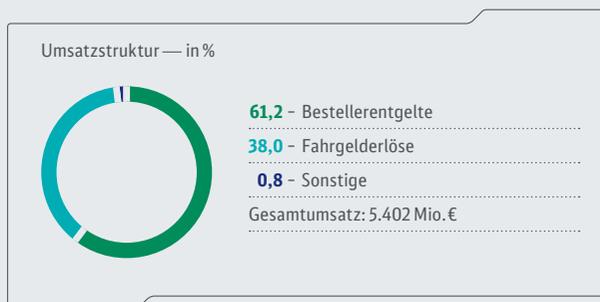
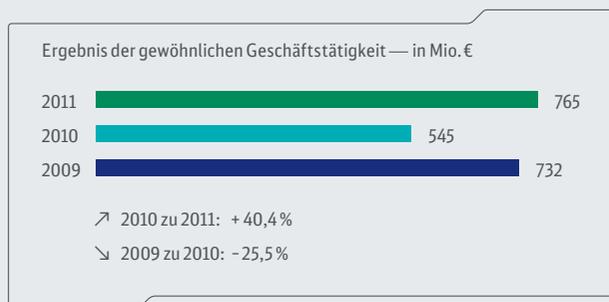
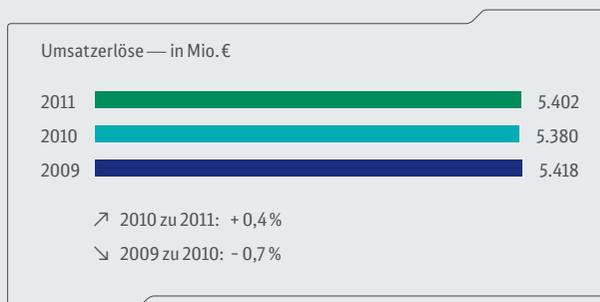
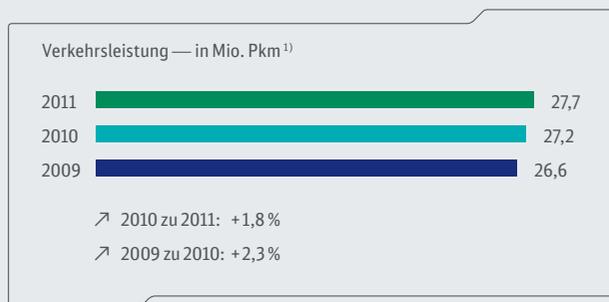




DB Regio AG
Geschäftsbericht 2011

ENTWICKLUNG IM GESCHÄFTSJAHR 2011



Finanzkennzahlen — in Mio. €	2011	2010	Veränderung in %
Umsatz	5.402	5.380	+0,4
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	765	545	+40,4
Bilanzsumme	4.931	4.634	+6,4
Anlagevermögen	3.781	3.814	-0,9
Eigenkapital	1.834	1.834	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	312	312	-
Brutto-Investitionen	283	144	+96,5
Netto-Investitionen ³⁾	272	126	+116
Mitarbeiter per 31.12.	18.964	18.486	+2,6

Leistungskennzahlen — in Mio. €	2011	2010	Veränderung in %
Reisende in Mio.	1.062	1.048	+1,3
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm ¹⁾	27,7	27,2	+1,8
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	354,4	365,9	-3,1

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.



Im Dezember hat DB Regio Nord den Betrieb des Netzes Nord in Schleswig-Holstein mit einem Gesamtvolumen von rund 4,0 Mio. Zugkm aufgenommen, der im Rahmen einer Ausschreibung zurückgewonnen worden war. Dafür werden 16 neue Triebwagen der Baureihe VT 648.4 (»LINT«) eingesetzt.

INHALT

- 02 VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN
- 05 LAGEBERICHT
- 21 JAHRESABSCHLUSS
- 41 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,



FRANK SENNHENN
Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG

wir blicken bei der DB Regio AG auf ein spannendes Geschäftsjahr 2011 zurück. Im Zuge der Übernahme des britischen Verkehrsunternehmens Arriva hat sich der DB-Konzern im Ressort Personenverkehr neu aufgestellt. Die internationalen Nahverkehrsaktivitäten des DB-Konzerns werden seit dem 1. Januar 2011 in einem eigenen Geschäftsfeld DB Arriva gebündelt. Dazu gehörten auch die internationalen Aktivitäten in Großbritannien und Schweden die vorher im Geschäftsfeld DB Bahn Regio des DB-Konzerns geführt wurden. Darüber hinaus wurde rückwirkend zum 1. Januar 2011 die ehemalige DB Stadtverkehr GmbH auf die DB Regio AG verschmolzen und damit die Bus- und Schienenaktivitäten im deutschen Nah- und Regionalverkehr zusammengefasst.

Die DB Regio AG hat sich im Geschäftsjahr 2011 in einem schwierigen Marktumfeld gut behauptet. Unsere Umsatzerlöse stiegen leicht um 0,4 Prozent auf 5.402 Millionen Euro. Auch bei der Verkehrsleistung konnten wir in 2011 zulegen und einen Anstieg gegenüber dem Vorjahr um 1,8 Prozent auf 27,7 Millionen Personenkilometer verzeichnen.

Dabei haben sich in 2011 die Bus- und Schienenaktivitäten durchaus unterschiedlich entwickelt. Während die Schienensparte bei den wesentlichen Kennzahlen leichte Zuwächse verzeichnen konnte, haben wir im Busbereich leichte Rückgänge verzeichnen müssen. Der Busmarkt in Deutschland ist insgesamt weiterhin starken Veränderungen unterworfen. Sei es der demografische Wandel mit entsprechenden Veränderungen der Nachfrage, der zunehmende Wettbewerb oder die knapper werdenden öffentlichen Gelder. Darauf hat sich unser Busbereich allerdings nicht zuletzt mit dem Programm Bus 2012plus eingestellt. Die einzelnen Busgesellschaften agieren zukünftig noch unternehmerischer und prüfen bei jeder Ausschreibung kritisch, ob und in welchem Maße sich eine Beteiligung daran lohnt. Darüber hinaus verfolgen wir mit dem Programm Bus 2012plus weitere Maßnahmen um unsere Wettbewerbsfähigkeit im Busmarkt wieder herzustellen.

Im Bereich Regio Schiene hat sich auch in 2011 gezeigt, dass die Fokussierung unserer strategischen Arbeit auf Wirtschaftlichkeit, Kunden- und Mitarbeiterorientierung Wirkung zeigt. Unsere Gewinnquote bei Vergabeverfahren im deutschen Schienenpersonennahverkehr lag 2011 bei über 70 Prozent. Darin enthalten sind beispielsweise wichtige Ausschreibungen mit einem hohen Vergabevolumen, wie das »Kölner Dieselnetz« mit einer Verkehrsleistung von 7,2 Millionen Zugkilometern und einer Laufzeit von 20 Jahren oder die S-Bahn Rhein-Main mit einer Verkehrsleistung von 15 Millionen Zugkilometern über eine Laufzeit von 15 bis 22 Jahren.

Kein Zweifel: Der Wettbewerb im Schienenpersonennahverkehr in den vergangenen 15 Jahren hat unser Unternehmen entscheidend verändert. Wir haben eine harte Phase der Sanierung hinter uns und haben dabei die wettbewerbsrelevanten Kosten um 22 Prozent gesenkt. Doch man kann ein Dienstleistungsunternehmen nicht allein unter Kostengesichtspunkten erfolgreich machen: Wir haben vor allem gelernt, den Kunden – Fahrgäste und Aufgabenträger – in den Mittelpunkt zu stellen. So haben wir auch im Berichtsjahr unsere Kunden- und Qualitätsoffensive konsequent fortgeführt, in deren Rahmen wir im Zeitraum von 2010 bis 2015 allein 200 Millionen Euro zusätzlich in Komfort, Qualität, Sicherheits- und Serviceleistungen investieren. So setzen wir beispielsweise zusätzliche Kundenbetreuer ein und haben die Präsenz von Sicherheitspersonal in unseren Zügen verstärkt. Darüber hinaus haben wir die Unterwegsreinigung und die mobile Instandhaltung ausgebaut und gehen konsequent gegen Komfortschäden an unseren Fahrzeugen vor. Zugleich haben wir im Berichtsjahr verstärkt in präventive Maßnahmen für die Sicherung eines stabileren Verkehrsangebots im Winter investiert. So wurden deutschlandweit die Enteisungs- und Abtaukapazitäten erhöht, Rückfallkonzepte zur Sicherung eines robusten Instandhaltungsbetriebs entwickelt sowie die Fahrzeugtechnik durch die präventive Wartung winterkritischer Bauteile verbessert. All das zahlt sich in steigender Kundenzufriedenheit aus.

Unser Erfolg als Dienstleistungsunternehmen hängt zugleich ganz wesentlich davon ab, dass sich die Mitarbeiter mit DB Regio identifizieren und sich für ihre Aufgaben begeistern. Wir haben daher ein ganzes Bündel an Maßnahmen geschnürt, um Mitarbeiterzufriedenheit und unternehmerische Eigenverantwortung zu stärken. Dies ist ein langsamer Veränderungsprozess, bei dem wir erste Erfolge sehen, auch wenn wir lange nicht am Ende angekommen sind.

Den eingeschlagenen Weg zur Erreichung unserer Vision, 2022 das weltweit führende Nahverkehrsunternehmen zu sein, werden wir auch im Jahr 2012 konsequent fortsetzen.

Mit freundlichen Grüßen

Ihr



Frank Sennhenn
Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG



RHEIN-SIEG-EXPRESS WIRD WEITER VON DB REGIO NRW BETRIEBEN

Die DB Regio NRW GmbH bleibt Betreiberin des Rhein-Sieg-Express von Aachen über Köln nach Siegen. Diese Regional-Express-Linie ist eine der bedeutendsten Nahverkehrsstrecken im südlichen Nordrhein-Westfalen beziehungsweise im nördlichen Rheinland-Pfalz. Mit Erteilung des Zuschlags im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung wurde ein Vertrag mit einem Volumen von rund 2,1 Mio. Zugkm pro Jahr und einer Laufzeit bis Dezember 2025 geschlossen.

Neben dem Einsatz moderner Doppelstockwagen wurden seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2010 weitere Verbesserungen umgesetzt. So erfolgen am Wochenende zusätzliche Spätfahrten von Köln nach Siegen, und in Köln-Porz (Rhein) wurde ein neuer Halt eingerichtet. Abgestimmte Anschlüsse an vielen zentralen Bahnhöfen ermöglichen darüber hinaus ein Umsteigen zum weiteren Nah- und Fernverkehr ohne lange Wartezeiten.

LAGEBERICHT

06	ÜBERBLICK
06	WIRTSCHAFTLICHES UMFELD
07	ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN
07	ERTRAGSLAGE
09	FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE
13	MITARBEITER
13	NACHHALTIGKEIT
14	STRATEGIE
14	WEITERE INFORMATIONEN
18	RISIKOBERICHT
19	NACHTRAGSBERICHT
19	AUSBLICK

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 Arriva, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen sind unter der Führung der DB ML AG gebündelt und werden dort geführt. 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.

Im Geschäftsjahr 2011 gab es folgende Änderungen an der Geschäftsfeldstruktur des DB-Konzerns: Seit dem 1. Januar 2011 sind in dem Geschäftsfeld DB Arriva alle Regionalverkehrsaktivitäten des DB-Konzerns außerhalb Deutschlands und im Geschäftsfeld DB Bahn Regio ausschließlich Regionalverkehrsaktivitäten in Deutschland sowie Verkehre von und aus Deutschland in benachbarte Länder (Bus und Schiene) gebündelt. Das bisherige Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr ist im Geschäftsfeld DB Bahn Regio aufgegangen.

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten im Personenverkehr ist in hohem Maße abhängig von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Diese wurde im Jahr 2011 unterstützt durch eine positive Arbeitsmarktentwicklung und steigende Einkommen.

In Deutschland hat sich die konjunkturelle Erholung nach dem schwungvollen Jahresauftakt spürbar abgekühlt. Im Gesamtjahr verzeichnete das Bruttoinlandsprodukt (BIP) mit 3,0% jedoch einen deutlichen – im Vergleich zu anderen Staaten des Euro-Raums überdurchschnittlichen – Anstieg. Die Wachstumsimpulse kamen vor allem von der Nachfrage aus dem Inland; sowohl die Konsumausgaben als auch die Unternehmensinvestitionen legten spürbar zu. Die Produktion im verarbeitenden Gewerbe stieg trotz nachlassender Dynamik der Auftrags-eingänge im Gesamtjahr 2011 um 9% an.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Regio besteht aus der DB Regio AG und weiteren eigenständigen Tochtergesellschaften. Die bedeutendsten Tochtergesellschaften sind in der Sparte Regio Schiene die DB Regio NRW GmbH, S-Bahn Berlin GmbH, S-Bahn Hamburg GmbH, DB Regio Netz Verkehrs GmbH und DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB). In der Sparte Regio Bus sind die wesentlichen Tochtergesellschaften die Omnibusverkehr Franken GmbH, Autokraft GmbH, SBG SüdbadenBus GmbH und die Regional Bus Stuttgart GmbH.

Unter den Gesichtspunkten Kundenorientierung und Wirtschaftlichkeit wird eine marktnahe interne Organisationsstruktur gelebt. Die Sparte Regio Schiene besteht aus zwölf operativen Regionen (inklusive DB RegioNetz Verkehrs GmbH), die vor Ort das Geschäft verantworten, und die Sparte Regio Bus aus neun Regionen.

Die DB Regio-Zentrale verantwortet die Geschäftsentwicklung und steuert die Regionaleinheiten, führt übergreifende 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.

Die Lage auf dem Arbeitsmarkt zeigte sich trotz der Konjunkturabschwächung im Jahresverlauf anhaltend positiv. Erwerbstätigkeit und sozialversicherungspflichtige Beschäftigung lagen über dem Vorjahresniveau. Die Beschäftigung stieg im Jahresdurchschnitt um fast 1,5% an. Die gute Arbeitsmarkt- und Einkommenssituation stützte den privaten Konsum, der in gleicher Größenordnung anzog. Die Lebenshaltungskosten lagen, bedingt durch stark gestiegene Preise für Mineralölprodukte, um 2,3% über dem Vorjahr. Die Kraftstoffpreise stiegen gegenüber dem Vorjahr um 11% an, wobei sich die Preise für Dieselmotorkraftstoff mit einem Plus von 15,6% überdurchschnittlich verteuerten.

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Schienerpersonenverkehr in Deutschland legt weiter zu

Die Nachfrage im gesamten deutschen Personenverkehrsmarkt ist im Berichtsjahr um 1,3% gestiegen. Trotz eines positiven konjunkturellen Umfelds konnten nicht alle Verkehrsträger ihre Verkehrsleistung ausweiten.

Nach dem starken Vorjahresanstieg um 2,2% hat sich die Entwicklung im Schienenpersonenverkehr in Deutschland im Berichtsjahr zwar abgeschwächt, es konnte aber noch ein Zuwachs von knapp 1% verzeichnet werden. Hierbei stand den positiven Konjunkturimpulsen eine Reihe von Belastungen gegenüber. Dazu gehörten der Wegfall von positiven Einmaleffekten aus dem Vorjahr (starke Winterwitterung 2010, Einschränkungen im Flugverkehr durch einen Pilotenstreik und die Vulkanaschewolken), die erhöhte Bautätigkeit im Netz mit zum Teil spürbaren Einschränkungen für die Fahrgäste, das Aussetzen der Wehrpflicht und die Ankündigung und Durchführung von Streiks bei uns und den DB-konzernexternen Bahnen.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) hat sich der bereits in den letzten Jahren abzeichnende Abwärtstrend im Jahr 2011 fortgesetzt. Dabei wirkten sich die verbesserten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowohl auf den Linien- als auch auf den Gelegenheitsverkehr zwar stützend aus, konnten die negativen Effekte aus den zurückgehenden Schüler- und

Auszubildendenzahlen aber nicht vollständig kompensieren. Insgesamt fiel der Rückgang mit rund 0,5% allerdings schwächer aus als im Vorjahr (1,8%). Trotzdem ging der Marktanteil des ÖSPV leicht um 0,1 Prozentpunkte zurück.

Die Verkehrsleistung der DB Regio AG stieg im Berichtsjahr um 1,8% auf 27,7 Mrd. Personenkilometer (Pkm) (im Vorjahr: 27,2 Mrd. Pkm). Vor allem in den Verbänden konnte ein Wachstum der Verkehrsleistung erzielt werden. Die Zahl der Reisenden der DB Regio AG erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 15 Millionen Personen beziehungsweise um 1,3% auf 1.062 Millionen Personen (im Vorjahr: 1.048 Millionen Personen).

Die Verkehrsleistung der Schientöchter der DB Regio AG (inklusive RAB Bus) stieg um 0,5 Mrd. Pkm beziehungsweise 3,3% auf 15,5 Mrd. Pkm (im Vorjahr: 15,0 Mrd. Pkm). Die Zahl der Reisenden der Schientöchter der DB Regio AG (inklusive RAB Bus) stieg im Vorjahresvergleich um 20 Millionen Personen (+2,0%) auf 1.011 Millionen Personen (im Vorjahr: 991 Millionen Personen).

Die Verkehrsleistung der Sparte Regio Bus hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,5 Mrd. Pkm beziehungsweise um 6,0% auf 7,8 Mrd. Pkm (im Vorjahr: 8,3 Mrd. Pkm) verringert, im Wesentlichen infolge abnehmender Schülerzahlen und des Übergangs der Pan Bus A/S an die Arriva Skandinavien A/S. Die Zahl der Reisenden bei Regio Bus ist mit 702 Millionen Personen gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 731 Millionen Personen) um 29 Millionen Personen beziehungsweise -4,0% gesunken.

ERTRAGSLAGE

Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen mit 5.402 Mio. € um 22 Mio. € beziehungsweise 0,4% über dem Vorjahreswert.

Die Fahrgelderlöse konnten infolge gezielter Marketingaktivitäten und Tarifierpassungen um 45 Mio. € beziehungsweise 2,3% auf 2.055 Mio. € gesteigert werden.

Im Bestellerentgelt war ein Rückgang um 25 Mio. € beziehungsweise 0,8% auf 3.306 Mio. € zu verzeichnen, der vor allem durch den Übergang von Netzen an andere Eisenbahnunternehmen infolge von Ausschreibungsverlusten im Vorjahr verursacht wurde.

Insgesamt entfielen rund 61% des Umsatzes auf Bestellerentgelte, 38% auf Fahrgelderlöse und 1% auf sonstige Umsatzerlöse. 1,4% des Umsatzes wurden mit Gesellschaften des DB-Konzerns erzielt, im Vorjahr waren es 1,3%.

Ergebnisentwicklung

Mit 5.412 Mio. € stieg die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 30 Mio. € beziehungsweise 0,6%. Hierzu trug insbesondere die Umsatzsteigerung mit 22 Mio. € bei.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wurden mit 326 Mio. € um 61 Mio. € (+23,0%) höhere sonstige betriebliche Erträge erzielt. Bereinigt um Sondereffekte im Berichtsjahr (im Wesentlichen Rückstellungsaufösungen für technische Risiken) ergibt sich mit 292 Mio. € (im Vorjahr: 254 Mio. €) sonstigen betrieblichen Erträgen eine Überschreitung des Vorjahres um 38 Mio. € (+15,0%). Diese Überschreitung ist neben dem höheren Verbrauch/der höheren Auflösung von Drohverlustrückstellungen und anderen Rückstellungen auch auf gestiegene Leistungsbeziehungen und höhere Entschädigungen durch Dritte zurückzuführen.

Der Materialaufwand stieg von 3.431 Mio. € im Vorjahr um 48 Mio. € auf 3.479 Mio. €. Eine wesentliche Ursache für die Vorjahresüberschreitung um 1,4% war die verzögerte Fahrzeugauslieferung der Baureihe ET 442. Die deshalb erforderlichen Ersatzkonzepte mit Altfahrzeugen verursachten höheren Instandhaltungsaufwand und höhere Kosten für Traktionsenergie. Aufwandssteigernd wirkten auch höhere Ausgaben für Sicherheits- und Ordnungsdienste infolge des neuen Sicherheitsdienstleistungskonzepts, höhere Aufwendungen für Innen- und Außenreinigungen, höhere Stationsaufwendungen sowie eine höhere Vertriebsprovision. Gegenläufig wirkten geringere Trassenaufwendungen aufgrund gesunkener Betriebsleistung infolge von Ausschreibungsverlusten.

Der Personalaufwand der DB Regio AG lag bei 945 Mio. € und damit um 24 Mio. € beziehungsweise 2,6% über dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 921 Mio. €). Ursache hierfür ist insbesondere die Tarifierhöhung. Gegenläufig wirkte die gegenüber Vorjahr höhere Inanspruchnahme von Rückstellungen aus Arbeitsmehrleistung.

Mit 305 Mio. € lagen die Abschreibungen der DB Regio AG um 1 Mio. € beziehungsweise 0,3% geringfügig unter dem Vorjahreswert.

Der sonstige betriebliche Aufwand stieg gegenüber dem Vorjahr um 10 Mio. € beziehungsweise 2,6% auf 398 Mio. € an. Höhere übrige Dienstleistungen, DV-Leistungen, Softwareentwicklungs- und Wartungskosten sowie gestiegene Mieten für Schienenfahrzeuge waren die Hauptgründe für den Aufwandsanstieg. Aufwandsmindernd wirkten die geringere Zuführung zur Rückstellung für drohende Verluste und geringere Aufwendungen für das Technologiezentrum.

Das Zinsergebnis verbesserte sich im Vorjahresvergleich um 28 Mio. € beziehungsweise 73,7% auf -10 Mio. €. Hauptursachen sind die Zinserträge aus der Rückerstattung für Körperschaft- und Gewerbesteuer für das Jahr 2008 und der geringere Zinsaufwand aus DB-konzerninternen Darlehen.

Mit 164 Mio. € übersteigt das Beteiligungsergebnis um 182 Mio. € deutlich den Vorjahreswert (-18 Mio. €). Wesentliche Ursache war die erheblich geringere Verlustübernahme von der S-Bahn Berlin GmbH im Vergleich zum Vorjahr.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verbesserte sich das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der DB Regio AG von 545 Mio. € um 220 Mio. € beziehungsweise 40,4% auf 765 Mio. €.

Zur Beurteilung der Entwicklung des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist zu beachten, dass sie zum Teil auf Sondereinflüssen basiert, die nicht als nachhaltig unterstellt werden können. Diese spielten im Wesentlichen in den sonstigen betrieblichen Erträgen eine Rolle und machten 23 Mio. €

Ergebniseffekt aus. Darüber hinaus sind von der Ergebnisverbesserung 181 Mio. € auf die Entwicklung der S-Bahn Berlin GmbH zurückzuführen. Weitere Ursachen sind die höheren Umsatzerlöse aufgrund gestiegener Fahrgelderlöse.

Ein weiterer Sondereffekt im Jahr 2011 resultierte aus der Steuerrückerstattung von Körperschaft- und Gewerbesteuer für das Jahr 2008 in Höhe von 271 Mio. € sowie aus den darauf entfallenden Zinsen in Höhe von 23 Mio. €.

Das Ergebnis vor Ergebnisabführung von insgesamt 1.036 Mio. € wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die Muttergesellschaft DB MLAG abgeführt.

ENTWICKLUNG DER SPARTE REGIO SCHIENE

Im Folgenden werden die Kennzahlen der Tochtergesellschaften der DB Regio AG im Geschäftsfeld DB Bahn Regio (inklusive RAB) erläutert.

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	Veränd. in %
Umsatz	2.370	2.163	+ 9,6
Ergebnis vor Steuern	103	- 63	-
Brutto-Investitionen	44	78	- 43,6
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	9.680	9.158	+ 5,7

Die Umsatzerlöse lagen durch den Rückgang der Kompensationsleistungen an die Fahrgäste der S-Bahn Berlin GmbH sowie durch einen leichten Anstieg der Betriebsleistung mit 2.370 Mio. € um 207 Mio. € beziehungsweise 9,6% über Vorjahr.

Das Ergebnis vor Steuern stieg gegenüber dem Vorjahr um 166 Mio. € auf 103 Mio. € (im Vorjahr: - 63 Mio. €), im Wesentlichen resultierend aus dem um 181 Mio. € verbesserten Ergebnis der S-Bahn Berlin GmbH.

Die Brutto-Investitionen der Tochtergesellschaften lagen im Berichtsjahr bei 44 Mio. € und damit um 34 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Neben Investitionen in eine Vielzahl von kleineren und mittleren Werkstatt- und sonstigen Projekten wurde unter anderem in den Umbau von Lokomotiven für die DB Regio NRW GmbH investiert.

Nach Abzug der Investitionszuschüsse in Höhe von 2 Mio. € ergaben sich Netto-Investitionen in Höhe von 42 Mio. €.

Die Mitarbeiterzahl ist im Vergleich zum Vorjahr um 522 beziehungsweise 5,7% auf 9.680 Mitarbeiter (31. Dezember 2010: 9.158 Mitarbeiter) angestiegen. Ursache dafür waren im Wesentlichen ein statistischer Effekt aus der Absenkung der Wochenarbeitszeit von 40 auf 39 Stunden sowie der Bedarf an zusätzlichen Mitarbeitern im Rahmen der Kunden- und Qualitätsoffensive.

Auf die Entwicklung der Schienengesellschaften hatte die S-Bahn Berlin GmbH einen wesentlichen Einfluss.

Im Berichtsjahr wurde die Entwicklung der S-Bahn Berlin GmbH maßgeblich durch eine im Jahresverlauf steigende Fahrzeugverfügbarkeit beeinflusst. Diese konnte durch kontinuierliche Behebung der verfügbarkeitseinschränkenden Sachverhalte in der Regelstandhaltung sowie die beginnenden Nachrüstungen der Sandstreuereinrichtung bei den Fahrzeugen der BR 480 und 481 gesteigert werden.

Vor allem durch Kürzungen der Bestellerentgelte wegen Nichtleistungen (Zugausfälle und verminderte Zugstärken) und Maluszahlungen (Qualitätsmängel bei Pünktlichkeit, Kundenzufriedenheit und Sauberkeit) gemäß Verkehrsvertrag, hohe Instandhaltungsaufwendungen sowie Rückstellungszuführungen für technische Risiken wurde das Ergebnis der S-Bahn Berlin GmbH weiterhin belastet. Positiv wirkte der steigende Umsatz – im Wesentlichen infolge der auslaufenden Kompensationsleistungen an Fahrgäste und des besseren Verkehrsangebots aufgrund gestiegener Fahrzeugverfügbarkeit.

FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

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 DBAG 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 die DB Regio AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

ENTWICKLUNG DER SPARTE REGIO BUS

Ausgewählte Kennzahlen — in Mio. €	2011	2010	Veränd. in %
Umsatz	1.294	1.301	- 0,5
Ergebnis vor Steuern	59	60	- 1,7
Brutto-Investitionen	88	90	- 2,2
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	8.323	8.754	- 4,9

Die Umsatzerlöse lagen mit 1.294 Mio. € um 7 Mio. € unter dem Vorjahr. Grund war der Übergang der Pan Bus A/S zu Arriva Skandinavien A/S, der nur teilweise durch Fahrgeldtarifsteigerungen ausgeglichen wurde.

Das Ergebnis vor Steuern lag mit 59 Mio. € um 1 Mio. € unter dem Vorjahreswert (60 Mio. €). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus höherem Produktionsaufwand, insbesondere aufgrund höherer Treibstoffpreise.

Die Brutto-Investitionen – überwiegend in Kraftomnibusse – lagen mit 88 Mio. € nahezu auf Vorjahresniveau.

Die Zahl der Mitarbeiter zum 31. Dezember 2011 betrug 8.323 Mitarbeiter (31. Dezember 2010: 8.754 Mitarbeiter). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus dem Übergang der Pan Bus A/S.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard & Poor's (S&P), Moody's und Fitch laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben die Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG 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.

Am 8. Dezember 2011 hat S&P als Folge der angekündigten Überprüfung des Ratings des Bundes eine Überprüfung des Langfristratings der DB AG angekündigt. Der Ausblick des Ratings der DB AG wurde als Konsequenz wie beim Bund auf CreditWatch negativ gesetzt. Dies resultierte aus der Unterstützung des Ratings der DB AG durch das Rating des Bundes, die aus der Sicht von S&P durch die mögliche Herabstufung des Bundes schwächer wird. S&P hat am 17. Januar 2012 die Überprüfung beendet und den CreditWatch beim Rating des Bundes und der DB AG aufgelöst. Das Langfristrating der DB AG bleibt damit unverändert »AA« bei stabilem Ausblick. Das Kurzfristrating der DB AG von S&P bleibt unverändert in der höchsten Kategorie (»A-1+«).

Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen der DB Regio AG erhöhten sich um 139 Mio. € auf 283 Mio. €. Wesentliche Ursachen für die Erhöhung sind die Beschaffung von Doppelstockwagen für die Region Südost sowie der Beginn der Auslieferung der Elektrotriebwagen der BR 442. Von den Brutto-Investitionen entfielen rund 76% auf Fahrzeuge und knapp 24% auf Werkstätten und sonstige Investitionen.

Die Investitionsschwerpunkte bei den Fahrzeugen lagen in der Beschaffung von Doppelstockwagen, unter anderem zur Erfüllung der Investitionsverpflichtung Sachsen-Anhalt sowie für den Verkehrsvertrag E-Netz Sachsen-Anhalt Nord, in Höhe von 92 Mio. €. Der Beginn der vertraglichen Abnahme der ET 442 für die S-Bahn Nürnberg sowie für das gewonnene Vergabeverfahren Mosel RB führte zu Investitionen in Höhe von 44 Mio. €. Ein weiterer Schwerpunkt der Fahrzeugbeschaffung ist der Zugang von Verbrennungstriebwagen der BR 648 für das gewonnene Vergabeverfahren Schleswig-Holstein Nord in Höhe von 38 Mio. €.

Im Bereich der Werkstätten wurden im Berichtsjahr rund 40 Mio. € investiert. Schwerpunkte waren hier der Neu- und Umbau von Werkstatt- sowie Fahrzeugreinigungsanlagen für die Standorte Nürnberg, München und Ulm.

Nach Abzug der erhaltenen Investitionszuschüsse von Dritten (11 Mio. €) ergaben sich Netto-Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 272 Mio. €, die um 146 Mio. € über dem Vorjahreswert lagen (im Vorjahr: 126 Mio. €).

Finanzierung des Investitionsprogramms

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen von 283 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Investitionszuwendungen und Anlagenabgängen ein Kapitalbedarf in Höhe von 270 Mio. € (im Vorjahr: 133 Mio. €), der aus dem Cashflow gedeckt wurde.

Bilanzstruktur

Bilanzstruktur — in % der Bilanzsumme	31.12.2011	31.12.2010
AKTIVA		
Anlagevermögen	76,7	82,3
Umlaufvermögen	23,2	17,6
Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	37,2	39,6
Rückstellungen	20,5	22,9
Verbindlichkeiten	40,8	35,9
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	6,3	6,7
Rechnungsabgrenzungsposten	1,5	1,6
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	4.931	4.634

Die Bilanzsumme der DB Regio AG ist per 31. Dezember 2011 im Vergleich zum Vorjahresende um 297 Mio. € beziehungsweise 6,4% auf 4.931 Mio. € angestiegen.

Das Anlagevermögen hat sich per 31. Dezember 2011 um 0,9% beziehungsweise 33 Mio. € auf 3.781 Mio. € verringert. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist auf 76,7% (per 31. Dezember 2010: 82,3%) zurückgegangen. Dies resultierte daraus, dass die Netto-Investitionen in Höhe von 272 Mio. € unter der Summe der Abschreibungen (305 Mio. €) lagen.

Das Umlaufvermögen hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 40,5% beziehungsweise 330 Mio. € auf 1.145 Mio. € erhöht. Ursache hierfür sind im Wesentlichen höhere Forderungen aus der DB-Konzernfinanzierung. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen stieg damit auf 23,2% (per 31. Dezember 2010: 17,6%).

Das Eigenkapital der DB Regio AG beträgt per 31. Dezember 2011 1.834 Mio. €. Durch die höhere Bilanzsumme ist die Eigenkapitalquote von 39,6% auf 37,2% gesunken.

Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme hat sich vor allem aufgrund der höheren Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführung auf 40,8% erhöht (per 31. Dezember 2010: 35,9%). Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten resultierten in voller Höhe aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB ML AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Im Berichtsjahr blieben sie mit 312 Mio. € nahezu konstant. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme ist aufgrund der höheren Bilanzsumme auf 6,3% gesunken.

Die Rückstellungen lagen mit 1.011 Mio. € um 52 Mio. € beziehungsweise 4,9% unter dem Niveau am Vorjahresende.

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben einen Anteil an der Bilanzsumme von 16,5 % (per 31. Dezember 2010: 19,2 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 46,4 % (per 31. Dezember 2010: 39,7 %).

Das Anlagevermögen ist zu 69,9 % (im Vorjahr: 71,4 %) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital gedeckt.

Wesentliche Beteiligungen

Die DB Regio AG hielt zum 31. Dezember 2011 direkt Anteile an 30 verbundenen und 17 assoziierten Gesellschaften.

Davon wurden im Berichtsjahr 21 Beteiligungen an verbundenen Gesellschaften gemäß der Organisationsstruktur der DB Regio AG in der Sparte Regio Bus geführt.

In diesem Beteiligungsbereich gab es folgende Veränderungen:

::: Die DB Stadtverkehr Bayern GmbH ist seit dem 1. Januar 2011 der Sparte Regio Bus zugeordnet.

::: Die Regional- und Stadtverkehr Bayern GmbH (RSB) ist seit dem 1. Januar 2011 der Sparte Regio Schiene zugeordnet.

::: Die Pan Bus A/S ist im Zuge der Umstrukturierung innerhalb des DB-Konzerns an Arriva Skandinavien A/S übergegangen.

In der Sparte Regio Schiene ergaben sich im Berichtsjahr folgende wesentliche Veränderungen:

::: Die DB Stadtverkehr GmbH ist gemäß Handelsregistereintragung vom 22. März 2011 wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2011 auf die DB Regio AG verschmolzen worden. Damit entfällt das Geschäftsfeld DB Bahn Stadtverkehr. Die gesamten Geschäftsaktivitäten des Personennahverkehrs in Deutschland werden im Geschäftsfeld DB Bahn Regio gebündelt.

::: Mittels notariellen Kauf- und Anteilsabtretungsvertrags vom 22. Februar 2011 wurden 100 % der Anteile am Stammkapital der DB Verkehrsgesellschaft mbH mit Sitz in Leipzig von der Arriva Deutschland GmbH mit Sitz in Viechtach an die DB Regio AG übertragen.

::: Die DB Regio Südost GmbH mit Sitz in Leipzig ist aufgrund des notariellen Verschmelzungsvertrags vom 23. Mai 2011 sowie des Beschlusses ihrer Gesellschafterversammlung und des Beschlusses der Hauptversammlung des übernehmenden Rechtsträgers vom selben Tag ebenfalls mit der DB Regio AG verschmolzen worden. Die Verschmelzung wurde rechtswirksam mit der Eintragung der Verschmelzung in das Register des übernehmenden Rechtsträgers DB Regio AG am 7. Juni 2011.

::: Die nachfolgend aufgeführten Gesellschaften sind aufgrund des notariellen Verschmelzungsvertrags vom 27. Juli 2011 sowie des Beschlusses ihrer Gesellschafterversammlung und des Beschlusses der Hauptversammlung des übernehmenden Rechtsträgers vom selben Tag mit der DB Regio AG verschmolzen worden. Die Verschmelzung wurde rechtswirksam mit der Eintragung der Verschmelzung in das Register des übernehmenden Rechtsträgers DB Regio AG:

::: *DB Regio Hessen GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main (Rechtswirksamkeit 31. August 2011),*

::: *DB Regio Nahverkehr Drei GmbH mit Sitz in Frankfurt am Main (Rechtswirksamkeit 31. August 2011),*

::: *Regional- und Stadtverkehr Bayern GmbH (RSB) mit Sitz in Nürnberg (Rechtswirksamkeit 9. September 2011),*

::: *DB Regio Rhein-Ruhr GmbH mit Sitz in Essen (Rechtswirksamkeit 15. September 2011),*

::: *DB Regio Hanse Verkehr GmbH mit Sitz in Rostock (Rechtswirksamkeit 15. September 2011),*

::: *S-Bahn Mitteldeutschland GmbH mit Sitz in Leipzig (Rechtswirksamkeit 15. September 2011),*

::: *DB Regio Thüringen GmbH mit Sitz in Erfurt (Rechtswirksamkeit 15. September 2011),*

::: *DB Regio Bayern GmbH mit Sitz in München (Rechtswirksamkeit 15. September 2011),*

::: *S-Bahn Hannover GmbH mit Sitz in Hannover (Rechtswirksamkeit 15. September 2011),*

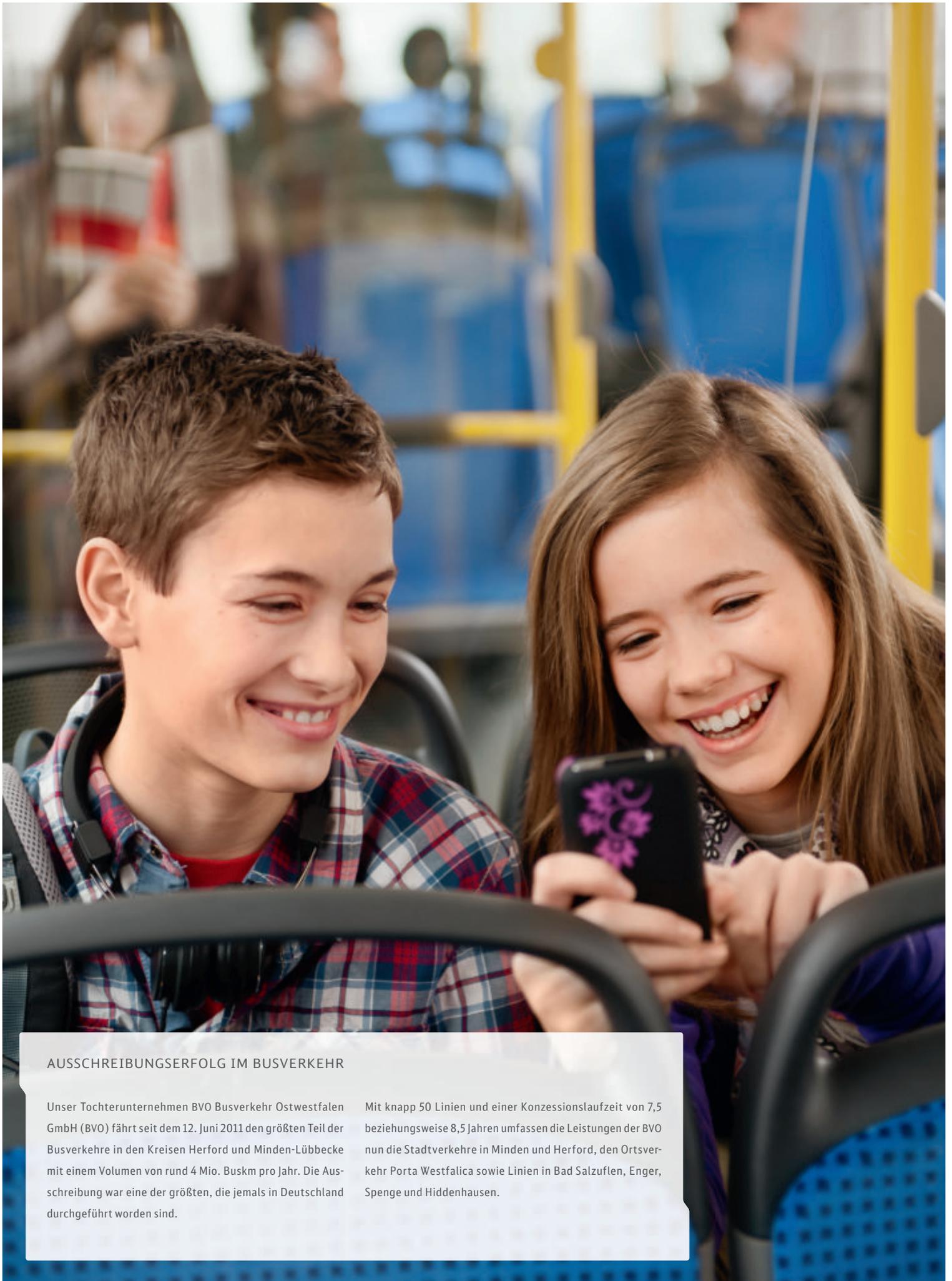
::: *DB Regio Südwest GmbH mit Sitz in Mainz (Rechtswirksamkeit 28. September 2011) und*

::: *DB Regio Nordost GmbH mit Sitz in Potsdam (Rechtswirksamkeit 28. September 2011).*

::: Die nachfolgend aufgeführten Gesellschaften sind aufgrund des notariellen Verschmelzungsvertrags vom 27. Juli 2011 sowie des Beschlusses ihrer Gesellschafterversammlung und der Gesellschafterversammlung des übernehmenden Rechtsträgers vom selben Tag mit der DB Regio NRW GmbH verschmolzen worden. Die Verschmelzung wurde rechtswirksam mit der Eintragung der Verschmelzung in das Register des übernehmenden Rechtsträgers DB Regio NRW GmbH:

::: *DB Regio Westfalen GmbH mit Sitz in Dortmund (Rechtswirksamkeit 11. August 2011) und*

::: *DB Regio Rheinland GmbH mit Sitz in Köln (Rechtswirksamkeit 11. August 2011).*



AUSSCHREIBUNGSERFOLG IM BUSVERKEHR

Unser Tochterunternehmen BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH (BVO) fährt seit dem 12. Juni 2011 den größten Teil der Busverkehre in den Kreisen Herford und Minden-Lübbecke mit einem Volumen von rund 4 Mio. Buskm pro Jahr. Die Ausschreibung war eine der größten, die jemals in Deutschland durchgeführt worden sind.

Mit knapp 50 Linien und einer Konzessionslaufzeit von 7,5 beziehungsweise 8,5 Jahren umfassen die Leistungen der BVO nun die Stadtverkehre in Minden und Herford, den Ortsverkehr Porta Westfalica sowie Linien in Bad Salzuflen, Enger, Spenge und Hiddenhausen.

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 Vollzeitpersonen umgerechnet.

Per 31. Dezember 2011 beschäftigte die DB Regio AG insgesamt 18.964 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2010: 18.486 Mitarbeiter). Das entsprach einem Anstieg um 478 Mitarbeiter beziehungsweise 2,6%.

Im Berichtsjahr resultierte ein statistischer Effekt aus der im Rahmen der Tarifabschlüsse getroffenen Festlegung zur Arbeitszeit. Danach wurde die Sollarbeitszeit um eine Stunde auf 39 Wochenstunden gesenkt und entspricht damit wieder der tatsächlich geleisteten Wochenarbeitszeit. Dies führte dazu, dass ab dem 1. März 2011 in den betroffenen Bereichen die Mitarbeiterzahl rechnerisch um rund 2,5% gestiegen ist und sich dadurch das Arbeitsentgelt um 2,5% erhöht hat. Bereinigt um diesen Effekt ergibt sich per 31. Dezember 2011 gegenüber dem Vorjahr ein leichter Anstieg um fünf Mitarbeiter.

NACHHALTIGKEIT

Durch nachhaltiges Handeln stellen wir die Zukunftsfähigkeit und damit den erfolgreichen Fortbestand unseres Unternehmens sicher. Dazu gehört immer die gesamthafte Betrachtung der Ansprüche des DB-Konzerns, profitabler Marktführer, Top-Arbeitgeber und Umwelt-Vorreiter zu sein. 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 des demografischen Wandels immer hervorragend motivierte und qualifizierte Mitarbeiter hat. Mit seinem Nachhaltigkeitsmanagement bekennt sich der DB-Konzern zu den Prinzipien nachhaltigen, zukunftsfähigen Wirtschaftens.

Im Produktionsprozess waren 81,8% der Beschäftigten tätig, darunter 3.843 Kundenbetreuer und Prüfer, 8.193 Triebfahrzeugführer sowie 2.657 Mitarbeiter in den Werkstätten der DB Regio AG. Am Jahresende waren 929 Auszubildende beschäftigt.

Im Jahresdurchschnitt betrug die Mitarbeiterzahl 18.900 Mitarbeiter (im Vorjahr: 18.744 Mitarbeiter). Der Anstieg um 156 Mitarbeiter beziehungsweise 0,8% im Vergleich zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der Absenkung der Wochenarbeitszeit, der gestiegenen Mitarbeiterzahl im Rahmen der Kunden- und Qualitätsoffensive sowie aus der Übernahme von Mitarbeitern aus dem zentralen Technik-Ressort des DB-Konzerns.

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit finden Sie auch im Internetauftritt des DB-Konzerns unter www.db.de/umwelt. Dort wird umfassend dargestellt, 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.

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

STRATEGIE

Die Schwerpunkte der strategischen Arbeit des Geschäftsfelds DB Bahn Regio liegen in den Bereichen Wirtschaftlichkeit, Kunden- und Mitarbeiterorientierung. Zu jedem dieser drei Bereiche wurde eine eigene strategische Stoßrichtung identifiziert:

- ::: Marktanteil profitabel verteidigen: Trotz der Erfolge der letzten Jahre setzt sich DB Bahn Regio in der Sparte Regio Schiene weiterhin anspruchsvolle Ziele, um sich auch zukünftig als nationaler Marktführer im SPNV-Markt zu behaupten. Dazu wurden verschiedene Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt, die auf eine nachhaltige Verbesserung der Erlös- und Kostenpositionen zielen. Der Busverkehr muss sich in einem zunehmend intensiven Wettbewerbsumfeld bewähren. Dem steigenden Kostendruck in wettbewerblichen Verfahren begegnet Regio Bus mit umfassenden Effizienzprogrammen. Langfristig soll der Marktanteil im ÖSPV-Markt gehalten und bei profitablen Wachstumschancen ausgebaut werden.
- ::: Kundenzufriedenheit steigern: Zentraler Punkt unseres Handelns in der Sparte Regio Schiene 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. Im Rahmen der konzernweiten Kunden- und Qualitätsinitiative setzen wir dazu konkrete Maßnahmen zur Verbesserung unserer Leistungen um. Hierzu zählen

beispielsweise der Einsatz zusätzlicher Kundenbetreuer, die verstärkte Präsenz von Sicherheitspersonal in unseren Zügen sowie die Aufwertung des Erscheinungsbilds zahlreicher Züge. In der Sparte Regio Bus stehen ebenfalls die Aufgabenträger und die Fahrgäste im Fokus. Eine Aufgabenträgerbefragung sowie eine Marktforschung zu Fahrgastbedürfnissen bilden die Grundlage, auf der Maßnahmen zur Steigerung der Kundenzufriedenheit erarbeitet werden.

- ::: Mitarbeiterzufriedenheit steigern: Zufriedene Mitarbeiter sind unsere Basis für erfolgreiches Handeln im ÖPNV-Markt. Daher messen wir bereits in regelmäßigen Abständen die Zufriedenheit unserer Mitarbeiter in der Sparte Regio Schiene und leiten aus den Ergebnissen Maßnahmen ab, die wir dann zielgerichtet umsetzen. Da sich dieses Vorgehen bewährt hat, weiten wir es nun auch auf die Sparte Regio Bus und damit auf DB Bahn Regio insgesamt aus.

Eine starke Orientierung auf Wirtschaftlichkeit, Kunden und Mitarbeiter bildet den Kern der Aktivitäten von DB Bahn Regio. Neben den drei aufgeführten strategischen Stoßrichtungen arbeiten wir an weiteren Themen, beispielweise aus den Bereichen Innovation und Ökologie. Diese und andere Maßnahmen sollen einen Beitrag dazu leisten, unser langfristiges Ziel zu erreichen, das weltweit führende Nahverkehrsunternehmen zu sein.

WEITERE INFORMATIONEN

Vergaben im Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Die Ausschreibungsintensität im deutschen SPNV war im Berichtsjahr schwächer als erwartet.

Insgesamt wurden SPNV-Leistungen mit einer jährlichen Betriebsleistung von rund 81 Mio. Trassenkilometern (Trkm) vergeben (im Vorjahr: 62 Mio. Trkm). Die Sparte Regio Schiene konnte sich davon ein jährliches Leistungsvolumen von 58 Mio. Trkm vertraglich sichern.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Regio erzielte damit eine Gewinnrate von 72 % der insgesamt im Jahr 2011 vergebenen SPNV-Leistungen (Basis Trkm p. a.).

VERGABEN AN DIE SPARTE REGIO SCHIENE IM JAHR 2011

Netz/Strecke	Mio. Trkm		
	p. a.	Betriebsstart	Laufzeitende
MWVK Los 2 (Niddertal)	0,7	12/2012	12/2027
Köln-Dieselnetz	7,2	12/2013	12/2033
RE-Netz Südwest E-Traktion	5,9	12/2014	12/2029
S-Bahn Rostock	1,6	12/2010	12/2011-12
ZV NVR (S-Bahn)	5,9	12/2014	12/2019-23
ZV NVR (RE/RB)	4,4	01/2011	12/2019
RB 71 und 73 RP	1,6	12/2014	12/2018
Dieselnetz Nordthüringen	2,6	12/2013	12/2025
RE-Kreuz Bremen	5,2	12/2013	12/2022
RE 6 und RB 55 RP	1,8	12/2014	12/2023
2015 S-Bahn Teilnetz Kleyer	7,6	12/2014	12/2036
2015 S-Bahn Teilnetz S2	2,0	12/2014	12/2029
2015 S-Bahn Teilnetz Gallus	5,4	12/2014	12/2029
Verkehrsvertrag Thüringen	6,2	01/2012	12/2021
Gesamt	58,1		

Entscheidung des Bundesgerichtshofs zu Direktvergaben von SPNV-Verträgen

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat am 8. Februar 2011 entschieden, dass das deutsche Recht hinsichtlich der Vergabe von SPNV-Verträgen strenger ist als das europäische Recht. In der europäischen Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 ist die Direktvergabe von SPNV-Verträgen ausdrücklich erlaubt, wobei wahlweise auch ausgeschlossen werden kann. In Deutschland hingegen, so der BGH, sehe das Kartellvergaberecht eine Pflicht zur Ausschreibung derartiger Verträge vor. Nur in sehr spezifischen Einzelfällen kann es nach dem deutschen Vergaberecht – wie bisher – zu einer freihändigen Vergabe kommen.

Nachprüfungsantrag zur Änderungsvereinbarung mit dem VRR

Der Rechtsstreit zwischen dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und der DB Regio NRW GmbH ist im Anschluss an die Entscheidung des Bundesgerichtshofs vom 8. Februar 2011 beigelegt worden. VRR und DB Regio NRW GmbH haben auf Basis des Vertrags aus dem Jahr 2004 einen neuen Kompromiss vereinbart. Der neue Änderungsvertrag wurde am 18. Mai 2011 unterzeichnet und am 28. Mai 2011 im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Der Einigungsvertrag ist mit dem Ablauf der Einspruchsfrist am 28. Juni vergaberechtssicher zustande gekommen. Die Rücknahme der Berufung gegen die Entscheidung des Oberlandesgerichts Gelsenkirchen vom 19. Dezember 2009 wurde durch den VRR anschließend veranlasst.

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 AG 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. Voraussichtlich ist mit einer Entscheidung der Kommission im Jahr 2012 zu rechnen.

Ausbau der Aktivitäten im Fahrgastmarkt

Die zurückhaltende Entwicklung im gesamten ÖPNV im Berichtsjahr machte sich auch bei DB Regio bemerkbar. So wurde das Vorjahr auf der Erlösseite im Zeitkartensegment unterschritten, im Einzelfahrscheinsegment konnte das Vorjahresniveau knapp gehalten werden. Dagegen wurden auch im Berichtsjahr bei den Pauschalpreisangeboten für den Freizeitverkehr die Vorjahreswerte erneut deutlich übertroffen.

Das im Dezember 2010 wieder eingeführte Quer-durchs-Land-Ticket hat sich erfolgreich im Markt etabliert und wird daher ab dem Jahr 2012 als Regelangebot fortgeführt. Die Preissystematik, nach der der Preis nach der Anzahl der Mitfahrer gestaffelt ist, wird von den Kunden gut angenommen und das Angebot als besonders preisgünstig wahrgenommen. Die Umstellung der Länder-Tickets Schleswig-Holstein, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen, Saarland und Rheinland-Pfalz auf diese Preislogik ist erfolgreich verlaufen, sodass zum Fahrplanwechsel 2011/2012 auch die Länder-Tickets Baden-Württemberg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen auf die Mitfahrerlogik umgestellt wurden. Für das Jahr 2012 ist auch die Umstellung des Bayern-Tickets vorgesehen. Die Nachfrage nach Länder-Tickets konnte mit 12,7 Millionen verkauften Stück auf dem hohen Vorjahresniveau gehalten werden.

Bereits seit dem Jahr 2010 sind auch Nahverkehrsfahrscheine als Online-Tickets über www.bahn.de erhältlich. Zum Fahrplanwechsel 2011/2012 wurde dieser Vertriebskanal weiter verbessert. So ist insbesondere der Erwerb von Pauschalpreistickets, zum Beispiel den Länder-Tickets, vereinfacht worden. Von besonderer Bedeutung für Neukunden ist dabei auch der neu gestaltete Online-Angebotsberater, der Kunden reiseanlassbezogen zu den Tarifprodukten berät.

Die Steigerung des Absatzes über den Vertriebskanal Internet stellt einen weiteren Schwerpunkt der Aktivitäten dar. So werden bis Mitte 2012 die regionalen Seiten des Erlebnisportals »Deutschland erleben!« unter www.bahn.de nach einem einheitlichen Muster im Hinblick auf Benutzerfreundlichkeit, Attraktivität und Relevanz des Inhalts und Emotionalität des Webdesigns optimiert. Im Bereich Social Media wurden 2011 bereits eine Facebook-Fanpage für das Bayern-Ticket sowie zwei Twitter-Kanäle zu DB Regio-Themen realisiert. Mit dem eigenen Facebook-Auftritt »DB Bahn« rund um den Personenverkehr sind wir gut aufgestellt.

Die zielgerichtete Vermarktung der Angebote ist ein weiterer Schwerpunkt zur Steigerung der Fahrgelderlöse. Die im Berichtsjahr erfolgreich realisierte Fokussierung auf einzelne Zielgruppen, zum Beispiel Hochschulwerbung für das Querdurchs-Land-Ticket und die Online-Kampagne für die Zielgruppe der Altersgruppe bis 25 Jahre zum Baden-Württemberg-Ticket, wird fortgeführt und ausgebaut.

Kunden- und Qualitätsinitiative fortgesetzt

Im Vorjahr wurde DB-konzernweit eine Kunden- und Qualitätsinitiative gestartet, die wir auch im Berichtsjahr fortgeführt haben. In zehn Projekten wurden Maßnahmen für den Fern- und Nahverkehr sowie den Güterverkehr und die Infrastruktur entwickelt, um gerade in schwierigen betrieblichen Situationen, die zum Beispiel aus außergewöhnlichen Witterungsverhältnissen resultieren können, eine möglichst hohe Betriebsqualität sicherstellen zu können. In Hinblick auf den Winter 2011/2012 sowie Folgewinter wurden auf Basis umfassender Ursachenanalysen die Maßnahmen aus dem Vorjahr weiterentwickelt und weitere gezielte Vorbereitungsmaßnahmen getroffen. Diese reichen von der betrieblichen Qualitätssteigerung (zum Beispiel Fahrzeug- und Fahrwegverfügbarkeit) bis hin zur Verbesserung von Kundeninformation und Kundenservice.

Abschluss der Tarifrunden mit EVG und GDL

Die Tarifrunde mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) konnte am 25. Januar 2011 abgeschlossen werden. Nach Einmalzahlungen von 500 € im Dezember 2010 wurden die Entgelte zum 1. März 2011 um 1,8% angehoben und werden zum 1. Januar 2012 um weitere 2% erhöht. Bei der Altersvorsorge und bei Strukturfragen wurden weitere Verbesserungen vereinbart. Die Vereinbarung mit der EVG hat eine Laufzeit von 29 Monaten.

In der Tarifrunde mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) wurde am 15. April 2011 ein Abschluss mit einer Laufzeit von 23 Monaten erzielt. Danach wurden im Dezember 2010 Einmalzahlungen von insgesamt 500 € gezahlt und die Entgelte ab 1. Januar 2011 um 2% angehoben. Zudem wurden die Konditionen für die betriebliche Altersvorsorge verbessert und einzelne Zulagen erhöht.

Sowohl mit der EVG als auch mit der GDL wurde vereinbart, das bestehende Beschäftigungsbündnis über 2011 hinaus fortzusetzen. Betriebsbedingte Kündigungen sind damit auch weiterhin ausgeschlossen. Die Tarifparteien haben sich darauf geeinigt, dies in einem Zukunft-Tarifvertrag festzuschreiben, der darüber hinaus eine stärkere Berücksichtigung der demografischen Entwicklung in der Personalpolitik festzuschreiben soll.

Branchentarifverträge abgeschlossen

Erstmals in unserer Unternehmensgeschichte gelten zwischen dem DB-Konzern und seinen wesentlichen Wettbewerbern im Schienenpersonennahverkehr für Entgelt und Arbeitszeit branchenweit flächendeckende Tarifstandards. Der Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (Agv MoVe) sowie 24 weitere Eisenbahnverkehrsunternehmen haben sich mit der EVG auf einen Branchentarifvertrag geeinigt. Auch mit der GDL wurden einheitliche Standards zu Arbeits- und Entgeltbedingungen von Lokomotivführern auf den Weg gebracht.



LEISTUNGEN IM NETZ WESTLICHES MÜNSTERLAND AUSGEBAUT

Das Netz Westliches Münsterland umfasst drei Regionalbahnlinien: RB 51 Dortmund – Enschede (NL), RB 63 Münster – Coesfeld, RB 64 Münster – Enschede (NL). Auf diesen Linien werden insgesamt rund 3 Mio. Zugkm pro Jahr von unserer Tochter DB Regio NRW erbracht. Die Linien RB 63 und RB 64 wurden vor Dezember 2011 bereits von DB Regio NRW gefahren, die Linie RB 51 haben wir in einem Vergabeprozess

zurückgewonnen. Auf den Linien werden einstöckige Dieseltriebwagen der Baureihe VT 643 (»Talent«) eingesetzt. Die Fahrzeuge aus den Baujahren 2000 und 2001 wurden für die Betriebsaufnahme umgebaut und einem Redesign unterzogen. Gemäß den Anforderungen der Ausschreibung haben sie nun auch Fahrkartenautomaten und eine Videoüberwachung erhalten.

RISIKOBERICHT

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. Hierin sehen wir Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Kundenzuspruchs.

Auch eine über den Erwartungen liegende Entwicklung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds würde sich positiv auf unsere Geschäftsfeldentwicklung auswirken.

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Ein Hauptteil der Risiken der DB Regio AG ist im Bereich Produktion und Technik zu finden.

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

Werden zugesagte Liefertermine für Neufahrzeuglieferungen nicht eingehalten, kann es ebenfalls vorübergehend zu einer nicht vertragskonformen Erfüllung von Verkehrsverträgen mit Pönalewirkung kommen. Zusätzlich müssen die technischen Produktionsmittel im Schienenverkehr den sich ändernden Normen und Anforderungen entsprechen, sodass es zur technischen Beanstandung von Fahrzeugen kommen kann. Einzelne Baureihen oder Wagentypen dürfen möglicherweise gar nicht oder nur unter Auflagen eingesetzt werden. Um diesen Risiken zu begegnen, wird ein intensiver Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten, Geschäftspartnern und zuständigen Behörden geführt.

Zusätzliche Risiken gibt es in den Bereichen Markt und Gesamtwirtschaft.

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

Unsicherheiten bestehen auch durch die möglichen Auswirkungen der Staatsschuldenkrise in Europa auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Regio AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich die Zahl der Erwerbstätigen und das verfügbare Einkommen) von Bedeutung.

Finanzwirtschaftliche Risiken, aber auch Beschaffungs-, IT- und Compliance-Risiken werden bereits auf Ebene des DB-Konzerns durch den Einsatz geeigneter Instrumente gesteuert und begrenzt. Darüber hinaus werden innerhalb der DB Regio AG weiterführende Maßnahmen zur Risikobegrenzung getroffen.

Zusätzlich existieren für die DB Regio AG die folgenden Risiken:

- ::: rechtliche Risiken (unter anderem Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten),
- ::: Veränderung der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler und europäischer Ebene,
- ::: Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens,
- ::: teurere Tarifabschlüsse (Entgelt und Produktivität) als Wettbewerber, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten.

Umfassendes Risikomanagement

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 quartalsweise berichtet. Für zwischen den Berichtsterminen auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht, Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

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

Bewertung der derzeitigen Risikopositionen

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

NACHTRAGSBERICHT

Weitere Vergaben an DB Regio AG angekündigt

Infolge des Abwartens der Einspruchsfrist gemäß Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) bei freihändigen Vergaben gemäß §3 Abs. 5 lit. I VOL/A nach Veröffentlichung der Vergabebekanntmachung im EU-Amtsblatt sind vier weitere

Vergaben an die DB Regio AG angekündigt. Darunter ist auch das Elektronetz Nord Sachsen-Anhalt (ENorM) mit 6,2 Mio. Trkm p. a. und einer Laufzeit von Dezember 2013 bis Dezember 2028, gegen dessen Vergabe die Drittbahn NBE Regio GmbH (Nord-bayerische Eisenbahn GmbH) einen Nachprüfungsantrag vor der Vergabekammer Magdeburg erhoben hat.

AUSBLICK

Nach den zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts vorliegenden Einschätzungen rechnen wir mit einem hohen Maß an Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung. Insbesondere die Auswirkungen einer weiteren Verschärfung der Staatsschuldenkrise sind im Augenblick nicht absehbar. Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts gehen wir insgesamt von einer spürbaren Abschwächung des Wirtschaftswachstums aus, die in einigen Staaten zu rezessiven Entwicklungen führen kann.

Konjunkturelle Aussichten

Die Staatsschuldenkrise belastet zunehmend die deutsche Konjunktur. Die Dynamik der konjunkturellen Expansion wird voraussichtlich auch in Deutschland deutlich an Schwung verlieren, das BIP im Jahr 2012 nur noch moderat zulegen. Infolge der Konjunkturabschwächung in wichtigen Handelspartnernländern sollten die außenwirtschaftlichen Impulse nachlassen. Der Export dürfte sogar etwas schwächer zulegen als die Importe. Der Außenhandel trägt damit voraussichtlich nicht mehr zum Wachstum des BIP bei. Die inländische Verwendung dürfte damit die Konjunktur tragen. Dabei wird der Staatsverbrauch infolge der Konsolidierungsmaßnahmen nur noch gering ausgeweitet. Die privaten Konsumausgaben dürften infolge der anhaltend hohen Verunsicherung bei den Konsumenten ebenfalls geringer zulegen als im Berichtsjahr. Die deutsche Wirtschaft wird im Jahr 2012 vor allem von den erwarteten niedrigen Zinsen im Euro-Raum profitieren. Durch niedrige Finanzierungskosten gestützt, dürften die Investitionen gegenüber dem Vorjahresniveau leicht zulegen. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt bleibt voraussichtlich weiterhin stabil. Wir gehen davon aus, dass die Erwerbstätigkeit im kommenden Jahr aufgrund der schwachen Konjunktur nur noch marginal zunimmt.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Für den Schienenpersonenverkehrsmarkt in Europa erwarten wir in Anbetracht der abgekühlten gesamtwirtschaftlichen Perspektive und der Konsolidierungsbemühungen vieler Mitgliedsstaaten eine Entwicklung, die sich annähernd auf dem Vorjahresniveau bewegt. Hierbei werden aber auch weiterhin deutliche regionale Unterschiede zu verzeichnen sein. Vor dem Hintergrund der in einigen Ländern bereits initiierten beziehungsweise geplanten Sparprogramme ist auch von einem erhöhten Streikrisiko mit entsprechend dämpfenden Effekten auf die Verkehrsnachfrage auszugehen. Für den deutschen Personenverkehrsmarkt erwarten wir eine schwächere Entwicklung als im Berichtsjahr.

Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Aus den Rahmenbedingungen erwarten wir für das Jahr 2012 keine wesentlichen Auswirkungen auf unser Geschäft.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Regio AG im Geschäftsjahr 2012

Im Bestellerentgelt wirken sich weitere Leistungsverluste und Margenrückgänge in Ausschreibungsverträgen negativ aus. Bei den Fahrgelderlösen erwarten wir ein Wachstum als Folge von Tarifanpassungen und zielgerichteter Vermarktung. In Summe rechnen wir mit einem leichten Anstieg der Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2012.

Insbesondere ein verbessertes Beteiligungsergebnis und höhere Umsatzerlöse infolge weiterer Optimierungen auf der Fahrgastseite sollten die Effekte aus weiteren Betriebsleistungsverlusten an Wettbewerber sowie gestiegene Aufwendungen für Abschreibungen und Infrastrukturnutzung überkompensieren.

Das Jahresergebnis könnte aufgrund des Wegfalls des Einmaleffekts aus der Steuerrückerstattung rückläufig sein.

Erwartungen bezüglich der Entwicklung im Geschäftsjahr 2013

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 von geplanten Maßnahmen. Diese Annahmen und Einschätzungen unterliegen mit zunehmendem Zeithorizont größeren Prognoseunsicherheiten.

Auf Basis der Annahme, dass sich die wirtschaftliche Entwicklung wie in unseren Annahmen unterstellt darstellt, rechnen wir für das Geschäftsjahr 2013 mit einem Umsatzrückgang und einem leicht abnehmenden Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit, 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.

JAHRESABSCHLUSS

- 22 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS
- 23 BILANZ
- 24 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
- 25 KAPITALFLUSSRECHNUNG
- 26 ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS
- 27 ANHANG
- 38 ANTEILSBESITZLISTE

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 2011 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 8. März 2012

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Klaus-Dieter Witteler	Klaus Jäcker
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

BILANZ

Aktiva

— in Mio. €	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Sachanlagen	(2)	3.115	3.155
Finanzanlagen	(2)	666	659
		3.781	3.814
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	70	63
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	1.075	752
	(5)	1.145	815
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		5	5
		4.931	4.634

Passiva

— in Mio. €	Anhang	31.12.2011	31.12.2010
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	410	410
Kapitalrücklage	(7)	1.413	1.413
Gewinnrücklagen	(8)	11	11
		1.834	1.834
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	1.011	1.063
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	2.012	1.663
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	74	74
		4.931	4.634

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €	Anhang	2011	2010
Umsatzerlöse	(14)	5.402	5.380
Bestandsveränderungen		2	-1
Andere aktivierte Eigenleistungen		8	3
Gesamtleistung		5.412	5.382
Sonstige betriebliche Erträge	(15)	326	265
Materialaufwand	(16)	-3.479	-3.431
Personalaufwand	(17)	-945	-921
Abschreibungen		-305	-306
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(18)	-398	-388
		611	601
Beteiligungsergebnis	(19)	164	-18
Zinsergebnis	(20)	-10	-38
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		765	545
Außerordentliches Ergebnis	(21)	-	-44
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(22)	271	3
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(31)	-1.036	-504
Jahresergebnis		-	-

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. — in Mio. €	Anhang	2011	2010
Ergebnis vor Gewinnabführung und Ertragsteuern		765	501
Abschreibungen auf Sachanlagen		305	306
Veränderung der Pensionsrückstellungen		15	50
Cashflow vor Steuern		1.085	857
Veränderung der Steuer- und sonstigen Rückstellungen		- 67	- 34
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		- 2	- 1
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		- 35	- 5
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		- 182	240
Ertragsteuern		271	3
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		1.070	1.060
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		9	1
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		- 283	- 144
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		11	18
Auszahlungen aus Rückzahlungen von Investitionszuwendungen		- 1	- 2
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	1
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		- 6	- 7
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		- 270	- 133
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		- 504	- 732
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen Konzernfinanzierung		- 295	- 70
Auszahlungen aus der langfristigen Konzernfinanzierung		- 1	- 125
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		- 800	- 927
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelbestands		-	-
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(23)	-	-
Finanzmittelbestand am Jahresende	(23)	-	-

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN				Stand am 31.12. 2011	ABSCHREIBUNGEN					BUCHWERT		Stand am 31.12. 2010
	Vortrag zum 01.01. 2011	Zu- gänge	Umb- chun- gen	Ab- gänge		Vortrag zum 01.01. 2011	Ab- schrei- bungen Ge- schäfts- jahr	Zu- schrei- bungen Ge- schäfts- jahr	Umb- chun- gen	Ab- gänge	Stand am 31.12. 2011	Stand am 31.12. 2011	
— in Mio. €													
SACHANLAGEN													
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken													
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	65	9	-	0	74	-1	-	-	-	0	-1	73	64
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	198	7	9	-10	204	-75	-8	-	1	6	-76	128	123
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	1	1	0	0	2	0	0	-	-1	0	-1	1	1
	264	17	9	-10	280	-76	-8	0	0	6	-78	202	188
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen													
	43	11	-1	-2	51	-16	-2	-	-	1	-17	34	27
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr													
	5.740	201	47	-89	5.899	-2.936	-283	-	-	86	-3.133	2.766	2.804
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören													
	98	2	1	-5	96	-60	-6	-	-	5	-61	35	38
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung													
	50	7	0	-5	52	-36	-6	-	-	5	-37	15	14
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau													
	84	34	-56	1	63	-	-	-	-	-	0	63	84
	6.279	272	0	-110	6.441	-3.124	-305	0	0	103	-3.326	3.115	3.155
FINANZANLAGEN													
1. Anteile an verbundenen Unternehmen													
	685	7	-	-	692	-27	-	-	-	-	-27	665	658
2. Beteiligungen													
	1	0	-	0	1	0	0	-	-	-	0	1	1
	686	7	-	0	693	-27	0	0	0	0	-27	666	659
Anlagevermögen gesamt	6.965	279	0	-110	7.134	-3.151	-305	0	0	103	-3.353	3.781	3.814

ANHANG

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

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

Zum Zweck einer größeren Informationstiefe und in Anlehnung an die Berichterstattung im Konzernabschluss der Deutschen Bahn AG (DB AG) wurden die Angaben zu den GuV-Posten Sonstige betriebliche Erträge, Materialaufwand und Sonstige betriebliche Aufwendungen neu gegliedert. Soweit die Vergleichbarkeit der Untergliederungen mit dem Vorjahr nicht gegeben ist, wurden die Vorjahreszahlen 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 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 Nutzungsdauer linear. Die Abschreibungen werden grundsätzlich entsprechend den steuerlichen Abschreibungstabellen ermittelt und erfolgen »pro rata temporis«.

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5 - 50
Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs	10 - 75
Geiselanlagen	20 - 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 - 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	20
Schienefahrzeuge	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 §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 den garantierten Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwerts des Planvermögens angesetzt.

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 beziehungsweise PUC-Methode) unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung des pauschalen durchschnittlichen Marktzinssatzes der Deutschen Bundesbank für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) bewertet. 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 %	31.12.2011
Rechnungszinsfuß	5,13
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67

Die Rückstellungen für 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 fristenkon-

gruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 4,00% (Altersteilzeit) und 4,50% (Jubiläum und Sterbegeld) angewandt. Der Zinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten beträgt 5,13%.

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.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden steuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

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

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der DB AG.

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im Deutsche Bahn 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 GuV 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 Seite 26 zu entnehmen.

Erhaltene Investitionszuschüsse in Höhe von 11 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 5 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Lokomotiven und Reisezugwagen – vorgenommen.

(3) VORRÄTE

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	64	59
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	6	4
Insgesamt	70	63

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 20 Mio. € (im Vorjahr: 17 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 0,5 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) verschrottet.

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

— in Mio. €	31.12.2011	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2010
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	103	16	75
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	955	-	668
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	1
Sonstige Vermögensgegenstände	17	-	8
Insgesamt	1.075	16	752

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 52 Mio. € (im Vorjahr: 32 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten 213 Mio. € (im Vorjahr: 214 Mio. €) Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen, 698 Mio. € (im Vorjahr: 402 Mio. €) aus Cashpooling gegen die Gesellschafterin DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) und 42 Mio. € (im Vorjahr: 51 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 zukünftigen Gewährleistungsansprüchen, Weiterreichungen von Erlösen an eine Bestellerorganisation und Vorauszahlungen an 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.

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2011 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 ihre im Eigentum stehenden Immobilien sowie die damit in funktionalem Zusammenhang stehenden Rechtsverhältnisse übertragen. Der die übertragenden Vermögenswerte abzüglich der zugehörigen Verpflichtungen übersteigende Wert (59 Mio. €) wurde nach §272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in die Kapitalrücklage eingestellt.

Aus der Verschmelzung zweier Gesellschaften ohne direkte Beteiligungsverhältnisse wurden der Kapitalrücklage im Berichtsjahr 50 T € zugeführt.

(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 Mio. € zur Folge. Dieser Betrag wurde gemäß Art. 67 Abs. 1 Satz 3 EGHGB unmittelbar in die Gewinnrücklagen eingestellt.

Aus der Verschmelzung einer Gesellschaft ergab sich im Berichtsjahr eine Erhöhung dieser Gewinnrücklage um weitere 4 T €.

(9) RÜCKSTELLUNGEN

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	163	148
Steuerrückstellungen	6	5
Sonstige Rückstellungen	842	910
Insgesamt	1.011	1.063

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 18 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 13 Mio. €). 2 Mio. € wurden im Rahmen von Personalübergängen von verbundenen Unternehmen übernommen (im Vorjahr: 857 T € an verbundene Unternehmen übertragen). 5 Mio. € (im Vorjahr: 4 Mio. €) wurden an ehemalige Mitarbeiter ausbezahlt.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 9 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Drohverluste aus Verkehrsverträgen	297	289
Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen	225	238
Verpflichtungen im Personalbereich	124	133
Verpflichtungen aus Leasingverträgen	81	85
Verpflichtungen aus Auflagen Dritter	42	91
Unterlassene Instandhaltung	32	31
Haftpflichtrenten	16	17
Übrige Risiken	25	26
Insgesamt	842	910

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

Die Rückstellung für Verpflichtungen aus Auflagen Dritter beruht auf externen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Nachrüstung von Triebzügen. Im Berichtsjahr wurden 20 Mio. € in Anspruch genommen.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen.

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

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen bestehende Deckungsvermögen (1.020 T €) wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (2.164 T €) verrechnet.

— in T €	31.12.2011
Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	1.020
Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	951
Realisierter Ertrag	69

Da frei verfügbare Rücklagen gemäß §268 Abs. 8 HGB in ausreichender Höhe bestehen (vergleiche Anhangziffern (7) und (8)), ist keine Abführungssperre entstanden.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (3.158 T €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (3.158 T €) verrechnet.

(10) VERBINDLICHKEITEN

— in Mio. €	31.12.2011	DAVON MIT RESTLAUFZEIT			31.12.2010
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	-	-	-	15
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	75	18	22	35	90
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	96	96	-	-	60
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.766	1.455	311	-	1.426
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	74	57	11	6	71
davon aus Steuern	7	7	-	-	8
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	-	-	-	-
Insgesamt	2.012	1.627	344	41	1.663
davon zinspflichtig	312				312

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten betrafen im Vorjahr noch nicht eingelöste Orderschecks.

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

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind gegenüber der DB ML AG mittel- bis langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 311 Mio. € (im Vorjahr: 311 Mio. €) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten aus Darlehen (1 Mio. €; im Vorjahr: 1 Mio. €), Zinsabgrenzungen (8 Mio. €; im Vorjahr: 8 Mio. €) und Lieferungen und Leistungen (5 Mio. €; im Vorjahr: 8 Mio. €) enthalten. Außerdem sind Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung in Höhe von 1.036 Mio. € (im Vorjahr: 504 Mio. €) gegenüber der DB ML AG enthalten.

Gegenüber der DB AG sind kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Umsatzsteuern in Höhe von insgesamt 25 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 54 Mio. €).

Insgesamt sind unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, 337 Mio. € Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten (im Vorjahr: 334 Mio. €).

(11) PASSIVER RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

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

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Erlösabgrenzung	63	63
Abgegrenzte Bestellerentgelte	5	5
Sonstige Abgrenzungen	6	6
Insgesamt	74	74

(12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	12	14

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).

(13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Bestellobligo für Investitionen	2.302	1.071
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	133	160
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	121	146
Insgesamt	2.435	1.231

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 (630 Mio. €), weil die DB Regio AG keine Anzahlungen leistet. Das hiermit verbundene Risiko wird abgesichert.

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

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

In den Verpflichtungen sind zukünftige Leasingaufwendungen bis Ende des Jahres 2012 in Höhe von 10 Mio. € aus einem Sale-and-Leaseback-Geschäft mit der DB AG enthalten.

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

— in Mio. €	31.12.2011	31.12.2010
Fälligkeiten:		
fällig bis 1 Jahr	73	74
fällig 1 bis 5 Jahre	37	59
fällig über 5 Jahre	23	27
Insgesamt	133	160

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(14) UMSATZERLÖSE

— in Mio. €	2011	2010
Fahrgeldeinnahmen	2.055	2.010
Bestellung der Länder	3.306	3.331
Sonstige Umsatzerlöse	41	39
Insgesamt	5.402	5.380

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse enthalten 10 Mio. € (im Vorjahr: 37 Mio. €) Umsatzerlöse aus Vorjahren und 20 Mio. € (im Vorjahr: 14 Mio. €) aus der Auflösung von Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen.

(15) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

— in Mio. €	2011	2010
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	227	195
davon Verkauf von Material und Energie	14	12
davon sonstige Leistungen Dritte	213	183
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	8	8
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	11	10
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	5	4
	24	22
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	3	2
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	0	-
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	71	43
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	0	1
Übrige Erträge	1	2
	75	48
Insgesamt	326	265
davon periodenfremd	88	56

In den Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen sind 30 Mio. € Auflösung von Drohverlustrückstellungen enthalten.

In den übrigen Erträgen sind Währungskursgewinne in Höhe von 5 T € (im Vorjahr: 4 T €) enthalten.

(16) MATERIALAUFWAND

— in Mio. €	2011	2010
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	547	540
davon Aufwendungen für Energie	509	503
davon Strom	323	317
davon Stromsteuer	33	35
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	146	143
davon sonstige Energien	7	8
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	35	35
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	3	2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.528	2.512
davon eingekaufte Transportleistungen	260	265
davon Provisionen	183	174
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	87	71
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	1.842	1.850
davon Nutzung Trassen	1.506	1.536
davon Nutzung Stationen	336	314
davon sonstige bezogene Leistungen	156	152
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	404	379
Insgesamt	3.479	3.431

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

(17) PERSONALAUFWAND

— in Mio. €	2011	2010
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	613	591
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	152	159
direkt ausbezahlte Nebenbezüge	14	14
Gesamt	779	764
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG ¹⁾		
für Arbeitnehmer	132	121
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	34	36
Gesamt	166	157
davon für Altersversorgung	19	11
Insgesamt	945	921

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

(18) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

— in Mio. €	2011	2010
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	42	39
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	21	18
Gebühren und Beiträge	14	16
Forschungs- und Entwicklungskosten	12	15
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	9	9
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	6	5
Sonstige bezogene Dienstleistungen	186	168
davon bezogene IT-Leistungen	35	29
davon sonstige Kommunikationsdienste	7	7
davon sonstige Serviceleistungen	144	132
Aufwendungen aus Schadenersatz	2	2
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2	7
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	1	2
Übrige Aufwendungen	103	107
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	33	30
davon sonstige übrige Aufwendungen	70	77
Insgesamt	398	388
davon periodenfremd	2	3

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 10 T € (im Vorjahr: 26 T €) sonstige Steuern und 13 T € (im Vorjahr: 9 T €) Währungskursverluste.

(19) BETEILIGUNGSERGEBNIS

— in Mio. €	2011	2010
Erträge aus Beteiligungen	2	1
davon aus verbundenen Unternehmen	1	1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	213	213
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-51	-232
Insgesamt	164	-18

(20) ZINSENERGEBNIS

— in Mio. €	2011	2010
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	28	5
davon aus verbundenen Unternehmen	3	1
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	-	1
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	0	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-38	-43
davon an verbundene Unternehmen	-14	-19
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-14	-14
Insgesamt	-10	-38

(21) AUSSERORDENTLICHES ERGEBNIS

Das außerordentliche Ergebnis enthielt im Vorjahr außerordentliche Aufwendungen in Höhe von 44 Mio. €. Diese betrafen den Unterschiedsbetrag aus dem Wechsel der Bewertungsmethode für Altersversorgungsverpflichtungen, Sterbegeld und Alterszeitverträge.

(22) STEUERN VOM EINKOMMEN UND ERTRAG

Die rückwirkende Anerkennung der steuerlichen Organschaft für das Geschäftsjahr 2008 führte zu einer Steuererstattung bei der DB Regio AG in Höhe von 271 Mio. €.

Erläuterung zur Kapitalflussrechnung

Der Aufbau der auf Seite 25 dargestellten 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.

(23) 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 698 Mio. € (im Vorjahr: 402 Mio. €) und die Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten (im Vorjahr: 15 Mio. €) nicht einbezogen.

Sonstige Angaben

(24) MITTEILUNG NACH §20 AKTIENGESETZ

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

(25) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Regio AG ist Tochterunternehmen der DB ML AG 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.

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

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

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

(26) ANTEILSBESITZ

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

(27) BESCHÄFTIGTE

	2011		2010	
	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende
— in VZP				
Arbeitnehmer	14.819	15.009	14.421	14.290
Zugewiesene Beamte	4.081	3.955	4.323	4.196
Zwischensumme	18.900	18.964	18.744	18.486
Auszubildende	796	929	792	891
Insgesamt	19.696	19.893	19.536	19.377

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

Im Berichtsjahr ergab sich aus der im Rahmen der Tarifabschlüsse getroffenen Festlegung zur Arbeitszeit ein statistischer Effekt. Danach wurde die Sollarbeitszeit um eine Stunde auf 39 Wochenstunden gesenkt und entspricht damit wieder der tatsächlich geleisteten Wochenarbeitszeit. Dies führte dazu, dass ab dem 1. März 2011 in den betroffenen Bereichen die Mitarbeiterzahl rechnerisch um rund 2,5% gestiegen ist und sich gleichzeitig das Arbeitsentgelt um 2,5% erhöht hat. Bereinigt um diesen Effekt wird per 31. Dezember 2011 ein Personalanstieg von fünf Mitarbeitern (+ 0,03%) ausgewiesen.

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.

**(28) MITGLIEDER UND
GESAMTBZÜGE DES VORSTANDS
UND DES AUFSICHTSRATS**

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2011 an:

*** Frank Sennhenn

Vorsitzender des Vorstands, Ressort Regio Schiene,
Darmstadt

- a) DB Station & Service AG
DB Energie GmbH
DB Regio NRW GmbH¹⁾
DB Vertrieb GmbH
S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
S-Bahn Hamburg GmbH¹⁾
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
(Beirat)

*** 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,
Idstein im Taunus

- a) Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF)¹⁾ (Vorsitz)
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS¹⁾ (Vorsitz)
Regionalverkehr Oberbayern GmbH¹⁾ (Vorsitz)
- b) Mitteldeutscher Verkehrsverbund GmbH (MDV)¹⁾

*** Marion Rövekamp

Ressort Personal,
München

- seit 1. April 2011 -

- a) DB JobService GmbH
DB Regio NRW GmbH¹⁾
S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
- b) DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

*** Dr. Manfred Rudhart

Ressort Finanzen/Controlling,
Bad Homburg

- a) DB Regio NRW GmbH¹⁾
DB RegioNetz Verkehrs GmbH¹⁾ (Vorsitz)
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH
(RAB)¹⁾ (Vorsitz)
S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
S-Bahn Hamburg GmbH¹⁾
- b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien
(Board of Directors)

*** Dr. Bettina Volkens

Ressort Personal,
Königstein im Taunus

- bis 31. März 2011 -

- 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 AG¹⁾ (Vorsitz)
DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
DB Vertrieb GmbH¹⁾ (Vorsitz)
Schenker AG¹⁾
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
- b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien¹⁾
(Board of Directors)

+++ Reiner Bieck*

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Panketal

- a) DB Fernverkehr AG
DB Vertrieb GmbH
S-Bahn Berlin GmbH
DEVK Vermögensvorsorge- und Beteiligungs-AG

+++ Gerd Becht

Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Mitglied des Vorstands der DB Mobility Logistics AG,
Bad Homburg
- bis 31. Januar 2012 -

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
Schenker 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

+++ Christoph Djazirian

Leiter Strategie Personenverkehr der
DB Mobility Logistics AG,
Frankfurt am Main

- a) DB Vertrieb GmbH
S-Bahn Berlin GmbH

+++ Heinz Fuhrmann*

Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Neu-Anspach

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

+++ Dr. Dieter Glück

Leiter des Referats LA 14 im Bundesministerium
für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung,
Köln

+++ Thomas Hoffmann*

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

+++ 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

+++ Jürgen Knörzer*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,
Schwarzach

- b) Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund
Rhein-Neckar GmbH

+++ Dr. Gabriel Kühne

Leiter der Unterabteilung IC im Bundesministerium
der Finanzen,
Glienicke/Nordbahn

+++ Vitus Müller*

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

- a) Deutsche Bahn AG

+++ Marianne Motherby

Leiterin Recht der Deutschen Bahn AG,
Berlin

- seit 1. Februar 2012 -

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG

+++ Josef Nienaber*

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

+++ Norbert Quitter*

Stellvertretender Bundesvorsitzender
der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,
Nidderau-Eichen

- a) DB Regio NRW GmbH
- b) DEVK Krankenversicherungs-AG
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 AG¹⁾ (Vorsitz)
Schenker AG¹⁾ (Vorsitz)
DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Sach- und HUK-Versicherungsverein a. G.
Betriebliche Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn
- b) DB Schenker Rail GmbH¹⁾ (Vorsitz)
DB US Holding Corporation, Tarrytown/USA¹⁾
(Board of Directors)

::: Hartmut Schaefer*

Mitglied des Betriebsrats Südost der DB Regio AG,
Lutherstadt Eisleben

::: Ralf Schweisel

Leiter Konzerncontrolling der
DB Mobility Logistics AG,
Potsdam

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

::: Bernd Seubert*

Mitglied des Betriebsrats Unterfranken
der DB Regio AG,
Würzburg

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

::: Dr. Bettina Volkens

Leiterin Personalentwicklung Konzern und Konzern-
führungskräfte der DB Mobility Logistics AG,
Königstein im Taunus

- ab 1. Februar 2012 -

- a) DB Fernverkehr AG
Schenker AG
DB Vertrieb GmbH
- b) DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)
DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
(Beirat)
DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)

::: Ulrich Weber

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

- bis 31. Januar 2012 -

- a) DB Schenker Rail Deutschland AG¹⁾
Schenker AG¹⁾
DB Gastronomie GmbH¹⁾ (Vorsitz)
DB JobService GmbH¹⁾ (Vorsitz)
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 GmbH¹⁾ (Beirat)
DB Zeitarbeit GmbH¹⁾ (Beirat, Vorsitz)

* 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 2011 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2011. Bei einem Eintritt nach dem 31. Dezember 2011 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

— in T €	2011	2010
Bezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder	-	-
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	351	333
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	52	52

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

(29) 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.

ANTEILSBESITZLISTE

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Wäh- rung	Eigen- kapital in Tau- send ¹⁾	Betei- ligung in % ²⁾
A. Philippi GmbH, Quierschied	EUR	406	100,00
Autokraft GmbH, Kiel	EUR	8.663	100,00
BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn	EUR	2.206	100,00
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesell- schaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg ^{3),5)}	EUR	97	25,31
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	13.329	100,00
BRN Stadtbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	205	100,00
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede	EUR	4.558	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	5.556	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.707	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	11.409	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	4.284	100,00
DB Busverkehr Hessen GmbH, Weiterstadt	EUR	-107	100,00
DB Regio Nord GmbH, Hannover	EUR	25	100,00
DB Regio NRW GmbH, Düsseldorf	EUR	280.023	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	67.482	100,00
DB Stadtverkehr Bayern GmbH, Coburg	EUR	32	100,00
DB Verkehrsgesellschaft mbH, Leipzig ¹⁰⁾	EUR	8.482	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	24.667	100,00
die linie GmbH, Kellinghusen ^{3),6)}	EUR	1.043	25,00
ETP EURO TRAFFIC PARTNER GmbH, Chemnitz ^{3),7)}	EUR	447	12,75
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen	EUR		30,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	350	100,00

(30) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG

Ereignisse nach dem Bilanzstichtag sind im Lagebericht erläutert.

(31) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

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

Frankfurt am Main, den 8. März 2012

DB Regio AG

Der Vorstand

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Wäh- rung	Eigen- kapital in Tau- send ¹⁾	Betei- ligung in % ²⁾
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{3),4)}	EUR	144	47,50
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode-Honerdingen	EUR	25	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	557	100,00
Heider Stadtverkehr GmbH, Heide	EUR	54	100,00
Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück ^{3),9)}	EUR	11	50,00
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{3),5)}	EUR	10.249	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KING), Kitzingen	EUR		50,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	829	70,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{3),4)}	EUR	1.218	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden (Main) ^{3),5)}	EUR	9	25,00
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{3),7)}	EUR	4	46,90
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster/Westfalen	EUR	1.390	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	13.779	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	5.212	100,00
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld ^{3),5)}	EUR	58	31,30
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	10.135	100,00
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{3),7)}	EUR	77	33,33
RDS bus s.r.o., Babylon/Tschechische Republik	EUR	73	100,00
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{3),5)}	EUR	229	54,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	16.009	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Wäh- rung	Eigen- kapital in Tau- send ¹⁾	Betei- ligung in % ²⁾
Regionalbus Braunschweig GmbH –RBB –, Braunschweig	EUR	7.105	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	3.071	70,00
Regionalverkehr Bayerisch Schwaben GmbH (RBS), Augsburg ^{3), 5)}	EUR	119	50,00
Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden	EUR	5.700	51,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	EUR	15.492	100,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	12.383	100,00
RegioTram Betriebsgesellschaft mbH, Kassel	EUR	185	50,96
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg ^{3), 7)}	EUR	411	45,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	281	48,69
Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH, Ingelheim am Rhein ^{3), 8)}	EUR	127	38,33
Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH, Montabaur	EUR	119	61,36
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	9.556	74,90
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen	EUR	1.348	100,00
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel	EUR	521	100,00
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	7.176	100,00
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{3), 6)}	EUR	50	30,00
Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken	EUR	9.466	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	169.568	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	61.973	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	6.793	100,00
stadtbus Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{3), 5)}	EUR	25	45,20
»Steig ein« GmbH, Kempten ^{3), 5)}	EUR	34	23,33
Südwest Mobil GmbH, Mainz	EUR	51	100,00
TGO – Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{3), 6)}	EUR	225	48,50
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim ^{3), 5)}	EUR	206	33,94
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH, Kaiserslautern ⁶⁾	EUR	29	61,67
Verkehrsgemeinschaft Aalen GmbH (VGA), Aalen ^{3), 7)}	EUR	64	26,67
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{3), 5)}	EUR	61	16,67
Verkehrsgemeinschaft Schwäbisch Gmünd GmbH (VSG), Schwäbisch Gmünd ^{3), 6)}	EUR	29	25,00
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser ³⁾	EUR	26	47,00
Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Lauda-Königshofen ^{3), 5)}	EUR	48	42,19
Verkehrsgesellschaft mbH Unterrhein –VU–, Aschaffenburg	EUR	2.579	100,00

Tochterunternehmen — Name und Sitz	Wäh- rung	Eigen- kapital in Tau- send ¹⁾	Betei- ligung in % ²⁾
Verkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein mbH, Flensburg	EUR	59	100,00
Verkehrsgesellschaft Schwalm-Eder mbH (VSE), Kassel	EUR	26	100,00
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{3), 6)}	EUR	30	34,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH – VVM, Würzburg ^{3), 5)}	EUR	28	19,82
Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen GmbH (VBN), Bremen ^{3), 5)}	EUR	108	21,47
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{3), 4)}	EUR	52	26,92
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{3), 5)}	EUR	40	21,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil ^{3), 5)}	EUR	90	70,20
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{3), 5)}	EUR	17	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{3), 7)}	EUR	88	33,08
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{3), 5)}	EUR	327	32,50
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{3), 5)}	EUR	139	52,92
VHN Verkehrrholding Nord GmbH & Co. KG, Flensburg ^{3), 5)}	EUR	648	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Flensburg ^{3), 5)}	EUR	366	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier ^{3), 4)}	EUR	58	38,46
Völklinger Verkehrsgesellschaft mbH, Völklingen ^{3), 8)}	EUR	229	25,50
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	6.015	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	10.208	100,00
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{3), 5)}	EUR	284	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{3), 5)}	EUR	89	40,00
ZOB Zentral-Omnibus-Bahnhof GmbH, Bremen ^{3), 5)}	EUR	29	25,60

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Anteile durchgerechnet.

³⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

⁴⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2010.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2009.

⁷⁾ Daten für Geschäftsjahr 2008.

⁸⁾ Daten für Geschäftsjahr 2007.

⁹⁾ Daten für Geschäftsjahr 2006.

¹⁰⁾ Vormals WBL GmbH, Berlin.



Bahn Dresden 



2

EUROPAWEITE AUSSCHREIBUNG S-BAHN DRESDEN GEWONNEN

Im Mai 2010 haben wir die europaweite Ausschreibung S-Bahn Dresden gewonnen. Der Vertrag hat eine Laufzeit von 17 Jahren und ein Volumen von 3,1 Mio. Zugkm pro Jahr.

Die S-Bahn-Linien S1 (Meißen - Schöna), S2 (Dresden Flughafen - Pirna), S3 (Dresden Hbf - Tharandt) verbinden im Halbstunden- und Stundentakt auf einem rund 100 km langen S-Bahn-Netz mit 46 Verkehrsstationen die Landes-

hauptstadt mit dem Oberen Elbtal, Meißen und Tharandt. Die klimatisierten und behindertengerechten Doppelstockwagen wurden im Berichtsjahr mit Videoanlagen, Fahrgastzählsystem und Klapptischen ausgestattet. Der Einsatz der Baureihe 182 hat die Fahrzeit der S1 zwischen Dresden und Schöna auf 52 Minuten verkürzt und dank moderner Drehstromtechnik den Energieverbrauch reduziert.

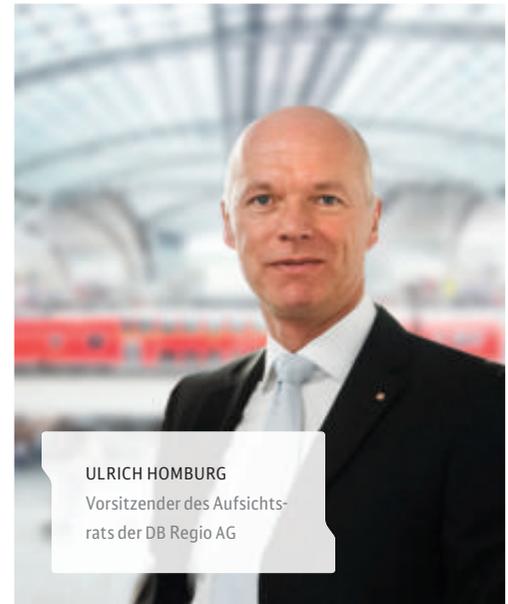
BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Sitzungen des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei ordentlichen und einer außerordentlichen Sitzung zusammen. In einem Fall wurden Beschlüsse auf der Grundlage eines schriftlichen Verfahrens gefasst. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Regio AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen. Drei Aufsichtsratsmitglieder haben im Berichtsjahr an weniger als der Hälfte der Sitzungen in vollem Umfang teilgenommen.

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 Aufsichtsratssitzungen 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 2011 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2010 befasst.

In der Sitzung am 16. März 2011 hat der Aufsichtsrat die Besetzung des Vorstandsmitglieds für das Ressort Personal beschlossen.

In seiner Sitzung am 29. November 2011 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2012 befasst und den aktuellen Stand der Budgetplanung 2012, der zu finanzierenden neuen Investitionsprojekte, der Mittelfristplanung 2012 bis 2016 sowie der langfristigen strategischen Ziele der DB Regio AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2011 insbesondere mit dem aktuellen Auftragsbestand und ließ sich kontinuierlich über die laufenden Vergabeverfahren in den Bereichen Schiene und Bus informieren. Der Aufsichtsrat befasste sich zudem ausführlich mit den Herausforderungen in der Sparte Bus. Er nahm dabei die bestehenden Handlungsfelder und das weitere Vorgehen zur Kenntnis. Weitere Schwerpunkte bildeten der Stand der Zulassung des Talent 2 sowie die in Vorbereitung auf den Winter ergriffenen Maßnahmen, über die sich der Aufsichtsrat detailliert unterrichten ließ.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio AG zum 31. Dezember 2011 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 23. April 2012 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 2011 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 2011 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

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.

Frau Dr. Bettina Volkens schied zum 31. März 2011 aus dem Vorstand der DB Regio AG aus.

Frau Marion Rövekamp wurde mit Wirkung zum 1. April 2011 zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Personal der DB Regio AG bestellt.

Herr Kay Euler wurde mit Wirkung zum 1. August 2012 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Regio AG für das Ressort Produktion bestellt.

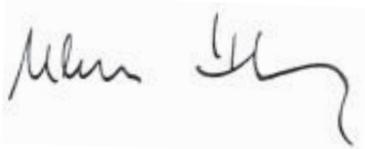
Die Herren Gerd Becht und Ulrich Weber schieden zum 31. Januar 2012 aus dem Aufsichtsrat aus. Als ihre Nachfolger wurden mit Wirkung zum 1. Februar 2012 Frau Marianne Motherby und Frau Dr. Bettina Volkens bestellt.

Der Aufsichtsrat spricht Frau Dr. Volkens und den ausgeschiedenen Mitgliedern des Aufsichtsrats seinen Dank für ihre engagierte und konstruktive Arbeit aus.

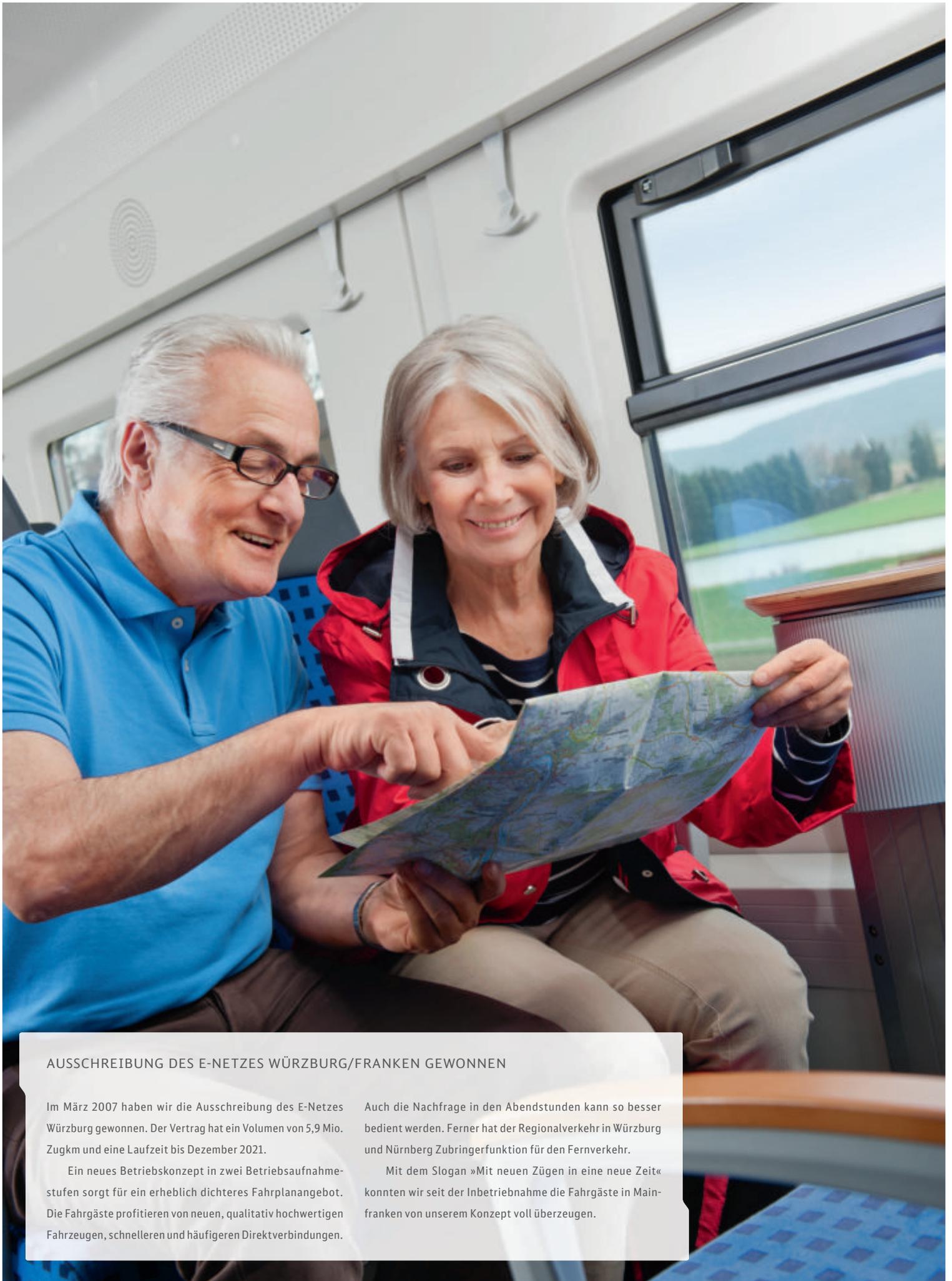
Der Aufsichtsrat dankt dem Vorstand, allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den Belegschaftsvertretern der DB Regio AG und der mit ihr verbundenen Unternehmen für ihren im Geschäftsjahr 2011 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im April 2012

Für den Aufsichtsrat



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Regio AG



AUSSCHREIBUNG DES E-NETZES WÜRZBURG/FRANKEN GEWONNEN

Im März 2007 haben wir die Ausschreibung des E-Netzes Würzburg gewonnen. Der Vertrag hat ein Volumen von 5,9 Mio. Zugkm und eine Laufzeit bis Dezember 2021.

Ein neues Betriebskonzept in zwei Betriebsaufnahmestufen sorgt für ein erheblich dichteres Fahrplanangebot. Die Fahrgäste profitieren von neuen, qualitativ hochwertigen Fahrzeugen, schnelleren und häufigeren Direktverbindungen.

Auch die Nachfrage in den Abendstunden kann so besser bedient werden. Ferner hat der Regionalverkehr in Würzburg und Nürnberg Zubringerfunktion für den Fernverkehr.

Mit dem Slogan »Mit neuen Zügen in eine neue Zeit« konnten wir seit der Inbetriebnahme die Fahrgäste in Mainfranken von unserem Konzept voll überzeugen.

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 AdverTEXT, Düsseldorf | FOTOGRAFIE UND BERATUNG Max Lautenschläger, Berlin
BILDNACHWEIS Bernd Roselieb (S. 2, 41)



Gedruckt auf
Circlesilk Premium White
(100 % Recyclingpapier)



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