



Unsere Zukunft:
Nachhaltig erfolgreich
DB Regio AG
Geschäftsbericht 2012

Entwicklung im Geschäftsjahr 2012

Verkehrsleistung – in Mrd. Pkm¹⁾



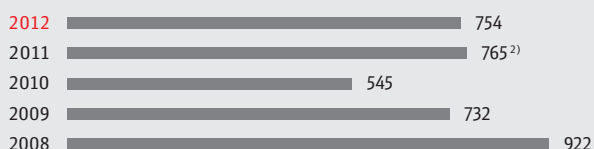
● 2012 zu 2011: +2,0%

Umsatzerlöse – in Mio. €



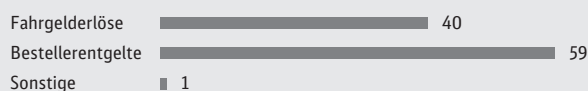
● 2012 zu 2011: +1,7%

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit – in Mio. €



● 2012 zu 2011: -1,4%

Umsatzstruktur – in %



Ausgewählte Kennzahlen

FINANZKENNZAHLEN – IN MIO. €

	2012	2011 ²⁾	VERÄNDERUNG	
			absolut	%
Umsatz	6.527	6.420	+107	+1,7
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ³⁾	754	765	-11	-1,4
Bilanzsumme per 31.12.	5.060	5.617	-557	-9,9
Anlagevermögen per 31.12.	4.507	4.347	+160	+3,7
Eigenkapital per 31.12.	1.834	1.835	-1	-0,1
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	585	649	-64	-9,9
Brutto-Investitionen	586	296	+290	+98,0
Netto-Investitionen ⁴⁾	556	286	+270	+94,4
Mitarbeiter per 31.12.	22.477	22.594	-117	-0,5
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende in Mio.	1.393	1.363	+30	+2,2
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm ¹⁾	35,8	35,1	+0,7	+2,0
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁵⁾	419,1	424,6	-5,5	-1,3

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

²⁾ Aus Vergleichbarkeitsgründen inklusive der DB Regio NRW GmbH.

³⁾ Die DB Regio AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der DB Mobility Logistics AG.

⁴⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Baukostenzuschüssen von Dritten.

⁵⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.



Mitte 2010 hatte die DB Regio AG den Zuschlag für das Teilnetz Warnow erhalten. Im Dezember 2012 ging die zweite Betriebsstufe mit einem Umfang von 2,57 Millionen Zugkilometern in Betrieb.

Inhalt

**2 VORWORT DES
VORSTANDSVORSITZENDEN**

5 LAGEBERICHT

17 JAHRESABSCHLUSS

37 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

Sehr geehrte Damen und Herren,



FRANK SENNHENN
Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG

das Jahr 2012 war für die DB Regio AG ein anspruchsvolles und herausforderndes Jahr.

Hervorzuheben ist die erfreuliche Entwicklung unserer Verkehrsleistung. Während die Gesamtnachfrage im deutschen Personenverkehrsmarkt 2012 leicht rückläufig war, konnten wir unsere Verkehrsleistung um 2,0 Prozent steigern. Die Schiene konnte dabei im Gegensatz zu allen anderen Verkehrsträgern deutlich zulegen. Die erfreuliche Entwicklung der Verlagerung auf die Schiene äußert sich auch darin, dass der Marktanteil der Schiene am gesamten deutschen Personenverkehrsmarkt mit über 8 Prozent den höchsten Wert seit Beginn der Bahnreform erreicht hat.

Leicht rückläufig war hingegen die Verkehrsleistung in der Sparte Bus. Auch wir konnten uns dabei dem allgemeinen Trend im öffentlichen Straßenpersonenverkehr, der durch die demografische Entwicklung mit zurückgehenden Schüler- und Auszubildendenzahlen gekennzeichnet ist, nicht widersetzen.

Die Umsatzentwicklung ist mit einem Anstieg von rund 1,7 Prozent, trotz rückläufiger Betriebsleistung, sehr erfreulich. Auch unser Ergebnis liegt weiterhin auf einem hohen Niveau.

Wie bereits in den Vorjahren stellten uns die verzögerten Fahrzeuglieferungen vor große Herausforderungen, da hierdurch weiterhin in größerem Umfang Ersatzverkehre

geplant und umgesetzt werden mussten. Zur langfristigen Sicherstellung der Fahrzeugverfügbarkeit im Regionalverkehr haben wir im Berichtsjahr mit dem polnischen Hersteller PESA zwei Rahmenverträge über die mögliche Lieferung von insgesamt bis zu 470 Dieseltriebzügen abgeschlossen. Das Vertragsmodell sieht flexible Fahrzeugkonzepte vor, die sich hinsichtlich der Anzahl der Sitzplätze und der Höchstgeschwindigkeit unterscheiden. Damit sind wir gut für die zukünftigen Anforderungen im

Verkehrsmarkt gerüstet. Dieser erste große Vertragsabschluss mit PESA ist ein klares Signal mit dem Ziel, den Wettbewerb in der Branche zu stärken.

»Unsere Verkehrsleistung im Schienenbereich hat sich 2012 positiv entwickelt – im Gegensatz zum Markttrend.«

Auch in der Sparte Bus konnten wir im Berichtsjahr erfolgreich neue Rahmenverträge abschließen und dabei die Lebenszykluskosten pro Fahrzeug für die Busbeschaffungen der kommenden Jahre deutlich reduzieren.

Das Berichtsjahr war, wie bereits in den Vorjahren, geprägt durch ein hohes Vergabevolumen im deutschen Schienenpersonennahverkehrsmarkt. DB Regio Schiene konnte dabei mit einer Gewinnquote von 52 Prozent nicht an die Vergabeerfolge der Vorjahre anknüpfen. In der Sparte Bus konnten wir uns bei den Verfahren, an denen wir uns beteiligt haben, 25 Prozent der im Berichtsjahr vergebenen Buskilometer sichern.

»Wir werden weiter an der Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens arbeiten.«

Für die Zukunft gilt es daher, stetig an der Wettbewerbsfähigkeit unseres Unternehmens zu arbeiten. Hierzu werden wir den im Rahmen unserer Vision 2022 eingeschlagenen Weg konsequent fortführen. Dabei werden wir, wie bereits in der Vergangenheit, auch nicht einseitig nur auf unsere Kosten schauen, sondern weiterhin die Anforderungen und Bedürfnisse unserer Kunden – Fahrgäste und Aufgabenträger – in den Mittelpunkt stellen. Ein gutes Beispiel hierfür ist das von uns im Berichtsjahr durchgeführte »Zuglabor«.

Auch im Bereich der Ökologie arbeiten wir weiter daran, unseren Umweltvorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern weiter auszubauen. So konnten wir beispielsweise auf der Innotrans 2012 den Prototyp eines »Hybrid-Dieseltriebwagens« vorstellen. Ziel ist es, durch den Einsatz der Hybridtechnologie in Verbindung mit effizienter Energierückspeisung beim Bremsvorgang zukünftig den Kraftstoffverbrauch von Dieseltriebzügen deutlich zu senken.

Um herauszufinden, wie sich die Zufriedenheit unserer Mitarbeiter entwickelt und welche Stellhebel wir für eine weitere Verbesserung der Mitarbeiterzufriedenheit betätigen können, haben wir im Berichtsjahr bereits die dritte Mitarbeiterbefragung bei DB Bahn Regio nach 2008 und 2010 durchgeführt. Die ersten vorliegenden Ergebnisse zeigen, dass sich die Mitarbeiterzufriedenheit bei DB Bahn Regio gegenüber 2008 und 2010 weiter verbessert hat. Wir werden die detaillierten Ergebnisse im Jahr 2013 noch genauer aus-

»Wir haben erneut Verbesserungen bei der Mitarbeiterzufriedenheit erreicht.«

werten und daraus – wie in der Vergangenheit – gezielt Maßnahmen zur weiteren Stärkung der Mitarbeiterzufriedenheit ableiten. Die Zufriedenheit unserer Mitarbeiter ist letztendlich auch ein wesentlicher Schlüssel für die Verbesserung unserer

Wettbewerbsfähigkeit. Darüber hinaus stärken zufriedene Mitarbeiter, die sich mit unserem Unternehmen identifizieren und sich für den Nahverkehr und die Dienstleistung für unsere Kunden begeistern, die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs insgesamt. Den positiven Trend, den wir insbesondere in der Verkehrsleistung der Schiene sehen können, wollen wir fortsetzen und auch zukünftig mit attraktiven Angeboten mehr Fahrgäste für Bus und Bahn gewinnen.

Herzlichst

Ihr



Frank Sennhenn
Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG

Lagebericht

6 ÜBERBLICK	11 NACHHALTIGKEIT
6 WIRTSCHAFTLICHES UMFELD	12 STRATEGIE
7 ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN	12 WEITERE INFORMATIONEN
7 ERTRAGSLAGE	14 RISIKOBERICHT
9 FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE	15 NACHTRAGSBERICHT
11 MITARBEITER	15 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 Gesellschaft 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.

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 Geschäftsfeld DB Bahn Regio sind alle Regionalverkehrsaktivitäten (Schiene und Bus) des DB-Konzerns in Deutschland sowie Verkehre von und aus Deutschland in benachbarte Länder gebündelt.

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 S-Bahn Berlin GmbH, die S-Bahn Hamburg GmbH, die DB RegioNetz Verkehrs GmbH und die DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB). In der Sparte Regio Bus sind

die wesentlichen Tochtergesellschaften die Omnibusverkehr Franken GmbH, die Autokraft GmbH, die 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 und die Sparte Regio Bus aus neun Regionen, die jeweils vor Ort das Geschäft verantworten.

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 verkehrsplannerischem Know-how, IT-Tools und beim Abschluss von Verkehrsverträgen und Ausschreibungen.

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2012 wurden die DB Regio NRW GmbH und die DB Regio Nord GmbH auf die DB Regio AG verschmolzen. Aus Gründen der Vergleichbarkeit und eines besseren Verständnisses der Entwicklung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage beziehen sich bei Vorjahresvergleichen alle Zahlen und Kommentierungen auf die nachrichtlichen Angaben im Anhang. Die DB Regio NRW GmbH und die DB Regio Nord GmbH sind damit in der folgenden Kommentierung im Vorjahresvergleich der DB Regio AG enthalten und werden auch bei den Leistungskennzahlen nicht mehr unter den Tochtergesellschaften der Sparte Schiene ausgewiesen.

Wirtschaftliches Umfeld

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten ist in hohem Maße abhängig von der konjunkturellen Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland. Eine weiterhin positive Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und die leicht zunehmenden Realeinkommen haben auch im Berichtsjahr das Wirtschaftswachstum in Deutschland und damit auch die Gesamtnachfrage im Personenverkehr gestützt.

Auch wenn Deutschland im Jahr 2012 ein im europäischen Vergleich überdurchschnittliches Wirtschaftswachstum aufgewiesen hat, wirkte sich die Euro-Krise dennoch negativ auf die Dynamik aus. Im Jahresverlauf schwächte sich das Wachstum sichtlich ab. Im Hinblick auf die Wachstumsraten der beiden

Vorjahre zeigte sich, dass sich die Wirtschaftsleistung deutlich eingetrübt hat. Maßgeblich unterstützt wurde das BIP-Wachstum Deutschlands durch den Außenhandel. Der negative Einfluss infolge der verminderten Importnachfrage aus dem Euro-Raum wurde durch erhöhte Exporte in Länder außerhalb der EU kompensiert. Zudem sinkt die Bedeutung der durch die Krisen belasteten EU-Länder für die deutsche Außenhandelsbilanz weiter.

Der private Konsum zeigte sich im Berichtsjahr verhalten und trug nur bedingt zu einem Wiedererstarren des Binnenmarkts bei. Der Arbeitsmarkt entwickelte sich 2012 weitestgehend stabil. Absolut gesehen lagen die Zahlen von Erwerbstätigen und sozialversicherungspflichtig Beschäftigten über den Vorjahreswerten. Zum Ende des Jahres setzte aber auch hier eine Abkühlung ein. Die real verfügbaren Einkommen stiegen bei einer mäßigen erwarteten Preissteigerung geringfügig an.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND LEGT WEITER ZU

Nach einem kräftigen Wachstum im Vorjahr ging die Nachfrage im gesamten deutschen Personenverkehrsmarkt im Jahr 2012 um gut 1% zurück. Trotz der im europäischen Vergleich insgesamt positiven konjunkturellen Rahmenbedingungen baute nur die Schiene ihre Verkehrsleistung aus.

Nach dem moderaten Vorjahresanstieg (+1%) entwickelte sich der Schienenpersonenverkehr in Deutschland 2012 deutlich dynamischer. Während alle anderen Verkehrsträger einen Rückgang verzeichneten, erhöhte sich die Verkehrsleistung auf der Schiene deutlich. Zurückzuführen ist der Anstieg auf kräftige Konjunkturreffekte, verursacht durch steigende Erwerbstätigenzahlen und Realeinkommen sowie die weiter gestiegenen Kraftstoffpreise. Darüber hinaus kam es im Berichtsjahr zu positiven Einmaleffekten wie zum Beispiel dem Wegfall von Großbaumaßnahmen im Schienennetz, der zu Infrastruktur- und Fahrplanverbesserungen führte, oder den Streiks im Luftverkehr. Der Marktanteil der Schiene erreichte mit über 8% den höchsten Wert seit Beginn der Bahnreform im Jahr 1994.

Die Nachfrage im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) war 2012 von einem Abwärtstrend gekennzeichnet. Dämpfend wirkte die demografische Entwicklung mit zurückgehenden Schüler- und Auszubildendenzahlen. Die positiven Konjunkturreffekte konnten diesen Einfluss nicht kompensieren. Zwar blieb der Marktanteil des ÖSPV gegenüber dem Vorjahr unverändert, die Verkehrsleistung reduzierte sich jedoch um über 1%.

Die Vorjahresunterschreitung bei der Betriebsleistung der DB Regio AG um -7,8 Mio. Trassenkilometer (Trkm) beziehungsweise -1,8% lässt sich vor allem durch folgende Ausschreibungs-

verluste erklären: 2. Stufe S-Bahn Bremen (-1,1 Mio. Trkm), D-Netz Oberfranken (-1,6 Mio. Trkm), E-Netz Regensburg (-1,5 Mio. Trkm), Lahntal-Vogelsberg-Rhön (-2,2 Mio. Trkm), Heidekreuz (-2,4 Mio. Trkm) und Ostthüringer Dieselnetz (-2,6 Mio. Trkm). Gegenläufig wirkten die Ausweitung der Betriebsleistung im Netz Westliches Münsterland (+1,2 Mio. Trkm) und Schleswig-Holstein Nord (+2,3 Mio. Trkm) sowie sonstige Mehrverkehre und Taktverdichtungen.

Trotz der gesunkenen Betriebsleistung konnte die Verkehrsleistung der DB Regio AG im Berichtsjahr um 2,0% auf 35,8 Mrd. Personenkilometer (Pkm) gesteigert werden (im Vorjahr: 35,1 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 30 Millionen Personen beziehungsweise um 2,2% auf 1.393 Millionen Personen (im Vorjahr: 1.363 Millionen Personen).

Die Verkehrsleistung der Schientöchter der DB Regio AG (inklusive RAB Bus) stieg um 0,4 Mrd. Pkm beziehungsweise 5,0% auf 8,4 Mrd. Pkm (im Vorjahr: 8,0 Mrd. Pkm). Die Zahl der Reisenden der Schientöchter der DB Regio AG (inklusive RAB Bus) stieg im Vorjahresvergleich um 7 Millionen Personen (+0,8%) auf 717 Millionen Personen (im Vorjahr: 711 Millionen Personen).

Die Verkehrsleistung der Sparte Regio Bus hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,3 Mrd. Pkm beziehungsweise um 3,8% auf 7,5 Mrd. Pkm (im Vorjahr: 7,8 Mrd. Pkm) verringert, im Wesentlichen infolge abnehmender Schülerzahlen. Die Zahl der Reisenden bei Regio Bus ist mit 671 Millionen Personen gegenüber dem Vorjahr (702 Millionen Personen) um 31 Millionen Personen beziehungsweise 4,4% gesunken.

Ertragslage

UMSATZENTWICKLUNG

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen mit 6.527 Mio. € um 107 Mio. € beziehungsweise 1,7% über dem Vorjahreswert.

Die Fahrgelderlöse konnten trotz Ausschreibungsverlusten durch gezielte Marketingaktivitäten und Tarifierpassungen um 121 Mio. € beziehungsweise 4,8% auf 2.620 Mio. € gesteigert werden.

Im Bestellerentgelt war ein leichter Rückgang um 8 Mio. € beziehungsweise 0,2% auf 3.875 Mio. € zu verzeichnen, der vor allem durch den Übergang von Netzen an andere Eisenbahnunternehmen infolge von Ausschreibungsverlusten verursacht wurde.

Insgesamt entfielen rund 59% des Umsatzes auf Bestellerentgelte, 40% auf Fahrgelderlöse und 1% auf sonstige Umsatzerlöse.

1,1% des Umsatzes wurden mit Gesellschaften des DB-Konzerns erzielt, im Vorjahr waren es 1,2%.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 6.534 Mio. € stieg die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 104 Mio. € beziehungsweise 1,6%. Hierzu trug insbesondere die Umsatzsteigerung mit 107 Mio. € bei.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wurden mit 397 Mio. € um 80 Mio. € (+25,2%) höhere sonstige betriebliche Erträge erzielt. Bereinigt um Einmaleffekte im Vorjahr (im Wesentlichen Rückstellungsaufösungen für technische Risiken) ergibt sich bei den sonstigen betrieblichen Erträgen eine Überschreitung des Vorjahres um 115 Mio. € (+40,8%). Diese Zunahme ist im Wesentlichen auf Auflösungen von Verbund- und Drohverlustrückstellungen und auf höhere Entschädigungen durch Dritte zurückzuführen.

Der Materialaufwand stieg von 4.125 Mio. € im Vorjahr um 42 Mio. € auf 4.167 Mio. €. Eine wesentliche Ursache für die Vorjahresüberschreitung um 1,0% waren höhere Trassen- und Stationspreise.

Der Personalaufwand lag bei 1.164 Mio. € und damit um 41 Mio. € beziehungsweise 3,7% über dem Vorjahreswert (1.123 Mio. €). Ursache hierfür sind insbesondere die Tarifsteigerung sowie die im Jahresdurchschnitt höhere Mitarbeiterzahl.

Mit 393 Mio. € lagen die Abschreibungen der DB Regio AG um 7 Mio. € beziehungsweise 1,8% über dem Vorjahreswert. Ursache hierfür sind im Wesentlichen erhöhte Abschreibungen aus dem Fahrzeugneuzugang und auch aus Werkstattinvestitionen.

Der sonstige betriebliche Aufwand stieg gegenüber dem Vorjahr um 109 Mio. € beziehungsweise um 25,3% auf 539 Mio. € an. Hauptgründe für den Anstieg sind die höheren Zuführungen zu Rückstellungen für drohende Verluste sowie für verzögerte Fahrzeuglieferungen. Höhere übrige Dienstleistungen, Softwareentwicklungs- und Wartungskosten sowie gestiegene Aufwendungen für das Technologiezentrum waren weitere Gründe für den Aufwandsanstieg.

Mit 134 Mio. € übersteigt das Beteiligungsergebnis um 23 Mio. € deutlich den Vorjahreswert (111 Mio. €). Wesentliche Ursache war die erheblich gesunkene Verlustübernahme von der S-Bahn Berlin GmbH.

Das Zinsergebnis verschlechterte sich im Vorjahresvergleich um 19 Mio. € beziehungsweise um 65,5% auf –48 Mio. €. Hauptursache ist der Einmaleffekt im Vorjahr (Zinserträge aus der Rückerstattung für Körperschaftsteuer und Gewerbesteuer für das Jahr 2008).

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verschlechterte sich das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der DB Regio AG von 765 Mio. € um 11 Mio. € beziehungsweise um 1,4% auf 754 Mio. €. Wie auch im Vorjahr wurde die Entwicklung im

Berichtsjahr erheblich belastet durch Pönalen der Besteller und Aufwendungen für Ersatzverkehre aufgrund der verzögerten Fahrzeuglieferungen der Baureihen ET 442 und 430.

Zur Beurteilung der Entwicklung des Ergebnisses der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ist zu beachten, dass sie zum Teil auf Sondereinflüssen basiert, die in Verbindung mit der Auflösung von Rückstellungen in den sonstigen betrieblichen Erträgen zu sehen sind.

Das Ergebnis von insgesamt 754 Mio. € wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die Muttergesellschaft DB ML AG abgeführt.

Die Entwicklung der DB Regio AG im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2011 abgegebenen Prognose für die Entwicklung des Umsatzes. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit fiel aufgrund der oben beschriebenen Sondereinflüsse geringfügig niedriger aus als prognostiziert.

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

Entwicklung der Tochtergesellschaften der DB Regio AG (Sparte Regio Schiene)

Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	Veränderung in %
Umsatz	1.379	1.323	+4,2
Ergebnis vor Steuern	84	50	+68,0
Brutto-Investitionen	26	21	+23,8
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	6.223	6.050	+2,9

Die Umsatzerlöse lagen durch einen Anstieg der Fahrgelderlöse und Bestellerentgelte mit 1.379 Mio. € um 56 Mio. € beziehungsweise 4,2% über Vorjahr.

Das Ergebnis vor Steuern stieg gegenüber dem Vorjahr um 34 Mio. € auf 84 Mio. € (im Vorjahr: 50 Mio. €), im Wesentlichen resultierend aus dem geringeren Verlust der S-Bahn Berlin GmbH.

Die Brutto-Investitionen der Tochtergesellschaften lagen im Berichtsjahr bei 26 Mio. € und damit um 5 Mio. € über dem Vorjahreswert. Es wurde in kleinere und mittlere Werkstatt- und sonstige Projekte investiert. Nach Abzug der Investitionszuschüsse in Höhe von 1 Mio. € ergaben sich Netto-Investitionen in Höhe von 25 Mio. €.

Die Mitarbeiterzahl ist im Vergleich zum Vorjahr um 173 Mitarbeiter beziehungsweise 2,9% auf 6.223 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2011: 6.050 Mitarbeiter) angestiegen. Ursache dafür war unter anderem die Ausbildung von Triebfahrzeugführern.

Entwicklung der Tochtergesellschaften der DB Regio AG (Sparte Regio Bus)

Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2012	2011	Veränderung in %
Umsatz	1.273	1.294	-1,7
Ergebnis vor Steuern	57	59	-3,4
Brutto-Investitionen	79	88	-10,2
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	8.101	8.323	-2,7

Die Umsatzerlöse der Sparte Regio Bus lagen mit 1.273 Mio. € um 21 Mio. € unter dem Vorjahr. Davon entfallen 18 Mio. € auf geringere Umsätze der Gesellschaften der Sparte Regio Bus untereinander sowie Umsätze mit Gesellschaften der Sparte Schiene im Zusammenhang mit Schienenersatzverkehren.

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 DB AG angesiedelt. Hierdurch wird sichergestellt, dass alle DB-Konzerngesellschaften zu optimalen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Finanzmittel werden den Konzerngesellschaften der DB ML AG im Rahmen eines zweistufigen Treasury-Konzepts über die DB ML AG als Termingelder beziehungsweise Darlehen weitergereicht. Die Infrastrukturgesellschaften des DB-Konzerns sind direkt an das Treasury-Zentrum der DB AG angebunden. 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.

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«, S&P »AA«, Fitch »AA«. Die Ratings von S&P, Moody's und Fitch sind damit seit ihrer ersten Erteilung unverändert. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind im Internet unter www.db.de/rating verfügbar.

Das Ergebnis vor Steuern lag mit 57 Mio. € um 2 Mio. € unter dem Vorjahreswert (59 Mio. €). Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus höherem Produktionsaufwand, insbesondere aufgrund höherer Treibstoffpreise, die nicht vollständig durch höhere Erlöse ausgeglichen werden konnten.

Die Brutto-Investitionen – überwiegend in Kraftomnibusse – lagen mit 79 Mio. € um 9 Mio. € unter dem Vorjahreswert, da Investitionen aufgrund eines neuen Rahmenvertrags mit Gültigkeit ab 2013 von 2012 nach 2013 verschoben wurden.

Die Zahl der Mitarbeiter per 31. Dezember 2012 betrug 8.101 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2011: 8.323 Mitarbeiter). Die Minderung resultiert im Wesentlichen aus dem Rückgang des Geschäftsvolumens in Hessen.

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen der DB Regio AG erhöhten sich um 290 Mio. € auf 586 Mio. €. Wesentliche Ursache für die Erhöhung ist die Beschaffung von Elektrotriebwagen der Baureihe ET 442. Von den Brutto-Investitionen entfielen rund 90 % auf Fahrzeuge und knapp 10 % auf Werkstätten und sonstige Investitionen.

Die Investitionsschwerpunkte bei den Fahrzeugen lagen in der Beschaffung von Elektrotriebwagen der Baureihe 442 für die S-Bahn Nürnberg sowie im Rahmen der Vergabeverfahren Stadtbahn Nordost, E-Netz Franken, Rhein-Sieg-Express, Leipzig-Dresden (Saxonia), Moseltal und Cottbus-Leipzig in Höhe von 461 Mio. €. Ein weiterer Schwerpunkt der Fahrzeugbeschaffung ist der Zugang von Doppelstockwagen im Rahmen des Vergabeverfahrens Main-Weser/Kinzigtal/Niddertal in Höhe von 31 Mio. €.

Im Bereich der Werkstätten wurden im Berichtsjahr rund 55 Mio. € investiert. Schwerpunkte waren hier der Neu- und Umbau von Werkstatt- sowie Fahrzeugreinigungsanlagen für die Standorte Nürnberg und Ulm.

Nach Abzug der erhaltenen Investitionszuschüsse (30 Mio. €) ergaben sich Netto-Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 556 Mio. €, die um 270 Mio. € über dem Vorjahreswert lagen (286 Mio. €).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen im Bereich des Sachanlagevermögens von 586 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Investitionszuwendungen und Anlagenabgängen ein Kapitalbedarf in Höhe von 558 Mio. € (im Vorjahr: 285 Mio. €), der aus dem Cashflow gedeckt wurde.

BILANZSTRUKTUR

Bilanzstruktur – in % der Bilanzsumme	31.12.2012	31.12.2011
AKTIVA		
Anlagevermögen	89,1	77,4
Umlaufvermögen	10,9	22,5
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,1
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	36,2	32,7
Rückstellungen	18,7	22,3
Verbindlichkeiten	43,1	43,7
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	11,6	11,6
Rechnungsabgrenzungsposten	2,0	1,3
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	5.060	5.617

Die Bilanzsumme der DB Regio AG hat per 31. Dezember 2012 im Vergleich zum Vorjahresende um 557 Mio. € beziehungsweise 9,1% auf 5.060 Mio. € abgenommen.

Das Anlagevermögen hat sich per 31. Dezember 2012 um 3,7% beziehungsweise 160 Mio. € auf 4.507 Mio. € erhöht. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist auf 89,1% (per 31. Dezember 2011: 77,4%) angestiegen. Dies resultierte daraus, dass die Netto-Investitionen in Höhe von 556 Mio. € über der Summe der Abschreibungen (393 Mio. €) lagen.

Das Umlaufvermögen hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 56,5% beziehungsweise 715 Mio. € auf 550 Mio. € verringert. Ursache hierfür ist im Wesentlichen der deutliche Rückgang des Guthabens aus dem Cashpooling (Forderungen aus DB-Konzernfinanzierung). Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ist damit auf 10,9% (per 31. Dezember 2011: 22,5%) zurückgegangen.

Das Eigenkapital der DB Regio AG beträgt per 31. Dezember 2012 1.834 Mio. €. Durch die niedrigere Bilanzsumme ist die Eigenkapitalquote von 32,7% auf 36,2% angestiegen.

Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme liegt mit 43,1% auf Vorjahresniveau (per 31. Dezember 2011: 43,7%). Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten in Höhe von 585 Mio. € resultierten ausschließlich aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB ML AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Im Berichtsjahr wurden 64 Mio. € planmäßig getilgt. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme ist mit 11,6% konstant geblieben.

Die Rückstellungen lagen mit 948 Mio. € um 303 Mio. € beziehungsweise 24,2% unter dem Niveau am Vorjahresende. Im Wesentlichen resultiert dieser Rückgang aus der Übertragung der Pensionszusagen auf die DB ML AG.

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben einen Anteil an der Bilanzsumme von 17,9% (per 31. Dezember 2011: 20,0%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 45,9% (per 31. Dezember 2011: 47,3%).

Das Anlagevermögen ist zu 60,7% (per 31. Dezember 2011: 68,0%) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital gedeckt.

WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die DB Regio AG hielt zum 31. Dezember 2012 direkt Anteile an 30 verbundenen und 19 assoziierten Gesellschaften.

Davon wurden im Berichtsjahr 23 Beteiligungen an verbundenen Gesellschaften in der Sparte Regio Bus geführt.

In diesem Beteiligungsbereich gab es folgende Veränderungen:

- > Die Heider Stadtverkehr GmbH ist gemäß Handelsregistereintragung vom 27. August 2012 wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2012 auf die Autokraft GmbH verschmolzen worden.
- > Die Verkehrsgesellschaft Schleswig-Holstein GmbH ist gemäß Handelsregistereintragung vom 17. August 2012 wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2012 auf die Autokraft GmbH verschmolzen worden.

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

- > Die DB Regio NRW GmbH ist gemäß Handelsregistereintragung vom 5. September 2012 (Anmeldung zum Handelsregister am 23. August 2012) wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2012 auf die DB Regio AG verschmolzen worden.
- > Die DB Regio Nord GmbH ist gemäß Handelsregistereintragung vom 29. August 2012 wirtschaftlich rückwirkend zum 1. Januar 2012 auf die DB Regio AG verschmolzen worden.

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 2012 beschäftigte die DB Regio AG insgesamt 22.477 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2011: 22.594 Mitarbeiter). Das entspricht einer Minderung von 117 Mitarbeitern beziehungsweise 0,5 %.

Nachhaltigkeit

Mit der Strategie DB2020 hat der DB-Konzern einen rahmengebenden Ansatz geschaffen, der die Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie miteinander in Einklang bringt, um nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Als profitabler Marktführer will der DB-Konzern seinen Kunden erstklassige Mobilitäts- und Logistiklösungen anbieten. Wesentlich für die Erreichung dieses Führungsanspruchs sind zwei strategische Stoßrichtungen: ein weiterhin starker Fokus auf Kunde und Qualität sowie die Fortsetzung des profitablen Wachstumspfad.

Als Top-Arbeitgeber gewinnt und bindet der DB-Konzern qualifizierte Mitarbeiter, die mit Begeisterung für den DB-Konzern und seine Kunden arbeiten.

Als Umwelt-Vorreiter will der DB-Konzern ressourcenschonende Mobilitäts- und Logistiklösungen anbieten und die Belastungen der Umwelt durch Lärm und Emissionen deutlich reduzieren. Umweltfreundlichkeit ist Teil des Marken- und Leistungsversprechens des DB-Konzerns. Als Teil des DB-Konzerns übernehmen wir dabei Verantwortung für einen umweltschonenden Verkehr – für uns und unsere Kunden. Unsere Zielsetzungen leiten wir aus den Kundenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit und der gesellschaftlichen Verantwortung ab. Durch unser Handeln setzen wir in unserer Branche Maßstäbe.

Im Berichtsjahr wurde das Thema Nachhaltigkeit organisatorisch im gesamten DB-Konzern verankert. Zum einen kennzeichnet dies einen wichtigen Schritt im Zuge der Umsetzung unserer Strategie DB2020, zum anderen ist es ein zentrales Element der konzernweiten Steuerung des Nachhaltigkeitsmanagements. Der in diesem Jahr erstmalig benannte Chief Sustainability Officer (CSO) verantwortet die Nachhaltigkeits-

thematik gesamthaft für den DB-Konzern. Die Position wird von Herrn Dr. Karl-Friedrich Rausch, Vorstand Transport und Logistik der DB ML AG, wahrgenommen.

Im Jahresdurchschnitt betrug die Mitarbeiterzahl 22.611 Mitarbeiter (im Vorjahr: 22.446 Mitarbeiter). Der Anstieg um 165 Mitarbeiter beziehungsweise 0,7 % im Vergleich zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus der Ausbildung von Triebfahrzeugführern.

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist nicht nur über die strukturelle Organisation und das Konzern-Zielsystem sowie die Geschäftsfeld-Zielsysteme, sondern auch über das Leitbild und in den Konzernrichtlinien im DB-Konzern verankert. Das Leitbild beschreibt zudem Mission, Vision und Werte des DB-Konzerns. Da die Nachhaltigkeit ein entscheidendes Kriterium des Handelns des DB-Konzerns ist, werden die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit bereits im Leitbild des DB-Konzerns aufgegriffen: »Wir gestalten unsere Führungsposition entlang der Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie aus. Diese bringen wir in Einklang miteinander, um einen nachhaltigen Unternehmenserfolg und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.«

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind im Internet unter www.db.de/nachhaltigkeit verfügbar. 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

Das Geschäftsfeld DB Bahn Regio hat sich in seiner Vision 2022 das langfristige Ziel gesetzt, das weltweit führende Nahverkehrsunternehmen zu werden. »Weltweit führend« bezieht sich dabei nicht auf die Unternehmensgröße, sondern auf die Art und Weise, wie wir unser Geschäft im Hinblick auf das Zusammenspiel von Wirtschaftlichkeit, Kunden- und Mitarbeiterorientierung sowie innovativen und ökologischen Aspekten betreiben. Langfristiges Ziel ist es, diese Elemente in einem optimalen Verhältnis zueinander in Einklang zu bringen.

Zur Zielerreichung wird besonders an folgenden vier elementaren strategischen Stoßrichtungen gearbeitet:

- > **Marktposition profitabel verteidigen:** Im Jahr 2012 konnte DB Bahn Regio nicht auf dem Niveau der vergangenen Jahre Vergaben im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gewinnen. Damit wir uns auch langfristig als nationaler Marktführer im SPNV-Markt behaupten können, haben wir verschiedene Maßnahmen aufgesetzt, 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 profitable Wachstumschancen sollen genutzt werden.
- > **Kundenzufriedenheit steigern:** Zentraler Punkt unseres Handelns in der Sparte Regio Schiene ist das Dienstleistungsversprechen, das wir gegenüber unseren beiden Kunden-

gruppen – 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. 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 abgeleitet 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. Im Berichtsjahr waren beide Sparten, Bus und Schiene, Teil der konzernweiten Mitarbeiterbefragung.
- > **Umweltvorteile weiterentwickeln:** DB Bahn Regio ist überzeugt, dass nur Unternehmen langfristig erfolgreich sein werden, die neben der ökonomischen und sozialen auch eine ökologische Verantwortung wahrnehmen. Ziel ist es daher, unsere Stärke als strukturell umweltfreundlicher Verkehrsträger vor allem gegenüber dem Autoverkehr weiter auszubauen.

Weitere Informationen

VERGABEN IM SCHIENENPERSONENNAHVERKEHR

Die Vergabeintensität im deutschen SPNV-Markt war im Berichtsjahr wie erwartet sehr hoch.

Im Jahr 2012 wurden Vergabeentscheidungen von SPNV-Leistungen mit einer jährlichen Betriebsleistung von rund 70 Mio. Trkm getroffen (im Vorjahr: 81 Mio. Trkm). Die Sparte Regio Schiene konnte sich davon ein jährliches Leistungsvolumen von 36 Mio. Trkm vertraglich sichern, das entspricht einer Gewinnrate von 52 % (im Vorjahr: 72 %).

Vergaben an die Sparte Regio Schiene im Jahr 2012

Netz/Strecke	Mio. Trkm p. a.	Betriebsstart	Laufzeitende
Netz Nord-Süd (Region Nordost)	9,4	12/2014	12/2026
Elektronetz Nord Sachsen-Anhalt (ENorM)	6,3	12/2013	12/2028
Netz Mitte S-H Los A (Regio Nord)	4,6	12/2014	12/2027
RE 2 und RE 42 NRW	3,9	12/2014	12/2029
S5/S8 NRW	3,6	12/2014	12/2029
Dieselnetze Südwest Los 1	3,1	12/2015	06/2038
Dieselnetz Eifel-Westerwald-Sieg Los 1	2,5	12/2014	12/2030
Kurhessenbahn	1,3	12/2012	12/2013
Niddertal ¹⁾	0,7	12/2010	12/2012
Dreieich ¹⁾	0,5	12/2011	12/2013
SPNV-Leistungen Vogtlandkreis	0,4	06/2012	06/2016
RE 12 Süd (Region Südost) ¹⁾	0,1	06/2012	06/2012
Insgesamt	36,4		

¹⁾ Rückwirkend im EU-Amtsblatt veröffentlichte Notmaßnahme.

BEIHILFEBESCHWERDE VERKEHRSVERTRAG BERLIN UND BRANDENBURG SOWIE WEITERE AUSKUNFTSERSUCHEN

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 Auskunftsersuchen 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 Auskunftsersuchen ausgeführt, dass aus ihrer Sicht keine rechtswidrige Beihilfe vorliegt.

Neben dem Beihilfverfahren Berlin-Brandenburg ergingen Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission zum Verkehrsvertrag S-Bahn Berlin, zum Verkehrsvertrag VRR und zu den Schienenaußenstrecken beziehungsweise dem Verkehrsvertrag Baden-Württemberg ein. Sämtliche Auskunftsersuchen wurden durch die Bundesregierung unter Beteiligung der DB Regio AG und der betroffenen Länder umfassend beantwortet. Die Verträge sind nicht Gegenstand einer förmlichen Prüfung, sondern befinden sich im Status einer Vorprüfung; es ist insoweit auch offen, ob und inwieweit die Kommission weitere Schritte einleitet.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN IM BEREICH DER FAHRZEUGBESCHAFFUNG

DB Bahn Regio und Bombardier haben im Jahr 2007 einen Rahmenvertrag über die Entwicklung, Herstellung und Lieferung von elektrischen Triebzügen (ET) der Baureihe 442 (Talent 2) geschlossen. Insgesamt hat DB Bahn Regio 295 Fahrzeuge abgerufen. Seit 2011 wurden 132 gelieferte Fahrzeuge durch das Eisenbahnbundesamt (EBA) zugelassen und anschließend von DB Bahn Regio abgenommen. Für 73 Fahrzeuge konnte Bom-

bardier im Jahr 2012 die restriktionsfreie Zulassung durch das EBA noch nicht bewirken. Aufgrund dieser Verzögerungen sind Ersatzverkehre mit Altfahrzeugen notwendig.

DB Bahn Regio hat im Berichtsjahr 2012 zwei Rahmenverträge mit dem polnischen Hersteller PESA über die mögliche Lieferung von insgesamt bis zu 470 Dieseltriebzügen abgeschlossen, um bei den anstehenden Vergaben im Bereich Dieseltraktion mit einem modernen und günstigen Fahrzeug wettbewerbsfähig zu sein.

AUSBAU DER AKTIVITÄTEN IM FAHRGASTMARKT

Die Nachfrageentwicklung im SPNV verlief im Berichtsjahr gut.

Bei den Einzelfahrscheinen und Zeitkarten wurden die Vorjahreswerte auf Umsatz- und Erlösseite leicht überschritten beziehungsweise knapp gehalten. Positiv haben sich die Pauschalpreistickets wie die Länder-Tickets entwickelt. Die Nachfrage- und Umsatzerwartungen wurden deutlich übertroffen.

Hervorzuheben ist das im Dezember 2011 als Regelangebot im Markt platzierte Quer-durchs-Land-Ticket. Dieses Angebot hat seinen Aufwärtstrend im Jahr 2012 erfolgreich fortgesetzt. Die mit 24,4% überdurchschnittlich hohe Nachfragesteigerung zeigt, dass mit dem Quer-durchs-Land-Ticket Kundenwünsche realisiert werden.

Im Bereich Social Media gewinnt die Facebook-Fanpage für das Bayern-Ticket immer mehr Anhänger. Ein Jahr nach Einführung hatte dieser Auftritt bereits 40.000 Fans. Verstärkt nutzt DB Bahn Regio auch den Facebook-Kanal »DB Bahn« des Personenverkehrs, um dort eigene Themen zu platzieren. Zu den bestehenden Twitter-Kanälen für DB Bahn Regio-Themen kam 2012 der Kanal der S-Bahn Berlin hinzu. Ferner wurde ein Rahmen geschaffen, um Social-Media-Aktivitäten bei der DB Regio AG verstärkt professionell einsetzen zu können.

Mit dem ersten »Zuglabor« ging die DB Regio AG einmal mehr offensiv auf ihre Kunden zu. Zum ersten Mal in der Branche wurden Kunden im Rahmen einer Marktforschung explizit um ihre Bewertung von Nahverkehrszügen gebeten.

Die berufsbegleitende Fortbildung der im Kundenbereich tätigen Mitarbeiter wird auch in Zukunft einen besonders hohen Stellenwert haben.

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 stammen aus 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, Beschaffungsrisiken (unter anderem Energie), aber auch 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

Nach Ende des Berichtszeitraums sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung für die DB Regio AG eingetreten.

Ausblick

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts besteht ein hohes Maß an Unsicherheit bezüglich der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung. Insbesondere der weitere Verlauf der Staatsschuldenkrise und die möglicherweise daraus resultierenden Folgen sind nicht vollends absehbar. Wir gehen davon aus, dass sich das Wirtschaftswachstum 2013 abschwächen wird.

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die Aussichten für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2013 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung. Gleichzeitig sind die nachfolgenden Einschätzungen in Anbetracht der fortgesetzten Eintrübung der Konjunkturperspektiven im Euro-Raum und der bestehenden Ansteckungsrisiken mit relativ hohen Unsicherheiten behaftet.

Bereits im Berichtsjahr zeigten sich in Deutschland zunehmend die negativen Auswirkungen der Krise im Euro-Raum. Diese werden sich 2013 aller Voraussicht nach verstärken. Die Situation auf dem Arbeitsmarkt dürfte sich weiter abkühlen und die Erwerbstätigenzahlen dementsprechend voraussichtlich nicht zunehmen. Eine marginal positive Entwicklung wird für die realen Einkommen erwartet. Auch der Privatkonsum wird sein Wachstum auf geringem Niveau fortsetzen. Er wird aber nicht die Rolle eines treibenden Faktors für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung einnehmen können.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Der Schienenpersonenverkehr wird das starke Nachfrageplus aus dem Jahr 2012 infolge der sich verschlechternden Rahmenbedingungen nicht wiederholen können. Es wird erwartet, dass das Vorjahresniveau nur moderat übertroffen wird.

In Anbetracht der anhaltend schwachen gesamtwirtschaftlichen Entwicklung wird die Verkehrsleistung des europäischen Schienenpersonenverkehrsmarkts voraussichtlich weiter zurückgehen. Die bereits im Jahr 2012 erkennbare regionale Heterogenität wird dabei bestehen bleiben. Den Erwartungen zufolge werden sich die Regionen jedoch annähern.

ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Aus den Rahmenbedingungen erwarten wir für das Jahr 2013 keine wesentlichen Auswirkungen auf unser Geschäft.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB REGIO AG IM GESCHÄFTSJAHR 2013

Im Bestellerentgelt wirken sich weitere Leistungsverluste in Ausschreibungsverträgen negativ aus. Bei den Fahrgelderlösen erwarten wir ein Wachstum als Folge von Tarifierungen und zielgerichteter Vermarktung. In Summe rechnen wir mit einer Stagnation der Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2013.

Wir gehen für 2013 von einem Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit leicht unter dem Niveau des Berichtsjahres aus. Die erwartete positive Entwicklung des Beteiligungsergebnisses wird voraussichtlich die Effekte aus weiteren Leistungsverlusten sowie den gestiegenen Aufwendungen aus Tarif- und Preiseffekten kompensieren. Aus den instabilen Zulieferungen der Baureihen ET 442 und 430 ist weiterhin mit Ergebnisbelastungen zu rechnen.

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.



S-Bahn Hannover weiter auf Erfolgskurs

Mitte 2010 hatte die DB Regio AG die bisher größte Ausschreibung von Verkehrsleistungen auf der Schiene in Niedersachsen für sich entschieden. Das S-Bahn-Netz Hannover umfasst eine Gesamtstrecke von 385 Kilometern, auf der täglich über 80.000 Reisende unterwegs sind. 74 Verkehrsstationen werden, verteilt auf sieben Linien, mit knapp 400 Zugfahrten täglich bedient. Hierfür stehen insgesamt 59 Fahrzeuge zur Verfügung. Die S-Bahn Hannover zeichnet sich durch eine sehr lange Linienführung aus. Dadurch verbindet

sie gleich zwei Bundesländer miteinander. Die S-Bahn Hannover war eines der ersten S-Bahn-Systeme in Deutschland, die einen barrierefreien Zugang auf alle Bahnsteige und in alle Züge sicherstellten. Die Fahrzeuge verfügen über ausfahrbare Klapptritte zur Überbrückung des Spaltes zwischen Bahnsteig und Triebzug.

Der neue Vertrag mit einer jährlichen Zugleistung von 8,5 Millionen Zugkilometern begann im Dezember 2012.

Jahresabschluss

**18 GEWINN- UND
VERLUSTRECHNUNG**

18 BILANZ

19 KAPITALFLUSSRECHNUNG

**20 ENTWICKLUNG
DES ANLAGEVERMÖGENS**

21 ANHANG

33 ANTEILSBESITZLISTE

**35 BESTÄTIGUNGSVERMERK
DES ABSCHLUSSPRÜFERS**

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2012	2011	2011 nachrichtlich
Umsatzerlöse	(15)	6.527	5.402	6.420
Bestandsveränderungen		0	2	1
Andere aktivierte Eigenleistungen		7	8	9
Gesamtleistung		6.534	5.412	6.430
Sonstige betriebliche Erträge	(16)	397	326	317
Materialaufwand	(17)	- 4.167	- 3.479	- 4.125
Personalaufwand	(18)	- 1.164	- 945	- 1.123
Abschreibungen		- 393	- 305	- 386
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(19)	- 539	- 398	- 430
		668	611	683
Beteiligungsergebnis	(20)	134	164	111
Zinsergebnis	(21)	- 48	- 10	- 29
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		754	765	765
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(22)	0	271	271
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(31)	- 754	- 1.036	- 1.036
Jahresergebnis		-	-	-

Bilanz

AKTIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2011 nachrichtlich
A. ANLAGEVERMÖGEN				
Sachanlagen	(2)	4.099	3.115	3.933
Finanzanlagen	(2)	408	666	414
		4.507	3.781	4.347
B. UMLAUFVERMÖGEN				
Vorräte	(3)	89	70	85
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	461	1.075	1.180
		550	1.145	1.265
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	3	5	5
		5.060	4.931	5.617

PASSIVA

in Mio. €	Anhang	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2011 nachrichtlich
A. EIGENKAPITAL				
Gezeichnetes Kapital	(6)	410	410	410
Kapitalrücklagen	(7)	1.413	1.413	1.413
Gewinnrücklagen	(8)	11	11	12
		1.834	1.834	1.835
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	948	1.011	1.251
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	2.180	2.012	2.457
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	98	74	74
		5.060	4.931	5.617

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2012	2011	2011 nachrichtlich
Ergebnis vor Gewinnabführung und Ertragsteuern		754	765	765
Abschreibungen auf Sachanlagen		393	305	386
Abschreibungen auf Finanzanlagen		7	0	0
Veränderung der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		10	15	16
Cashflow vor Steuern		1.164	1.085	1.167
Veränderung der übrigen Rückstellungen		-145	-67	-65
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		-1	-2	-2
Ergebnis aus dem Abgang von Finanzanlagen		-1	0	0
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-42	-35	-17
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		54	-182	-221
Ertragsteuern		0	271	271
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		1.029	1.070	1.133
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		-2	9	7
Auszahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-586	-283	-296
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		30	11	11
Auszahlungen aus Rückzahlungen von Investitionszuwendungen		0	-1	-1
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		1	0	0
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-1	-6	-6
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-558	-270	-285
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-1.036	-504	-504
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung		797	-295	-266
Auszahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung		-64	-1	-76
Auszahlungen für an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (Schuldbeitritt und DB-konzerninterne Wechsler) ¹⁾		-168	-	-
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-471	-800	-846
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands		-	-	-
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(23)	-	-	-
Finanzmittelbestand am Jahresende	(23)	-	-	-

¹⁾ Davon 167 Mio. € aus Schuldbeitritt der DB Mobility Logistics AG.

Entwicklung des Anlagevermögens

in Mio. €	ANSCHAFFUNGS- UND HERSTELLUNGSKOSTEN					ABSCHREIBUNGEN					BUCHWERT		Stand am 31.12. 2011	
	Vortrag zum 01.01. 2012	Übertragung ¹⁾	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12. 2012	Vortrag zum 01.01. 2012	Übertragung ¹⁾	Ab-schrei-bungen Geschäfts-jahr	Umbuchungen	Ab-gänge	Stand am 31.12. 2012		Stand am 31.12. 2012
SACHANLAGEN														
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken														
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	74	-	3	-	0	77	-1	-	-	-	0	-1	76	73
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	204	18	9	12	-1	242	-76	-4	-9	-	1	-88	154	128
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	2	0	0	0	0	2	-1	0	0	-	0	-1	1	1
	280	18	12	12	-1	321	-78	-4	-9	0	1	-90	231	202
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	51	6	4	0	0	61	-17	-2	-3	-	0	-22	39	34
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	5.899	1.423	452	25	-131	7.668	-3.133	-646	-367	-	135	-4.011	3.657	2.766
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	96	30	4	2	-2	130	-61	-17	-7	0	2	-83	47	35
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	52	11	6	1	-5	65	-37	-7	-7	0	5	-46	19	15
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	63	5	78	-40	0	106	-	-	-	-	-	-	106	63
	6.441	1.493	556	-	-139	8.351	-3.326	-676	-393	-	143	-4.252	4.099	3.115
FINANZANLAGEN														
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	692	18	1	-	-267	444	-27	-3	-7	-	-	-37	407	665
2. Beteiligungen	1	0	0	-	0	1	-	-	-	-	-	0	1	1
	693	18	1	-	-267	445	-27	-3	-7	-	0	-37	408	666
Anlagevermögen gesamt	7.134	1.511	557	-	-406	8.796	-3.353	-679	-400	-	143	-4.289	4.507	3.781

¹⁾ Übertragung von Anlagevermögen im Rahmen der Verschmelzung der DB Regio NRW GmbH auf die DB Regio AG.

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.

Mit wirtschaftlicher Wirkung zum 1. Januar 2012 wurden die DB Regio NRW GmbH, Düsseldorf, und die DB Regio Nord GmbH, Hannover, auf die DB Regio AG verschmolzen. Der Saldo aus den zu Buchwerten übernommenen Vermögenswerten (1.052 Mio. €) und Verpflichtungen (784 Mio. €) lag um 1 Mio. € über den bei der DB Regio AG bilanzierten Beteiligungsbuchwerten. Der sich ergebende Verschmelzungsgewinn von 1 Mio. € wurde im Berichtsjahr realisiert und unter den sonstigen betrieblichen Erträgen erfasst. In den nachrichtlich angegebenen Vorjahreszahlen wird der Verschmelzungsgewinn innerhalb der Gewinnrücklagen ausgewiesen.

Aufgrund des Vermögensübergangs sind die Zahlen des Berichtsjahres nicht mit denen des Vorjahrs vergleichbar. Zur besseren Vergleichbarkeit wurden daher die Vorjahreszahlen der Bilanz sowie der Gewinn- und Verlustrechnung addiert und alle aus den Verhältnissen und dem Lieferungs- und Leistungsverkehr zwischen der DB Regio AG und der DB Regio NRW GmbH sowie der DB Regio Nord GmbH bestehenden gegenseitigen Ansprüche und Verpflichtungen sowie die hieraus resultierenden korrespondierenden Erträge und Aufwendungen konsolidiert. Die entsprechenden konsolidierten Werte der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung werden in einer nachrichtlichen Spalte in der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung beziehungsweise in der Aufgliederung der Posten im Anhang ergänzt.

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr unverändert.

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

Das 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 Nutzungsdauern linear pro rata temporis.

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	5 - 50
Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs	10 - 75
Gleisanlagen	20 - 25
Hochbauten und übrige bauliche Anlagen	10 - 50
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	20
Schienenfahrzeuge	15 - 30
Maschinen und maschinelle Anlagen	8 - 15
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 - 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 - 20

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

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten, gegebenenfalls – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert, ausgewiesen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen wird im Wesentlichen die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Anlagevermögen). Risiken in den Beständen, die sich aus eingeschränkter Verwendbarkeit, langer Lagerdauer, Preisänderungen am Beschaffungsmarkt oder sonstigen Wertminderungen ergeben, sind durch Abwertungen berücksichtigt.

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

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

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

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

Die Pensionsverpflichtungen werden zum Wert des garantierten Mindestverpflichtungsumfangs angesetzt.

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

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

Pensionsrückstellungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected Unit Credit Method; PUC-Methode) unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung des pauschalen durchschnittlichen Marktzinssatzes der Deutschen Bundesbank für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) bewertet. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2012 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2012
Rechnungszinsfuß	5,07
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
Erwartete Rentenerwartung (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 fristenkongruente 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 5,07 %.

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. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Zinssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden im Zinsergebnis ausgewiesen.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag bilanziert.

Aufgrund der bestehenden steuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

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

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem aktiven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsenkurs am Bilanzstichtag.

Zur Ermittlung des Zeitwerts von Finanzinstrumenten, die nicht in einem aktiven Markt gehandelt werden, werden gängige Bewertungsmethoden wie Optionspreis- oder Barwertmodelle angewendet und Annahmen getroffen, die aufgrund der Marktbedingungen an den Bilanzstichtagen sachgerecht waren. Sofern bewertungsrelevante Parameter nicht direkt am Markt beobachtbar sind, werden Prognosen zu Hilfe genommen, denen vergleichbare, in einem aktiven Markt gehandelte Finanzinstrumente zugrunde liegen, die mit Auf- beziehungsweise Abschlägen auf Basis historischer Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet.

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

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

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

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

(2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagenspiegel auf der Seite 20 zu entnehmen.

Erhaltene Investitionszuschüsse in Höhe von 30 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 11 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden 8 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 6 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Lokomotiven und Reisezugwagen – vorgenommen.

(3) Vorräte

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2011 nachrichtlich
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	83	64	79
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	6	6	6
Insgesamt	89	70	85

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 27 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 25 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 2 Mio. € (im Vorjahr: 0,5 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 1 Mio. €) verschrottet.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

in Mio. €	31.12.2012	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2011	31.12.2011 nachrichtlich
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	169	8	103	124
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	254	-	955	1.039
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	15	4	0	0
Sonstige Vermögensgegenstände	23	-	17	17
Insgesamt	461	12	1.075	1.180

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände belaufen sich auf 99 Mio. € (im Vorjahr: 52 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 54 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten 156 Mio. € (im Vorjahr: 213 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 159 Mio. €) Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen, 44 Mio. € (im Vorjahr: 698 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 803 Mio. €) aus Cashpooling gegen die Gesellschafterin DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) und 53 Mio. € (im Vorjahr: 42 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 63 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 im Wesentlichen 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 2012 einen Betrag in Höhe von 1.413 Mio. € (im Vorjahr: 1.413 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 1.413 Mio. €) aus.

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

Im Jahr 2007 hat die DB AG im Sinne einer abschließenden Umsetzung der §§ 2 Abs. 1, 25 DBGrG die in ihrem 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 von Gesellschaften ohne direkte Beteiligungsverhältnisse wurden im Vorjahr der Kapitalrücklage 54 T € zugeführt.

(8) Gewinnrücklagen

Die im Rahmen der Erstanwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetz (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 EG-HGB unmittelbar in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

(9) Rückstellungen

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2011 nachrichtlich
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	12	163	170
Steuerrückstellungen	6	6	7
Sonstige Rückstellungen	930	842	1.074
Insgesamt	948	1.011	1.251

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 7 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 18 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 19 Mio. €).

1 Mio. € wurden im Rahmen von Personalübergängen von verbundenen Unternehmen übernommen (im Vorjahr: 2 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 2 Mio. €). 6 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 5 Mio. €) wurden an ehemalige Mitarbeiter ausgezahlt.

Am 13. Dezember 2012 haben die DB ML AG und die DB Regio AG mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 den Schuldbeitritt der DB ML AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis zu den von der DB Regio AG an ihre Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen vereinbart. Dementsprechend wurden zum Bilanzstichtag Pensionsrückstellungen, für die kein Planvermögen besteht, in Höhe von 167 Mio. € auf die DB ML AG übertragen. Die DB Regio AG und die DB ML AG haften fortan für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner. Für den vereinbarten Schuldbeitritt hat die Gesellschaft an die DB ML AG ein Entgelt in Höhe des zum 31. Dezember 2012 ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen gezahlt. Durch die zukünftige Tätigkeit der aktiven Mitarbeiter nach dem 31. Dezember 2012 entstehende Barwert erhöhungen wird ebenfalls die DB Regio AG tragen.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 10 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 9 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2011 nachrichtlich
Drohverluste aus Verkehrsverträgen	279	297	297
Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen	350	225	410
Verpflichtungen im Personalbereich	149	124	149
Verpflichtungen aus Leasingverträgen	-	81	81
Verpflichtungen aus Auflagen Dritter	42	42	60
Unterlassene Instandhaltung	42	32	32
Haftpflichtrenten	16	16	16
Übrige Risiken	52	25	29
Insgesamt	930	842	1.074

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

Die Rückstellung für Verpflichtungen aus Auflagen Dritter beruht auf externen Verpflichtungen im Zusammenhang mit der Nachrüstung von Triebzügen. Im Berichtsjahr wurden 18 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 24 Mio. €) in Anspruch genommen.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen.

Bei der DBAG ist zentral eine Rückstellung für Archivierungskosten sowie für Kosten künftiger Betriebsprüfungen gebildet.

Das im Rahmen von Pensionsrückstellungen bestehende Deckungsvermögen in Höhe von 1.654 T € wird mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (3.444 T €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (5.425 T € beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 4.844 T €) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (5.425 T €) verrechnet.

(10) Verbindlichkeiten

in Mio. €	31.12.2012	DAVON MIT RESTLAUFZEIT			31.12.2011	31.12.2011 nachrichtlich
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	75	18	21	36	75	85
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	266	233	22	11	96	170
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	1.754	1.213	373	168	1.766	2.123
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	1	1
Sonstige Verbindlichkeiten	84	65	11	8	74	78
davon aus Steuern	9	9	-	-	7	8
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0	0
Insgesamt	2.180	1.530	427	223	2.012	2.457
davon zinspflichtig	585				312	649

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 541 Mio. € (im Vorjahr: 311 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 585 Mio. €) sowie kurzfristige Verbindlichkeiten aus Darlehen (44 Mio. €; im Vorjahr: 1 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 64 Mio. €), Zinsabgrenzungen (9 Mio. €; im Vorjahr: 8 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 10 Mio. €) und Lieferungen und Leistungen (10 Mio. €; im Vorjahr: 5 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 5 Mio. €) enthalten. Außerdem sind in Höhe von 754 Mio. € (im Vorjahr: 1.036 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 1.036 Mio. €) Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung gegenüber der DB ML AG enthalten.

Gegenüber der DBAG sind kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie aus Umsatzsteuern in Höhe von insgesamt 31 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 25 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 32 Mio. €).

Insgesamt sind unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, 363 Mio. € Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten (im Vorjahr: 337 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 350 Mio. €).

(11) Passiver Rechnungsabgrenzungsposten

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

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2011 nachrichtlich
Erlösabgrenzung	65	63	63
Abgegrenzte Bestellerentgelte	27	5	5
Sonstige Abgrenzungen	6	6	6
Insgesamt	98	74	74

(12) Haftungsverhältnisse

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2011 nachrichtlich
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	8	12	15
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	8	12	15

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

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

Die Gesellschaft haftet darüber hinaus gesamtschuldnerisch mit der DB ML AG in Höhe von 167 Mio. € (im Vorjahr: – Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten. Die eingegangenen Verpflichtungen aus Gewährleistungsverträgen gegenüber Dritten waren nicht zu passivieren, da die zugrunde liegenden Verbindlichkeiten durch die DB ML AG voraussichtlich erfüllt werden können und daher mit einer Inanspruchnahme nicht zu rechnen ist.

(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2011 nachrichtlich
Bestellobligo für Investitionen	2.923	2.302	2.682
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	173	133	150
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	153	121	138
Insgesamt	3.096	2.435	2.832

Der Anstieg des Bestellobligos für Investitionen resultiert im Wesentlichen aus der Beschaffung neuer Fahrzeuge.

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse (1.040 Mio. €; im Vorjahr: 630 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 667 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. €; im Vorjahr nachrichtlich: 13 Mio. €) gezahlt.

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

in Mio. €	31.12.2012	31.12.2011	31.12.2011 nachrichtlich
FÄLLIGKEITEN:			
fällig bis 1 Jahr	75	73	84
fällig 1 bis 5 Jahre	83	37	45
fällig über 5 Jahre	15	23	21
Insgesamt	173	133	150

(14) Finanzinstrumente

Die DB Regio AG setzte im Berichtsjahr erstmalig derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Dieselpreisrisiken ein. Die Sicherungsgeschäfte werden grundsätzlich durch die DB AG mit externen Kontrahenten (Banken) abgeschlossen und innerhalb des Konzernverbunds weitergereicht (Spiegelgeschäfte). Die Grundgeschäfte realisieren die regionalen Busgesellschaften.

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte beträgt 78.740 t Dieselderivate. Sämtliche Energiepreissicherungen beziehen sich auf den künftigen Energieverbrauch, der auf Basis der geplanten Verkehrsleistungen mithilfe von Verbrauchshistorien geschätzt wird.

Die Marktwerte der eingesetzten Commodity-Dieselderivate betragen per 31. Dezember 2012 insgesamt 54 Mio. €.

Dieses derivative Finanzinstrument ist mit einem Buchwert von 2 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) in den sonstigen Rückstellungen erfasst.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(15) Umsatzerlöse

in Mio. €	2012	2011	2011 nachrichtlich
Fahrgeldeinnahmen	2.620	2.055	2.499
Bestellung der Länder	3.875	3.306	3.883
Sonstige Umsatzerlöse	32	41	38
Insgesamt	6.527	5.402	6.420

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse enthalten 125 Mio. € (im Vorjahr: 71 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 108 Mio. €) Umsatzerlöse aus Vorjahren und 49 Mio. € (im Vorjahr: 20 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 68 Mio. €) aus der Auflösung von Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen.

(16) Sonstige betriebliche Erträge

in Mio. €	2012	2011	2011 nachrichtlich
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	261	227	212
davon Verkauf von Material und Energie	16	14	16
davon sonstige Leistungen Dritter	245	213	196
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	8	8	8
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	15	11	12
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	10	5	5
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	2	3	3
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	1	0	0
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	94	71	74
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	2	0	0
Übrige Erträge	4	1	3
Insgesamt	397	326	317
davon periodenfremd	106	88	97

In den Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen sind 35 Mio. € Auflösung von Drohverlustrückstellungen enthalten.

In den übrigen Erträgen sind Währungskursgewinne in Höhe von 0 T € (im Vorjahr: 5 T €; im Vorjahr nachrichtlich: 5 T €) enthalten.

(17) Materialaufwand

in Mio. €	2012	2011	2011 nachrichtlich
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	645	547	657
Aufwendungen für Energie	605	509	612
davon Strom	385	323	389
davon Stromsteuer	40	33	40
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	171	146	174
davon sonstige Energien	9	7	9
Sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	38	35	42
Preis- und Wertberichtigungen Material	2	3	3
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.995	2.528	2.972
Eingekaufte Transportleistungen	293	260	266
Provisionen	216	183	226
Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	114	87	112
Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	2.228	1.842	2.208
davon Nutzung Trassen	1.806	1.506	1.791
davon Nutzung Stationen	422	336	417
Sonstige bezogene Leistungen	144	156	160
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	527	404	496
Insgesamt	4.167	3.479	4.125

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

(18) Personalaufwand

in Mio. €	2012	2011	2011 nachrichtlich
LÖHNE UND GEHÄLTER			
für Arbeitnehmer	750	613	705
für zugewiesene Beamte			
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	193	152	206
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	17	14	15
Gesamt	960	779	926
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG ¹⁾			
für Arbeitnehmer	158	132	152
für zugewiesene Beamte			
Zahlung an das BEV gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	46	34	45
Gesamt	204	166	197
davon für Altersversorgung	22	19	21
Insgesamt	1.164	945	1.123

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

(19) Sonstige betriebliche Aufwendungen

in Mio. €	2012	2011	2011 nachrichtlich
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	49	42	48
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	25	21	24
Gebühren und Beiträge	20	14	19
Forschungs- und Entwicklungskosten	16	12	12
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	10	9	9
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	7	6	7
Sonstige bezogene Dienstleistungen	219	186	199
davon bezogene IT-Leistungen	44	35	38
davon sonstige Kommunikationsdienste	8	7	8
davon sonstige Serviceleistungen	167	144	153
Aufwendungen aus Schadenersatz	25	2	2
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1	2	2
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	4	1	1
Übrige Aufwendungen	163	103	107
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	38	33	37
davon Zuführung zu Drohverlustrückstellungen	120	67	67
davon sonstige übrige Aufwendungen	5	3	3
Insgesamt	539	398	430
davon periodenfremd	5	2	3

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 1 T € (im Vorjahr: 10 T €; im Vorjahr nachrichtlich: 10 T €) sonstige Steuern und 1 T € (im Vorjahr: 13 T €; im Vorjahr nachrichtlich: 13 T €) Währungskursverluste.

(20) Beteiligungsergebnis

in Mio. €	2012	2011	2011 nachrichtlich
Erträge aus Beteiligungen	0	2	2
davon aus verbundenen Unternehmen	0	1	1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	155	213	158
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-14	-51	-49
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-7	-	-
Insgesamt	134	164	111

(21) Zinsergebnis

in Mio. €	2012	2011	2011 nachrichtlich
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	4	28	28
davon aus verbundenen Unternehmen	2	3	3
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	-	-
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-52	-38	-57
davon an verbundene Unternehmen	-30	-14	-32
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-22	-14	-25
davon Aufwendungen aus dem Deckungsvermögen	0	0	0
Insgesamt	-48	-10	-29

(22) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

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

ERLÄUTERUNG ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

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

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

(23) Finanzmittelbestand

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

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Forderungen gegen die DB ML AG aus dem Cashpooling in Höhe von 44 Mio. € (im Vorjahr: 698 Mio. €; im Vorjahr nachrichtlich: 803 Mio. €) nicht einbezogen.

SONSTIGE ANGABEN

(24) Mitteilung nach §20 AktG

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

(25) Konzernzugehörigkeit

Die DB Regio AG ist Tochterunternehmen der DB ML AG und wird in den Konzern-Abschluss 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 Konzern-Abschluss für den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellt wird. Der Teilkonzern-Abschluss der DB ML AG wird nicht im Bundesanzeiger veröffentlicht.

Entsprechend den Befreiungsregelungen des §291 HGB wurde für das Geschäftsfeld DB Bahn Regio kein Teilkonzern-Abschluss erstellt.

Der Konzern-Abschluss der DB AG wird beim Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter www.bundesanzeiger.de erhältlich.

(26) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf den Seiten 33 bis 34 dargestellt.

(27) Beschäftigte

	2012		2011		2011 NACHRICHTLICH	
	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende
umgerechnet in Vollzeitpersonen						
Arbeitnehmer	17.586	17.592	14.819	15.009	17.048	17.344
Zugewiesene Beamte	5.025	4.885	4.081	3.955	5.398	5.250
Zwischensumme	22.611	22.477	18.900	18.964	22.446	22.594
Auszubildende	954	1.139	796	929	886	1.051
Insgesamt	23.565	23.616	19.696	19.893	23.332	23.645

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

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 Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM GESCHÄFTSJAHR 2012 AN: Frank Sennhenn

Vorsitzender des Vorstands,
Darmstadt

- a) > DB Energie GmbH
- > S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
- > S-Bahn Hamburg GmbH¹⁾

- b) > DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Beirat)

Kay Euler

Ressort Produktion,
Michendorf-Wilhelmshorst

- a) > DB Fahrzeuginstandhaltung GmbH
- > DB Services GmbH
- > DB Sicherheit GmbH
- > S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
- > S-Bahn Hamburg GmbH¹⁾

Michael Hahn

Ressort Regio Bus,
Idstein

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

Marion Rövekamp

Ressort Personal,
München

- a) > DB Fernverkehr AG
 - > DB JobService GmbH
 - > DB Vertrieb GmbH
 - > S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
- b) > DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)

Dr. Manfred Rudhart

Ressort Finanzen/Controlling,
Bad Homburg

- a) > 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)

ALS AUFSICHTSRATSMITGLIEDER WAREN BESTELLT:**Ulrich Homburg**

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

- a) > DB Fernverkehr AG¹⁾ (Vorsitz)
 - > DB Vertrieb GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - > 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 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

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

Christoph Djazirian

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

- a) > DB Vertrieb GmbH
 - > S-Bahn Berlin GmbH

Rainer Fenk

Vorsitzender Regionalbetriebsrat der DB Regio Bayern,
Irchenrieth
– seit 20. Dezember 2012 –

Heinz Fuhrmann*

Mitglied des Vorstands der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Neu-Anspach
– bis 31. Oktober 2012 –

- 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,
Pocking

Sigrid Heudorf

Leiterin Vergütungs- und Sozialpolitik der Deutschen Bahn AG,
Frankfurt am Main

– seit 1. August 2012 –

- a) > DB Schenker Rail AG
 - > DB Gastronomie GmbH
- b) > DEVK Deutsche Eisenbahn Versicherung
Lebensversicherungsverein a.G. Betriebliche
Sozialeinrichtung der Deutschen Bahn (Beirat)
 - > Signal Iduna Gruppe (Beirat)

Thomas Hoffmann*

Sprecher des Verkehrsbetriebs Thüringen der DB Regio AG,
Halle (Saale)

Ulrich Jäkel

Mitglied der Geschäftsführung der DB Vertrieb GmbH,
Königstein im Taunus

– bis 31. Juli 2012 –

- a) > DB Dialog 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
- 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

– bis 31. Juli 2012 –

Vitus Miller*

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

- a) > Deutsche Bahn AG

Frank Miram

Leiter Regulierungsmanagement Konzern
der Deutschen Bahn AG,
Berlin

– seit 1. April 2012 –

Marianne Motherby

Leiterin Recht der Deutschen Bahn AG,
Berlin

– seit 1. Februar 2012 –

- a) > DB Schenker Rail AG

Josef Nienaber*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der Region Nord
der DB Regio AG,

Garrel

– bis 14. Juni 2012 –

Dr. Michael Offer

Leiter der Unterabteilung VIII B im
Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

– seit 17. September 2012 –

- a) > BWI Informationstechnik GmbH
 - > Duisburger Hafen AG

Norbert Qwitter*

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft
Deutscher Lokomotivführer,
Nidderau-Eichen

– bis 30. Juni 2012 –

- 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

– bis 31. März 2012 –

- a) > DB Fernverkehr AG¹⁾
 - > DB Schenker Rail 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 Gesamtbetriebsrats Südost der DB Regio AG,
Lutherstadt Eisleben

Dr. Ursula Schütze-Kreilkamp

Leiterin Personalentwicklung Konzern und
Konzernführungskräfte der DB Mobility Logistics AG,
Köln

– seit 1. September 2012 –

- a) > DB Fernverkehr AG
 - > Schenker AG
- b) > DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)

Ralf Schweisel

Leiter Konzerncontrolling der DB Mobility Logistics AG,
Potsdam

- a) > 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 Personal der Deutschen Lufthansa AG,
Königstein im Taunus

– seit 1. Februar bis 17. September 2012 –

- b) > DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-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 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
- b) > DB Dienstleistungen GmbH¹⁾ (Beirat)
 - > DB Zeitarbeit GmbH¹⁾ (Beirat, Vorsitz)

Claus Weselsky*

Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher
Lokomotivführer,
Leipzig

– seit 1. Juli 2012 –

- a) > DB Schenker Rail AG
 - > S-Bahn Berlin GmbH
 - > DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG
 - > Netinera Deutschland GmbH
- b) > Bahn-Betriebskrankenkasse (Verwaltungsrat)
 - > Deutscher Beamtenwirtschaftsbund (BWB) GmbH
 - > DEVK Pensionsfonds-AG (Beirat)
 - > Signal Iduna Gruppe (Beirat)

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

¹⁾ Konzerninternes Mandat.

a) Mitgliedschaft in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.

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

Angabe der Mandate jeweils bezogen auf den 31.12.2012 beziehungsweise
auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2012. Bei einem Eintritt nach dem
31.12.2012 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

in T €	2012	2011
Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder	-	351
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	57	52

Hinsichtlich des Rückgangs der Pensionsrückstellungen für ehemalige Vorstandsmitglieder wird auf die Erläuterungen zu den Pensionsrückstellungen verwiesen.

Den Mitgliedern des Vorstands wurden im Berichtsjahr keine Kredite und Vorschüsse gewährt. Ebenso wurden keine Haftungsverhältnisse zugunsten von Vorstandsmitgliedern eingegangen.

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.

(30) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Berichtspflichtige Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden 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 25. Februar 2013

DB Regio AG

Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
A. Philippi GmbH, Quierschied	EUR	435	100,00
Autokraft GmbH, Kiel	EUR	9.752	100,00
BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn	EUR	2.277	100,00
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg	EUR	99	25,31
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	13.704	100,00
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede	EUR	4.666	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	6.042	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.252	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	11.921	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	4.391	100,00
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover	EUR	77	42,00
DB Busverkehr Hessen GmbH, Weiterstadt	EUR	1.982	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Coburg	EUR	1.056	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	26	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	68.556	100,00
DB Verkehrsgesellschaft mbH, Leipzig	EUR	8.485	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	25.691	100,00
die linie GmbH, Kellinghusen	EUR	1.073	25,00

Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
ETP EURO TRAFFIC PARTNER GmbH, Chemnitz	EUR	388	12,75
FahrBus Ostalb GmbH, Aalen	EUR	0	49,90
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen	EUR	26	30,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	443	100,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen	EUR	162	47,50
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode-Honerdingen	EUR	125	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	562	100,00
Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück	EUR	26	50,00
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen	EUR	8.173	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen	EUR	0	50,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	910	70,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich	EUR	1.169	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden am Main	EUR	107	25,00
Niedersachsentarif GmbH, Hannover	EUR	25	8,33
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel	EUR	71	46,90
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster/Westfalen	EUR	1.395	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	14.053	100,00

Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend¹⁾	Beteiligung in %
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	5.385	100,00
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld	EUR	54	28,70
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	10.409	100,00
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing	EUR	73	33,33
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	16.631	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH -RBB-, Braunschweig	EUR	7.182	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	3.077	70,00
Regionalverkehr Bayerisch Schwaben GmbH (RBS) i.L., Augsburg	EUR	118	50,00
Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden	EUR	6.055	51,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	EUR	15.494	100,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	12.111	100,00
RegioTram Betriebsgesellschaft mbH, Kassel	EUR	226	50,96
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg	EUR	323	45,00
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach	EUR	202	54,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	165	48,69
Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH, Ingelheim am Rhein	EUR	126	38,33
Rheinpfalzbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	228	100,00
Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH, Montabaur	EUR	59	61,36
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	9.744	74,90
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen	EUR	1.380	100,00
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel	EUR	555	100,00
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	7.330	100,00
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken	EUR	50	30,00
Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken	EUR	9.496	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	171.383	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	62.142	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	7.184	100,00
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg	EUR	25	45,20
»Steig ein« GmbH, Kempten	EUR	17	23,33
Südwest Mobil GmbH, Mainz	EUR	62	100,00
TGO – Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg	EUR	218	48,50

Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend¹⁾	Beteiligung in %
Unternehmensgesellschaft Verkehrs- verbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim	EUR	214	33,94
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH, Kaiserslautern	EUR	43	61,67
Verkehrsgemeinschaft Aalen GmbH, Aalen	EUR	70	26,67
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt	EUR	67	16,67
Verkehrsgemeinschaft Schwäbisch Gmünd GmbH (VSG), Schwäbisch Gmünd	EUR	26	25,00
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg an der Weser	EUR	26	47,00
Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Lauda-Königshofen	EUR	50	42,19
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain -VU-, Aschaffenburg	EUR	2.602	100,00
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VH2), Konstanz	EUR	30	34,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH - VVM, Würzburg	EUR	28	19,82
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg	EUR	52	26,92
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen	EUR	40	21,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil	EUR	82	70,20
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen	EUR	17	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen	EUR	85	33,08
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw	EUR	327	32,50
vgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal	EUR	149	52,92
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Flensburg	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Flensburg	EUR	617	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier	EUR	59	38,46
Völklinger Verkehrsgesellschaft mbH, Völklingen	EUR	235	25,50
WB Westfalen Bus GmbH, Münster/ Westfalen	EUR	6.065	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	10.592	100,00
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern	EUR	269	45,00
WTY Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen	EUR	82	40,00
ZOB Zentral-Omnibus-Bahnhof GmbH, Bremen	EUR	27	25,60

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

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 2012 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

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

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

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

Frankfurt am Main, den 25. Februar 2013

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

ppa. Kirsten Keller
Wirtschaftsprüferin



Verbesserte Angebote in Hessen

Auf der Niddertalbahn (Bad Vilbel – Nidderau – Glauburg-Stockheim) werden sukzessive moderne Dieseltriebwagen die bislang dort verkehrenden lokbespannten Doppelstockzüge weitgehend ersetzen. Die Triebwagen vom Typ Desiro verfügen über eine Klimaanlage. Die verbleibenden Doppelstockwagen werden nach und nach modernisiert und von emissionsärmeren Dieselloks gezogen.

Im Rahmen einer europaweiten Ausschreibung hatte DB Regio im Jahr 2010 die Leistungen für die Kinzigtalbahn (Frankfurt – Fulda) und die Main-Weser-Bahn (Frankfurt – Gießen – Marburg – Kassel) erneut gewonnen. Der neue Vertrag startete im Dezember 2012. Für die Fahrgäste macht sich der Wechsel vor allem durch neue oder modernisierte Fahrzeuge bemerkbar.

Bericht des Aufsichtsrats

**38 SITZUNGEN DES
AUF SICHTSRATS**

38 ARBEITSSCHWERPUNKTE

38 JAHRESABSCHLUSS

**39 VERÄNDERUNGEN IN
DER BESETZUNG
VON AUFSICHTSRAT
UND VORSTAND**

Bericht des Aufsichtsrats



ULRICH HOMBURG
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Regio AG

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

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

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

ARBEITSSCHWERPUNKTE

In seiner Sitzung am 23. April 2012 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2011 befasst.

In seiner Sitzung am 27. November 2012 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2013 befasst und die Budgetplanung 2013, die Investitions- und Projektplanung, die Mittelfristplanung 2013 bis 2017 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Regio AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2012 insbesondere mit dem aktuellen Auftragsbestand. Er ließ sich kontinuierlich über die laufenden Verfahren in den Bereichen Schiene und Bus und die Vergabebilanz unterrichten. Der Aufsichtsrat befasste sich zudem ausführlich mit der Liefersituation der ET 442. Er nahm dabei den jeweiligen Sachstand und das weitere Vorgehen zur Kenntnis. Der Aufsichtsrat ließ sich über die in Vorbereitung auf den Winter ergriffenen Maßnahmen informieren. Er nahm das weitere Vorgehen in der Sparte Bus und den Beitrag der DB Regio AG zur Konzernstrategie DB2020 zur Kenntnis. Einen weiteren Schwerpunkt bildete die fortgesetzte Information über den Stand des Beihilfeverfahrens der EU-Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen des Verkehrsvertrags Berlin-Brandenburg.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio AG zum 31. Dezember 2012 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 18. März 2013 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 2012 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 2012 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

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.

Herr Dr. Karl-Friedrich Rausch schied zum 31. März 2012 aus dem Aufsichtsrat aus. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 1. April 2012 Herr Frank Miram bestellt.

Herr Josef Nienaber schied zum 14. Juni 2012 aus dem Aufsichtsrat aus. Als sein Nachfolger wurde mit Wirkung zum 20. Dezember 2012 Herr Rainer Fenk bestellt.

Herr Norbert Qwitter schied zum 30. Juni 2012 aus dem Aufsichtsrat aus. Als sein Nachfolger folgte zum 1. Juli 2012 Herr Claus Weselsky.


Frau Dr. Bettina Volkens sowie die Herren Ulrich Jäkel und Dr. Gabriel Kühne schieden zum 31. Juli 2012 aus dem Aufsichtsrat aus. Als ihre Nachfolger wurden Frau Dr. Ursula Schütze-Kreilkamp mit Wirkung zum 1. September 2012, Frau Siegrid Heudorf mit Wirkung zum 1. August 2012 und Herr Dr. Michael Offer mit Wirkung zum 17. September 2012 bestellt.

Der Aufsichtsrat spricht 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 2012 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2013

Für den Aufsichtsrat



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Regio AG



Rhein-Neckar-Bus gewinnt Vergabe

Die BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH (auch bekannt als Rhein-Neckar-Bus) ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Regio AG. Das Regionalbusunternehmen hat seinen Sitz in Ludwigshafen. Die Aktivitäten erstrecken sich im sogenannten Dreiländereck hauptsächlich über zwölf Landkreise und reichen von Guntersblum im Norden bis Sinsheim im Süden und von Johaniskreuz im Westen bis nach Hardheim im Osten.

Im Rahmen der im Auftrag des Rhein-Neckar-Kreises vom Verkehrsverbund Rhein-Neckar durchgeführten europaweiten Ausschreibung hat die BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH als bisheriger Betreiber das attraktivste Angebot eingereicht und fährt seit dem 10. Juni 2012 das Linienbündel Schwetzingen-Hockenheim. Teil der Vergabe waren optionale Bausteine mit neuen Zusatzangeboten.



Impressum

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

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

Der Geschäftsbericht sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet abrufbar:

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

Redaktion DB Mobility Logistics AG, Investor Relations > **Gestaltung und DTP** Studio Delhi, Mainz > **Lektorat** AdverTEXT, Düsseldorf > **Lithografie** Koch Lichtsatz und Scan, Wiesbaden > **Druck** ColorDruck Leimen, Leimen > **Fotografie und Beratung** Max Lautenschläger, Berlin > **Bildnachweis** Seite 6, 38: Bernd Roselieb



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