 110 Vergabeverfahren mit einem Volumen von rund 350 Millionen Zugkilometern werden in den kommenden sechs Jahren erwartet. Das ist weit mehr als die Hälfte des gesamten deutschen SPNV-Marktes. Diese Volumina zu verarbeiten, wird für den Markt eine große Herausforderung.

Zum einen muss die Anzahl der Vergabeverfahren von den Verkehrsunternehmen bewältigt werden. Denn jede Ausschreibung bindet bei den Unternehmen und den Bestellern erhebliche personelle Kapazitäten und bedeutet auf der Kostenseite ein Volumen von durchschnittlich zwei Millionen Euro. Zum anderen ist der mit jeder Neuvergabe einhergehende Investitionsbedarf immens, insbesondere im Fahrzeugbereich. Geht man konservativ von 20 Millionen Euro Investitionsvolumen pro Million Zugkilometer aus, ergibt sich in den nächsten Jahren insgesamt ein Finanzbedarf von sieben Milliarden Euro.

Dabei ist der Finanzbedarf nur ein Aspekt. Von der Vergabewelle betroffen ist auch die Fahrzeugindustrie. Sie muss sich auf eine zyklische Marktentwicklung einstellen, ihre Kapazitäten in kürzester Zeit ausbauen und wieder reduzieren – und dabei liefert sie schon heute vielfach nicht die von Betreibern und Bestellern geforderte Qualität.

Unter diesen Rahmenbedingungen wird es zunehmend schwierig, den Markt attraktiv zu gestalten. Davon zeugt eine stark schwankende Bieterbeteiligung bei Ausschreibungen – die Verkehrsunternehmen gehen dazu über, ihre Ressourcen auf ausgewählte Vergaben zu konzentrieren. Manchen Aufgabenträger treibt bereits heute die Frage um: Werden sich in Zukunft nicht mehr die Besteller die Verkehrsunternehmen aussuchen, sondern die Verkehrsunternehmen die Besteller?

Den Wettbewerb durch attraktive Ausschreibungsbedingungen neu zu stimulieren, wird daher eine der größten Herausforderungen der aktuellen Marktphase sein. Notwendig dafür ist vor allem die Erweiterung der unternehmerischen Spielräume, die in den vergangenen Jahren vielfach reduziert worden sind. Die Verkehrsunternehmen wollen Verkehrslösungen mitgestalten. Sie wollen unternehmerische Verantwortung übernehmen und am Erfolg ihrer Angebote partizipieren. Die Voraussetzungen hierfür werden nur in einem konstruktiven Dialog aller Marktteilnehmer zu schaffen sein – diesen Prozess aktiv voranzutreiben, ist auch im Jahr 2011 eines unserer wichtigsten Anliegen.

Mehr Nahverkehrsreisende für die Schiene zu gewinnen und unseren Kunden – Bestellern wie Fahrgästen – bestmöglichen Schienenpersonennahverkehr zu bieten, bleibt unser zentrales Ziel. Auch im internationalen Vergleich sehen wir ein hohes Potenzial, dass der Anteil der Schiene am Personennahverkehr weiter gesteigert werden kann.

Dies zeigt sich in der steigenden Nutzung der Schiene auch auf längeren Distanzen und der mobil werdenden Generation 60+ ebenso wie in der hohen Akzeptanz von neuen Ticketangeboten wie beispielsweise dem Quer-durchs-Land-Ticket.

DB Regio hat im letzten Jahr eine Kunden- und Qualitätsoffensive gestartet, in deren Rahmen wir bis zum Jahr 2015 allein 200 Millionen Euro zusätzlich in Komfort, Qualität, Sicherheits- und Serviceleistungen investieren. Denn wir sind fest davon überzeugt: Die größten Potenziale im SPNV-Markt sind durch die Steigerung der Zufriedenheit unserer Kunden zu heben. In diesem Sinne werden wir unseren Kurs im kommenden Jahr fortsetzen.

Ihr



Frank Sennhenn
Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG

LAGEBERICHT

ÜBERBLICK	5
WIRTSCHAFTLICHES UMFELD	5
ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN	6
ERTRAGSLAGE	6
FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE	9
MITARBEITER	11
NACHHALTIGKEIT	11
STRATEGIE	12
WEITERE INFORMATIONEN	14
RISIKOBERICHT	17
NACHTRAGSBERICHT	19
AUSBLICK	20

Überblick

Die DB Regio AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG). Die DB ML AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG). Innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) ist die DB Regio AG dem Geschäftsfeld DB Bahn Regio zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Bahn Stadtverkehr (sowie ab dem 1. Januar 2011: DB Arriva), DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen sind unter der Führung der DB ML AG gebündelt und werden dort geführt. Im neuen Geschäftsfeld DB Arriva sind ab dem 1. Januar 2011 alle Regionalverkehrsaktivitäten des DB-Konzerns außerhalb Deutschlands gebündelt. Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio werden zukünftig ausschließlich Regionalverkehrsaktivitäten in Deutschland geführt. Das bisherige Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr geht im Geschäftsfeld DB Bahn Regio auf.

Die übrigen drei Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie führt die DB AG direkt. In der Konzernstruktur des DB-Konzerns haben die DB AG und die DB ML AG beide die Funktion einer konzernleitenden Management-Holding.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Regio besteht aus der DB Regio AG und aus weiteren eigenständigen Tochtergesellschaften. Die bedeutendsten Tochtergesellschaften sind: DB Regio NRW GmbH, DB RegioNetz Verkehrs GmbH und DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH. Im internationalen Bereich ist die DB Regio UK, eine Schwestergesellschaft der DB Regio AG, dem Geschäftsfeld DB Bahn Regio zugeordnet. Neu hinzugekommen ist die Botnietåg, ein 60-prozentiges Joint Venture der DB Regio Sverige AB mit Sitz in Stockholm/Schweden. Im Berichtsjahr wurden die Schienengesellschaften S-Bahn Berlin GmbH und S-Bahn Hamburg GmbH rückwirkend zum 1. Januar 2010 aus dem Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr herausgelöst und der unternehmerischen Führung des Geschäftsfelds DB Bahn Regio unterstellt. Bis zum 31. Dezember 2010 waren 22 Bus-Tochtergesellschaften der DB Regio AG und deren Beteiligungsunternehmen dem Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr zugeordnet.

Wirtschaftliches Umfeld

Die wirtschaftliche Entwicklung des DB-Konzerns ist maßgeblich abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Die anhaltende konjunkturelle Erholung in Deutschland mit wieder zunehmenden Erwerbstätigenzahlen und steigenden Einkommen wirkten sich im Jahr 2010 positiv auf unsere Geschäftsentwicklung aus.

Die operative Steuerung und Betreuung erfolgte auf Basis eines Geschäftsbesorgungsvertrags vom 30. September 2004 mit Nachträgen vom 14. Oktober 2004, 7. Dezember 2006, 24. November 2009 und 26. Februar 2010 durch die DB Stadtverkehr GmbH.

Ab dem 1. Januar 2011 entfällt das Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr und die gesamten Geschäftsaktivitäten des Personennahverkehrs in Deutschland werden im Geschäftsfeld DB Bahn Regio gebündelt. Es ist vorgesehen, dass die DB Stadtverkehr GmbH wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2011 auf die DB Regio AG verschmolzen wird. Unter den Gesichtspunkten Kundenorientierung und Wirtschaftlichkeit wurde eine straffe, marktnahe interne Organisationsstruktur aufgebaut, bestehend aus elf Regio-Regionen (inklusive S-Bahnen Berlin und Hamburg) sowie der DB RegioNetz Verkehrs GmbH. 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. Im Jahr 2010 wurde die Dezentralisierung der Regio-Organisation durch die Bildung von Verkehrsbetrieben weiter vorangetrieben. Diese Organisation soll die weitgehende Kongruenz zwischen Bestellerorganisationen und Regio sicherstellen und dadurch die Marktnähe erhöhen.

Die DB Regio-Zentrale verantwortet die Geschäftsentwicklung und steuert die Regionaleinheiten, führt hoheitliche Aufgaben im Geschäftsfeld durch und stellt Servicefunktionen bereit. Daneben unterstützt sie die Regionen mit verkehrsplanerischem Know-how, IT-Tools und beim Abschluss von Verkehrsverträgen und Ausschreibungen.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Regio AG insgesamt erfolgreich, mit Ausnahme der S-Bahn Berlin GmbH, die das im Vorjahr bereits negative Ergebnis um weitere 129 Mio. € unterschritt. Dies führte im Wesentlichen dazu, dass das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit gegenüber Vorjahr um 187 Mio. € auf 545 Mio. € sank.

In Deutschland verzeichnete das Bruttoinlandsprodukt (BIP) mit 3,6% den stärksten Anstieg im EU-Raum. Neben dem Außenhandel, der in zweistelliger Größenordnung zulegen konnte, wurde auch die Binnennachfrage gesteigert; sowohl die Konsumausgaben als auch die Unternehmensinvestitionen legten spürbar zu. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe und insbesondere die stark exportabhängige Chemie-, Automobil- und Maschinenbauindustrie verzeichneten aufgrund der kräftigen

(Auslands-)Nachfrage im Gesamtjahr deutliche Produktionszuwächse. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt hat sich im Zuge der wirtschaftlichen Erholung kontinuierlich verbessert. Erwerbstätigkeit und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung lagen ab Mai 2010 über dem Vorjahresniveau, wobei die Kurzarbeit stetig zurückging. Die Beschäftigung nahm im Jahresdurchschnitt um rund 0,5% zu. Die gute Arbeitsmarkt- und Einkommenssituation stützte den privaten Konsum, der leicht anzog. Die Lebenshaltungskosten erhöhten sich gegenüber dem Vorjahr um 1,1%.

Im Euro-Raum nahm das Bruttoinlandsprodukt im Jahr 2010 um gut 1,8% zu. Der Zuwachs ist maßgeblich auf die starke Entwicklung in Deutschland zurückzuführen. Belastet wurde die Entwicklung europaweit vor allem durch das Auslaufen der Konjunkturprogramme und die Sparmaßnahmen zur Konsolidierung der Staatsfinanzen. Positive Impulse gingen vom niedrigen Zinsniveau auf den privaten Konsum und die Anlageinvestitionen aus.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND WÄCHST DEUTLICH

Der gesamte deutsche Personenverkehrsmarkt konnte im Jahr 2010 mit einem leichten Verkehrsleistungsplus an die vergleichsweise robuste Entwicklung des Jahres 2009 anknüpfen. Während der Nachfrageanstieg im Schienenpersonen- und im innerdeutschen Luftverkehr durch die positiven konjunkturellen Rahmenbedingungen bei Erwerbstätigenzahlen und verfügbaren Realeinkommen begünstigt wurde, setzte der öffentliche Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) seinen Abwärtstrend fort. Der marktdominierende motorisierte Individualverkehr (MIV) konnte trotz der gestiegenen Kraftstoffpreise und der infolge des Sondereffekts durch die Abwrackprämie zurückgegangenen Kraftfahrzeugverkäufe das Vorjahresniveau halten.

Der Schienenpersonenverkehr in Deutschland verzeichnete gegenüber dem Vorjahr deutliche Zuwächse bei der Verkehrsleistung. Das positive Marktumfeld führte bei den Gesellschaften des DB-Konzerns zu einem soliden Nachfragewachstum, das unter anderem durch Einschränkungen im Luftverkehr durch Pilotenstreik, Vulkanaschewolke und Wintereffekte gestützt wurde. Nach weiteren Streckenübernahmen im Regionalverkehr

sind Leistung und Marktanteil der DB-konzernexternen Bahnen nach DB-Einschätzung gewachsen. Der Verkehrsträger Schiene konnte im Jahr 2010 seinen intermodalen Marktanteil ausbauen.

Die Verkehrsleistung der DB Regio AG auf der Schiene stieg im Berichtsjahr um 2,3% auf 27,2 Mrd. Personenkilometer (Pkm) (im Vorjahr: 26,6 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 2,2% auf 1.048 Millionen Personen (im Vorjahr: 1.025 Millionen Personen).

Die Verkehrsleistung der dem Geschäftsfeld DB Bahn Regio zugeordneten Schienentöchter der DB Regio AG im Inland ging um 0,3 Mrd. Pkm beziehungsweise 1,8% auf 14,2 Mrd. Pkm zurück.

Die Verkehrsleistung der DB ZugBus Regionalverkehr Altbodensee GmbH (RAB) stieg um 5,7 Mio. Pkm beziehungsweise +0,7% auf 0,8 Mrd. Pkm.

Die Verkehrsleistung der Busgesellschaften im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr unterschritt im Berichtsjahr mit 8,3 Mrd. Pkm den Vorjahreswert um 0,6% (im Vorjahr: 8,3 Mrd. Pkm), im Wesentlichen aufgrund der rückläufigen Schülerzahlen.

Ertragslage

UMSATZENTWICKLUNG

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen aufgrund des rückläufigen Bestellerentgelts mit 5.380 Mio. € um 38 Mio. € beziehungsweise 0,7% unter dem Vorjahreswert.

Die Fahrgelderlöse stiegen infolge gezielter Marketingaktivitäten, Tarifanpassungen sowie erhöhter aperiodischer Erlöse um 98 Mio. € beziehungsweise 5,1% auf 2.010 Mio. €.

Im Bestellerentgelt war ein Rückgang um 135 Mio. € beziehungsweise 3,9% auf 3.331 Mio. € zu verzeichnen, der unter anderem durch Ausschreibungsverluste verursacht wurde.

Insgesamt entfielen rund 62% des Umsatzes auf Bestellungen der Länder, 37% auf Fahrgelderlöse und 1% auf sonstige Umsatzerlöse. Wie im Vorjahr wurden 1,3% des Umsatzes mit Gesellschaften des DB-Konzerns erzielt.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 5.382 Mio. € sank die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 41 Mio. € beziehungsweise 0,8%. Hierzu trug insbesondere die Umsatzreduzierung um 38 Mio. € bei.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wurden mit 265 Mio. € um 37 Mio. € geringere sonstige betriebliche Erträge erzielt. Diese Unterschreitung ist unter anderem auf den Verbrauch und die Auflösung von Drohverlustrückstellungen zurückzuführen. Negativ wirkten auch geringere Erträge aus der Auflösung abgegrenzter Verbindlichkeiten und aus der Auflösung sonstiger Rückstellungen (Einmaleffekt im Jahr 2009: pauschale Rückstellungsaufhebung für Investitionskostenzuschüsse von 28 Mio. €).

Der Materialaufwand sank von 3.456 Mio. € im Vorjahr um 25 Mio. € auf 3.431 Mio. €. Die Vorjahresunterschreitung um 0,7% resultierte im Wesentlichen aus geringerem Instandhaltungsaufwand. Im Jahr 2009 waren Rückstellungen für technische Risiken gebildet worden, die im Vorjahr den Materialaufwand erhöht hatten. Gleichzeitig verminderte sich der Aufwand für Dieselkraftstoff aufgrund gesunkener Preise. Negativ wirkten der höhere Aufwand für Trassen- und Stationsnutzung, höhere Aufwendungen für Bahnstrom, vor allem aufgrund gestiegener Preise, sowie höhere Wagen-, Triebwagen- und Busleistungen von der DB Regio NRW GmbH und Schienenersatzleistungen, vor allem von der Regionalverkehr Oberbayern GmbH und der Omnibusverkehr Franken GmbH.

Der Personalaufwand lag bei 921 Mio. € und damit um 11 Mio. € beziehungsweise 1,2% unter dem Vorjahreswert. Ursachen hierfür sind insbesondere die geringere Mitarbeiterzahl, eine höhere Inanspruchnahme von Rückstellungen aus Arbeitsmehrleistung sowie geringerer Aufwand für Grundvergütung infolge der gestiegenen Anzahl von Altersteilzeit-Verträgen. Gegenläufig wirkte die Tarifierhöhung um 2% ab Januar 2010.

Mit 306 Mio. € lagen die Abschreibungen um 7 Mio. € beziehungsweise 2,3% über dem Vorjahreswert. Dies ist im Wesentlichen auf den Zugang an Elektrotriebwagen der BR 440 für die in Ausschreibung gewonnenen Netze in Bayern zurückzuführen.

Der sonstige betriebliche Aufwand stieg gegenüber dem Vorjahr um 7 Mio. € beziehungsweise um 1,8% auf 388 Mio. € an. Die höhere Zuführung zur Rückstellung für drohende Verluste und höhere Marketingleistungen, insbesondere aufgrund der Eingliederung der S-Bahn Berlin und der S-Bahn Hamburg sowie für die Einführung der Kampagne für das Quer-durchs-Land-Ticket, waren die Hauptgründe für den Aufwandsanstieg. Aufwandsmindernd wirkten geringere Aufwendungen für das Technologiezentrum, geringere Mieten für Schienenfahrzeuge und Zuschüsse zu Anlagen.

Das Zinsergebnis verbesserte sich im Vorjahresvergleich um 14 Mio. € beziehungsweise um 26,9% auf –38 Mio. €. Hauptursache waren die Verminderung des negativen Zinseffekts aus der Aufzinsung der Drohverlustrückstellung sowie der geringere Zinsaufwand aus konzerninternen Darlehen. Gegenläufig wirkten sich die durch die Umstellung der Rechnungslegung auf das Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (BilMoG) erstmals im Zinsergebnis erfassten Aufwendungen aus der Aufzinsung der Pensions- und langfristigen personalbezogenen Rückstellungen aus.

Mit –18 Mio. € blieb das Beteiligungsergebnis um 145 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Wesentliche Ursache war die deutlich höhere Verlustübernahme von der S-Bahn Berlin GmbH im Vergleich zum Vorjahr. Darüber hinaus haben unter anderem auch die geringeren Erträge aus der Gewinnabführung der S-Bahn Hamburg zu dieser Entwicklung beigetragen.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verschlechterte sich das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der DB Regio AG von 732 Mio. € um 187 Mio. € beziehungsweise um 25,6% auf 545 Mio. €.

Zur Beurteilung der Entwicklung des operativen Geschäfts ist zu beachten, dass sie zum Teil auf Sondereinflüssen basiert, die nicht als nachhaltig unterstellt werden können. Um Sondereffekte in den Jahren 2009 und 2010 bereinigt verschlechterte sich das operative Ergebnis um 273 Mio. € beziehungsweise um 33,4%. Davon sind 144 Mio. € auf die Ergebnisverschlechterung der S-Bahn Berlin GmbH um 129 Mio. € und der S-Bahn Hamburg GmbH um 15 Mio. € zurückzuführen. Weitere Ursachen sind die geringeren Umsatzerlöse, vor allem infolge von Leistungsverlusten, und der höhere Materialaufwand, vor allem aufgrund von Preissteigerungen für Infrastruktur und Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung. Des Weiteren erhöhte sich der Personalaufwand aufgrund von Tarifsteigerungen.

Das mit zusätzlichen außerordentlichen Aufwendungen von 44 Mio. € aus der Umstellung auf das BilMoG belastete Ergebnis vor Ergebnisabführung von insgesamt 504 Mio. € 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

Mit Organisationsänderung zum 1. März 2010 wurden die S-Bahnen Berlin und Hamburg rückwirkend zum 1. Januar 2010 aus dem Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr herausgelöst und der unternehmerischen Führung des Geschäftsfelds DB Bahn Regio unterstellt. Aus Vergleichbarkeitsgründen wurde diese Umgliederung analog zu den Ist-Daten auch für die Vorjahresdaten durchgeführt.

Die Entwicklung der S-Bahn Berlin GmbH wurde im abgeschlossenen Geschäftsjahr außerdem durch technische Probleme beeinflusst. Verkürzte Prüfintervalle bei Radsatzwellen und Rädern, Radsatztausche, Probleme mit Bremsanlagen und eingeschränkte Winterfestigkeit der Antriebseinheiten führten ganzjährig zu erheblichen Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit und im Angebot für unsere Kunden.

Es wurde unter größtmöglichem Ressourceneinsatz an einer Lösung der technischen Probleme gearbeitet, jedoch konnte noch kein Abschluss herbeigeführt werden.

Durch eine im vergangenen Jahr mit dem Berliner Senat und dem Land Brandenburg getroffene Vereinbarung akzeptiert die S-Bahn Berlin GmbH eine strenge Pönalregelung für nicht

vertragsgemäß erbrachte Leistungen. Zusätzlich zum Entfall des Bestellerentgelts für nicht durchgeführte Leistungen schmälern diese Pönalezahlungen von rund 25 Mio. € die Erlöse der S-Bahn Berlin.

Für unsere Fahrgäste im Berliner öffentlichen Nahverkehr wurde ein weitgehendes Programm an Entschädigungsleistungen aufgelegt.

In Summe ergab sich eine signifikante Ergebnisbelastung.

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

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2010	2009	Veränd. in %
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	15.005	15.262	-1,7
Umsatz	2.163	2.279	-5,1
Ergebnis vor Steuern	-63	44	-100,0
Brutto-Investitionen	78	186	-58,1
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	9.158	9.000	+1,8

Die Verkehrsleistung der dem Geschäftsfeld DB Bahn Regio zugeordneten Tochtergesellschaften der DB Regio AG ging um 0,3 Mrd. Pkm beziehungsweise 1,7% auf 15,0 Mrd. Pkm zurück. Der Rückgang der Verkehrsleistung resultiert aus den Ausschreibungsverlusten bei der DB Regio NRW GmbH (Netze: Niers-Rhein-Emscher, Maas-Rhein-Lippe) und aus der verminderten Betriebsleistung aufgrund der Fahrzeugproblematik bei der S-Bahn Berlin GmbH. Gegenläufig wirkte das Wachstum im Hamburger Verkehrsverbund (HVV), auch infolge der Zunahme der Reisenden zum Hamburger Flughafen mit der S-Bahn und der vermehrten Umsteiger vom Auto auf den ÖPNV wegen des harten Winters.

Die Umsatzerlöse blieben aufgrund des Rückgangs der Betriebsleistung vor allem infolge der Ausschreibungsverluste mit 2.163 Mio. € um 116 Mio. € bzw. 5,1% unter Vorjahr. Weitere Gründe sind die Kompensationsleistungen an die Fahrgäste der S-Bahn Berlin.

Das Ergebnis vor Steuern sank um 107 Mio. € auf -63 Mio. € (im Vorjahr: 44 Mio. €), im Wesentlichen resultierend aus der Ergebnisverschlechterung der S-Bahn Berlin um 129 Mio. €.

Die Brutto-Investitionen der Tochtergesellschaften lagen im Berichtsjahr bei 78 Mio. € und damit um 108 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Davon entfielen rund 57 Mio. € auf Fahrzeuge sowie 21 Mio. € auf Werkstätten und sonstige Investitionen. Der Abschluss des Beschaffungsprogramms von S-Bahn-Triebwagen der Baureihe ET 422 für die DB Regio NRW GmbH mit einem deutlich reduzierten Investitionsvolumen sowie der Lieferverzug bei den ET 442 für die Ausschreibung Rhein-Sieg-Express waren die maßgeblichen Ursachen für den Rückgang. Der Investitionsschwerpunkt bei den Fahrzeugen lag in der Beschaffung von S-Bahn-Triebwagen der Baureihe ET 422 sowie von Doppelstockwagen für die DB Regio NRW GmbH in Höhe von 19 Mio. € beziehungsweise 17 Mio. €.

Nach Abzug der Investitionszuschüsse in Höhe von 1 Mio. € ergaben sich Netto-Investitionen in Höhe von 77 Mio. €.

Die Mitarbeiterzahl ist im Vergleich zum Vorjahr um 158 beziehungsweise 1,8% auf 9.158 Mitarbeiter (31. Dezember 2009: 9.000 Mitarbeiter) angestiegen. Dafür waren im Wesentlichen der erhöhte Bedarf zur Qualitätssicherung und zur Beseitigung technischer Mängel bei der S-Bahn Berlin GmbH verantwortlich.

Entwicklung der Busgesellschaften (Beteiligungen der DB Regio AG) im Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2010	2009	Veränd. in %
Verkehrsleistung in Mio. Pkm	8.293	8.343	- 0,6
Umsatz	1.301	1.287	+ 1,1
Ergebnis vor Steuern	60	84	- 28,6
Brutto-Investitionen	90	56	+ 60,7
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	8.754	8.710	+ 0,5

Die Verkehrsleistung der Busgesellschaften hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,6% auf 8.293 Mio. Pkm verringert, im Wesentlichen infolge abnehmender Schülerzahlen.

Die Umsatzerlöse stiegen gegenüber dem Vorjahr um 14 Mio. € auf 1.301 Mio. € (+1,1%). Dieser positive Effekt wurde maßgeblich durch Fahrgeldtarifsteigerungen sowie erhöhte Bestellerentgelte infolge gesteigerter Betriebsleistungen (Buskm) aufgrund gewonnener Verkehre erreicht.

Das Ergebnis vor Steuern lag mit 60 Mio. € um 24 Mio. € unter dem Vorjahreswert (84 Mio. €). Der Rückgang resultiert im Wesentlichen aus geringeren aperiodischen Erlösen sowie höherem Produktionsaufwand, insbesondere für Instandhal-

tungsmaßnahmen, im Vergleich zum Vorjahr. Ergebnisbelastend hat sich zudem die erstmalige Anwendung des BilMoG in Höhe von 5,4 Mio. € vor allem im Zusammenhang mit der Erhöhung der Rückstellungen für die Unterstützungskasse der Autokraft GmbH, Kiel, und für Pensionsverpflichtungen ausgewirkt.

Die Brutto-Investitionen – überwiegend in Kraftomnibusse – lagen mit 90 Mio. € um 34 Mio. € über dem Vorjahr. Dies resultiert aus der zurückhaltenden Investitionstätigkeit im Vorjahr.

Die Zahl der Mitarbeiter zum 31. Dezember 2010 betrug 8.754 Mitarbeiter (31. Dezember 2009: 8.710 Mitarbeiter). Der Vorjahreswert wird aufgrund von Steigerungen der Betriebsleistung überschritten.

Finanz- und Vermögenlage

FINANZMANAGEMENT

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

Das Treasury-Zentrum für den DB-Konzern ist in der DB 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 Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns 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 DB Regio AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard&Poor's (S&P), Moody's und Fitch regelmäßig überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die hervorragende Bonitätsbeurteilung der DB AG erneut bestätigt: Moody's »Aa1/stabil«, S&P »AA/stabil«, Fitch »AA/stabil«. Die Ratings von S&P, Moody's und Fitch sind damit seit ihrer ersten Erteilung unverändert. 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 in Sachanlagen der DB Regio AG reduzierten sich um 70 Mio. € auf 144 Mio. €. Hauptgrund waren die nicht erfolgte Abnahme von Elektrotriebwagen der BR 442 infolge technischer Schwierigkeiten und die dadurch nicht geleisteten Auszahlungen. Von den Brutto-Investitionen entfielen rund 82% auf Fahrzeuge und knapp 18% 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 Nürnberger Dieselnetz mit insgesamt 66 Mio. €. Darüber hinaus wurden von DB Schenker Rail 15 Lokomotiven der BR 182 zu Anschaffungskosten von rund 22 Mio. € beschafft. Im Bereich der Werkstätten wurden im Berichtsjahr rund 18 Mio. € investiert. Schwerpunkte waren hier der Neu- und Umbau von Werkstattanlagen inklusive Fahrzeugreinigung für die Standorte Nürnberg, München, Lübeck sowie die Erstellung einer Fahrzeugreinigungsanlage in Halle.

Nach Abzug der erhaltenen Investitionszuschüsse von Dritten (18 Mio. €) ergaben sich Netto-Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 126 Mio. €, die um 54 Mio. € unter dem Vorjahreswert lagen (im Vorjahr: 180 Mio. €).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 144 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Investitionszuwendungen und Anlagenabgängen ein Kapitalbedarf in Höhe von 133 Mio. € (im Vorjahr: 176 Mio. €), der aus dem Cashflow gedeckt wurde.

BILANZSTRUKTUR

Die Umsetzung des Gesetzes zur Modernisierung des Bilanzrechts (Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz; BilMoG) hatte im Berichtsjahr infolge von geänderten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden Auswirkungen auf einige Bilanzpositionen. Dies betrifft die Bewertung von Planvermögen sowie Änderungen im Bereich der Rückstellungen und der Fremdwährungsumrechnung. Erträge aus der im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG vorgenommenen Neubewertung von Rückstellungen zum 1. Januar 2010 wurden unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt und wirkten somit eigenkapitalerhöhend. Zudem wurde das Wahlrecht nach dem Einführungsgesetz zum HGB (EGHGB) genutzt und die Vorjahreszahlen dementsprechend nicht angepasst. Nähere Erläuterungen sind im Anhang zu finden.

BILANZSTRUKTUR

Bilanzstruktur [in %]	31.12.2010	31.12.2009
AKTIVA		
Anlagevermögen	82,3	84,3
Umlaufvermögen	17,6	15,7
Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,0
BILANZSUMME	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	39,6	38,4
Rückstellungen	22,9	22,4
Verbindlichkeiten	35,9	39,0
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	6,7	9,2
Passiver Rechnungsabgrenzungsposten	1,6	0,2
BILANZSUMME	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	4.634	4.734

Die Bilanzsumme der DB Regio AG ist per 31. Dezember 2010 im Vergleich zum Vorjahresende um 100 Mio. € beziehungsweise 2,1% auf 4.634 Mio. € zurückgegangen.

Das Anlagevermögen hat sich per 31. Dezember 2010 um 4,4% beziehungsweise 175 Mio. € auf 3.814 Mio. € verringert. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist auf 82,3% (per 31. Dezember 2009: 84,3%) zurückgegangen. Dies resultierte daraus, dass die Netto-Investitionen in Höhe von 126 Mio. € unter der Summe der Abschreibungen (306 Mio. €) lagen.

Das Umlaufvermögen hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 9,7% beziehungsweise 72 Mio. € auf 815 Mio. € erhöht. Ursache hierfür sind im Wesentlichen höhere Forderungen aus der Konzernfinanzierung. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen stieg damit auf 17,6% (per 31. Dezember 2009: 15,7%).

Durch die Neubewertung von Rückstellungen im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG wurden den Gewinnrücklagen 11 Mio. € zugeführt. Das Eigenkapital der DB Regio AG beträgt per 31. Dezember 2010 somit 1.834 Mio. €. Durch die geringere Bilanzsumme ist die Eigenkapitalquote von 38,4 auf 39,6% gestiegen.

Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme hat sich vor allem aufgrund der geringeren Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführung und Finanzierung auf 35,9% verringert (per 31. Dezember 2009: 39,0%). Die Zinspflichtigen Verbindlichkeiten resultierten in voller Höhe aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB ML AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Im Berichtsjahr wurden sie von 437 Mio. € auf 312 Mio. € zurückgeführt. Durch die planmäßige Tilgung von 125 Mio. € ist der Anteil der Zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme auf 6,7% gesunken.

Die Rückstellungen lagen mit 1.063 Mio. € um 4 Mio. € beziehungsweise 0,4% über dem Niveau per 31. Dezember 2009.

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben einen Anteil an der Bilanzsumme von 19,2% (per 31. Dezember 2009: 17,6%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 39,7% (per 31. Dezember 2009: 43,9%).

Das Anlagevermögen ist zu 71,4% (im Vorjahr: 66,6%) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital gedeckt.

WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die DB Regio AG hielt zum 31. Dezember 2010 direkt Anteile an 43 verbundenen und 17 assoziierten Gesellschaften.

Davon wurden im Berichtsjahr 21 Beteiligungen gemäß der Organisationsstruktur des DB-Konzerns in dem Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr von unserer Schwestergesellschaft DB Stadtverkehr GmbH geführt. In diesem Beteiligungsbereich gab es folgende Veränderungen:

→ Zum 1. März 2010 wurden die zuvor dem Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr zugeordneten Gesellschaften S-Bahn Berlin GmbH sowie S-Bahn Hamburg GmbH mit Rückwirkung zum 1. Januar 2010 dem Geschäftsfeld DB Bahn Regio zugeordnet.

→ Die UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH wurde im Berichtsjahr als Joint Venture eingestuft und zählt deshalb nicht mehr zu den verbundenen Gesellschaften.

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

→ Das Eigenkapital der DB Regio Rheinland GmbH mit Sitz in Köln wurde im Jahr 2010 durch Einzahlungen in die Kapitalrücklage der Gesellschaft durch die DB Regio AG um insgesamt 6.000.000 € erhöht.

→ Mittels Kauf- und Übertragungsvertrag vom 27. April 2010 wurden sämtliche Anteile an der DB Regio Sverige AB mit Sitz in Stockholm/Schweden mit einem Buchwert in Höhe von 1.018.714,60 € an die DB Schenker International AB mit Sitz in Göteborg/Schweden übertragen. Dies erfolgte im Zuge der Umstrukturierung des internen Beteiligungcontrollings.

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 2010 beschäftigte die DB Regio AG insgesamt 18.486 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2009: 18.893 Mitarbeiter). Das entsprach einem Rückgang um 407 Mitarbeiter beziehungsweise 2,1%.

Im Produktionsprozess tätig waren 84,2% der Beschäftigten, darunter 3.730 Kundenbetreuer und Prüfer, 8.156 Triebfahrzeugführer sowie 2.778 Mitarbeiter in den Werkstätten der DB Regio AG. Außerdem waren 891 Auszubildende am Jahresende beschäftigt.

Im Jahresdurchschnitt betrug die Mitarbeiterzahl 18.744 Mitarbeiter (im Vorjahr: 18.956 Mitarbeiter). Der Rückgang um 212 Mitarbeiter beziehungsweise 1,1% im Vergleich zum Vorjahr war durch Leistungsverluste von Strecken, Produktivitäts- und Effizienzsteigerungen sowie durch die Umsetzung des Projekts »Zukunftsfähigkeit Regio« begründet.

Nachhaltigkeit

Mit Nachhaltigkeit lässt sich Zukunft sichern. Dies gilt nicht nur für die Gesellschaft, sondern auch für die Unternehmen des DB-Konzerns, denn gerade im Verkehrssektor ist Nachhaltigkeit ein wichtiger Wettbewerbsvorteil. Das Klimaschutzziel schließt daher den gesamten DB-Konzern und alle Verkehrsmittel auf der Schiene, der Straße, zu Wasser und in der Luft ein. Der DB-Konzern hat Dienstleistungsangebote entwickelt, 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, damit er trotz demografischen Wandels immer hervorragend motivierte und qualifizierte Mitarbeiter hat.

Mit seinem Nachhaltigkeitsmanagement bekennt sich der DB-Konzern zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens. Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit dokumentiert der DB-Konzern in seinem Nachhaltig-

keitsbericht, der zuletzt im Jahr 2009 erschienen ist. Er stellt umfassend dar, welche Beiträge zu einer nachhaltigen Gesellschaft der DB-Konzern als wichtiger Anbieter von Mobilitäts- und Logistikdienstleistungen sowie als einer der größten Arbeitgeber, Ausbilder und Auftraggeber Deutschlands leistet.

Strategie

Auch im Berichtsjahr 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 Marktführer behaupten zu können.

Zentraler Punkt unseres Handelns ist das Dienstleistungsversprechen, das wir gegenüber unseren beiden Kundengruppen – Bestellern und Fahrgästen – abgeben. Neben den umfassenden Aktivitäten, um effektiver und effizienter zu werden, gilt es, die Kundenorientierung weiter in den Fokus zu rücken. Unsere Anstrengungen auf diesem Gebiet werden von unseren Kunden honoriert. Das zeigt die Zufriedenheit der im Jahr 2010 befragten Fahrgäste: 67% würden die Leistung des Geschäftsfelds weiterempfehlen. Ein weiteres Hauptaugenmerk liegt auf der Zufriedenheit unserer Mitarbeiter, die im letzten Jahr deutlich gestiegen ist.

Neben dem Nachweis der Leistungsfähigkeit im Wettbewerb um Aufträge im SPNV-Markt gilt das 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 Reisendeninformation überzeugen.

Des Weiteren werden im Rahmen der konzernweiten Kunden- und Qualitätsoffensive in den kommenden fünf Jahren weitere Maßnahmen zur Verbesserung unserer Leistungen ergriffen. Hierzu zählen insbesondere der Einsatz von 120 zusätzlichen Kundenbetreuern, die verstärkte Präsenz von Sicherheitspersonal, die Ausweitung der Reinigung von Zügen (insbesondere

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

der Toiletten) und die Aufwertung des Erscheinungsbildes zahlreicher Züge durch Behandlung mit Graffiti-Schutz oder Lackauffrischung.

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 im Jahr 2010 durch weitere Ausschreibungserfolge im europäischen Ausland fortsetzen. Das Joint Venture Botniatåg der schwedischen Nahverkehrstochter DB Regio Sverige AB mit der schwedischen Staatsbahn SJ hat die Ausschreibung Norrtåg für den Betrieb von Regionalverkehrsstrecken im Norden Schwedens gewonnen. In diesem Zusammenhang ist auch der erfolgreiche Abschluss einer Kooperationsvereinbarung für den Nah- und Fernverkehr mit der schwedischen Staatsbahn SJ zu erwähnen. Des Weiteren erfolgte Anfang Dezember die Betriebsaufnahme der S-Bahn-Verkehre in der südschwedischen Provinz Östergötland.

In Großbritannien konnte die DB Regio UK Anfang des Jahres den Verkehrsvertrag für den Betrieb der Tyne and Wear Metro in Newcastle unterzeichnen. Der Betrieb wurde noch im Monat April des Berichtsjahres erfolgreich übernommen. Ein weiterer großer Erfolg auf dem britischen Markt war die Bestätigung der Laufzeit des Verkehrsvertrags der Chiltern Railways Company Ltd., einer Beteiligung der DB Regio UK. Der zuvor bis Mitte des Jahres 2014 laufende Vertrag ist jetzt bis zum Jahr 2021 gesichert.

Zum 1. Januar 2011 gehen sämtliche Nahverkehrsaktivitäten von DB Bahn Regio außerhalb Deutschlands (mit Ausnahme grenzüberschreitender Verbindungen) auf das Geschäftsfeld DB Arriva über.



→ Im Leipziger Hauptbahnhof sind täglich 120.000 Reisende und Besucher unterwegs. Auf mehr als 20 Bahnsteigen verkehren täglich 539 Nahverkehrs- und 227 S-Bahn-Züge.

Weitere Informationen

ERTEILUNG DER SICHERHEITSBESCHEINIGUNG NACH § 7A AEG

Am 22. Dezember 2010 hat das EBA uns die Sicherheitsbescheinigung gemäß § 7a Abs. 2 Nr. 2 AEG für den Zeitraum bis zum 21. Dezember 2015 erteilt. Die Sicherheitsbescheinigung ist ab dem 1. Januar 2011 für Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU), die am grenzüberschreitenden Verkehr teilnehmen, Voraussetzung für die Teilnahme am öffentlichen Eisenbahnbetrieb. Grundlage für die Erteilung der Bescheinigung war der Nachweis der Einrichtung eines Sicherheitsmanagementsystems (SMS) gemäß den Anforderungen des Art. 9 Abs. 2 und 3 der Richtlinie 2004/49/EG und der besonderen Anforderungen für den sicheren Verkehrsbetrieb für Personal und Fahrzeuge auf dem betreffenden Schienennetz oder den einzelnen Schienenwegen.

VERGABEN IM SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR IM INLAND

Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) in Deutschland war auch im Jahr 2010 sehr intensiv. Im Berichtsjahr wurden SPNV-Leistungen mit einem jährlichen Vergabevolumen von über 80 Mio. Trassenkilometern (Trkm) in den Wettbewerb gegeben (im Vorjahr: 121 Mio. Trkm).

Im Jahr 2010 wurden Vergabeentscheidungen zu 16 wettbewerblichen Verfahren (Verhandlungsverfahren und Ausschreibungen nach Art. 5 Abs. 3 VO (EG) Nr. 1370/2007) mit insgesamt 62,0 Mio. Trkm p.a. getroffen. Dabei erzielte das Geschäftsfeld DB Bahn Regio mit einem jährlichen Leistungsvolumen von 38,5 Mio. Trkm einen Gewinnanteil von 62%. Bezogen auf die Laufzeit der Verträge entspricht das einer Gewinnrate von 65% der insgesamt im Jahr 2010 vergebenen SPNV-Leistungen auf Basis der Trkm.

- VVO-Binnenverkehre Los 1 (S-Bahn-Netz Dresden) mit 3,1 Mio. Trkm p.a. und einer Vertragslaufzeit von Dezember 2010 bis Dezember 2027,
- RB 51, 63 und 64 in NRW mit insgesamt 3,0 Mio. Trkm p.a. und einer Vertragslaufzeit von Dezember 2011 bis Dezember 2026,
- Warnow mit 4,0 Mio. Trkm p.a. und einer Vertragslaufzeit von Dezember 2011 bis Dezember 2024,
- Werdenfels mit 4,1 Mio. Trkm p.a. und einer Vertragslaufzeit von Dezember 2013 bis Dezember 2025,
- S-Bahn Hannover mit 8,5 Mio. Trkm p.a. und einer Vertragslaufzeit von Dezember 2012 bis Dezember 2020,
- MWNK (Lose Main-Weser und Kinzigtal) mit 4,3 Mio. Trkm p.a. und einer Vertragslaufzeit von Dezember 2012 bis Dezember 2024,

→ Mitteldeutsches S-Bahn-Netz mit 9,0 Mio. Trkm p.a. und einer Vertragslaufzeit von Dezember 2013 bis Dezember 2025 und

→ Netz Elbe-Elster mit 2,5 Mio. Trkm p.a. und einer Vertragslaufzeit von Juni 2013 bis Dezember 2022 und zwei Verlängerungsoptionen um jeweils zwei Jahre.

Zusätzlich wurden im Berichtsjahr 0,3 Mio. Trkm p.a. über Direktvergaben nach Verordnung (EG) 1370/2007 an EVU vergeben. Das Geschäftsfeld DB Bahn Regio hat keine Leistungen über Direktvergaben erhalten.

VERGABEN IM SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR IM AUSLAND

→ Das Joint Venture Botniatåg der DB Regio Sverige AB und der schwedischen Staatsbahn SJ hat die Ausschreibung für den Betrieb von Regionalverkehrsstrecken im Norden Schwedens gewonnen. Der Verkehr auf dem sogenannten Norrtåg-Netz, das teilweise noch im Bau ist, wurde stufenweise ab dem 29. August 2010 aufgenommen. Bedient wird zunächst die Neubaustrecke von Örnköldsvik nach Umeå, bevor im August 2011 weitere Teile des restlichen Netzes in Betrieb genommen werden. Ab 2013 umfasst der Betrieb jährlich rund 4,5 Millionen Zugkilometer und könnte um weitere 2,2 Millionen Zugkilometer ausgeweitet werden. Die Laufzeit des Vertrags beträgt sechs Jahre mit einer Verlängerungsoption um weitere fünf Jahre.

→ Am 1. April 2010 übernahm DB Regio UK mit 6,1 Mio. Trkm p.a. für die nächsten sieben Jahre mit einer Verlängerungsoption um zwei Jahre die Schienenverkehre der Tyne and Wear Metro.

→ Zum Fahrplanwechsel am 12. Dezember 2010 nahm die DB Regio Sverige AB mit 3,4 Mio. Trkm p.a. den S-Bahn-Verkehr auf dem südschwedischen Östgötapendeln-Netz auf. Die Vertragslaufzeit beträgt zehn Jahre mit einer Verlängerungsoption um weitere vier Jahre.

UMSETZUNG DER GESETZLICHEN FAHRGASTRECHTE

Seit dem 29. Juli 2009 gelten in Deutschland die Fahrgastrechte gemäß Verordnung (EG) 1371/2007 vom 23. Oktober 2007 sowie gemäß nationaler Eisenbahn-Verkehrsordnung (EVO). Die Verordnung (EG) 1371/2007 legt unter anderem die Rechte und Ansprüche von Fahrgästen im Falle von Verspätungen und Zugausfällen fest. Die DB Regio AG hat sich zur Bearbeitung der Entschädigungs- und Erstattungsfälle dem von ihr mit aufgebauten Servicecenter Fahrgastrechte angeschlossen. Dieses arbeitet als zentraler Ansprechpartner für eine einfache und kundenfreundliche Geltendmachung von Ansprüchen inzwischen für rund 50 EVU in Deutschland. Im Jahr 2010 wurden dort über alle teilnehmenden Bahnen rund 991.000 Anträge bearbeitet. Liegen alle Unterlagen vor, stellt das Servicecenter Fahrgastrechte eine Bearbeitung innerhalb der gesetzlichen Frist von einem Monat sicher.

Das auch bei der DB Regio AG genutzte einheitliche Fahrgastrechte-Formular hat sich im Grundsatz bewährt. Es wurde vom überwiegenden Teil der Kunden genutzt. Zur weiteren Steigerung der Kundenzufriedenheit gibt es seit Mitte Dezember 2010 ein überarbeitetes und optimiertes Formular. Das Formular ist im Verspätungsfall im Zug oder am Bahnhof erhältlich. Zusätzlich wird es über die Internetseite www.bahn.de/fahrgastrechte zur Verfügung gestellt.

Für die außergerichtliche Beilegung von Streitigkeiten im öffentlichen Personenverkehr nahm im Dezember 2009 die von Verkehrsunternehmen finanzierte »Schlichtungsstelle für den öffentlichen Personenverkehr (söp)« ihren Betrieb auf. Die DB Regio AG ist Gründungsmitglied dieser Schlichtungsstelle. Kunden, die mit der Entscheidung eines teilnehmenden Verkehrsunternehmens nicht einverstanden sind, können sich an die söp wenden. Deren Schlichtungsvorschläge wurden bisher weitestgehend sowohl von den Fahrgästen als auch den Eisenbahnunternehmen akzeptiert.

NACHPRÜFUNGSANTRAG ZUR ÄNDERUNGSVEREINBARUNG MIT DEM VRR

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) behielt seit dem Jahr 2007 einen Teil der verkehrsvertraglich vereinbarten Zahlungen ein. Die DB Regio NRW GmbH hat daraufhin die Zahlung der ausstehenden Beträge vor dem Verwaltungsgericht Gelsenkirchen eingeklagt und in erster Instanz Recht erhalten. Das Urteil ist bisher nicht rechtskräftig, da der VRR entsprechende Rechtsmittel eingelegt hat.

Seit Juni 2008 wurden außergerichtliche Verhandlungen zwischen dem VRR und dem DB-Konzern geführt. 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. Dabei wurden unter anderem umfangreiche Fahrzeuginvestitionen zugesagt. Zudem wurde Einigkeit über den Ausgleich der ausstehenden Zahlungen erzielt. Die Unterzeichnung der Änderungsvereinbarung erfolgte Ende November 2009.

Anfang Januar 2010 hat Abellio Rail NRW GmbH mit Sitz in Essen mit einem Nachprüfungsantrag bei der Vergabekammer Münster die vergaberechtliche Unzulässigkeit der Änderungsvereinbarung und die teilweise beziehungsweise vollständige Unwirksamkeit der Änderungsvereinbarung geltend gemacht. Zur Entscheidung des Bundesgerichtshofes zu dem vergaberechtlichen Nachprüfungsverfahren am 8. Februar 2011 verweisen wir auf den Nachtragsbericht.

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 handelt.

Die Kommission hat mit Beschluss vom 23. Oktober 2007 das förmliche Prüfverfahren gegen die Bundesrepublik Deutschland (Bund) eingeleitet und mehrere Auskunftersuchen an den Bund und die DB Regio gerichtet. Die Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens ist ein Verfahrensschritt und greift den Ergebnissen der Kommissionsprüfung in keiner Weise vor. Sowohl der Bund als auch die DB Regio AG haben in den Stellungnahmen zu den Auskunftersuchen ausgeführt, dass aus ihrer Sicht keine Beihilfe vorliegt. Wann die Europäische Kommission eine Entscheidung fällt, lässt sich derzeit nicht absehen.

STEIGERUNG IM FREIZEITBEREICH UND OPTIMIERUNG DER ANGEBOTE

Die Auswirkungen der Wirtschaftskrise waren für DB Regio auf der Fahrgastseite spürbar, jedoch nicht so stark wie befürchtet. So wurde auf der Einnahmenseite, zum Beispiel im Zeitkartensegment, das Vorjahr leicht verfehlt. Im Einzelfahrscheinsegment konnte das Vorjahresniveau gehalten werden. Bei den Sonderangeboten für den Freizeitverkehr wurden die Vorjahreswerte deutlich übertroffen.

Im Berichtsjahr erfolgte eine weitere Optimierung der gesamten Angebotsdarstellung im Internet. Das DB-Zeitkartensortiment mit Verknüpfung zu den Seiten der Verbundzeitkarten wurde in der Darstellung vereinfacht. Seit 1. April 2010 sind die umsatzstarken Pauschalpreistickets Länder-Ticket und Schönes-Wochenende-Ticket im Internet zum Selbstaussdruck verfügbar. Noch nicht abgeschlossen ist eine Optimierung der Internet-Erlebnisseite, die künftig als Verkaufsplattform mit interessanten Ausflugszielen noch mehr Freizeitreisende zu Ausflugsfahrten mit den Nahverkehrszügen animieren soll.

Im Dezember 2010 wurde das Quer-durchs-Land-Ticket wieder eingeführt. Dieses Ticket ergänzt die Familie der preisgünstigen Pauschalangebote mit einfachen, gut kommunizierbaren Preisen und Konditionen zur Nebenverkehrszeit. Die Nachfrage nach Länder-Tickets wurde mit über 12,7 Millionen verkauften Stück gegenüber Vorjahr leicht gesteigert. Außerdem wurde im Dezember die Preislogik der Länder-Tickets in Rheinland-Pfalz, Saarland, Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein testweise auf die Preislogik des Quer-durchs-Land-Tickets umgestellt. Wenn sich dieser Pilot bewährt, ist es das Ziel, sukzessive alle Pauschalpreistickets im Freizeitbereich auf diese Preislogik umzustellen. Die Ticketlogik wird dann einheitlich und einfacher zu verstehen sein.

TARIFVERHANDLUNGEN MIT EVG UND GDL HABEN BEGONNEN

Die Tarifrunde 2010 hat Anfang Juli 2010 begonnen. Dazu wurden die Verhandlungen mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) am 12. Juli 2010 und mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) am 16. Juli 2010 aufgenommen. Die Tarifrunde 2010 wird inhaltlich von der Entgeltrunde, der Zukunft der Beschäftigungssicherung und dem Abschluss eines Branchentarifvertrags bestimmt. Der DB-Konzern unterstützt das Ziel der Einführung flächendeckender Beschäftigungsstandards.

Die Tarifverhandlungen waren im Berichtsjahr noch nicht abgeschlossen. Im Dezember 2010 erhielten alle Beschäftigten, für deren Gesellschaften in der laufenden Entgeltrunde verhandelt wurde, eine Einmalzahlung in Höhe von 300 € und zusätzlich eine Erfolgsbeteiligung in Höhe von 200 €. Die Zahlungen werden am Ende der Verhandlungen in den Tarifabschluss einbezogen.

DB-KONZERNWEITE KUNDEN- UND QUALITÄTSINITIATIVE GESTARTET

Der DB-Konzern hat Anfang 2010 eine konzernweite Kunden- und Qualitätsinitiative im Regional- und Fernverkehr, im Güterverkehr sowie in der Infrastruktur gestartet. Die Initiative beinhaltet die Entwicklung geschäftsfeldübergreifender Konzepte mit den Zielen, die Verlässlichkeit zu steigern, Komfort und Service entlang der gesamten Reisekette zu verbessern sowie eine ausreichende Kundeninformation und guten Service in Sonder-situationen sicherzustellen.

Das gesamte Portfolio umfasst elf Projekte im Regional- und Fernverkehr, im Güterverkehr sowie in der Infrastruktur und an den Bahnhöfen. Es wurde ein umfangreicher Maßnahmenkatalog verabschiedet, der sowohl langfristige Maßnahmen enthält, mit deren Umsetzung im Berichtsjahr begonnen wurde, als auch kurzfristig wirkende Maßnahmen, die bereits umgesetzt wurden.

Dafür stellt der DB-Konzern insgesamt 330 Mio. € bis zum Jahr 2015 zusätzlich bereit. Davon fließen etwa 200 Mio. € in Maßnahmen des Regionalverkehrs.

VERSCHMELZUNG DER DB STADTVERKEHR GMBH AUF DIE DB REGIO AG

Es ist vorgesehen, die DB Stadtverkehr GmbH mit Wirkung zum 1. Januar 2011 auf die DB Regio AG zu verschmelzen.

Risikobericht

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

CHANCEN AUS EIGENEN MASSNAHMEN ODER VERBESSERTEN MARKT- UND UMFELDBEDINGUNGEN

Ein wesentlicher Schwerpunkt unserer Aktivitäten liegt im Bereich der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität für unsere Kunden. Im Rahmen einer konzernweiten Kunden- und Qualitätsinitiative werden in den kommenden Jahren Maßnahmen zur Verbesserung unserer Leistungen umgesetzt. Hierzu zählen insbesondere der Einsatz zusätzlicher Kundenbetreuer, die verstärkte Präsenz von Sicherheitspersonal, die intensivierte Reinigung und die Aufwertung des Erscheinungsbildes zahlreicher Züge. Wir sehen hierin Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Kundenzuspruchs.

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

Als Reaktion auf die Wirtschafts- und Finanzkrise setzt der DB-Konzern mit dem im Vorjahr begonnenen Projekt reACT ein umfangreiches Maßnahmenprogramm um. Wir sehen hierin Chancen, sowohl die aktuelle Situation als auch unsere langfristige Wettbewerbsposition weiter zu verbessern.

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

WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

Zu den Risiken für die DB Regio AG zählen:

- Gesamtwirtschaftliche Risiken: Die Nachfrage nach unseren Mobilitätsdienstleistungen ist auch abhängig von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung. Wirtschaftliches Wachstum fördert die unserer Strategie zugrunde liegenden Megatrends in den für uns relevanten Märkten. Gesamtwirtschaftliche Schocks wie zum Beispiel Wirtschafts- und Finanzkrisen können sich insofern negativ auf unser Geschäft auswirken. Für den Personenverkehr ist dabei insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren, wie des verfügbaren Einkommens oder der Zahl der Erwerbstätigen, von Bedeutung.
- Marktrisiken: Für die DB Regio AG relevante Marktrisiken werden nicht nur durch bestehende und neue Wettbewerber, die Endabnehmer unserer Leistungen, unsere Lieferanten oder neue Produkte auf dem 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 erschweren hier unsere Position, wenn sie nicht in gleichem Maße unsere Wettbewerber betreffen.

↳ Betriebsrisiken: Unsere Tätigkeit als EVU basiert auf einem technologisch komplexen, vernetzten Produktionssystem. Einschränkungen in der Pünktlichkeit oder Zugausfälle können zu Pönalezahlungen an die entsprechenden Bestellerorganisationen führen. Dem Risiko von Betriebsstörungen begegnen wir generell mit systematischer Wartung und dem Einsatz qualifizierter Mitarbeiter sowie mit kontinuierlicher Qualitätssicherung und Verbesserung der 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 operativen Vorbereitung und der Begrenzung möglicher Auswirkungen.

↳ Technikrisiken: Das Angebot und die Qualität der Leistungen hängen in hohem Maße auch von der Verfügbarkeit und der Zuverlässigkeit der eingesetzten Produktionsmittel, zugekauften Vorleistungen sowie der Leistungsqualität von Partnern ab. Werden zugesagte Liefertermine für Neufahrzeuglieferungen nicht eingehalten, kann es zu einer vorübergehend nicht vertragskonformen Erfüllung von Verkehrsverträgen mit Pönalewirkung kommen. Der DB-Konzern führt einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten und Geschäftspartnern.

Die technischen Produktionsmittel im Schienenverkehr müssen zudem den sich möglicherweise ändernden geltenden Normen und Anforderungen entsprechen, sodass es zur technischen Beanstandung von Fahrzeugen kommen kann. 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, wird ein aktiver Dialog mit den zuständigen Behörden geführt.

↳ Finanzwirtschaftliche Risiken: Zins-, Währungs- und Energiepreisrisiken 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.

↳ Rechtliche und vertragliche Risiken: Rechtliche Risiken bestehen unter anderem in Form von Schadenersatzansprüchen sowie aus Rechtsstreitigkeiten. Es besteht zudem das Risiko, dass einige der langfristigen Verkehrsverträge unter anderem aufgrund von unvorhersehbaren Kostensteigerungen unwirtschaftlich werden könnten. Die sich aus Kostensteigerungen ergebenden Auswirkungen auf die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsverträge werden laufend durch Kalkulationsaktualisierungen überwacht. Wir versuchen hier entsprechend kosten- und erlösseitig entgegenzusteuern.

↳ Regulatorische und politische Risiken: Im Schienenverkehr erbringen wir Dienstleistungen in einem regulierten Markt. Der Zugang zum deutschen Schienennetz ist seit dem Jahr 1994 diskriminierungsfrei möglich.

Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.

↳ Personalrisiken: Unsere Mitarbeiter und ihre Fähigkeiten sind für den zukünftigen Erfolg der DB Regio AG von zentraler Bedeutung. Damit sich die DB Regio AG im Wettbewerb behaupten kann, ist die Personalkostenstruktur in Relation zu derjenigen der Wettbewerber von entscheidender Bedeutung. Zusätzliche einseitige Belastungen, zum Beispiel in Form von teureren Tarifabschlüssen (Entgelt und Produktivität) als bei unseren Wettbewerbern, verschlechtern hier unsere Wettbewerbsposition.

↳ IT-Risiken: Unzureichendes IT-Management kann zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.

Das Risikomanagement ist umfassend in unseren betrieblichen Prozessen implementiert. Es wird regelmäßig überprüft und, soweit erforderlich, zielführend weiterentwickelt.

UMFASSENDES RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die DB Regio AG (und ihre Tochtergesellschaften) umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Regio AG quartalsweise berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnus auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht, Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

Im Risikomanagementsystem des DB-Konzerns wird die Gesamtheit der Risiken unter Berücksichtigung von Wesentlichkeitsgrenzen in einem Risikoportfolio sowie einer detaillierten

Einzelauflistung abgebildet. Die im Risikobericht erfassten Risiken sind kategorisiert und nach Eintrittswahrscheinlichkeiten klassifiziert. Die Analyse umfasst neben den möglichen Auswirkungen zugleich die Ansatzpunkte und die Kosten von Gegenmaßnahmen.

BEWERTUNG DER DERZEITIGEN RISIKOPOSITION

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

Nachtragsbericht

ABSCHLUSS DER TARIFRUNDE MIT DER EVG

Der DB-Konzern hat mit der EVG in der Tarifrunde 2010 eine Einigung erzielt und sich unter anderem auf eine zweistufige Erhöhung der Einkommen verständigt. Die Entgelte steigen ab 1. März 2011 um 1,8% und ab 1. Januar 2012 um weitere 2,0%.

Zusätzlich wird 1,0% pro Jahr vorzugsweise für die individuelle Altersvorsorge gezahlt. Außerdem wurden Verbesserungen bei Schichtzulagen und Urlaubsgeld in Höhe von 1,5% vereinbart. Die im Dezember 2010 geleisteten Einmalzahlungen fließen in den Tarifabschluss mit ein.

Auch wurde Einigkeit darüber erzielt, die Vereinbarung zur Beschäftigungssicherung zwischen DB-Konzern und EVG über das Jahr 2011 hinaus fortzusetzen und zeitgemäß auszugestalten. Damit sind betriebsbedingte Kündigungen im DB-Konzern weiterhin ausgeschlossen. Infolge dieser Neuausrichtung wurden auch die im Jahr 2005 vereinbarten Änderungen hinsichtlich der Arbeitszeit und des Monatsentgelts teilweise rückgängig gemacht. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten ab 1. März 2011 dauerhaft 39 Wochenstunden und erhalten wieder das volle Tarifentgelt, was faktisch dazu führt, dass ab dem 1. März 2011 die Auszahlung um 2,5% steigt.

In Summe über alle vereinbarten Maßnahmen erhöhen sich die vergleichbaren Personalkosten im Geschäftsjahr 2011 durch den Abschluss des Tarifvertrags um rund 6%. Die Laufzeit des Tarifvertrags beträgt 29 Monate: vom 1. August 2010 bis zum 31. Dezember 2012. Mit der Einigung sind die Tarifverhandlungen zwischen dem DB-Konzern und der EVG abgeschlossen.

TARIFVERHANDLUNGEN MIT DER GDL

Anfang Februar 2011 hat die GDL die Verhandlungen mit uns und den Schienenpersonennahverkehrsunternehmen Abellio, Arriva Deutschland, BeNEX, Keolis Deutschland, Veolia Verkehr sowie den Unternehmen der Hessischen Landesbahn für gescheitert erklärt und Arbeitsniederlegungen angekündigt.

BGH-ENTSCHEIDUNG ÜBER DIREKTVERGABEN IM DEUTSCHEN REGIONALVERKEHRSMARKT

Direktvergaben von Nahverkehrsstrecken sind im EU-Recht ausdrücklich zugelassen und europaweit gängige Praxis. In Deutschland ist man dementsprechend davon ausgegangen, dass die zuständigen Behörden ein Wahlrecht haben, Verkehrsverträge entweder per Direktvergabe oder per Ausschreibung zu vergeben.

Der Bundesgerichtshof (BGH) stellte in einer Entscheidung vom 8. Februar 2011, in der er die vertragliche Einigung zwischen dem VRR und der DB Regio NRW für unwirksam erklärte, fest, dass das deutsche Kartellvergaberecht über das europäische Recht hinausgehend eine Pflicht zur Ausschreibung vorsehe. Diese Grundsatzentscheidung des BGH hat weitreichende Bedeutung für den deutschen Nahverkehrsmarkt. Wir sehen uns für mehr Wettbewerb in diesem Markt gut gerüstet, zumal schon in den vergangenen Jahren die zuständigen Behörden ihr Wahlrecht ganz überwiegend für Ausschreibungen ausgeübt hatten.

Ausblick

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen dürfte sich das Wachstum der Weltwirtschaft und der deutschen Wirtschaft jeweils mit abgeschwächter Dynamik im Jahr 2011 weiter fortsetzen. Die Wachstumsprognosen für die Industriestaaten zeigen eine Abflachung der konjunkturellen Erholung. Daher erwarten wir für das Geschäftsjahr 2011 insgesamt weiter positive, aber in ihrer Wirkung geringere Impulse aus der konjunkturellen Entwicklung in Deutschland und im Euro-Raum.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die nachfolgenden Einschätzungen für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2011 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Das uneinheitliche Bild der Weltwirtschaft dürfte im Jahr 2011 erhalten bleiben. In den Industriestaaten werden die Wachstumsraten eher niedriger ausfallen, da strukturelle Probleme zum Beispiel an den Immobilienmärkten noch nicht überwunden sind. Zugleich wird der Druck zur Konsolidierung der Staatsfinanzen weiter zunehmen. Die Exportnationen dürften eine Abschwächung des Wachstums verzeichnen, da die Impulse aus den Schwellenländern vermutlich nachlassen. Abwärtsrisiken resultieren insbesondere aus den fortbestehenden Unsicherheiten an den Finanzmärkten bezüglich der Bonität einer Reihe von Industrienationen.

Das Wachstum der deutschen Wirtschaft dürfte sich im Jahr 2011 infolge der abgeschwächten globalen Erholung verlangsamt fortsetzen. Ende 2011 könnte die deutsche Volkswirtschaft den Vorkrisenstand der gesamtwirtschaftlichen Produktion vom ersten Quartal 2008 wieder erreichen. Der Exportzuwachs dürfte sich im Jahr 2011 im Gleichklang mit dem abgeschwächten Absatzmarktwachstum annähernd halbieren. Die Unternehmensinvestitionen dürften weiter steigen. Die öffentlichen Investitionen hingegen werden, belastet durch das Auslaufen der Konjunkturprogramme und eine angespannte Haushaltslage der Kommunen, kaum noch ausgeweitet werden können und den Anstieg der Anlageinvestitionen trotz der Dynamik im Privatsektor dämpfen. Die privaten Konsumausgaben werden, gestützt von einer steigenden Beschäftigung und einer verbesserten Einkommenssituation, deutlich steigen. Die Arbeitslosigkeit dürfte zurückgehen, allerdings gebremst durch das infolge geänderter Rahmenbedingungen leicht steigende Arbeitskräfteangebot. Der Preisauftrieb dürfte sich leicht verstärken. Die Energiepreise werden deutlich zulegen, zum einen wegen der verzögerten Reaktion der Gaspreise auf höhere Heizölpreise und zum anderen wegen einer kräftigen Strompreisanhebung zu Jahresbeginn.

Die konjunkturelle Erholung im Euro-Raum dürfte bei großen Unterschieden zwischen den einzelnen Staaten abflachen, wobei die Belastungen für den Euro-Raum aus einigen Staaten mit hoher Staatsverschuldung erhalten bleiben.

ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Aus den Rahmenbedingungen erwarten wir für das Jahr 2011 keine wesentlichen Auswirkungen auf unser Geschäft.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für den deutschen Personenverkehrsmarkt ist im Jahr 2011 erstmals seit Jahren wieder ein moderates Wachstum des Gesamtmarkts zu erwarten. Dieser Einschätzung liegt die Annahme zugrunde, dass sich die positiven Konjunkturreffekte im Jahr 2011 durch einen im Vorjahresvergleich kräftigeren Anstieg der Erwerbstätigenzahl und des Privatkonsums sowie die – wenn auch gebremst – weiter ansteigenden Realeinkommen verstärken. Für den deutschen Schienenpersonenverkehr wird trotz der umfangreichen Bautätigkeit im Schienennetz eine gegenüber dem Jahr 2010 zwar leicht abgeschwächte, aber weiterhin überdurchschnittliche Zunahme der Verkehrsleistung erwartet.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB REGIO AG IM GESCHÄFTSJAHR 2011

- Umsatz: Im Bestellerentgelt wirken sich weitere Leistungsverluste und Margenrückgänge in Ausschreibungsverträgen negativ aus. Bei den Fahrgelderlösen erwarten wir ein Wachstum als Folge von Tarifierpassungen und zielgerichteter Vermarktung. In Summe rechnen wir mit einem leichten Anstieg der Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2011.
- Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit: Insbesondere ein verbessertes Beteiligungsergebnis und höhere Umsatzerlöse infolge weiterer Optimierungen auf der Fahrgastseite sollten die Effekte aus weiteren Betriebsleistungsverlusten an Drittbahnen sowie gestiegene Aufwendungen für Abschreibungen und Infrastrukturnutzung überkompensieren.

ERWARTUNGEN BEZÜGLICH DER ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2012

In Übereinstimmung mit dem Deutschen Rechnungslegungsstandard (DRS) 15 geben wir auch eine Einschätzung für das dem laufenden Geschäftsjahr folgende Jahr ab. Diese basiert auf den in unserer Mittelfristplanung hinterlegten Annahmen zu den von uns erwarteten Markt-, Wettbewerbs- und Umfeldentwicklungen sowie dem Umsetzungserfolg geplanter Maßnahmen. Diese Annahmen und Einschätzungen unterliegen mit zunehmendem Zeithorizont größeren Prognoseunsicherheiten.

Wir rechnen im Geschäftsjahr 2012 mit einem leicht steigenden Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit trotz abnehmender Umsatzerlöse, im Wesentlichen infolge von Leistungsverlusten.

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, können die tatsächlichen Entwicklungen und Ergebnisse von den derzeitigen Erwartungen abweichen.

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



→ Der Kölner Hauptbahnhof wird auch als Drehkreuz des Westens bezeichnet. Täglich frequentieren ihn rund 280.000 Reisende und Besucher. Auf 10 Bahnsteigen verkehren täglich 521 Nahverkehrs- und 446 S-Bahn-Züge.

JAHRESABSCHLUSS

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS	24
BILANZ	25
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG	26
KAPITALFLUSSRECHNUNG	27
ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS	28
ANHANG	30
ANTEILSBESITZLISTE	46

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 2010 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 9. März 2011

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler
Wirtschaftsprüfer

Klaus Jäcker
Wirtschaftsprüfer

Bilanz

AKTIVA

Zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Sachanlagen	(2)	3.155	3.336
Finanzanlagen	(2)	659	653
		3.814	3.989
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	63	56
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	752	687
		815	743
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	5	2
		4.634	4.734

PASSIVA

Zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	410	410
Kapitalrücklage	(7)	1.413	1.413
Gewinnrücklagen	(8)	11	-
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	1.063	1.059
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	1.663	1.844
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	74	8
		4.634	4.734

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember [in Mio. €]		Anhang	2010	2009
Umsatzerlöse	(13)		5.380	5.418
Bestandsveränderungen			-1	3
Andere aktivierte Eigenleistungen			3	2
GESAMTLEISTUNG			5.382	5.423
Sonstige betriebliche Erträge	(14)		265	302
Materialaufwand			-3.431	-3.456
Personalaufwand	(15)		-921	-932
Abschreibungen	(16)		-306	-299
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(17)		-388	-381
			601	657
Beteiligungsergebnis	(18)		-18	127
Zinsergebnis	(19)		-38	-52
ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT			545	732
Außerordentliches Ergebnis	(20)		-44	
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag (Erstattungen)	(21)		3	0
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(30)		-504	-732
JAHRESERGEBNIS			-	-

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember [in Mio. €]	Anhang	2010	2009
Ergebnis vor Gewinnabführung und Ertragsteuern		501	732
Abschreibungen auf Sachanlagen		306	299
Veränderung der Pensionsrückstellungen		50	3
CASHFLOW VOR STEUERN		857	1.034
Veränderung der Steuer- und sonstigen Rückstellungen ¹⁾		-34	0
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		-1	-2
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-5	3
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		240	111
Ertragsteuern		3	0
MITTELFLUSS AUS LAUFENDER GESCHÄFTSTÄTIGKEIT		1.060	1.146
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		1	15
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-144	-214
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		18	34
Auszahlungen aus Rückzahlungen von Investitionszuwendungen		-2	0
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		1	0
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-7	-11
MITTELFLUSS AUS INVESTITIONSTÄTIGKEIT		-133	-176
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-732	-659
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		-70	-132
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		-125	-179
MITTELFLUSS AUS FINANZIERUNGSTÄTIGKEIT		-927	-970
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		-	-
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(22)	-	-
FINANZMITTELBESTAND AM JAHRESENDE	(22)	-	-

¹⁾ 11 Mio. € wurden aufgrund der Erstanwendung des BilMoG aus den Rückstellungen des Vorjahres ergebnisneutral in die Gewinnrücklagen übertragen.

Entwicklung des Anlagevermögens

[in Mio. €]	Anschaffungs- und Herstellungskosten				
	Vortrag zum 01.01. 2010	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12. 2010
SACHANLAGEN					
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken					
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	64	1	-	0	65
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	195	2	2	-1	198
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1	0	0	0	1
	260	3	2	-1	264
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	41	0	2	0	43
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	5.597	94	112	-63	5.740
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	96	3	1	-2	98
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	49	5	0	-4	50
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	178	21	-117	2	84
	6.221	126	0	-68	6.279
FINANZANLAGEN					
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	679	7	-	-1	685
2. Beteiligungen	1	0	-	0	1
	680	7	-	-1	686
ANLAGEVERMÖGEN INSGESAMT	6.901	133	0	-69	6.965

	Vortrag zum 01.01.2010	Abschreibungen Geschäftsjahr	Zuschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Abschreibungen		Buchwert
						Stand am 31.12.2010	Stand am 31.12.2010	Stand am 31.12.2009
	-1	-	-	-	0	-1	64	63
	-69	-7	-	-	1	-75	123	126
	0	0	-	-	-	0	1	1
	-70	-7	0	0	1	-76	188	190
	-14	-2	-	-	0	-16	27	27
	-2.710	-287	-	-	61	-2.936	2.804	2.887
	-57	-5	-	-	2	-60	38	39
	-34	-5	-	-	3	-36	14	15
	-	-	-	-	-	0	84	178
	-2.885	-306	0	0	67	-3.124	3.155	3.336
	-27	-	-	-	-	-27	658	652
	0	0	-	-	-	0	1	1
	-27	0	0	0	0	-27	659	653
	-2.912	-306	0	0	67	-3.151	3.814	3.989

Anhang für das Geschäftsjahr 2010

Der Jahresabschluss der DB Regio AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der Fassung des vom Bundesrat verabschiedeten Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) vom 3. April 2009 sowie der Verordnung über die Gliederung des Jahresabschlusses von Verkehrsunternehmen aufgestellt. Um die Klarheit der Darstellung zu verbessern, sind gesetzlich vorgesehene Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung zusammengefasst. Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr aufgrund des BilMoG angepasst. Die wesentlichen Änderungen sind bei der Bewertung von Planvermögen sowie im Bereich der Rückstellungen eingetreten. Die Vorjahreszahlen wurden unter Inanspruchnahme des Wahlrechts gemäß Art. 67 Abs. 8 Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (EGHGB) nicht an die infolge des BilMoG geänderten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angepasst.

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 Wahlrecht gemäß §248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst erstellter immaterieller Vermögensgegenstände wird im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) nicht ausgeübt.

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear. Die Abschreibungen werden grundsätzlich entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt und erfolgen »pro rata temporis«.

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5 - 50
Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs	10 - 75
Gleisanlagen	20 - 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 - 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	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 – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert, 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 ihrem Nennbetrag 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 reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerung von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

Vermögensgegenstände, die dem Zugriff aller Gläubiger entzogen sind und ausschließlich der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen oder vergleichbaren langfristig fälligen Verpflichtungen dienen, sind gemäß §246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit diesen Schulden zu verrechnen.

Das Saldierungsgebot gilt auch für korrespondierende Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Schulden und aus der Bewertung dieser Vermögensgegenstände. Die zur Saldierung herangezogenen Vermögensgegenstände werden gemäß § 253 Abs. 1 Satz 4 HGB vollständig zum beizulegenden Zeitwert auf der Basis von Marktwerten am Bilanzstichtag bewertet. Für die mit den Vermögensgegenständen verbundenen Verpflichtungen ist der § 253 Abs. 1 Satz 3 HGB einschlägig.

Bei der DB Regio AG wird das Planvermögen, das der Erfüllung von Schulden aus Altersversorgungsverpflichtungen (Contractual-Trust-Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Pensionsverpflichtungen und aus der Bewertung des Planvermögens.

Die Pensionsverpflichtungen werden zum Wert des garantierten Mindestverpflichtungsumfanges angesetzt. Der Saldo aus den Unterschiedsbeträgen des zum 1. Januar 2010 gegenüber den Anschaffungskosten (Buchwerten) neu bewerteten Deckungsvermögens und der Schulden in Höhe von 49 T € wurde vollständig im außerordentlichen Aufwand erfasst.

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

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

Pensionsrückstellungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Method; PUC-Methode) unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung des pauschalen durchschnittlichen Marktzinssatzes der Deutschen Bundesbank für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) bewertet. Der zum Bilanzstichtag angewandte Zinssatz beträgt 5,17%. Zum 1. Januar 2010 wurde ein Zinssatz von 5,27% angewendet. Der sich aufgrund der Bewertungsänderungen ergebende Zuführungsbetrag wurde auf den Zeitpunkt der zum 1. Januar 2010 erstmalig verpflichtenden Anwendung berechnet und in voller Höhe im Geschäftsjahr 2010 als außerordentlicher Aufwand erfasst. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

[in %]	31.12.2010
Rechnungszinsfuß	5,17
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
Erwarteter Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	0,00
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67

Die Rückstellungen für Vorruhestands-, Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (PUC-Methode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 4,00% (Vorruhestand und Altersteilzeit) und 4,50% (Jubiläum und Sterbegeld) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten beträgt 5,17%.

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

Die Bewertung der sonstigen Rückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Künftige Preis- und Kostensteigerungen wurden bei der Ermittlung der Rückstellungen berücksichtigt.

Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt. Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50% erfasst.

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr werden mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre der Deutschen Bundesbank abgezinst.

Sofern sich aus der Neubewertung zum 1. Januar 2010 – gegebenenfalls nach Verrechnung mit dem Deckungsvermögen – eine Erhöhung einer sonstigen Rückstellung ergeben hat, wurde der entsprechende Aufwand vollständig im außerordentlichen Aufwand erfasst. Sofern die Neubewertung zum 1. Januar 2010 – gegebenenfalls nach Verrechnung mit dem Deckungsvermögen – eine Verminderung der Rückstellung zur Folge hatte, die bis spätestens zum 31. Dezember 2024 wieder aufgeholt werden müsste, wurde von dem Wahlrecht des Art. 67 Abs. 1 Satz 2 EGHGB kein Gebrauch gemacht und die Rückstellung entsprechend

aufgelöst. Der Unterschiedsbetrag wurde unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt. Nach dem 1. Januar 2010 angefallene Zuführungen und Auflösungen von Rückstellungen werden im Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, Erträge und Aufwendungen aus der Ab- beziehungsweise Aufzinsung werden gesondert im Zinsergebnis ausgewiesen.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden steuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern nach §274 HGB bilanziert.

Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

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

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (ENeuOG) Art. 2 §12. 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 28 bis 29 zu entnehmen.

Erhaltene Investitionszuschüsse in Höhe von 18 Mio. € (im Vorjahr: 34 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 7 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Lokomotiven und Reisezugwagen – vorgenommen.

(3) Vorräte

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	59	48
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4	6
Geleistete Anzahlungen	-	2
INSGESAMT	63	56

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 17 Mio. € (im Vorjahr: 15 Mio. €) gebildet.

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

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

[in Mio. €]	31.12.2010	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2009
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	75	31	90
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	668	-	566
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	-	4
Sonstige Vermögensgegenstände	8	-	27
INSGESAMT	752	31	687

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 32 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten 214 Mio. € (im Vorjahr: 221 Mio. €) Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen, 402 Mio. € aus Cashpooling gegen die Gesellschafterin DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) (im Vorjahr: 332 Mio. €) und 51 Mio. € (im Vorjahr: 41 Mio. €) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

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

(5) Aktiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält Abgrenzungen von erhaltenen zukünftigen Gewährleistungsansprüchen, Weiterreichungen von Erlösen an eine Bestellerorganisation und Vorauszahlungen für die Eisenbahn-Unfallkasse.

(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.

(9) Rückstellungen

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	148	98
Steuerrückstellungen	5	5
Sonstige Rückstellungen	910	956
INSGESAMT	1.063	1.059

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 13 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 6 Mio. €). 857 T € wurden im Rahmen von Personalübergängen von verbundenen Unternehmen übernommen (im Vor-

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2010 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 und 25 DBGrG die in ihrem 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. Im Geschäftsjahr 2010 wurde die Kapitalrücklage durch Korrekturen der Immobilienneuzuordnung um 19 T € vermindert.

(8) Gewinnrücklagen

Die im Rahmen der Erstanwendung des BilMoG vorgenommene Neubewertung von Rückstellungen zum 1. Januar 2010 hatte Auflösungen und Abzinsungen der Rückstellungen in Höhe von insgesamt 11,2 Mio. € zur Folge. Dieser Betrag wurde gemäß Art. 67 Abs. 1 Satz 3 EGHGB unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt.

jahr: 62 T € an verbundene Unternehmen übertragen). 4 Mio. € (im Vorjahr: 3 Mio. €) wurden an ehemalige Mitarbeiter ausbezahlt.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen bestehende Deckungsvermögen (506 T €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (1.142 T €) verrechnet.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 7 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €). Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Drohverluste aus Verkehrsverträgen	289	288
Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen	238	166
Verpflichtungen im Personalbereich	133	132
Verpflichtungen aus Auflagen Dritter	91	117
Verpflichtungen aus Leasingverträgen	85	88
Unterlassene Instandhaltung	31	31
Haftpflichtrenten	17	18
Noch nicht berechnete Lieferungen und Leistungen	2	1
Erlösabgrenzungen	-	62
Restrukturierungsmaßnahmen	-	16
Übrige Risiken	24	37
INSGESAMT	910	956

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

Die Rückstellung für Verpflichtungen aus Auflagen Dritter beruht auf externen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Nachrüstung von Triebzügen. Im Berichtsjahr wurden 23 Mio. € in Anspruch genommen.

Aufgrund der verbesserten Datenbasis und des damit verbundenen Wegfalls der Unsicherheit hinsichtlich der Höhe der passivierten Erlösabgrenzung weisen wir diese seit dem Geschäftsjahr 2010 unter den passiven Rechnungsabgrenzungsposten aus.

Als Ergebnis der im Geschäftsjahr 2010 begonnenen Tarifverhandlungen wurde eine Überführung der besitzstandswahrenden Zulagen in eine der persönlichen Einführungszulage

analoge Zulage und damit in laufenden Personalaufwand vereinbart. Damit ist der Grund für die Rückstellung für Restrukturierungsmaßnahmen entfallen und die Auflösung zum Jahresende erfolgt.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (3 Mio. €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (3 Mio. €) verrechnet.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen.

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

Gemäß § 268 Abs. 8 Satz 3 HGB sind keine Erträge zur Ausschüttung gesperrt.

(10) Verbindlichkeiten

[in Mio. €]	31.12.2010	davon mit Restlaufzeit			31.12.2009
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	15	15	-	-	8
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	90	20	32	38	126
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	60	60	-	-	37
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.426	1.115	311	-	1.620
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	71	50	14	7	52
davon aus Steuern	8	8	-	-	8
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	-	-	-	-	-
INSGESAMT	1.663	1.261	357	45	1.844
davon zinspflichtig	312	1	311	-	437

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 Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung von 504 Mio. € (im Vorjahr: 732 Mio. €), mittel- bis langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 311 Mio. € (im Vorjahr: 312 Mio. €) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten aus Darlehen (1 Mio. €; im Vorjahr: 125 Mio. €), Zinsabgrenzungen (8 Mio. €; im Vorjahr: 10 Mio. €) und Lieferungen und Leistungen (8 Mio. €; im Vorjahr: 3 Mio. €) enthalten.

Gegenüber der DB AG sind kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Umsatzsteuern in Höhe von insgesamt 54 Mio. € enthalten.

Insgesamt sind unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, 334 Mio. € Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie 232 Mio. € Verbindlichkeiten aus Verlustübernahmen enthalten.

(11) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend abgegrenzte Einnahmen aus Verkehrsverträgen, Zeitkarten und Semestertickets sowie pauschale Ausgleiche für Betriebserschwernisse.

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Erlösabgrenzung	63	-
Abgegrenzte Bestellerentgelte	5	-
Sonstige Abgrenzungen	6	8
INSGESAMT	74	8

Die passivierten Erlösabgrenzungen weisen wir aufgrund der verbesserten Datenbasis und des damit verbundenen Wegfalls der Unsicherheit hinsichtlich der Höhe der passivierten Erlösabgrenzung seit dem Geschäftsjahr 2010 nicht mehr unter den Rückstellungen aus.

(12) Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	14	17

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten betreffen Verbindlichkeiten der DB AG gegenüber der Europäischen Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmaterial (EUROFIMA), 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.

Es wird erwartet, dass die DB AG ihren Zahlungsverpflichtungen gegenüber der EUROFIMA vollumfänglich nachkommt (§285 Nr. 27 HGB).

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Bestellobligo für Investitionen	1.071	695
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	160	172
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	146	150
INSGESAMT	1.231	867

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

Leasing hat für die Finanzierung betriebsnotwendiger Vermögensgegenstände nur untergeordnete Bedeutung. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2010 Leasingraten in Höhe von 13 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) gezahlt.

In den Verpflichtungen sind zukünftige Leasingaufwendungen bis zum Jahr 2012 in Höhe von 20 Mio. € aus einem Sale-and-lease-back-Geschäft von Fahrzeugen mit der DB AG enthalten.

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

[in Mio. €]	31.12.2010	31.12.2009
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	74	74
fällig 1 bis 5 Jahre	59	72
fällig über 5 Jahre	27	26
INSGESAMT	160	172

Der Anstieg des Bestellobligos im Sachanlagevermögen resultiert im Wesentlichen aus der Beschaffung neuer Fahrzeuge sowie aus einem gestiegenen Investitionsvolumen. Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse (45 Mio. €), da die DB Regio AG keine Anzahlungen leistet. Das hiermit verbundene Risiko wird abgesichert.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(13) Umsatzerlöse

[in Mio. €]	2010	2009
Fahrgeldeinnahmen	2.010	1.912
Bestellung der Länder	3.331	3.466
Sonstige Umsatzerlöse	39	40
INSGESAMT	5.380	5.418

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse enthalten 37 Mio. € (im Vorjahr: 83 Mio. €) Umsatzerlöse aus Vorjahren und 14 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €) aus der Auflösung von Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen.

(14) Sonstige betriebliche Erträge

[in Mio. €]	2010	2009
Inanspruchnahme Drohverlustrückstellungen	59	39
Instandhaltung von Schienenfahrzeugen	38	42
Leistungen für Dritte	36	39
Umlagen und Managementverträge	32	12
Entschädigungen und Versicherungsleistungen	17	11
Verkauf von Material und Energie	12	11
Mieten und Pachten	8	8
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	43	106
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	2	3
Erträge aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	2	3
Übrige sonstige betriebliche Erträge	16	28
INSGESAMT	265	302
davon periodenfremd	56	124

In den Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen sind 29 Mio. € Auflösung von Drohverlustrückstellungen enthalten.

Unter den übrigen sonstigen betrieblichen Erträgen sind 204 T € (im Vorjahr: 11 T €) Währungskursgewinne enthalten.

(15) Materialaufwand

[in Mio. €]	2010	2009
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	540	538
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.513	2.457
Aufwendungen für Instandhaltungen	378	461
INSGESAMT	3.431	3.456

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

(16) Personalaufwand

[in Mio. €]	2010	2009
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	591	599
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	159	162
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	14	16
GESAMT	764	777
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG ¹⁾		
für Arbeitnehmer	121	120
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	36	35
GESAMT	157	155
davon für Altersversorgung	11	13
INSGESAMT	921	932

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

(17) Sonstige betriebliche Aufwendungen

[in Mio. €]	2010	2009
Zuführung zur Drohverlustrückstellung aus Verkehrsverträgen	80	76
Bezogene Dienstleistungen	77	74
Leistungsentgelte und Managementverträge Konzern	52	40
DV-Aufwand für Betriebsführung und Hardware-Mieten inklusive Programmierung und Systemanalyse	48	46
Mieten und Pachten	39	40
Aus- und Weiterbildung sowie sonstige Personalaufwendungen	31	33
Reise- und Repräsentationskosten	18	17
Gebühren und Beiträge	16	13
Forschung und Entwicklung	15	18
Verluste aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens	2	1
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen auf Forderungen und der Ausbuchung von Forderungen	1	5
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	9	18
INSGESAMT	388	381
davon periodenfremd	3	11

In den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind Sonstige Steuern (26 T €, im Vorjahr: 87 T €) und Währungskursverluste (9 T €, im Vorjahr: 17 T €) enthalten.

(18) Beteiligungsergebnis

[in Mio. €]	2010	2009
Erträge aus Beteiligungen	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	1	1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	213	220
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-232	-94
Abschreibung auf Finanzanlagen	0	-
INSGESAMT	-18	127

(19) Zinsergebnis

[in Mio. €]	2010	2009
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	5	3
davon aus verbundenen Unternehmen	1	1
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	1	-
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-43	-55
davon an verbundene Unternehmen	-19	-27
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-23	-27
Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	-
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	-0	-
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen	0	-
INSGESAMT	-38	-52

(20) Außerordentliches Ergebnis

Das außerordentliche Ergebnis enthält außerordentliche Aufwendungen in Höhe von 44 Mio. € Die außerordentlichen Aufwendungen betreffen den Unterschiedsbetrag aus dem Wechsel der Bewertungsmethode für Altersversorgungsverpflichtungen, Sterbegeld und Altersteilzeitverträge zum 1. Januar 2010.

(21) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag betreffen Erstattungen von Gewerbeertragsteuern für den Veranlagungszeitraum 2008.

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.

(22) Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln (Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks). Im Geschäftsjahr lagen keine Guthaben und Schecks vor.

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Forderungen gegen die DB ML AG aus dem Cashpooling in Höhe von 402 Mio. € (im Vorjahr: 332 Mio. €) und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten in Höhe von 15 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) nicht einbezogen.

SONSTIGE ANGABEN

(23) Mitteilung nach §20 AktG

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

(24) Konzernzugehörigkeit

Die DB Regio AG ist Tochterunternehmen der DB MLAG und wird in den Konzernabschluss der DB AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen. Dieser wird entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach §315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt.

(26) Beschäftigte

[umgerechnet in VZP]	2010		2009	
	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	14.421	14.290	14.403	14.402
Zugewiesene Beamte	4.323	4.196	4.553	4.491
Zwischensumme	18.744	18.486	18.956	18.893
Auszubildende	792	891	782	902
INSGESAMT	19.536	19.377	19.738	19.795

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.

Die DB Regio AG ist auch Gesellschaft des Teilkonzerns DB MLAG, für den der Konzernabschluss für den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellt wird. Der Teilkonzernabschluss der DB MLAG wird nicht im elektronischen Bundesanzeiger veröffentlicht.

Entsprechend den Befreiungsregelungen des §291 HGB wurde für das Geschäftsfeld Regio kein Teilkonzernabschluss erstellt.

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

(25) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist dem Anhang als Anlage beigefügt.

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



→ Der Berliner Hauptbahnhof erfüllt die stetig wachsenden Mobilitätsansprüche der Menschen an den regionalen Nahverkehr. Mehr als 1.000 Züge halten hier täglich, davon sind rund 85 % Regional- und S-Bahn-Züge.

**(27) Mitglieder und Gesamtbezüge
des Vorstands und des Aufsichtsrats**

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2010 an:

→ **Frank Sennhenn**

Vorsitzender des Vorstands,
Darmstadt

- a) DB Station&Service AG
 - DB Regio NRW GmbH¹⁾
 - DB Vertrieb GmbH
 - S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
 - S-Bahn Hamburg GmbH¹⁾
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
 - DB Regio UK Ltd., London/Großbritannien
(Board of Directors)
 - DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Beirat)
 - London Overground Rail Operations Ltd.,
London/Großbritannien (Board of Directors)
 - M40 Trains Ltd., London/Großbritannien
(Board of Directors)
 - Wrexham, Shropshire & Marylebone Holdings Limited,
London/Großbritannien (Board of Directors)

→ **Kay Euler**

Ressort Produktion,
Michendorf-Wilhelmshorst

- a) DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
 - DB Regio NRW GmbH¹⁾
 - DB Sicherheit GmbH
 - S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
 - S-Bahn Hamburg GmbH¹⁾

→ **Michael Hahn**

Ressort Regio Bus,
Geschäftsführer der DB Stadtverkehr GmbH,
Leipzig

– seit 1. Januar 2011 –

- a) DB Services Südost 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⁾
 - S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
 - S-Bahn Hamburg GmbH¹⁾
- b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien
(Board of Directors)
 - DB Regio UK Ltd., London/Großbritannien
(Board of Directors)
 - London Overground Rail Operations Ltd.,
London/Großbritannien (Board of Directors)
 - M40 Trains Ltd., London/Großbritannien
(Board of Directors)
 - Wrexham, Shropshire & Marylebone Holdings Limited,
London/Großbritannien (Board of Directors)

→ **Dr. Bettina Volkens**

Ressort Personal,
Königstein im Taunus

- a) DB Fernverkehr AG
 - DB Regio NRW GmbH¹⁾
 - DB Vertrieb GmbH
 - S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
- b) DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Beirat)
 - DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:

↳ **Ulrich Homburg**

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

- a) DB Fernverkehr AG (Vorsitz)¹⁾
 - DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
 - DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
 - DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
- b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien
(Board of Directors)¹⁾

↳ **Reiner Bieck***

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Panketal

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

↳ **Gerd Becht**

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Bad Homburg
– seit 1. Januar 2011 –

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
 - DB International GmbH¹⁾
 - DB Sicherheit GmbH¹⁾
 - DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-
Aktiengesellschaft
- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung Sach- und
HUK-Versicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)

↳ **Jörg Bröck***

Vorsitzender des Betriebsrats
der Region Baden-Württemberg der DB Regio AG,
Plochingen
– seit 1. Juli 2010 –

↳ **Heiko Büttner***

Regionalleiter Personal der DB Regio AG,
München
– bis 1. Juli 2010 –

↳ **Christoph Djazirian**

Leiter Strategie Personenverkehr der DB Mobility Logistics AG,
Frankfurt am Main
– seit 1. Juli 2010 –

- a) S-Bahn Berlin GmbH
- b) DB Regio Tyne and Wear Ltd., London/Großbritannien
(Board of Directors)
- DB Regio UK Ltd., London/Großbritannien
(Board of Directors)
- M40 Trains Ltd., London/Großbritannien
(Board of Directors)
- Wrexham, Shropshire & Marylebone Holdings Limited,
London/Großbritannien (Board of Directors)

↳ **Heinz Fuhrmann***

Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft,
Neu-Anspach
– seit 1. Juli 2010 –

- a) DB System GmbH
 - DEVK Rückversicherungs- und Beteiligungs-
Aktiengesellschaft
- b) DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

↳ **Dieter Glück**

Leiter des Referats LA 14 im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Köln
– seit 1. Juli 2010 –

→ **Hermann Graf von der Schulenburg**

Vorsitzender der Geschäftsführung
der DB Stadtverkehr GmbH,
Frankfurt am Main

– bis 31. Dezember 2010 –

a) DB Vertrieb GmbH

Regionalverkehr Oberbayern GmbH (Vorsitz)

b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

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

– bis 1. Juli 2010 –

a) Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart GmbH (VVS)

→ **Thomas Hoffmann***

Sprecher des Verkehrsbetriebs Thüringen der DB Regio AG,
Halle/Saale

– seit 1. Juli 2010 –

→ **Ulrich Jäkel**

Mitglied der Geschäftsführung der DB Vertrieb GmbH,
Königstein im Taunus

a) DB Dialog Telefonservice GmbH

DB Kommunikationstechnik GmbH

DB Regio NRW GmbH

S-Bahn Berlin GmbH

→ **Ulrich Klenke**

Leiter Konzernmarketing der DB Mobility Logistics AG,
Berlin

a) DB Fernverkehr AG

Schenker AG

b) AMEROPA-REISEN GmbH

→ **Frank Klingenhöfer**

Integration-Relationship-Manager Arriva,
Ronshausen

– bis 1. Juli 2010 –

→ **Jürgen Knörzer***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,
Schwarzach

b) Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund

Rhein-Neckar GmbH

→ **Dr. Gabriel Kühne**

Leiter der Unterabteilung I C im Bundesministerium
der Finanzen,

Glienicke/Nordbahn

→ **Stefan Leuschner***

Gewerkschaftssekretär TRANSNET Gewerkschaft,
Rodgau

– bis 1. Juli 2010 –

→ **Vitus Miller***

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

a) Deutsche Bahn AG

b) DB GesundheitsService GmbH (Beirat)

→ **Josef Nienaber***

Mitglied des Gesamtbetriebsrats
der Region Nord der DB Regio AG,
Garrel

→ **Roland Parnitzke***

Mitglied des Betriebsrats

des Regionalbereichs Berlin-Brandenburg der DB Regio AG,
Cottbus

– bis 1. Juli 2010 –

→ **Norbert Quitter***

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft
Deutscher Lokomotivführer,

Nidderau-Eichen

– seit 1. Juli 2010 –

a) DB Regio NRW GmbH

b) IDUNA Vereinigte Lebensversicherung aG für Handwerk,
Handel und Gewerbe (Beirat)

Wüstenrot Bausparkasse Aktiengesellschaft (Beirat)

→ **Dr. Karl-Friedrich Rausch**

Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Weiterstadt

- a) DB Fernverkehr AG¹⁾
 - DB Schenker Rail Deutschland AG (Vorsitz)¹⁾
 - Schenker 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⁾

→ **Dr. Rolf-Peter Sallandt**

Leiter des Referats E 16 im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Berlin

– bis 1. Juli 2010 –

→ **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 Konzerncontrolling der DB Mobility Logistics AG,
Potsdam

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG
 - DB Services Immobilien GmbH (Vorsitz)
 - DB Vertrieb GmbH (Vorsitz)

→ **Berndt Seubert***

Lokführer,
Würzburg

– seit 1. Juli 2010 –

- b) DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)
- Signal Iduna Gruppe (Beirat)

→ **Ulrich Weber**

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

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
 - Schenker AG¹⁾
 - DB Gastronomie GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB JobService GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - 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
 - HDI-Gerling Industrie Versicherung AG
 - HDI-Gerling Sach Serviceholding AG
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾
 - DB Zeitarbeit GmbH (Beirat, Vorsitz)¹⁾

→ **Claus Weselsky***

Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher
Lokomotivführer,
Leipzig

– bis 1. Juli 2010 –

- a) DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
- b) Bahn-Betriebskrankenkasse (Verwaltungsrat)
- Deutscher Beamtenwirtschaftsbund (BWB) GmbH
- 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 2010
beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2010.
Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2010 wird auf den
Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

[in T€]	2010	2009
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	-	-
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	333	276
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	52	54

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

(28) 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.

(29) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Berichtspflichtige Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind im Lagebericht erläutert.

(30) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Frankfurt am Main, den 9. März 2011

DB Regio AG

Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigenkapital in TLW ¹⁾	Beteiligung in % ²⁾
A. Philippi GmbH, Quierschied ²⁾	384	100,00
Autokraft GmbH, Kiel ²⁾	8.554	100,00
BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn ³⁾	2.166	100,00
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg ^{3),4)}	119	25,31
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein ³⁾	13.269	100,00
BRN Stadtbuss GmbH, Ludwigshafen am Rhein ³⁾	205	100,00
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede ³⁾	4.519	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	6.026	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	4.003	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld ³⁾	10.924	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf ³⁾	4.257	100,00
DB Regio Bayern GmbH, München ³⁾	25	100,00
DB Regio Hanse Verkehr GmbH, Rostock ³⁾	25	100,00
DB Regio Hessen GmbH, Frankfurt am Main ³⁾	25	100,00
DB Regio Nahverkehr Drei GmbH, Frankfurt am Main ³⁾	25	100,00
DB Regio Nahverkehr Eins GmbH, Frankfurt am Main ³⁾	25	100,00
DB Regio Nord GmbH, Hannover ³⁾	25	100,00
DB Regio Nordost GmbH, Potsdam ³⁾	25	100,00
DB Regio NRW GmbH, Düsseldorf ³⁾	249.654	100,00
DB Regio Rheinland GmbH, Köln ³⁾	16.989	100,00
DB Regio Rhein-Ruhr GmbH, Essen ³⁾	25	100,00
DB Regio Südost GmbH, Leipzig ³⁾	25	100,00
DB Regio Südwest GmbH, Mainz ³⁾	25	100,00
DB Regio Thüringen GmbH, Erfurt ³⁾	25	100,00
DB Regio Westfalen GmbH, Dortmund ³⁾	25	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main ³⁾	67.651	100,00
DB Stadtverkehr Bayern GmbH, Coburg ³⁾	25	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm ³⁾	24.218	100,00
die Linie GmbH Verkehrsbetrieb, Schenefeld ^{3),4)}	1.043	25,00
ETP EURO TRAFFIC PARTNER GmbH, Chemnitz ^{3),4)}	447	12,75
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen		30,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall ³⁾	292	100,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{3),4)}	99	47,50
Georg Schulmeyer GmbH, Mörfelden-Walldorf ³⁾	444	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode ³⁾	25	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg ³⁾	555	100,00
Heider Stadtverkehr GmbH, Heide ³⁾	52	100,00
Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück ^{3),7)}	11	50,00
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{3),4)}	10.277	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen		50,00
KOB GmbH, Oberthulba	790	70,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{3),4)}	1.192	33,33

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigenkapital in TLW ¹⁾	Beteiligung in % ²⁾
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden (Main) ^{3),5)}	107	25,00
Nahverkehrsgesellschaft Kreis Gütersloh mbH (NVG) i. L., Gütersloh ^{3),7)}	45	24,70
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{3),5)}	4	46,90
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster/Westfalen ³⁾	1.397	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg ³⁾	13.703	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz ³⁾	5.201	100,00
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld ^{3),4)}	51	34,35
Pan Bus A/S, Viborg /Dänemark	8.628	90,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg ³⁾	10.166	100,00
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{3),5)}	77	33,33
RDS bus s.r.o., Babylon /Tschechische Republik	87 ¹⁾	100,00
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{3),4),8)}	233	54,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart ³⁾	15.862	100,00
Regional- und Stadtverkehr Bayern GmbH (RSB), Nürnberg ³⁾	25	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig ³⁾	7.140	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf ³⁾	3.234	70,00
Regionalverkehr Bayerisch Schwaben GmbH (RBS), Augsburg ^{3),4)}	111	50,00
Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden	5.621	51,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel ³⁾	15.515	100,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München ³⁾	13.255	100,00
RegioTram Betriebsgesellschaft mbH, Kassel	128	50,96
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg ^{3),5)}	411	45,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	240	48,69
Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH, Ingelheim am Rhein ^{3),6)}	127	38,33
Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH, Montabaur	129	61,36
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz ³⁾	9.551	74,90
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen ³⁾	1.340	100,00
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel ³⁾	509	100,00
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe ³⁾	7.164	100,00
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{3),6)}	50	30,00
Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken ³⁾	9.435	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin ³⁾	168.146	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg ³⁾	61.924	100,00
S-Bahn Mitteldeutschland GmbH, Leipzig ³⁾	25	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau ³⁾	6.660	100,00
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{3),4)}	25	45,20

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigenkapital in TLW ¹⁾	Beteiligung in % ²⁾
»Steig ein« GmbH, Kempten ^{3), 4)}	37	23,33
Südwest Mobil GmbH, Mainz ³⁾	51	100,00
TGO-Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{3), 4)}	225	48,50
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim ^{3), 4)}	202	34,15
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH, Kaiserslautern ⁴⁾	29	61,67
Verkehrsgemeinschaft Aalen GmbH (VGA), Aalen ^{3), 5)}	64	26,67
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{3), 4)}	61	16,67
Verkehrsgemeinschaft Schwäbisch Gmünd GmbH (VSG), Schwäbisch Gmünd ^{3), 6)}	28	25,00
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser ^{3), 5)}	26	47,00
Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Lauda-Königshofen ^{3), 5)}	48	42,19
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Aschaffenburg ³⁾	2.572	100,00
Verkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein mbH, Flensburg ³⁾	59	100,00
Verkehrsgesellschaft Schwalm-Eder mbH (VSE), Kassel	26	100,00
Verkehrs-Servicegesellschaft Paderborn/Höxter mbH (VPH), Paderborn ^{3), 5)}	41	37,00
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{3), 4)}	30	34,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH -VVM, Würzburg ^{3), 4)}	28	19,82
Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN), Bremen ^{3), 5)}	181	29,65
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{3), 4)}	38	26,32
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{3), 4)}	40	21,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil ^{3), 4), 8)}	87	70,20
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{3), 4)}	172	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{3), 5)}	88	33,08
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{3), 4)}	321	32,50
vvgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{3), 4), 8)}	127	52,92
VHN Verkehrsholding Nord GmbH&Co. KG, Flensburg ^{3), 4)}	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Flensburg ^{3), 4)}	266	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier ^{3), 4)}	56	38,46
Völklinger Verkehrsgesellschaft mbH, Völklingen ^{3), 4)}	231	25,50
WB Westfalen Bus GmbH, Münster ³⁾	6.024	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen ³⁾	10.130	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Eigenkapital in TLW ¹⁾	Beteiligung in % ²⁾
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{3), 4)}	290	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{3), 4)}	94	40,00
ZOB Zentral-Omnibus-Bahnhof GmbH	30	25,60

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierungs nach IFRS;
Angabe in Tausend Landeswährung (TLW)

²⁾ Anteile durchgerechnet

³⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen (bei EAV-Gesellschaften nur bezogen auf Jahresüberschuss/-fehlbetrag)

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2009

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2008

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2007

⁷⁾ Daten für Geschäftsjahr 2006

⁸⁾ Einbeziehung ist unterblieben, da die DB AG auf diese Gesellschaften keinen beherrschenden Einfluss ausüben kann.



→ Der Hauptbahnhof in München zählt zu den größten Kopfbahnhöfen Europas. Täglich frequentieren bis zu 350.000 Besucher den Bahnhof. 246 Nahverkehrszüge und 967 S-Bahnen verkehren hier täglich.

Bericht des Aufsichtsrats

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei ordentlichen, einer konstituierenden und einer außerordentlichen Sitzung 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 der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu drei Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratsitzungen vorbereitet.

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



ULRICH HOMBURG

Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Regio AG

ARBEITSSCHWERPUNKTE

In seiner Sitzung am 20. April 2010 hat der Aufsichtsrat den Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2009 zur Kenntnis genommen.

In der konstituierenden Sitzung des Aufsichtsrats am 1. Juli 2010 wurden der Aufsichtsratsvorsitzende und sein Stellvertreter, die Mitglieder des Präsidialausschusses und des Ausschusses nach § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG) gewählt. Zudem wurde die Einführung einer Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat der DB Regio AG beschlossen.

In seiner Sitzung am 24. September 2010 stimmte der Aufsichtsrat der Verschmelzung der DB Stadtverkehr GmbH auf die DB Regio AG mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2011 sowie der Einrichtung eines neuen Vorstandsressorts Regio Bus bei der DB Regio AG zu.

In seiner Sitzung am 2. Dezember 2010 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2011 befasst und den aktuellen Stand der Budgetplanung 2011, der zu finanzierenden neuen Investitionsprojekte, der Mittelfristplanung 2011 bis 2015 sowie der langfristigen strategischen Ziele der DB Regio AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2010 mit dem aktuellen Auftragsbestand und ließ sich kontinuierlich über die laufenden Vergabeverfahren informieren. Er wurde über das Beihilfverfahren der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen des Verkehrsvertrags Berlin-Brandenburg sowie über den Stand des Verfahrens zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und DB Regio NRW unterrichtet. Einen weiteren Schwerpunkt bildete die Unterrichtung über die Situation bei der S-Bahn Berlin GmbH. Der Aufsichtsrat befasste sich zudem mit den im Rahmen der Qualitätsoffensive eingeleiteten Maßnahmen zur Steigerung der Fahrgast- und Bestellerzufriedenheit.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio AG zum 31. Dezember 2010 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 2011 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 2010 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 2010 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Mit Beendigung der Hauptversammlung am 1. Juli 2010 endete die Amtszeit der bisherigen Mitglieder des Aufsichtsrats.

Als Anteilseignervertreter wählte die Hauptversammlung am 1. Juli 2010 erneut die Herren Ulrich Homburg, Christoph Djazirian, Ulrich Jäkel, Ulrich Klenke, Dr. Karl-Friedrich Rausch, Hermann Graf von der Schulenburg, Ralf Schweisel und Ulrich Weber. Die Herren Ralf Klingenhöfer und Dr. Peter Sallandt schieden zu diesem Zeitpunkt aus dem Gremium aus. Der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung entsandte mit Schreiben vom 2. Juni 2010 die Herren Dr. Dieter Glück und Dr. Gabriel Kühne in den Aufsichtsrat.

Die Wahl der Arbeitnehmervertreter erfolgte in der Delegiertenversammlung am 11. März 2010. Die Herren Reiner Bieck, Jürgen Knörzer, Vitus Miller, Josef Nienaber und Hartmut Schaefer wurden bestätigt. Die Herren Heiko Büttner, Gisbert Hesse, Stefan Leuschner, Roland Parnitzke und Claus Weselsky schieden mit Beendigung der Hauptversammlung aus dem Aufsichtsrat aus. Ihnen folgten die Herren Jörg Bröck, Heinz Fuhrmann, Thomas Hoffmann, Norbert Qwitter und Bernd Seubert nach.

In seiner konstituierenden Sitzung am 1. Juli 2010 wählte der Aufsichtsrat Herrn Ulrich Homburg zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats und Herrn Reiner Bieck zu seinem Stellvertreter. Der Aufsichtsrat wählte die Herren Ulrich Homburg, Reiner Bieck, Dr. Dieter Glück und Vitus Miller in den Präsidialausschuss des Aufsichtsrats. In gleicher Zusammensetzung wurde der Ausschuss nach § 27 Abs. 3 MitbestG gebildet.

Herr Hermann Graf von der Schulenburg schied zum 31. Dezember 2010 aus dem Aufsichtsrat aus. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2011 Herr Gerd Becht als Mitglied des Aufsichtsrats bestellt.

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

Herr Dr. Manfred Rudhart wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2011 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Regio AG für das Ressort Finanzen/Controlling bestellt.

Herr Michael Hahn wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2011 zum Mitglied des Vorstands der DB Regio AG für das neue Ressort Regio Bus bestellt.

Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Regio AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2010 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im April 2011

Für den Aufsichtsrat



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Regio AG



→ Der Hauptbahnhof Frankfurt am Main ist die wichtigste Drehscheibe im Zugverkehr bundesweit. Täglich verkehren hier 290 Züge des Nahverkehrs und 1.100 S-Bahnen. Rund 350.000 Reisende und Besucher verzeichnet der Bahnhof pro Tag.

IMPRESSUM

DB Regio AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
www.bahn.de

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

GESTALTUNG

Studio Delhi, Mainz

DTP

apu art&publishing, Frankfurt am Main

LITHOGRAFIE

Koch Lichtsatz und Scan, Wiesbaden

DRUCK

ColorDruck Leimen, Leimen



LEKTORAT

AdvertTEXT, Düsseldorf

FOTOGRAFIE UND BERATUNG

Max Lautenschläger, Berlin

BILDNACHWEIS

Bernd Roselieb (S. 2, 49)



DB Regio AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
www.bahn.de