



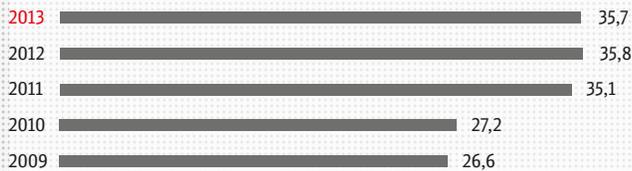
DB Regio AG

Geschäftsbericht 2013

DB2020 – Unser Kompass auch in schwierigen Zeiten

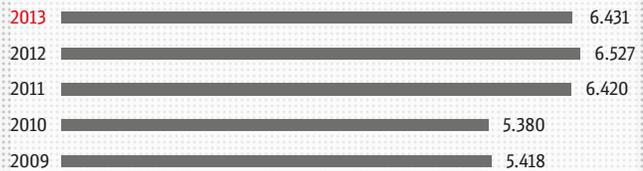
Entwicklungen im Geschäftsjahr 2013

Verkehrsleistung [in Mrd. Pkm¹⁾]



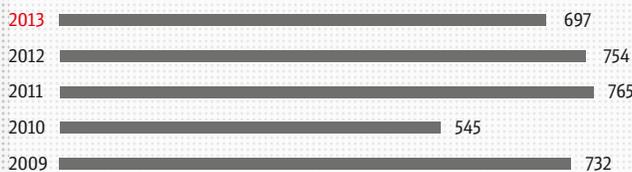
↘ 2013 zu 2012: - 0,3%

Umsatzerlöse [in Mio. €]



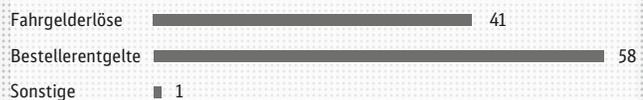
↘ 2013 zu 2012: - 1,5%

Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit [in Mio. €]



↘ 2013 zu 2012: - 7,6%

Umsatzstruktur [in %]



Ausgewählte Kennzahlen	2013	2012	Veränderung	
			absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	6.431	6.527	- 96	- 1,5
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	697	754	- 57	- 7,6
Bilanzsumme per 31.12.	5.556	5.060	+ 496	+ 9,8
Anlagevermögen per 31.12.	4.760	4.507	+ 253	+ 5,6
Eigenkapital per 31.12.	1.834	1.834	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	1.163	585	+ 578	+ 98,8
Brutto-Investitionen	744	586	+ 158	+ 27,0
Netto-Investitionen ³⁾	732	556	+ 176	+ 31,7
Mitarbeiter per 31.12.	22.013	22.477	- 464	- 2,1
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende in Mio.	1.410	1.393	+ 17	+ 1,2
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm ¹⁾	35,7	35,8	- 0,1	- 0,3
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	409,7	419,1	- 9,4	- 2,2

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

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

³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.

VIELSEITIGER EINSATZ VON TABLETS

In einem Pilotprojekt haben wir den Einsatz von Tablet-Computern unter anderem zur Verbesserung der Arbeits- und Lernbedingungen der Kundenbetreuer im Nahverkehr (KiN) getestet. 120 Kundenbetreuer im Regionalverkehr wurden dafür mit Tablet-Computern ausgestattet, um ihnen während ihres Einsatzes im Zug flexiblen Zugriff auf Online-Informationen, Wissensdatenbanken und webbasierte Fortbildungsmöglichkeiten zu ermöglichen. Damit gehen wir innovative Wege bei der Qualifizierung und bieten unseren Mitarbeitern neue Lernformen an.



Inhalt

**2 VORWORT DES
VORSTANDSVORSITZENDEN**

5 LAGEBERICHT

21 JAHRESABSCHLUSS

45 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Sehr geehrte Damen und Herren,

mit dem vorliegenden Geschäftsbericht blicken wir auf ein anspruchsvolles und bewegtes Jahr zurück.

Die Nachfrage im Fahrgastmarkt blieb auf der Schienenseite trotz gesunkener Betriebsleistung sowie der Herausforderungen durch das Hochwasser im Sommer oder die Sturmtiefs Christian und Xaver erfreulich stabil, konnte allerdings auch nicht an die starken Zuwächse der vergangenen Jahre anknüpfen. Im Bereich Bus hat sich der Nachfragerückgang, im Wesentlichen infolge abnehmender Schülerzahlen, fortgesetzt.

Unsere Finanzkennzahlen sind im abgelaufenen Berichtsjahr wesentlich durch rückläufige Bestellerentgelte infolge von Ausschreibungsverlusten sowie die wetterbedingten negativen Einflüsse geprägt. Unsere Umsatzerlöse lagen mit 6,4 Milliarden Euro um 1,5 Prozent unter dem Vorjahreswert. Infolgedessen sank auch unser Ergebnis, es liegt mit 697 Millionen Euro aber weiterhin auf einem hohen Niveau.

Ein weiterer Grund für die rückläufigen Bestellerentgelte liegt auch in hohen Pönalen aufgrund verzögerter Lieferungen von Fahrzeugen. Die verzögerten Fahrzeuglieferungen erfordern weiterhin Ersatzverkehre mit Altfahrzeugen in größerem Umfang. Zusätzlich weisen

Die verzögerten Fahrzeuglieferungen erfordern weiterhin Ersatzverkehre mit Altfahrzeugen in größerem Umfang. Zusätzlich weisen viele der ausgelieferten Neufahrzeuge erhebliche Mängel auf.

viele der ausgelieferten Neufahrzeuge erhebliche Mängel auf, die sich negativ auf die Qualität im laufenden Fahrgastbetrieb auswirken. So mussten wir beispielsweise infolge des technischen Ausfalls der Schiebetritte an den gelieferten Fahrzeugen für die S-Bahn Stuttgart die Neufahrzeuge nach kurzer Zeit wieder aus dem Fahrgastbetrieb nehmen und die Abnahme weiterer Fahrzeuge bis zur Lösung durch den Fahrzeughersteller vorerst stoppen.

Darüber hinaus stand das Geschäftsjahr 2013 besonders im Zeichen der Wettbewerbsfähigkeit. Nachdem die Gewinnquote von DB Bahn Regio bei Vergaben im deutschen SPNV-Markt im Jahr 2012 nicht mehr das Niveau der Vorjahre erreichen konnte, haben wir 2013 entsprechende Maßnahmen zur Sicherung der langfristigen Wettbewerbsfähigkeit von DB Bahn Regio gestartet. Alle Einheiten haben dazu die bestehenden Prozesse auf ihre Effizienz und Ausrichtung auf Kundenbedürfnisse hin intensiv überprüft und eine Vielzahl an Maßnahmen zur Verbesserung unserer Erlös- und Kostenpositionen abgeleitet.

Auch in der Sparte Bus haben wir uns intensiv mit der Wettbewerbsfähigkeit befasst und umfassende Effizienzprogramme entwickelt, um dem steigenden Kostendruck in Wettbewerbsverfahren zu begegnen.

Unsere Entwicklung im Jahr 2013 wurde wesentlich durch rückläufige Bestellerentgelte sowie wetterbedingte Einflüsse geprägt.



DR. MANFRED RUDHART
VORSITZENDER DES VORSTANDS DER DB REGIO AG

Erste sichtbare Ergebnisse können wir bereits in der erfreulichen Entwicklung der Gewinnquoten des Jahres 2013 ablesen. Den eingeschlagenen Weg werden wir auch in den kommenden Jahren konsequent verfolgen, um unsere Wettbewerbsposition bei weiterhin hoher Vergabeintensität langfristig und nachhaltig zu sichern.

Ein zentraler Baustein für unsere Wettbewerbsfähigkeit sind zufriedene und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Daher haben wir im Nachgang zu unserer Mitarbeiterbefragung im Jahr 2012 über 1.300 Mitarbeiterworkshops durchgeführt und konkrete Aktivitäten und Maßnahmen zur Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit festgelegt.

Gleichzeitig haben wir mit der Durchführung weiterer »Zug- und Buslabore« den direkten Dialog mit unseren Fahrgästen ausgebaut, um die Anforderungen und Bedürfnisse der Fahrgäste noch besser zu verstehen.

Nur im Einklang von Mitarbeiterzufriedenheit, Kundenzufriedenheit sowie wettbewerbsfähigen Kosten- und Erlösstrukturen können wir unsere Wettbewerbsposition nachhaltig sichern. Diesen Kurs setzen wir auch in Zukunft mit hohem Einsatz fort.

Ein zentraler Baustein für unsere Wettbewerbsfähigkeit sind zufriedene und motivierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Herzlichst
Ihr

Dr. Manfred Rudhart
Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG



PREMIERE FÜR DAS MITTELDEUTSCHE S-BAHN-NETZ

Mit einer Parallelfahrt zur Premiere, Sternfahrten von allen Endpunkten des neuen mitteldeutschen S-Bahn-Netzes und einem Festakt wurde im Dezember 2013 der Startschuss für den City-Tunnel in Leipzig gegeben und gleichzeitig auch die neue S-Bahn Mitteldeutschland in Betrieb genommen. Im Gegensatz zum typischen Rot bei DB Bahn Regio haben sich die Aufgabenträger für die mitteldeutsche S-Bahn ein neues Farbkonzept gewünscht. 51 Elektrotriebwagen vom Typ Talent 2 haben wir angeschafft und dafür mehr als 200 Millionen Euro investiert.

□ ————— □

Lagebericht

- 6 Überblick
- 6 Rahmenbedingungen
- 8 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 12 Mitarbeiter
- 12 Nachhaltigkeit
- 13 Strategie
- 14 Weitere Informationen
- 17 Nachtragsbericht
- 17 Chancen- und Risikobericht
- 19 Prognosebericht

Überblick

Die DB Regio AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der DB Mobility Logistics AG (DB ML AG). Die DB ML AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG). Innerhalb des Deutsche Bahn Konzerns (DB-Konzern) ist die DB Regio AG dem Geschäftsfeld DB Bahn Regio zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Bahn Fernverkehr, DB Bahn Regio, DB Arriva, DB Schenker Rail, DB Schenker Logistics und DB Dienstleistungen sind unter der Führung der DB ML AG gebündelt.

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 Südbaden Bus GmbH und die Regional Bus Stuttgart GmbH.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Regio ist mit seinen regionalen Einheiten marktnah aufgestellt. 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, führt übergreifende Aufgaben durch und stellt Servicefunktionen für die Regionaleinheiten bereit. Daneben unterstützt sie die Regionen mit verkehrsplanerischem Know-how, IT-Tools und beim Abschluss von Verkehrsverträgen und Ausschreibungen.

Das Berichtsjahr verlief für die DB Regio AG insgesamt erfolgreich. Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit sank um 57 Mio. € auf 697 Mio. €. Ursächlich hierfür war ein Rückgang des Umsatzes, unter anderem bedingt durch einen hohen Wettbewerbsdruck und die zunehmende Finanzmittelknappheit der öffentlichen Haushalte. Er konnte aufwandsseitig trotz Einsparungen durch Prozess- und Personaloptimierungen, umfassende Kostensenkungsmaßnahmen sowie Produktivitätssteigerungen nicht kompensiert werden.

Rahmenbedingungen

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Der überwiegende Anteil unserer Aktivitäten ist 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.

Die deutsche Wirtschaft hat im Jahr 2013 ihren Wachstumskurs aus 2012 verlangsamt fortgesetzt. Zu Jahresbeginn stellte sich die Wirtschaftsentwicklung noch schwach dar. Im weiteren Jahresverlauf konnte sie jedoch zulegen. Wie schon im Vorjahr war der private Konsum die Stütze der Wirtschaft. Der Arbeitsmarkt wies ein Beschäftigungsniveau von historischem Höchststand aus. Zudem wirkten sich fallende Preise von Mineralölprodukten positiv auf die verfügbaren Einkommen aus. Neben dem Privatkonsum trug auch die Staatsnachfrage zum Wachstum bei.

Die deutsche Industrieproduktion hingegen stagnierte. Die zurückhaltende Erholung der Absatzmärkte im Euro-Raum, aber auch eine zu Jahresbeginn 2013 noch verhältnismäßig geringe globale Nachfrage ließ eine allmähliche Verbesserung der Situation erst im Jahresverlauf zu.

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Schienerpersonenverkehr in Deutschland legt weiter zu

Im Jahr 2013 gab es im deutschen Personenverkehrsmarkt einen Nachfragezuwachs von rund 1%. Nach einem äußerst schwachen Auftaktquartal erholte sich der Markt stetig. Maßgeblich für diese Entwicklung waren vor allem die winterlichen Witterungsverhältnisse und negativen Arbeitstageeffekte zu Jahresbeginn 2013 sowie die zunehmend positiven Konjunkturimpulse aus steigenden Erwerbstätigenzahlen und sinkenden Kraftstoffpreisen.

Der Schienerpersonenverkehr entwickelte sich im Jahr 2013 nach starken Zuwächsen im Vorjahr deutlich verhaltener. Hauptgründe dafür waren vor allem die Einschränkungen durch das Hochwasser. Zudem intensivierte sich der intermodale Wettbewerb infolge der Liberalisierung des Fernbusverkehrs. Der Marktanteil liegt dementsprechend unverändert bei rund 8,1%.

Die Verkehrsleistung der Gesellschaften des DB-Konzerns lag im Jahr 2013 insgesamt leicht unter dem Vorjahresniveau: Während die Nachfrage im Geschäftsfeld DB Bahn Regio stabil blieb, verzeichnete DB Bahn Fernverkehr einen moderaten Leistungsrückgang. Die DB-konzernexternen Bahnen konnten ebenfalls nicht an die starken Leistungsgewinne des Vorjahres anknüpfen. Gemäß DB-konzerninternen Berechnungen stieg die Verkehrsleistung im Jahr 2013 um rund 4%.

Der Nachfragerückgang im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) setzte sich im Jahr 2013 fort. Nach DB-konzerninterner Schätzung reduzierte sich die Nachfrage um 0,5%. Dämpfend wirkt weiterhin der demografische Wandel. Das starke Wachstum im Fernbusverkehr zeigte noch keine statistische Wirkung, da das Segment einen noch geringen Marktanteil aufweist und die Leistungsvolumina der Anbieter vergleichsweise niedrig sind und unter der Meldepflichtgrenze liegen. Der Marktanteil des ÖSPV sank gemäß unseren Berechnungen auf 6,9%.

Die Vorjahresunterschreitung bei der Betriebsleistung der DB Regio AG um –9,4 Mio. Trassenkilometer (Trkm) beziehungsweise –2,2% ist vor allem durch die Ausschreibungsverluste bei der Stadtbahn Berlin (–6,0 Mio. Trkm) und dem Ostthüringer Dieselnetz (–2,1 Mio. Trkm) begründet. Im Zuge der gesunkenen Betriebsleistung ging auch die Verkehrsleistung der DB Regio AG im Berichtsjahr geringfügig um 0,1% auf 35,7 Mrd. Personenkilometer (Pkm) zurück (im Vorjahr: 35,8 Mrd. Pkm). Die Zahl der Reisenden der DB Regio AG erhöhte sich dagegen im Vergleich zum Vorjahr um weitere 17 Millionen Personen und damit um 1,2% auf 1.410 Millionen Personen (im Vorjahr: 1.393 Millionen Personen).

Die Verkehrsleistung der Schientöchter der DB Regio AG stieg um 0,3 Mrd. Pkm beziehungsweise 3,6% auf 8,7 Mrd. Pkm (im Vorjahr: 8,4 Mrd. Pkm). Die Zahl der Reisenden der Schientöchter der DB Regio AG stieg im Vorjahresvergleich um 22 Millionen Personen (+3,0%) auf 739 Millionen Personen (im Vorjahr: 717 Millionen Personen).

Die Verkehrsleistung der Sparte Regio Bus hat sich gegenüber dem Vorjahr um 0,2 Mrd. Pkm beziehungsweise um 2,7% auf 7,3 Mrd. Pkm (im Vorjahr: 7,5 Mrd. Pkm) verringert, im Wesentlichen infolge abnehmender Schülerzahlen. Die Zahl der Reisenden bei Regio Bus ist mit 652 Millionen Personen gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 671 Millionen Personen) um 19 Millionen Personen beziehungsweise 2,9% gesunken.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr entspricht der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2012 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung im Geschäftsjahr 2013.

Energiemärkte mit hohen Schwankungsbreiten

Die zentrale Hedge-Politik des DB-Konzerns beruht auf dem Prinzip, Energiepreisschwankungen und daraus resultierende Ergebniseffekte zu minimieren. Hierzu hat der DB-Konzern ein rollierendes Hedge-Programm etabliert, unter dem mit abgestuften Sicherungsgraden in die Zukunft gesichert wird. Die Entwicklung der Marktpreise schlägt daher nicht vollumfänglich auf die Aktivitäten der DB-Konzerngesellschaften durch.

Für die Entwicklung des Ölmarkts waren im Jahr 2013 die Unsicherheit über die Fortsetzung der expansiven Geldpolitik seitens der Notenbanken weltweit, die überdurchschnittlichen Steigerungsraten in der US-Ölproduktion wegen des Schieferölbooms sowie die Förderausfälle aufgrund der Unruhen in Nordafrika und im Nahen Osten maßgeblich. Diese teils gegenläufigen Faktoren führten zu deutlichen Preisausschlägen am Ölmarkt.

Die erneuerbaren Energien erzielten im Jahr 2013 in Deutschland einen neuen Rekordanteil an der Stromerzeugung in Höhe von knapp 25%. Insbesondere durch die erhöhte Einspeisung aus Photovoltaikanlagen gaben die Spotpreise am Großhandelsmarkt deutlich nach, jedoch

waren vereinzelt Preisspitzen zu beobachten. In Spitzenzeiten trugen in Deutschland Wind- und Solaranlagen rund 60% der für die Stromversorgung benötigten Kraftwerksleistung bei. Der Rückgang der Spotmarktpreise führte einhergehend mit der schwachen Wirtschaftsentwicklung in der Euro-Zone und dem Preisrückgang bei Kohle und Gas auch am Stromterminmarkt zu nachgebenden Notierungen.

Der Emissionsrechtemarkt ist politisch getrieben. Die Nervosität am Markt führte dazu, dass einige Auktionen der Emissionszertifikate mangels Nachfrage abgebrochen werden mussten. Nachdem Mitte April das EU-Parlament das sogenannte Backloading (Einbehaltung von 900 Millionen Zertifikaten) ablehnte, kam es zu einem Preiseinbruch.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

UMSATZENTWICKLUNG

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen mit 6.431 Mio. € um 96 Mio. € beziehungsweise 1,5% unter dem Vorjahreswert.

Die Fahrgelderlöse überstiegen mit 2.663 Mio. € den Vorjahreswert um 43 Mio. € beziehungsweise um 1,6%. Tarifanpassungen und gezielte Marketingaktivitäten konnten den negativen Effekt aus Ausschreibungsverlusten überkompensieren.

Im Bestellerentgelt war ein Rückgang um 143 Mio. € beziehungsweise 3,7% auf 3.732 Mio. € zu verzeichnen, der insbesondere durch Ausschreibungsverluste von Verkehrsverträgen und durch Pönalen aufgrund verzögerter Lieferung von Fahrzeugen durch Fahrzeuglieferanten verursacht wurde.

Der Umsatz des Berichtsjahres wurde durch höhere Gewalt negativ beeinflusst. Die negativen Auswirkungen des Hochwassers (insbesondere auf der Strecke Hannover–Berlin) und des Sturmtiefs Christian betragen in Summe rund 13 Mio. €.

Insgesamt entfielen rund 58% des Umsatzes auf Bestellerentgelte, 41% auf Fahrgelderlöse und 1% auf sonstige Umsatzerlöse.

1,3% des Umsatzes wurden mit Gesellschaften des DB-Konzerns erzielt, im Vorjahr waren es 1,1%.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 6.433 Mio. € sank die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 101 Mio. € beziehungsweise 1,5%. Hierzu trug insbesondere der Umsatzrückgang mit 96 Mio. € bei.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum wurden mit 301 Mio. € um 96 Mio. € (–24,2%) geringere sonstige betriebliche Erträge erzielt. Bereinigt um Einmaleffekte im Vorjahr (im Wesentlichen Rückstellungsaufösungen für Verbundeinnahmen) ergibt sich bei den sonstigen betrieblichen Erträgen eine Unterschreitung des Vorjahres um 41 Mio. € (–10,3%). Dieser Rückgang ist im Wesentlichen auf verringerte Inanspruchnahmen (Neutralisierung der im Berichtsjahr entstandenen Aufwendungen) und Auflösungen von Drohverlustrückstellungen und auf geringere Entschädigungen durch Dritte zurückzuführen.

Der Materialaufwand sank von 4.167 Mio. € im Vorjahr um 48 Mio. € auf 4.119 Mio. €. Eine wesentliche Ursache für die Vorjahresunterschreitung um 1,1% sind insbesondere geringere Instandhaltungsaufwendungen aufgrund von planmäßigen Revisionsschwankungen.

Der Personalaufwand lag bei 1.184 Mio. € und damit um 1,7% über dem Vorjahreswert (1.164 Mio. €). Ursache hierfür sind insbesondere die Tarifsteigerung sowie eine höhere Anzahl von Mehrleistungsstunden.

Mit 412 Mio. € lagen die Abschreibungen der DB Regio AG um 19 Mio. € beziehungsweise 4,8 % über dem Vorjahreswert. Ursache hierfür sind im Wesentlichen ein erhöhter Fahrzeugbestand durch den Zulauf der Fahrzeuge der Baureihen ET 442 und ET 430 (Investitionen siehe Erläuterung unten) und auch Werkstattinvestitionen.

Der sonstige betriebliche Aufwand sank gegenüber dem Vorjahr um 90 Mio. € beziehungsweise um 16,7 % auf 449 Mio. €. Hauptgrund für den Rückgang ist die geringere Zuführung zu Drohverlustrückstellungen.

Mit 172 Mio. € übersteigt das Beteiligungsergebnis um 38 Mio. € deutlich den Vorjahreswert (134 Mio. €). Wesentlich dafür war die positive Entwicklung der S-Bahn Berlin GmbH, die im Berichtsjahr wieder ein positives Ergebnis auswies.

Das Zinsergebnis verbesserte sich im Vorjahresvergleich geringfügig um 3 Mio. € beziehungsweise um 6,3 % auf -45 Mio. €.

Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verschlechterte sich das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der DB Regio AG von 754 Mio. € um 57 Mio. € beziehungsweise um 7,6 % auf 697 Mio. €. Die Entwicklung im Berichtsjahr wurde erheblich durch den Rückgang der Bestellerentgelte verursacht.

Dieses Ergebnis in Höhe von insgesamt 697 Mio. € wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die Muttergesellschaft DB ML AG abgeführt.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Entgegen der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2012 abgegebenen Prognose sind die Umsatzerlöse aufgrund der Bestellerentgeltentwicklung stärker zurückgegangen als erwartet.

Auch das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit fiel aufgrund der oben genannten Entwicklung der Bestellerentgelte niedriger aus als prognostiziert.

ENTWICKLUNG DER TOCHTERGESELLSCHAFTEN DER DB REGIO AG

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

Sparte Regio Schiene inklusive RAB

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2013	2012	Veränderung in %
Umsatz	1.470	1.379	+ 6,6
Ergebnis vor Steuern	115	84	+ 36,9
Brutto-Investitionen	35	26	+ 34,6
Mitarbeiter in VZP per 31.12	6.360	6.223	+ 2,2

Die Umsatzerlöse der Töchter der Sparte Regio Schiene lagen durch einen Anstieg der Fahrgelderlöse und Bestellerentgelte mit 1.470 Mio. € um 91 Mio. € beziehungsweise 6,6 % über Vorjahr, wozu insbesondere die S-Bahn Berlin GmbH beitrug (+70 Mio. € beziehungsweise +12,3 %).

Das Ergebnis vor Steuern stieg gegenüber Vorjahr um 31 Mio. € auf 115 Mio. € (im Vorjahr: 84 Mio. €), im Wesentlichen resultierend aus der positiven Entwicklung der S-Bahn Berlin GmbH.

Die Brutto-Investitionen der Tochtergesellschaften lagen im Berichtsjahr bei 35 Mio. € und damit um 9 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 34 Mio. €.

Die Mitarbeiterzahl ist im Vergleich zum Vorjahr um 138 beziehungsweise 2,2 % auf 6.360 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2012: 6.223 Mitarbeiter) gestiegen. Ursache dafür waren unter anderem Zugänge durch die Übernahme von Mitarbeitern der Usedomer Bäderbahn GmbH durch die Vorpommernbahn GmbH mit Wirkung zum 1. Oktober 2013 sowie Zugänge von Triebfahrzeugführern bei der S-Bahn Berlin GmbH.

Sparte Regio Bus

Ausgewählte Kennzahlen [in Mio. €]	2013	2012	Veränderung in %
Umsatz	1.282	1.273	+ 0,7
Ergebnis vor Steuern	56	57	- 1,8
Brutto-Investitionen	81	79	+ 2,5
Mitarbeiter in VZP per 31.12	8.334	8.101	+ 2,9

Die Umsatzerlöse der Töchter der Sparte Regio Bus lagen mit 1.282 Mio. € um 9 Mio. € über dem Vorjahr. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus höheren Innenumsätzen der Gesellschaften der Sparte Regio Bus sowie aus Umsätzen mit Gesellschaften der Sparte Schiene im Zusammenhang mit Schienenersatzverkehren.

Das Ergebnis vor Steuern lag mit 56 Mio. € um 1 Mio. € unter dem Vorjahreswert (57 Mio. €). Der Rückgang resultierte aus dem höheren Produktionsaufwand, der nicht vollständig durch höhere Erlöse ausgeglichen werden konnte.

Die Brutto-Investitionen, überwiegend in Kraftomnibusse, lagen mit 81 Mio. € um 2 Mio. € über dem Vorjahreswert.

Die Zahl der Mitarbeiter per 31. Dezember 2013 betrug 8.334 Mitarbeiter (31. Dezember 2012: 8.101 Mitarbeiter). Der Anstieg resultierte vor allem aus Leistungsmehrungen (zum Beispiel in den Regionen Nord und Bayern) sowie der Rücknahme von Auftragnehmerleistungen.

FINANZLAGE

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 Konzern-Lagebericht 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 alle drei Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews

die sehr 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 der ersten Erteilung unverändert. Details zu den Rating-Einstufungen der DB AG sind im Internet unter www.db.de/rating verfügbar.

Im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung verfügt die DB Regio AG über zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 400 Mio. €. Diese wurden zum 31. Dezember 2013 nicht in Anspruch genommen. Langfristige und kurzfristige Verbindlichkeiten haben sich im Berichtsjahr differenziert entwickelt. Die langfristigen Finanzverbindlichkeiten erhöhten sich insbesondere aufgrund der Darlehensaufnahme in Höhe von 600 Mio. €. Unter den erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen wurden im Berichtsjahr ursprünglich im Rahmen von längerfristigen leistungsbezogenen Zuschüssen (sogenannte Verzehrmodelle) gewährte Finanzierungsbeiträge in Höhe von 47 Mio. € aktivisch von den Fahrzeugen abgesetzt. Der Anstieg der kurzfristigen Verbindlichkeiten um 43 Mio. € ist vor allem auf die höheren Einbehalte gegenüber Fahrzeuglieferanten zurückzuführen.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtszeitraum 1.142 Mio. € und lag damit um 75 Mio. € über dem Vorjahreswert. Ursächlich hierfür waren in erster Linie um 130 Mio. € niedrigere Auszahlungen von Rückstellungssachverhalten, die das um 57 Mio. € verringerte Ergebnis vor Gewinnabführung und Ertragsteuern überkompensierten.

Der Mittelfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 174 Mio. € auf 732 Mio. €. Hierin spiegeln sich zum einen die um 158 Mio. € höheren Brutto-Investitionen und zum anderen die um 18 Mio. € geringeren Investitionszuwendungen wider.

Der Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit reduzierte sich um 102 Mio. € auf 407 Mio. €. Dies resultierte aus der Aufnahme eines Darlehens bei der DB ML AG in Höhe von 600 Mio. €, der Verringerung der Gewinnabführung um 282 Mio. €, der Auszahlung für an Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen im Vorjahr in Höhe von 168 Mio. € und einer um 20 Mio. € reduzierten Darlehenstilgung. Per 31. Dezember 2013 verfügte die Gesellschaft mit 3 Mio. € über einen um 3 Mio. € höheren Bestand an flüssigen Mitteln.

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen der DB Regio AG erhöhten sich um 158 Mio. € auf 744 Mio. €. Wesentliche Ursache für die Erhöhung war die Beschaffung von elektrischen Triebzügen (ET) der Baureihen ET 442 und ET 430. Von den Brutto-Investitionen entfielen rund 80 % auf Fahrzeuge und knapp 20 % auf Werkstätten und sonstige Investitionen.

Die Investitionsschwerpunkte bei den Fahrzeugen lagen in der Beschaffung von Elektrotriebwagen der Baureihe ET 442 für die Netze S-Bahn Leipzig, Werdenfels, Mittelhessen-express, Stadtbahn Nordost, Elbe-Elster, Warnow und Moseltal in Höhe von 526 Mio. €. Ein weiterer Schwerpunkt der Fahrzeugbeschaffung war der Zugang von Elektrotriebwagen der Baureihe ET 430 für das Teilnetz S-Bahn Stuttgart in Höhe von 107 Mio. €.

Im Bereich der Werkstätten wurden im Berichtsjahr rund 70 Mio. € investiert. Schwerpunkte waren hier der Neu- und der Umbau von Werkstatt- sowie Fahrzeugreinigungsanlagen für die Standorte Nürnberg, Ulm und Köln.

Nach Abzug der erhaltenen Investitionszuschüsse (12 Mio. €) ergaben sich Netto-Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 732 Mio. €, die um 176 Mio. € über dem Vorjahreswert lagen (im Vorjahr: 556 Mio. €).

Das Bestellobligo für Investitionen erhöhte sich per 31. Dezember 2013 auf 2.997 Mio. € (im Vorjahr 2.923 Mio. €).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen im Bereich des Sachanlagevermögens von 744 Mio. € nach Abzug des Mittelzuflusses aus Investitionszuwendungen und Anlagenabgängen ein Kapitalbedarf in Höhe von 733 Mio. € (im Vorjahr: 558 Mio. €), der aus dem Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit gedeckt wurde. Auch für künftige Investitionen gehen wir von einer unveränderten Finanzierungsstruktur aus.

BILANZSTRUKTUR

Die Bilanzsumme der DB Regio AG ist per 31. Dezember 2013 im Vergleich zum Vorjahresende um 496 Mio. € beziehungsweise 9,8 % auf 5.556 Mio. € angestiegen.

Das Anlagevermögen hat sich per 31. Dezember 2013 um 5,6 % beziehungsweise 253 Mio. € auf 4.760 Mio. € erhöht. Dies resultierte daraus, dass die Netto-Investitionen in Höhe von 732 Mio. € über der Summe der Abschreibungen (412 Mio. €) lagen. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist auf 85,6 % (per 31. Dezember 2012: 89,1 %) zurückgegangen.

Das Umlaufvermögen hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 44,5 % beziehungsweise 245 Mio. € auf 795 Mio. € erhöht. Ursache hierfür ist im Wesentlichen die deutliche Erhöhung des Guthabens aus Cashpooling (Forderungen aus DB-Konzernfinanzierung). Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ist damit auf 14,4 % (per 31. Dezember 2012: 10,9 %) angestiegen.

Das Eigenkapital der DB Regio AG beträgt per 31. Dezember 2013 1.834 Mio. €. Durch die höhere Bilanzsumme ist die Eigenkapitalquote von 36,2 % auf 33,0 % gesunken.

Der Anteil der Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme liegt mit 48,0 % leicht über Vorjahresniveau (per 31. Dezember 2012: 43,1 %). Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten in Höhe von 1.163 Mio. € resultierten im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB ML AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Im Berichtsjahr wurden 44 Mio. € planmäßig getilgt. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme hat sich von 11,6 % auf 20,9 % erhöht.

Die Rückstellungen lagen mit 935 Mio. € um 13 Mio. € beziehungsweise 1,4 % unter dem Niveau des Vorjahresende.

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben einen Anteil an der Bilanzsumme von 24,0 % (per 31. Dezember 2012: 17,9 %), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 41,4 % (per 31. Dezember 2012: 45,9 %).

Das Anlagevermögen ist zu 66,5 % (im Vorjahr: 60,7 %) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital gedeckt.

WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die DB Regio AG hielt zum 31. Dezember 2013 direkt Anteile an 30 verbundenen und 20 assoziierten Gesellschaften.

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

In den Sparten Regio Schiene und Regio Bus ergaben sich im Berichtsjahr keine wesentlichen Veränderungen.

Bilanzstruktur [in % der Bilanzsumme]	31.12.2013	31.12.2012
AKTIVA		
Anlagevermögen	85,6	89,1
Umlaufvermögen	14,4	10,9
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	33,0	36,2
Rückstellungen	16,8	18,7
Verbindlichkeiten	48,0	43,1
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	20,9	11,6
Rechnungsabgrenzungsposten	2,2	2,0
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	5.556	5.060

Mitarbeiter

Um eine bessere Vergleichbarkeit im Zeitablauf zu gewährleisten, rechnen wir die Zahl der Mitarbeiter im DB-Konzern in Vollzeitpersonen (VZP) um. Teilzeitbeschäftigte Mitarbeiter werden dabei entsprechend ihrem Anteil an der regulären Jahresarbeitszeit berücksichtigt.

Per 31. Dezember 2013 beschäftigte die DB Regio AG insgesamt 22.013 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2012: 22.477 Mitarbeiter). Das sind 464 Mitarbeiter beziehungsweise 2,1% weniger als im Vorjahr.

Im Produktionsprozess waren 82,3% der Beschäftigten tätig, darunter 4.395 Kundenbetreuer und Prüfer, 9.726 Triebfahrzeugführer sowie 3.106 Mitarbeiter in den Werkstätten der DB Regio AG. Am Jahresende waren 1.133 Auszubildende beschäftigt. Im Jahresdurchschnitt betrug die Mitarbeiterzahl 22.270 Mitarbeiter (im Vorjahr: 22.611 Mitarbeiter). Der Rückgang um 341 Mitarbeiter beziehungsweise 1,5% war im Wesentlichen bedingt durch Leistungsverluste.

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 Führungsanspruches 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 trägt die DB Regio AG zur Erreichung der DB-Konzernziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Kundenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit und der gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet.

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist nicht nur über die strukturelle Organisation und das DB-Konzernzielsystem sowie die Geschäftsfeldzielsysteme, 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 Konzern-Lagebericht 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 das langfristige Ziel gesetzt, das führende Nahverkehrsunternehmen in Deutschland zu sein. Führend bezieht sich dabei nicht allein 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 also, 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 Ausschreibungen im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gewinnen. Deshalb haben im Jahr 2013 alle Einheiten der Sparte Regio Schiene – Regionen, Verkehrsbetriebe und zentrale Bereiche – bestehende Prozesse auf ihre Effizienz und Ausrichtung auf Kundenbedürfnisse hin überprüft. Als Ergebnis wurden zahlreiche Maßnahmen identifiziert, bewertet und aufgesetzt, die auf eine Verbesserung unserer Erlös- und Kostenpositionen sowie der Qualität zielen und so unsere Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig stärken. Auch der Busverkehr muss sich bereits seit einigen Jahren 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 sollen profitable Wachstumschancen durch innovative Produkte und kreative Marktbearbeitung genutzt werden.

- Kundenzufriedenheit steigern: Orientierungspunkt für unser Auftreten gegenüber unseren beiden Kundengruppen – Bestellern und Fahrgästen – ist in der Sparte Regio Schiene das Dienstleistungsversprechen. Neben den umfassenden Aktivitäten, um effektiver und effizienter zu werden, gilt es, die Kundenorientierung weiter im Blick zu halten. 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 liegt im Berichtsjahr ein Schwerpunkt auf der Evaluation der Mitarbeiterbefragung 2012 und der Ableitung von geeigneten Maßnahmen. Dazu wurden sogenannte Folgeworkshops durchgeführt, in denen den Mitarbeitern die Ergebnisse der Befragung vorgestellt wurden und gemeinschaftlich nach Lösungswegen für mögliche Problemfelder gesucht wurde.
- 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 SCHIENENPERSONENVERKEHR

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

Im Jahr 2013 wurden Vergabeentscheidungen von SPNV-Leistungen mit einer jährlichen Betriebsleistung von rund 108 Mio. Trassenkilometern (Trkm) getroffen (im Vorjahr: 70 Mio. Trkm). Die Sparte Regio Schiene konnte sich davon ein jährliches Leistungsvolumen von 81 Mio. Trkm vertraglich sichern, das entspricht einer Gewinnrate von 75 % (im Vorjahr: 52 %).

Vergaben an die Sparte Regio Schiene im Jahr 2013

Netz/Strecke	Mio. Zugkm p.a. ¹⁾	Betriebsstart	Laufzeitende
Main - Spessart	2,7	12/2015	12/2027
Teilnetz Ost-West (Los Güstrow)	3,5	12/2014	12/2029
Main-Neckar-Ried ²⁾	1,5	12/2012	12/2015
Main-Spessart (RB) ²⁾	0,5	12/2012	12/2018
Dreieich	0,5	12/2013	12/2015
Main-Spessart (RE) ²⁾	0,4	12/2012	12/2015
Ulm - Weißenhorn	0,3	12/2013	12/2016
Übergangskonzept RSO III Ost	1,6	12/2013	12/2023
Bad Kleinen - Pasewalk ²⁾	2,1	12/2012	12/2014
Interimsvergabe RE3, RB30, RB45 ²⁾ (Südost)	2,3	12/2012	06/2016
Ringzug West/NBS (Bayern)	5,6	12/2016	12/2028
S-Bahn Hamburg	12,7	12/2018	12/2033
Dieselnetz Niedersachsen-Südost (ehemals Teillos I)	3,7	12/2014	12/2029
Klostermansfeld - Wippra (Wipperliese)	0,1	12/2013	12/2018
VDV 3 (Bayern)	29,3	01/2014	12/2023
SauerlandNetz	5,6	12/2016	12/2028
Mitteldeutsches S-Bahn-Netz II	5,6	12/2015	12/2030
Kahlggrund	0,3	12/2015	12/2027
Odenwald Dreieich (Teilnetz Dreieich)	0,5	06/2016	12/2027
Übergangskonzept München - Nürnberg	1,6	12/2013	12/2016
Glauchau (Sachs) - Gößnitz	0,1	12/2013	12/2016
Insgesamt	80,6		

¹⁾ Wert ab Betriebsstart.

²⁾ Rückwirkend im EU-Amtsblatt veröffentlichte Vergabe.

BEIHILFEBESCHWERDE VERKEHRSVERTRAG BERLIN UND BRANDENBURG SOWIE WEITERE AUSKUNFTSERSUCHEN

Die Veolia Verkehr GmbH (Veolia, vormals Connex Regio-bahn 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. Die Beschwerdeführerin äußerte die 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 ihren Stellungnahmen ausgeführt, dass aus ihrer Sicht keine rechtswidrige Beihilfe vorliegt.

Neben dem Beihilfeverfahren Berlin-Brandenburg ergingen Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission zum Verkehrsvertrag S-Bahn Berlin, Verkehrsvertrag VRR und 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

Die DB Regio AG und Bombardier haben im Jahr 2007 einen Rahmenvertrag über die Entwicklung, Herstellung und Lieferung von elektrischen Triebzügen der Baureihe ET 442

(Talent 2) geschlossen. Insgesamt hat die DB Regio AG 295 Fahrzeuge abgerufen. Um trotz bestehender Fahrzeugmängel die Auslieferung der Fahrzeuge voranzutreiben, hat sich die DB Regio AG mit Bombardier auf ein Vorgehen verständigt, bei dem weitere Abnahmen stattfinden, jedoch Einbehalte von den Kaufpreisen erfolgen. Auf Grundlage dieser Vereinbarung wurden seit 2011 266 Fahrzeuge nach Erlangung der Inbetriebnahmegenehmigung beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) geliefert. Sämtliche Fahrzeuge wurden bislang mit erheblichem Verzug ausgeliefert. Für 29 weitere Fahrzeuge steht die Abnahme durch die DB Regio AG noch aus. Auch diese Lieferungen befinden sich zu einem erheblichen Teil in Verzug. Aufgrund dieser Verzögerungen waren und sind weiterhin Ersatzverkehre mit Altfahrzeugen notwendig. Die gelieferten Fahrzeuge weisen darüber hinaus zahlreiche Mängel auf, deren Beseitigung gegenwärtig abgearbeitet wird.

Die Auslieferung der 87 ET 430 durch Bombardier für die S-Bahn Stuttgart hat im April 2013 verspätet begonnen und konnte nach vorläufiger vertraglicher Abnahme von 13 Fahrzeugen Mitte des Jahres aufgrund technischer Probleme nicht fortgesetzt werden. Auch aufgrund dieser Verzögerungen werden Ersatzverkehre mit älteren Fahrzeugen notwendig.

Den ersten von 56 bestellten Dieseltriebzügen der Baureihe VT 620/622 für das Dieselnetz Köln hätte der Hersteller Alstom im Juni 2013 liefern müssen. Aufgrund von Qualitätsproblemen und Verzögerungen in der Zulassung konnte bis Berichtsjahresende noch kein Fahrzeug an die DB Regio AG ausgeliefert werden. Der Verkehrsvertrag Dieselnetz Köln wird deshalb seit Dezember 2013 mit Ersatzverkehren bedient.

Ferner hat die S-Bahn Hamburg GmbH zur Erfüllung der Anforderungen des neuen Verkehrsvertrags im Berichtsjahr mit Bombardier einen Vertrag über die Entwicklung, Herstellung und Lieferung von 60 elektrischen Triebzügen der Baureihe ET 49x geschlossen. Der Vertrag beinhaltet ein Optionsrecht auf Lieferung von bis zu 86 weiteren Fahrzeugen dieser Baureihe.

Die DB Regio AG hat im Jahr 2013 erstmals mit dem tschechischen Hersteller SKODA TRANSPORTATION a.s. einen Vertrag über die Entwicklung, Herstellung und Lieferung von sechs Doppelstockgarnituren (je eine Lok, fünf Mittelwagen und ein Steuerwagen) für den Hochgeschwindigkeitsteilverkehr (NIM-Express; Nürnberg – Ingolstadt – München) der gewonnenen Ausschreibung Ringzug/West abgeschlossen.

AUSBAU DER AKTIVITÄTEN IM FAHRGASTMARKT

Die Nachfrageentwicklung im SPNV blieb im Berichtsjahr unter den Erwartungen.

Bei den Einzelfahrscheinen und Zeitkarten wurden die Vorjahreswerte auf Umsatz- und Erlösseite unterschritten. Nachfrage und Umsätze wurden im Bereich der Länder-Tickets im Vergleich zum Vorjahr in einzelnen Bundesländern gehalten, im Bereich der Mehrpersonentickets knapp übertroffen. Das seit Dezember 2011 als Regelangebot im Markt platzierte Quer-durchs-Land-Ticket hat auch 2013 seinen Aufwärtstrend weiter fortgesetzt.

Sowohl das Quer-durchs-Land-Ticket als auch der überwiegende Teil der Länder-Tickets kann seit Oktober 2013 als DB Handy-Ticket vom Kunden erworben werden.

Im Bereich Social Media hat die Facebook-Fanpage für das Bayern-Ticket weiter Anhänger gewonnen. Seit Dezember ist zudem die S-Bahn RheinNeckar mit einem eigenen Kanal auf Facebook aktiv. Die erfolgreiche Zuglabor-Reihe wurde 2013 fortgesetzt. Im März wurde in Aschaffenburg die Ausstattung von elektrischen Triebzügen getestet. Im August ging es in Frankfurt am Main um Servicethemen wie Gastfreundlichkeit, Sicherheit und Sauberkeit. Damit hat die DB Regio AG einmal mehr die Kunden aktiv in die Optimierung ihrer Züge und Serviceleistungen einbezogen. Die Marktforschung wurde wiederum von großem Medieninteresse begleitet.

Für das Projekt »Pro InFo KiN« wurde die DB Regio AG, gemeinsam mit DB Training, mit dem Deutschen Bildungspreis in der Kategorie »Innovation« ausgezeichnet. Durch dieses Projekt kann den Kundenbetreuern im Nahverkehr mittels Tablet-PCs eine umfassende, immer aktuelle Informationsdatenbank zur Verfügung gestellt werden. Ferner wird mittels Web-based Training eine bedarfsgerechte, ort- und zeitunabhängige Fortbildung realisiert.

ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG IM SCHIENENVERKEHR

Im Berichtsjahr wurden die Verhandlungen mit den Tarifpartnern wie dem Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister (Agv MoVe) und der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) abgeschlossen.

Im März 2013 einigten sich der Agv MoVe und die EVG auf folgenden Tarifabschluss:

- Erhöhung der Tarifentgelte für den Branchentarifvertrag um jeweils 3% am 1. Februar 2013 und am 1. April 2014 (Laufzeit: 23 Monate bis zum 31. Dezember 2014).
- Für die Monate Januar bis April 2013 erfolgt eine Einmalzahlung als soziale Komponente in Höhe von 500 €, für Auszubildende und Dual-Studierende in Höhe von 225 €.

Mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) kam es im Berichtsjahr zu keiner Einigung. Basierend auf der Vereinbarung mit der GDL aus dem Sommer 2012 kam es zum 1. November 2013 zu einer weiteren Entgelterhöhung von 2,4%. Die nächste Tarifrunde mit der GDL startet im Juli 2014.

Sowohl mit der EVG als auch mit der GDL wurde eine Erhöhung der monatlichen Beiträge zur betrieblichen Altersvorsorge vereinbart. Danach zahlt der DB-Konzern für jeden Arbeitnehmer ab 1. November 2013 (GDL) und ab 1. Juli 2014 (EVG) monatlich 2% des Bruttoentgelts unmittelbar für die betriebliche Altersvorsorge ein.

Zum 1. September 2013 wurden weitere Verbesserungen bei der Berufsausbildung und dem dualen Studium zwischen dem DB-Konzern und der EVG vereinbart. Der Nachwuchskräfte-Tarifvertrag gilt nun auch für die Teilnehmer von ausbildungs- und berufsvorbereitenden Programmen und regelt wesentliche Beschäftigungsbedingungen.

DEMOGRAFIETARIFVERTRAG IN KRAFT GETRETEN

Im Dezember 2012 hatten sich EVG, Agv MoVe und der DB-Konzern auf einen Demografietarifvertrag geeinigt. Gemeinsames Ziel ist es, den Arbeitnehmern im DB-Konzern Perspektiven und Entwicklungschancen für ihr gesamtes Berufsleben zu ermöglichen. Der Vertrag trat zum 1. April 2013 in Kraft und knüpft auch an die Handlungsfelder der Mitarbeiterbefragung 2012 – insbesondere an den Wunsch nach mehr Einbindung und Beteiligung – an.

Vereinbart wurden beispielsweise ein unbefristetes Übernahmeangebot für alle Auszubildenden mit erfolgreichem Abschluss sowie ein unbefristeter Kündigungsschutz.

Auch die Flexibilisierung der Arbeitszeit wird innerhalb des Demografietarifvertrags beachtet. Ziel ist es, die Arbeitszeit und die Arbeitsbedingungen individueller zu gestalten, um eine bessere Vereinbarkeit von Beruf, Familie und Biografie zu erreichen. Ein Instrument sind die im DB-Konzern bereits

bewährten betrieblichen Arbeitszeitprojekte. Die Mitarbeiter werden aktiv eingebunden und die partnerschaftliche Zusammenarbeit der Betriebsparteien wird gefördert. Mit der Einführung des Demografietarifvertrags können Mitarbeiter das Langzeitkonto auch für eine berufliche Auszeit (Sabbatical) nutzen. Die bisherigen Freistellungsmöglichkeiten bestehen weiterhin.

MASSNAHMEN IM BEREICH SOZIALES

Die konkreten Maßnahmen im Geschäftsfeld DB Bahn Regio im Bereich Soziales leiten sich aus der Strategie DB2020/HR 2020 ab. Das damit verbundene Ziel, zu den zehn Top-Arbeitgebern in Deutschland zu gehören, wird durch Programme und Projekte in den folgenden sechs Handlungsfeldern unterstützt: Strategische Personalplanung – Personalgewinnung – Personalentwicklung – Unternehmenskultur – Beschäftigungsbedingungen – Optimierung und Internationalisierung der HR-Arbeit.

Im Jahr 2013 lagen die Schwerpunkte im Bereich Kulturentwicklung und Beschäftigungsbedingungen. Es wurden über 1.300 Workshops zur Ableitung von Maßnahmen aus der Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Das entspricht einem Durchführungsgrad von 99%. Die in den Workshops beschlossenen Maßnahmen hatten zum großen Teil Verabredungen zur besseren Kommunikation zwischen Führungskraft und Mitarbeitern zum Inhalt.

Schwerpunkt der Arbeit im Bereich Beschäftigungsbedingungen war vor allem das Sicherstellen der Wettbewerbsfähigkeit von DB Bahn Regio im Rahmen von Ausschreibungen.

Im Gesundheitsmanagement hat das Projekt Clara (Clever und Aktiv in Richtung Alter) im Dezember 2013 den HR Excellence Award erhalten.

WARTUNGSEINRICHTUNGEN SIND EISENBahnINFRASTRUKTUR

Am 18. Februar 2013 hat das Oberverwaltungsgericht (OVG) Münster entschieden, dass es sich bei Wartungseinrichtungen um Infrastruktur im eisenbahnrechtlichen Sinn handelt, und die Revision zum Bundesverwaltungsgericht nicht zugelassen. Aufgrund des rechtskräftigen Urteils sind nun auch für Wartungseinrichtungen die eisenbahnrechtlichen Ent-

flechtungsanforderungen umzusetzen, mit Ausnahme der Einrichtungen, die nicht wettbewerbsrelevant sind. Mit dem Eisenbahn-Bundesamt (EBA) wurde daraufhin ein Konzept zur Umsetzung der Vorgaben abgestimmt. Zudem sind die Entgeltregelungen eisenbahnrechtskonform auszugestalten und Nutzungsbedingungen verpflichtend aufzustellen. Bereits vor dem Urteil wurden mit der Bundesnetzagentur (BNetzA) ein regulierungskonformes Preissystem sowie Nutzungsbedingungen abgestimmt und eingeführt.

ENTSCHÄDIGUNG FÜR BAHNREISENDE BEI HÖHERER GEWALT

Mit Urteil vom 26. September 2013 hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) den Ausschluss von Fahrpreisschädigungen bei Verspätungen im Bahnverkehr im Falle höherer Gewalt für rechtswidrig erklärt. Folglich müssen Eisenbahnverkehrsunternehmen auch in Fällen höherer Gewalt bei Verspätungen ab einer Stunde betroffenen Kunden mindestens 25% des Fahrpreises erstatten. Die EU-Kommission hat bereits angekündigt, eine Angleichung der Haftungsbedingungen für alle Verkehrsträger zu prüfen.

Nachtragsbericht

Das Bundeskartellamt hat gegen die DB AG ein Verfahren wegen des Verdachts des Missbrauchs einer marktbeherrschenden Stellung beim Vertrieb von Fahrkarten für den Schienenpersonenverkehr eingeleitet. In diesem Zusammenhang hat das Bundeskartellamt der DB AG mit einem Auskunftsbeschluss vom 30. Januar 2014 einen Fragebogen übermittelt, in dem das Bundeskartellamt um Informationen zu Tarif- und Vertriebskooperationen mit anderen Eisenbahnverkehrs-

unternehmen, Vertriebsprovisionen und Vertriebskanälen bittet. Wir werden mit dem Bundeskartellamt umfassend kooperieren, um seinen Anfangsverdacht auszuräumen.

Das Bundeskartellamt hat auch von anderen Unternehmen des Schienenpersonennah- und -fernverkehrs sowie vom Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland Informationen zu den Marktverhältnissen und den der DB AG vorgeworfenen Verhaltensweisen angefordert.

Chancen- und 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.

Kritisch ist zudem eine nicht ausreichende Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte. Signifikante Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit oder verspätete Neufahrzeuglieferungen gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Wir versuchen dieses Risiko durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren. Zudem führen wir einen intensiven Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten, Geschäftspartnern und zuständigen Behörden.

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 versuchen, die Fahrgeldeinnahmen zu 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.

Darüber hinaus arbeiten wir kontinuierlich an der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung unserer Wettbewerbsfähigkeit, um dem Risiko aus dem Verlust von Verkehrsleistungen entgegenzuwirken.

Unsicherheiten bestehen auch im Zusammenhang mit der konjunkturellen 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:

- Steuerliche Risiken aus Nachzahlungen für noch offene Betriebsprüfungszeiträume
- 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, was einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeutet

UMFASSENDES RISIKOMANAGEMENTSYSTEM

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die DB Regio AG (und ihren 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 RISIKOPOSITION

Von den vorgenannten Risiken sind die wettbewerbsbedingten Verluste von Verkehrsleistungen sowie die Energiepreiserhöhung in Bezug auf die betragsmäßige Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit am bedeutendsten. Bezüglich dieser Risiken hat sich die Risikoposition nicht wesentlich verändert.

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

Prognosebericht

KONJUNKTURELLE AUSSICHTEN

Die Aussichten für die konjunkturelle Entwicklung im Jahr 2014 basieren auf der Annahme einer insgesamt stabilen geopolitischen Entwicklung.

Für Deutschland sind vonseiten der globalen Konjunktur im Jahr 2014 kräftigere Impulse als im Vorjahr zu erwarten, wodurch das BIP-Wachstum anziehen sollte. Als zuverlässiger Wachstumsgarant dürfte sich auch 2014 der Privatkonsum zeigen. Vom Außenhandel sind verstärkt positive Effekte zu erwarten. Die schrittweise Erholung des Euro-Raums und steigende BIP-Wachstumsraten im angelsächsischen Raum sollten die Aussichten deutscher Güter auf wichtigen Absatzmärkten verbessern.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Für den Schienenpersonenverkehr gehen wir von einer Steigerung der Nachfrage aus. Ein wesentlicher Wachstumsbeitrag dürfte dabei gegenüber dem Vorjahr auf Aufholeffekte infolge des Hochwassers zurückzuführen sein. Verbesserungen der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sollten sich darüber hinaus positiv auf die Verkehrsleistung auswirken.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Aus den Rahmenbedingungen erwarten wir für das Jahr 2014 keine wesentlichen Auswirkungen auf unser Geschäft.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB REGIO AG IM GESCHÄFTSJAHR 2014

In Summe rechnen wir mit einer leichten Steigerung der Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2014. Insbesondere bei den Fahrgelderlösen erwarten wir ein Wachstum als Folge von Tarifierungsanpassungen und zielgerichteter Vermarktung. Die Verkehrsleistung erwarten wir auf dem Niveau des Berichtsjahres.

Wir gehen für 2014 von einem leicht steigenden Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus. Diese Entwicklung beruht im Wesentlichen auf der leichten Steigerung der Umsätze. Die erwartete deutlich positive Entwicklung des Beteiligungsergebnisses wird voraussichtlich die Effekte aus höheren Abschreibungen aufgrund der Fahrzeugneuzugänge teilweise kompensieren.

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.

A group of people, including a man in a plaid shirt and glasses, a woman with glasses, and a woman in a red polka-dot dress, are smiling and holding a large red banner. The banner has white text that reads "fahren ab auf's Bayern-Ticket". The background shows a scenic view of a train track and a landscape with mountains and trees.

fahren ab auf's Bayern-Ticket

ERFOLGSGESCHICHTE IN BAYERN GEHT WEITER

DB Regio Bayern und die Bayerische Eisenbahngesellschaft (BEG) unterzeichneten 2013 einen neuen Verkehrsdurchführungsvertrag (VDV). Der dritte VDV Bayern ist ein Anschlussvertrag, der am 1. Januar 2014 in Kraft getreten ist. Damit bestellt die BEG im Auftrag des Freistaats Bayern für weitere zehn Jahre Verkehrsleistungen bei DB Regio Bayern. Zudem feierten wir 2013 den 100-millionsten Bayern-Ticket-Kunden. Das Bayern-Ticket, das wir bereits seit 1997 anbieten, ist damit bundesweit das erfolgreichste Länderticket der Deutschen Bahn.

Jahresabschluss

- 22 Gewinn- und Verlustrechnung
- 22 Bilanz
- 23 Kapitalflussrechnung
- 24 Entwicklung des Anlagevermögens
- 25 Anhang
- 36 Anteilsbesitzliste
- 38 Getrennte Rechnungslegung
der Bereiche Erbringung von
Verkehrsleistungen und Betrieb
von Eisenbahninfrastruktur
gemäß §9 (1a) AEG
- 44 Bestätigungsvermerk des
Abschlussprüfers

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio.€]	Anhang	2013	2012
Umsatzerlöse	(15)	6.431	6.527
Bestandsveränderungen		0	0
Andere aktivierte Eigenleistungen		2	7
Gesamtleistung		6.433	6.534
Sonstige betriebliche Erträge	(16)	301	397
Materialaufwand	(17)	- 4.119	- 4.167
Personalaufwand	(18)	- 1.184	- 1.164
Abschreibungen		- 412	- 393
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(19)	- 449	- 539
		570	668
Beteiligungsergebnis	(20)	172	134
Zinsergebnis	(21)	- 45	- 48
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		697	754
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(30)	- 697	- 754
Jahresergebnis		-	-

Bilanz

AKTIVA

[in Mio.€]	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Sachanlagen	(2)	4.352	4.099
Finanzanlagen	(2)	408	408
		4.760	4.507
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	92	89
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	700	461
Guthaben bei Kreditinstituten		3	-
		795	550
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	1	3
		5.556	5.060

PASSIVA

[in Mio.€]	Anhang	31.12.2013	31.12.2012
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	410	410
Kapitalrücklagen	(7)	1.413	1.413
Gewinnrücklagen	(8)	11	11
		1.834	1.834
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	935	948
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	2.663	2.180
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	124	98
		5.556	5.060

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]	Anhang	2013	2012
Ergebnis vor Gewinnabführung und Steuern		697	754
Abschreibungen auf Sachanlagen		412	393
Abschreibungen auf Finanzanlagen		-	7
Veränderungen der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		1	10
Cashflow vor Steuern		1.110	1.164
Veränderung der übrigen Rückstellungen		-15	-145
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		4	-1
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-	-1
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden)		-31	-42
Veränderung der übrigen kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzschulden)		74	92
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		1.142	1.067
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		1	-2
Einzahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-744	-586
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		12	30
Auszahlungen aus Rückzahlungen von Investitionszuwendungen		-1	0
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		0	1
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		0	-1
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-732	-558
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-754	-1.036
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung		-209	759
Auszahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung		-44	-64
Einzahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung		600	-
Auszahlungen für an DB-Konzernunternehmen übertragene Rückstellungsverpflichtungen (Schuldbeitritt und DB-konzerninterne Wechsler)		0	-168
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-407	-509
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands		3	-
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(22)	-	-
Finanzmittelbestand am Jahresende	(22)	3	-

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen				Buchwert			
	Vortrag zum 01.01. 2013	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2013	Vortrag zum 01.01. 2013	Ab-schrei-bungen Ge-schäfts-jahr	Umbuchungen	Ab-gänge	Stand per 31.12. 2013	Stand per 31.12. 2013	Stand per 31.12. 2012
[in Mio. €]												
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	77	1	-	0	78	-1	-	-	0	-1	77	76
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	242	14	24	0	280	-88	-9	-	0	-97	183	154
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	2	1	1	0	4	-1	0	-	0	-1	3	1
	321	16	25	0	362	-90	-9	-	0	-99	263	231
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen												
	61	3	5	-1	68	-22	-3	-	0	-25	43	39
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr												
	7.668	594	-12	-97	8.153	-4.011	-385	-	94	-4.302	3.851	3.657
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören												
	130	7	4	-1	140	-83	-8	-	1	-90	50	47
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung												
	65	6	3	-3	71	-46	-7	-	4	-49	22	19
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau												
	106	106	-25	-64 ¹⁾	123	-	-	-	-	-	123	106
	8.351	732	-	-166	8.917	-4.252	-412	-	99	-4.565	4.352	4.099
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen												
	444	-	-	-	444	-37	-	-	-	-37	407	407
2. Beteiligungen												
	1	0	-	0	1	0	0	-	-	0	1	1
	445	0	-	0	445	-37	0	-	-	-37	408	408
Anlagevermögen insgesamt	8.796	732	-	-166	9.362	-4.289	-412	-	99	-4.602	4.760	4.507

¹⁾ Aktive Absetzungen bisher passivierter Fahrzeugförderungen sind in den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau enthalten (63 Mio. €).

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.

Die DB Regio AG ist ein Eisenbahnverkehrs- und Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Sinne des §9 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Sie betreibt neben Eisenbahnverkehr auch Serviceeinrichtungen in Form von Werkstätten und Außenreinigungsanlagen (§2 Abs. 3c AEG). Damit sind die Pflichten zur Rechnungslegung nach §9 Abs. 1a AEG zu beachten.

(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 Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) nicht ausgeübt.

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

Außerplanmäßige Abschreibungen auf niedrigere beizulegende Werte werden gegebenenfalls vorgenommen.

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

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear 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 ausgewiesen, gegebenenfalls – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert.

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- oder bonitätsbedingten Risiken wird durch Einzelbeziehungsweise pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklambedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlösschmälerungen von den Umsatzerlösen berücksichtigt.

Bankguthaben sind zu Anschaffungskosten bewertet, soweit nicht im Einzelfall ein niedrigerer Wertansatz geboten ist.

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

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

Bei der DB Regio AG wird das Deckungsvermögen, 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- beziehungsweise Abzinsung der Pensionsverpflichtungen (einschließlich der Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes) und aus der Bewertung sowie den laufenden Erträgen des Deckungsvermögens. Der sich ergebende Saldo wird im Zinsergebnis ausgewiesen.

Die Pensionsverpflichtungen werden zum Wert des garantierten Mindestverpflichtungsumfangs angesetzt.

Der beizulegende Zeitwert übersteigt zum 31. Dezember 2013 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die korrespondierende Aufstockung der Pensionsverpflichtungen von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens vollständig kompensiert, sodass aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden ist.

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.

Die Pensionsrückstellungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode (Projected-Unit-Credit-Methode; PUC-Methode) unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2013 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die wesentlichen zum 31. Dezember 2013 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

[in %]	31.12.2013
Rechnungszinsfuß	4,87
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
Erwartete Rententwicklung (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 3,75 % (Altersteilzeit) und 4,25 % (Jubiläum, Sterbegeld) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten beträgt 4,87 %.

Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung. Soweit Aufwendungen wahrscheinliche, aber ihrem Eintrittszeitpunkt nach unbestimmte Verpflichtungen gegenüber Dritten darstellen, werden sie unter 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 Abzinsungssatzes und Zins-effekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden im Zinsergebnis ausgewiesen.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag aus-gewiesen.

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbind-lichkeiten 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 Bar-wertmodelle 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 DB-Konzern beruht auf einer gesetzlichen Zuweisung im Rahmen des Art. 2 §12 Eisenbahnneuordnungsgesetz (ENeuOG). Für die Arbeitsleistung der zugewiesenen Beamten erstattet die DB Regio AG dem Bundeseisenbahnvermögen (BEV) die Kosten, die anfallen würden, wenn anstelle des zugewie-senen 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 vorgeschrie-benen 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 Anlagen-spiegel auf der Seite 24 zu entnehmen.

Im Berichtsjahr erhaltene Investitionszuschüsse in Höhe von 11 Mio. € (im Vorjahr: 30 Mio. €) sind von den Anschaf-fungs- und Herstellungskosten abgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden 5 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Triebwagenzüge und Lokomotiven – vor-genommen.

(3) Vorräte

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	86	83
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	6	6
Insgesamt	92	89

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Nie-derstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 32 Mio. € (im Vorjahr: 27 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 1 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) verschrottet.

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

[in Mio. €]	31.12.2013	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	31.12.2012
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	175	-	169
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	514	-	254
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6	-	15
Sonstige Vermögensgegenstände	5	-	23
Insgesamt	700	-	461

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Ver-mögensgegenstände belaufen sich auf 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen ent-halten 181 Mio. € (im Vorjahr: 156 Mio. €) Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen, 253 Mio. € (im Vorjahr: 44 Mio. €) aus Cashpooling gegen die Gesellschafterin DB Mobility Logistics AG (DBMLAG) und 80 Mio. € (im Vor-jahr: 53 Mio. €) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

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

(5) Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

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

(6) Gezeichnetes Kapital

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

(7) Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2013 einen Betrag in Höhe von 1.413 Mio. € (im Vorjahr: 1.413 Mio. €) aus.

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

Im Jahr 2007 hat die DB AG im Sinne einer abschließenden Umsetzung der §§ 2 Abs. 1, 25 Deutsche Bahn Gründungsgesetz (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.

(8) Gewinnrücklagen

Die im Rahmen der Erstanwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (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 Einführungsgesetz zum Handelsgesetzbuch (EGHGB) unmittelbar in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

(9) Rückstellungen

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	14	12
Steuerrückstellungen	7	6
Sonstige Rückstellungen	914	930
Insgesamt	935	948

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im Berichtsjahr 1 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 7 Mio. €); 330 T € wurden im Rahmen von Personalübergängen von verbundenen Unternehmen übernommen (im Vorjahr: 1 Mio. €).

Am 13. Dezember 2012 haben die DB ML AG und die DB Regio AG mit Wirkung zum 31. Dezember 2012 den schuldbeitragenden Schuldbeitritt der DB ML AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis zu den von der DB Regio AG an ihre Mitarbeiter erteilten Pensionszusagen vereinbart. Hierbei handelt es sich um einen laufenden Schuldbeitritt. Dementsprechend wurden im Berichtsjahr Pensionsrückstellungen, für die kein Planvermögen besteht, in Höhe von 4 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 zum jeweiligen Bilanzstichtag nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelte Erstattungsleistungen zu entrichten. Demnach erfolgte zum 31. Dezember 2012 eine Übertragung des zum Stichtag erdienten Teils der Verpflichtungen gegen Erstattung des handelsrechtlichen Barwerts der Pensionsverpflichtungen. In den Folgejahren werden weitere – im jeweiligen Geschäftsjahr erdiente – Teile der Verpflichtungen gegen Erstattung des handelsrechtlichen Dienstzeitaufwands auf die DB ML AG übertragen. Dies erfolgte auch im Berichtsjahr. Die durch die zukünftige Tätigkeit der aktiven Mitarbeiter nach dem 31. Dezember 2013 entstehenden Barwerterhöhungen wird ebenfalls die DB Regio AG tragen.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten Rückstellungen für Deferred Compensation in Höhe von 12 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen	401	350
Drohverluste aus Verkehrsverträgen	229	279
Verpflichtungen im Personalbereich	161	149
Verpflichtungen aus Auflagen Dritter	38	42
Unterlassene Instandhaltung	36	42
Haftpflichtrenten	15	16
Übrige Risiken	34	52
Insgesamt	914	930

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

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 und ähnlichen Verpflichtungen bestehende Deckungsvermögen wird in Höhe von 2.483 T € mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (4.543 T €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (6.701 T € beizulegender Zeitwert; 5.943 T € Anschaffungskosten) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (6.701 T €) verrechnet.

(10) Verbindlichkeiten

[in Mio. €]	31.12.2013	davon mit Restlaufzeit			31.12.2012
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2	2	-	-	-
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	39	22	8	9	75
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	304	276	22	6	266
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.245	1.231	421	593	1.754
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	73	58	10	5	84
davon aus Steuern	9	9	-	-	9
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	2.663	1.589	461	613	2.180
davon zinspflichtig	1.163				585

Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen enthalten ausschließlich Finanzierungsbeiträge der Länder für Beförderungsleistungen in Folgeperioden. Im Berichtsjahr wurden ursprünglich im Rahmen von längerfristigen leistungsbezogenen Zuschüssen (sogenannten Verzehrmodellen) gewährte Finanzierungsbeiträge in Höhe von 47 Mio. € aktivisch von den Fahrzeugen abgesetzt.

In den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sind gegenüber der DB ML AG mittel- bis langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 1.014 Mio. € (im Vorjahr: 541 Mio. €) sowie 127 Mio. € (im Vorjahr: 44 Mio. €) kurzfristige Verbindlichkeiten aus Darlehen, 18 Mio. € (im Vorjahr: 9 Mio. €) Zinsabgrenzungen und 8 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) Lieferungen und Leistungen enthalten. Außerdem sind in Höhe von 697 Mio. € (im Vorjahr: 754 Mio. €) Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung gegenüber der DB ML AG enthalten.

Gegenüber der DBAG sind kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie Umsatzsteuer in Höhe von insgesamt 35 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 31 Mio. €).

Insgesamt sind unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, 347 Mio. € Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten (im Vorjahr: 363 Mio. €).

(11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

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

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
Erlösabgrenzung	68	65
Abgegrenzte Bestellerentgelte	50	27
Sonstige passive Rechnungsabgrenzung	6	6
Insgesamt	124	98

(12) Haftungsverhältnisse

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	180	167
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	-
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	9	8
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	9	8
Insgesamt	189	175

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB ML AG für in Höhe von 180 Mio. € (im Vorjahr: 167 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB ML AG voraussichtlich erfüllt werden können.

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

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

(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
Bestellobligo für Investitionen	2.997	2.923
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	167	173
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	150	153
Insgesamt	3.164	3.096

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse (1.136 Mio. €; im Vorjahr: 1.040 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.

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

[in Mio. €]	31.12.2013	31.12.2012
FÄLLIGKEITEN:		
fällig bis 1 Jahr	79	75
fällig 1 bis 5 Jahre	78	83
fällig über 5 Jahre	10	15
Insgesamt	167	173

(14) Finanzinstrumente

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

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte beträgt 74.250 t Dieselderivate. Sämtliche Energiepreissicherungen beziehen sich auf den künftigen Energieverbrauch, der auf Basis der geplanten Verkehrsleistungen mithilfe von Verbrauchshistorien geschätzt wird.

Die Nominalwerte der eingesetzten Commodity-Dieselderivate betragen zum Stichtag 31. Dezember 2013 insgesamt 51 Mio. €.

Die negativen Marktwerte der schwebenden Geschäfte wurden in Höhe von 3 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) als Drohverlustrückstellung unter den sonstigen Rückstellungen erfasst.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**(15) Umsatzerlöse**

[in Mio. €]	2013	2012
Fahrgeldeinnahmen	2.663	2.620
Bestellung der Länder	3.732	3.875
Sonstige Umsatzerlöse	36	32
Insgesamt	6.431	6.527

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse enthalten 113 Mio. € (im Vorjahr: 125 Mio. €) Umsatzerlöse aus Vorjahren und 36 Mio. € (im Vorjahr: 49 Mio. €) aus der Auflösung von Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen.

(16) Sonstige betriebliche Erträge

[in Mio. €]	2013	2012
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	244	248
davon Verkauf von Material und Energie	18	16
davon sonstige Leistungen Dritte	226	232
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	8	8
Erträge aus Schadensersatz und Kostenerstattungen	23	28
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	11	10
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	1	2
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	-	1
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	11	94
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	2
Übrige Erträge	2	4
Insgesamt	301	397
davon periodenfremd	27	106

In den übrigen Erträgen sind Währungskursgewinne in Höhe von 4 T € (im Vorjahr: 0 T €) enthalten.

(17) Materialaufwand

[in Mio. €]	2013	2012
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	645	645
davon Aufwendungen für Energie	606	605
davon Strom	380	385
davon Stromsteuer	39	40
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	178	171
davon sonstige Energien	9	9
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	38	38
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	1	2
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.999	2.995
davon eingekaufte Leistungen Transport	300	293
davon Provisionen	218	216
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	113	114
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	2.218	2.228
davon Nutzung Trassen	1.799	1.806
davon Nutzung Stationen	419	422
davon sonstige bezogene Leistungen	150	144
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	475	527
Insgesamt	4.119	4.167

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. €]	2013	2012
LÖHNE UND GEHÄLTER		
für Arbeitnehmer	781	750
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	183	193
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	14	17
	978	960
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG ¹⁾		
für Arbeitnehmer	164	158
für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	42	46
	206	204
davon für Altersversorgung	21	22
Insgesamt	1.184	1.164

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

(19) Sonstige betriebliche Aufwendungen

[in Mio. €]	2013	2012
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	37	49
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	24	25
Gebühren und Beiträge	22	20
Forschungs- und Entwicklungskosten	14	16
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	10	10
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	7	7
Sonstige bezogene Dienstleistungen	238	219
davon bezogene IT-Leistungen	50	44
davon sonstige Kommunikationsdienste	7	8
davon sonstige Serviceleistungen	181	167
Aufwendungen aus Schadensersatz	3	25
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen und immateriellen Vermögensgegenständen	5	4
Übrige Aufwendungen	88	163
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	24	38
davon Zuführung zu Drohverlustrückstellungen	41	120
davon sonstige übrige Aufwendungen	23	5
Insgesamt	449	539
davon periodenfremd	2	5

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 39 T € (im Vorjahr: 1 T €) sonstige Steuern und 6 T € (im Vorjahr: 1 T €) Währungskursverluste.

(20) Beteiligungsergebnis

[in Mio. €]	2013	2012
Erträge aus Beteiligungen	1	0
davon aus verbundenen Unternehmen	1	0
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	180	155
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 9	- 14
Abschreibungen auf Finanzanlagen	-	- 7
Insgesamt	172	134

(21) Zinsergebnis

[in Mio. €]	2013	2012
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	5	4
davon aus verbundenen Unternehmen	0	2
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	3	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 50	- 52
davon an verbundene Unternehmen	- 36	- 30
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	- 13	- 22
Insgesamt	- 45	- 48

**ERLÄUTERUNGEN ZUR
KAPITALFLUSSRECHNUNG**

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung folgt den Empfehlungen des vom Deutschen Standardisierungsrat des Deutschen Rechnungslegungs Standards Committee e.V. (DRSC) entwickelten Deutschen Rechnungslegungs Standard 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.

(22) Finanzmittelbestand

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln.

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Forderungen gegen die DB ML AG aus dem Cashpooling in Höhe von 253 Mio. € (im Vorjahr: 44 Mio. €) nicht einbezogen.

SONSTIGE ANGABEN**(23) 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.

(24) Konzernzugehörigkeit

Die DB Regio AG ist ein Tochterunternehmen der DB ML AG und wird in den Konzern-Abschluss der DB AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen, der entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den dazu nach § 315a Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften erstellt wird. 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 kein Teilkonzern-Abschluss erstellt.

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

(25) Anteilsbesitz

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf den Seiten 36 und 37 dargestellt.

(26) Beschäftigte

[in Vollzeitpersonen]	2013		2012	
	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende	im Jahres- durch- schnitt	am Jahres- ende
Arbeitnehmer	17.619	17.574	17.586	17.592
Zugewiesene Beamte	4.651	4.439	5.025	4.885
Zwischensumme	22.270	22.013	22.611	22.477
Auszubildende	1.044	1.133	954	1.139
Insgesamt	23.314	23.146	23.565	23.616

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 der DB Regio AG kraft Art. 2 § 12 ENeuOG zugewiesen worden. Sie arbeiten für die DB Regio AG, ihr Dienstherr ist das Bundeseisenbahnvermögen (BEV).

(27) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM BERICHTSJAHR AN:

Dr. Manfred Rudhart

Vorsitzender des Vorstands (seit 1. Mai 2013),
Ressort Finanzen/Controlling (bis 30. April 2013),
Bad Homburg

- a) S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
 - S-Bahn Hamburg GmbH¹⁾
- b) Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien (Board of Directors)

Frank Sennhenn

Vorsitzender des Vorstands,
Darmstadt
– bis 30. April 2013 –

- 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)
 - DB Energie GmbH
- b) Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs- und Versorgungsunternehmen (HDN)

Norbert Klimt

Ressort Finanzen/Controlling,
Holzkirchen

– seit 1. Juli 2013 –

- a) DB RegioNetz Verkehrs GmbH¹⁾ (Vorsitz)
 - DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB)¹⁾ (Vorsitz)
 - S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
 - S-Bahn Hamburg GmbH¹⁾

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)

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 31.12.2013 beziehungsweise auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2013. Bei einem Eintritt nach dem 31.12.2013 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

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

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

Dr. Dieter Glück

Leiter des Referats LA 14 im Bundesministerium
für Verkehr und digitale Infrastruktur,
Pocking

Sigrid Heudorf

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

- 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 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

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

Marianne Motherby

Leiterin Recht der Deutschen Bahn AG,
Berlin

- a) □ DB Schenker Rail AG

Dr. Michael Offer

Leiter der Unterabteilung VIII B im Bundesministerium der Finanzen,
Berlin

- a) □ BWI Informationstechnik GmbH
 - T-Systems International GmbH

Regina Rusch-Ziemba*

Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,

Hamburg

– seit 5. Juni 2013 –

- a) □ Deutsche Bahn AG
 - DB Station & Service AG
 - DB Bahnbau Gruppe GmbH
 - DB Fahrwegdienste GmbH
 - DB JobService GmbH
 - DB ProjektBau GmbH
 - DEVK Allgemeine Lebensversicherungs-AG (Vorsitz)
 - DEVK Allgemeine Versicherungs-AG
 - DEVK Pensionsfonds-AG

Hartmut Schaefer*

Mitglied des Regionalbetriebsrats Südost der DB Regio AG,
Lutherstadt Eisleben

Dr. Ursula Schütze-Kreilkamp

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

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

Ralf Schweisel

Leiter Konzerncontrolling der DB Mobility Logistics AG,
Potsdam

- a) 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)

Claus Weselsky*

Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,
Leipzig

- 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 31.12.2013 beziehungsweise
auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2013. Bei einem Eintritt nach dem
31.12.2013 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

[in T€]	2013	2012
Gesamtbezüge des Aufsichtsrats	49	57

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats betragen im Berichtsjahr 49 T € (im Vorjahr: 57 T €).

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 MLAG in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Somit entfallen die Angaben nach §285 Nr. 9 HGB.

(28) Honorar des Abschlussprüfers

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

(29) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

(30) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Frankfurt am Main, den 27. Februar 2014

DB Regio AG
Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
»Steig ein« GmbH i. L., Kempten	EUR	50	23,33
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen	EUR	27	25,60
Autokraft GmbH, Kiel	EUR	10.278	100,00
BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn	EUR	2.419	100,00
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg	EUR	163	25,31
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	13.897	100,00
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede	EUR	4.829	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	5.860	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.637	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	12.363	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	4.556	100,00
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover	EUR	111	42,00
DB Busverkehr Hessen GmbH, Gießen	EUR	2.442	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Coburg	EUR	1.165	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	26	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	68.321	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	26.325	100,00
die linie GmbH, Kellinghusen	EUR	1.144	25,00
FahrBus Ostalb GmbH, Aalen	EUR	202	49,90
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen	EUR	59	30,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	566	100,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen	EUR	140	47,50
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode-Honerdingen	EUR	369	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	205	100,00
Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück	EUR	26	50,00
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen	EUR	8.235	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen	EUR		50,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	1.013	70,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich	EUR	1.163	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden (Main)	EUR	107	25,00
Niedersachsentarif GmbH, Hannover	EUR	54	8,33
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel	EUR	71	46,90
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	1.371	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	14.375	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	5.329	100,00
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld	EUR	60	30,43
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	10.760	100,00
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing	EUR	75	33,33
RDS bus s.r.o., Babylon/Tschechien	CZK	1.020	100,00
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach	EUR	179	54,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	17.392	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH - RBB -, Braunschweig	EUR	7.186	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	3.040	70,00
Regionalverkehr Bayerisch Schwaben GmbH (RBS) i. L., Augsburg	EUR	118	50,00
Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden	EUR	6.155	51,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	EUR	11.931	100,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	12.269	100,00
RegioTram Betriebsgesellschaft mbH i. L., Kassel	EUR	266	50,96
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg	EUR	419	45,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	159	48,69
Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH, Ingelheim am Rhein	EUR	124	38,33
Rheinpfalzbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	329	100,00
Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH, Montabaur	EUR	103	61,36
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	9.942	74,90
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen	EUR	1.442	100,00
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel	EUR	610	100,00
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	7.595	100,00
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken	EUR	50	41,67
Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken	EUR	9.654	100,00
Saar-Pfalz-Mobil GmbH, Bexbach	EUR	470	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	170.972	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	62.238	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	7.655	100,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg	EUR	25	45,20
Südwest Mobil GmbH, Mainz	EUR	-73	100,00
TGO – Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg	EUR	240	48,50
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim	EUR	238	30,91
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH i. L., Kaiserslautern	EUR	47	61,67
Verkehrsgemeinschaft Aalen GmbH, Aalen	EUR	70	26,67
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt	EUR	69	16,67
Verkehrsgemeinschaft Schwäbisch Gmünd GmbH (VSG) i. L., Schwäbisch Gmünd	EUR	26	25,00
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser	EUR	26	47,00
Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Lauda-Königshofen	EUR	50	42,19
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain – VU –, Aschaffenburg	EUR	2.613	100,00
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz	EUR	30	34,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH – VVM, Würzburg	EUR	28	18,64
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg	EUR	52	26,92
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen	EUR	40	21,00

Tochterunternehmen [Name und Sitz]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil	EUR	94	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	445	32,50
vvgf Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal	EUR	154	51,92
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig	EUR	617	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier	EUR	51	38,46
Völklinger Verkehrsgesellschaft mbH, Völklingen	EUR	217	25,50
Vorpommernbahn GmbH, Wolgast	EUR	8.476	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	6.069	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	10.439	100,00
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern	EUR	269	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen	EUR	96	40,00

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

Getrennte Rechnungslegung der Bereiche Erbringung von Verkehrsleistungen und Betrieb von Eisenbahninfrastruktur gemäß §9 (1a) AEG

Nach dem rechtskräftigen Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster vom 18. Februar 2013 sind Serviceeinrichtungen – wie sie auch von der DB Regio AG betrieben werden – Teil der Eisenbahninfrastruktur i.S.d. §2 Abs. 3 AEG. Damit besteht für die DB Regio AG als öffentliche Eisenbahn die Verpflichtung aus §9 Abs. 1a AEG, die Bereiche Eisenbahnverkehr wie auch Eisenbahninfrastruktur in ihrer Rechnungslegung zu trennen und je Bereich eine nach handelsrechtlichen Grundsätzen aufzustellende zusätzliche Bilanz und Gewinn- und Verlustrechnung in den Anhang ihres Jahresabschlusses aufzunehmen.

DEFINITION DER BEREICHE

Die DB Regio AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

- Erbringung von Verkehrsleistungen (Bereich Verkehr)
- Betrieb von Eisenbahninfrastruktur (Bereich Infrastruktur)

Zum Bereich Eisenbahninfrastruktur gehören bei der DB Regio AG die Werkstätten zur Fahrzeuginstandhaltung und die Außenreinigungsanlagen als sogenannte Serviceeinrichtungen gemäß §2 Abs. 3c Nr.7 AEG.

METHODIK UND ZUORDNUNGSREGELN IM RAHMEN DER TRENNUNGSRECHNUNG

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die den Bilanzen und Gewinn- und Verlustrechnungen der Tätigkeitsbereiche zugrunde liegen, wurden gegenüber dem handelsrechtlichen Jahresabschluss der DB Regio AG grundsätzlich nicht verändert. Änderungen von Postenausweisen gegenüber dem Jahresabschluss wurden vorgenommen, wenn einem Ausweisposten aus Sicht des jeweiligen Tätigkeitsbereichs ein anderer Charakter zukommt.

Hinsichtlich der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wird auf die Angaben im Anhang des Jahresabschlusses der DB Regio AG verwiesen.

Die einzelnen Tätigkeiten der Bereiche Erbringung von Verkehrsleistungen und Betrieb von Eisenbahninfrastruktur werden über getrennte Konten geführt und buchhalterisch so dargestellt, als ob sie von rechtlich selbstständigen Unternehmen ausgeführt worden wären. Die dadurch zu den originären Geschäftsvorfällen hinzukommenden fiktiven Leistungsbeziehungen werden so abgebildet, wie dies zwischen rechtlich selbstständigen Unternehmen üblich ist.

Die Zuordnung der Aktiva und Passiva sowie der Aufwendungen und Erträge zu den Bilanz- und GuV-Posten der Tätigkeitsbereiche erfolgt soweit möglich direkt. Sofern dies nicht möglich oder mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden gewesen wäre, wird eine Zuordnung anhand von sachgerechten Schlüsseln (im Wesentlichen Anlagen- und Personalschlüssel) vorgenommen. Sachliche Bezüge zwischen Bilanz- und GuV-Posten sind durch die Verwendung von identischen Schlüsseln bei der Zuordnung der Vermögens- und Schuldposten sowie der korrespondierenden Aufwands- und Ertragsposten berücksichtigt.

BILANZ NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN**Aktiva**

[in Mio. €]	31.12.2013	
	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur
A. ANLAGEVERMÖGEN		
Sachanlagen	3.998	354
Finanzanlagen	408	-
	4.406	354
B. UMLAUFVERMÖGEN		
VORRÄTE		
Hilfs- und Betriebsstoffe	-	86
Unfertige Erzeugnisse/Leistungen	-	6
	-	92
FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	174	1
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	493	67
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	6	-
Sonstige Vermögensgegenstände	5	0
	678	68
Guthaben bei Kreditinstituten	3	0
	681	160
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	1	0
	5.088	514

Passiva

[in Mio. €]	31.12.2013	
	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur
A. EIGENKAPITAL		
Zugeordnetes Eigenkapital	1.505	329
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	12	2
Steuerrückstellungen	6	1
Sonstige Rückstellungen	889	25
	907	28
C. VERBINDLICHKEITEN		
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2	0
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	39	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	298	6
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.141	150
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	72	1
	2.552	157
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	124	-
	5.088	514

Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen**BEREICH VERKEHR**

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert	
	Vortrag zum 01.01. 2013	Zugänge	Umb- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2013	Vortrag zum 01.01. 2013	Abschrei- bungen Ge- schäfts- jahr	Umb- chungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2013	Stand per 31.12. 2013
[in Mio.€]											
SACHANLAGEN											
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken											
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	14	1	-	0	15	-1	-	-	-	-1	14
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	25	7	18	0	50	-10	-1	-	0	-11	39
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	1	-1	0	0	0	0	-	0	0	0
	39	9	17	0	65	-11	-1	-	0	-12	53
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	4	1	0	-1	4	-1	0	-	0	-1	3
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	7.668	594	-12	-97	8.153	-4.011	-385	-	94	-4.302	3.851
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	8	2	1	0	11	-5	0	-	0	-5	6
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	12	3	1	-1	15	-9	-3	-	2	-10	5
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	80	71	-7	-64 ¹⁾	80	-	-	-	-	-	80
	7.811	680	0	-163	8.328	-4.037	-389	-	96	-4.330	3.998
FINANZANLAGEN											
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	444	-	-	-	444	-37	-	-	-	-37	407
2. Beteiligungen	1	0	-	0	1	0	-	-	-	0	1
	445	0	-	0	445	-37	-	-	-	-37	408
Anlagevermögen insgesamt	8.256	680	0	-163	8.773	-4.074	-389	-	96	-4.367	4.406

¹⁾ Aktive Absetzungen bisher passivierter Fahrzeugförderungen sind in den geleisteten Anzahlungen und Anlagen im Bau enthalten (63 Mio.€).

BEREICH INFRASTRUKTUR

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert	
	Vortrag zum 01.01. 2013	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2013	Vortrag zum 01.01. 2013	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2013	Stand per 31.12. 2013
[in Mio. €]											
SACHANLAGEN											
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken											
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	63	0	-	-	63	0	-	-	-	0	63
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	217	7	6	0	230	-78	-8	-	0	-86	144
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	2	0	2	0	4	-1	0	-	0	-1	3
	282	7	8	0	297	-79	-8	-	0	-87	210
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	57	2	5	0	64	-21	-3	-	0	-24	40
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	0	-	-	-	0	0	-	-	-	0	0
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	122	5	3	-1	129	-78	-8	-	1	-85	44
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	53	3	2	-2	56	-37	-4	-	2	-39	17
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	26	35	-18	0	43	-	-	-	-	-	43
	540	52	0	-3	589	-215	-23	-	3	-235	354
FINANZANLAGEN											
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-	0
	0	0	-	0	0	-	-	-	-	-	0
Anlagevermögen insgesamt	540	52	0	-3	589	-215	-23	-	3	-235	354

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

ANLAGEVERMÖGEN

Die Zuordnung des Anlagevermögens erfolgt direkt über separate Kontierungen (vergleiche im Einzelnen die getrennten Anlagenspiegel). Im Berichtsjahr wurden von den Zugängen im Anlagevermögen im Bereich Verkehr 10 Mio. € und im Bereich Infrastruktur 2 Mio. € Investitionszuschüsse abgesetzt. Die außerplanmäßigen Abschreibungen in Höhe von 5 Mio. € betreffen fast ausschließlich den Bereich Verkehr.

VORRÄTE

Die Vorräte werden ausschließlich in den Werkstätten gelagert und sind daher im Bereich Infrastruktur ausgewiesen.

FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

In den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, den Forderungen gegen verbundene Unternehmen, den Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsver-

hältnis besteht, und in den sonstigen Vermögensgegenständen sind keine Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr enthalten.

Im Bereich Infrastruktur werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen aus der Erbringung von Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (46 Mio. €).

Kurzfristige Mittel aus der DB-Konzernfinanzierung stehen für weitere Investitionen zur Verfügung und werden daher entsprechend dem direkt zugeordneten Sachanlagevermögen geschlüsselt.

ZUGEORDNETES EIGENKAPITAL

Bei der erstmaligen Zuordnung der Aktiva und Passiva zu den Tätigkeitsbereichen im Berichtsjahr wurde die jeweils entstehende Residualgröße aus zugeordneten Vermögensgegenständen und Schulden im Eigenkapital des Tätigkeitsbereichs einheitlich unter der Position »Zugeordnetes Eigenkapital« erfasst.

RÜCKSTELLUNGEN

Personalbezogene Rückstellungen werden den beiden Tätigkeitsbereichen über die Anzahl der jeweiligen Mitarbeiter zugeordnet. Alle Steuer- und übrigen sonstigen Rückstellungen werden sachverhaltsbezogen analysiert und direkt zugeteilt.

VERBINDLICHKEITEN

Die zum 31. Dezember 2013 bestehenden Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

Im Bereich Verkehr werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Instandhaltungsleistungen vom Bereich Infrastruktur pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (46 Mio. €).

Die für Investitionen aufgenommenen langfristigen Kredite werden entsprechend dem direkt zugeordneten Sachanlagevermögen geschlüsselt.

Per 31.12.2013 [in Mio. €]	Bereich Verkehr	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	Bereich Infrastruktur	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	2	2	0	0
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	39	22	0	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	298	270	6	6
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.141	1.209	150	68
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	72	59	1	1
davon aus Steuern	8	8	1	1
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0
Insgesamt	2.552	1.562	157	75
davon zinspflichtig	1.070		93	

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten in Höhe von 9 Mio. € betreffen ausschließlich den Bereich Verkehr.

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB ML AG in Höhe von 180 Mio. € für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Verkehr mit 157 Mio. € und den Bereich Infrastruktur mit 23 Mio. €.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. [in Mio. €]	2013	
	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur
Umsatzerlöse	6.431	595
Bestandsveränderungen	-	0
Andere aktivierte Eigenleistungen	-	1
Gesamtleistung	6.431	596
Sonstige betriebliche Erträge	244	11
MATERIALAUFWAND		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	- 395	- 250
Aufwendungen für bezogene Leistungen	- 2.980	- 19
Instandhaltungsaufwand	- 982	- 40
	- 4.357	- 309
PERSONALAUFWAND		
Löhne und Gehälter	- 818	- 159
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	- 173	- 34
	- 991	- 193
Abschreibungen	- 389	- 23
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 413	- 37
	525	45
Beteiligungsergebnis	172	-
Zinsergebnis	- 42	- 3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	655	42
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	- 655	- 42
Jahresergebnis	-	-

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung**UMSATZERLÖSE**

Die Umsatzerlöse des Bereichs Verkehr resultieren ausschließlich aus der Personenbeförderung. Die Umsatzerlöse des Bereichs Infrastruktur setzen sich aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (47 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Bereich Verkehr (1 Mio. €) und zusätzlich aus den Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr (547 Mio. €), die ergänzend zu den Umsatzerlösen aus den originären Geschäftsvorfällen erfasst werden, zusammen.

Die Instandhaltungsleistungen des Bereichs Infrastruktur für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (47 Mio. €) werden abweichend zum Jahresabschluss der DB Regio AG als Umsatzerlöse und nicht als sonstige betriebliche Erträge ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Bereichs Infrastruktur um Erlöse aus der üblichen Geschäftstätigkeit handelt.

SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen im Bereich Verkehr sind Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 4 T € enthalten. Die sonstigen betrieblichen Erträge im Bereich Infrastruktur beinhalten Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 0 T €.

MATERIALAUFWAND

Die vom Bereich Infrastruktur bezogenen Instandhaltungsleistungen (547 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Bereichs Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Bereichs Infrastruktur werden Aufwendungen (199 Mio. €), die im Jahresabschluss der DB Regio AG unter dem Instandhaltungsaufwand erfasst sind, als Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Bereichs Infrastruktur um Materialverbrauch des Fertigungsbereichs handelt.

PERSONALAUFWAND

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Verkehr beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 19 Mio. €. Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Infrastruktur enthalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 2 Mio. €.

SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Soweit in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen eine direkte Zuordnung der Aufwendungen auf die beiden Tätigkeitsbereiche nicht möglich ist, erfolgte eine Schlüsselung über die Anzahl der im Jahresdurchschnitt in den beiden Tätigkeitsbereichen eingesetzten Mitarbeiter.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Bereich Verkehr in Höhe von 39 T € und im Bereich Infrastruktur in Höhe von 0 T € angefallen. Darüber hinaus sind im Bereich Verkehr 6 T € und im Bereich Infrastruktur 0 T € Aufwendungen aus der Währungsumrechnung angefallen.

BETEILIGUNGSERGEBNIS

Da die Finanzanlagen dem Bereich Verkehr zugeordnet sind, betrifft das Beteiligungsergebnis ausschließlich den Bereich Verkehr.

[in Mio. €]	2013 Bereich Verkehr
Erträge aus Beteiligungen	1
davon aus verbundenen Unternehmen	1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	180
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-9
Insgesamt	172

ZINSERGEBNIS

Die sonstigen Zinsen und ähnlichen Erträge sowie die Zinsen und ähnlichen Aufwendungen werden unter Verwendung des Sachanlagenschlüssels auf die beiden Tätigkeitsbereiche verteilt. Soweit diese Erträge und Aufwendungen personalbezogene Rückstellungen betreffen, wird für die Schlüsselung die Anzahl der im Jahresdurchschnitt in den jeweiligen Tätigkeitsbereichen eingesetzten Mitarbeiter verwendet.

[in Mio. €]	2013	
	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	5	0
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	3	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	0	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-47	-3
davon an verbundene Unternehmen	-33	-3
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-13	0
Insgesamt	-42	-3

BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Hinsichtlich der Ergebnisverwendung wird unterstellt, dass die Tätigkeitsbereiche jeweils einen eigenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der DB ML AG abgeschlossen haben und die ansonsten auszuweisenden Jahresüberschüsse der Tätigkeitsbereiche an diese abgeführt werden.

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 2013 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 27. Februar 2014

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

Klaus Jäcker
Wirtschaftsprüfer

Bericht des Aufsichtsrats

- 46 Sitzungen des Aufsichtsrats
- 46 Arbeitsschwerpunkte
- 47 Jahresabschluss
- 48 Veränderungen in der Besetzung
von Aufsichtsrat und Vorstand

Bericht des Aufsichtsrats

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat trat im abgelaufenen Geschäftsjahr zu zwei ordentlichen und zwei außerordentlichen Sitzungen zusammen. In einem Fall wurde ein Beschluss auf der Grundlage eines schriftlichen Verfahrens gefasst. In seinen Sitzungen wurde der Aufsichtsrat vom Vorstand über die wirtschaftliche Lage der DB Regio AG und ihrer Beteiligungsunternehmen, die wesentlichen Geschäftsvorfälle sowie die beabsichtigte Geschäftspolitik ausführlich informiert. Der Aufsichtsrat befasste sich umfassend mit der Arbeit des Vorstands sowie der Lage und Entwicklung des Unternehmens. Er beschäftigte sich eingehend mit den Geschäftsvorfällen, die aufgrund gesetzlicher oder satzungsmäßiger Bestimmungen seiner Zustimmung unterliegen. 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 vier Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratssitzungen vorbereitet.

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

ARBEITSSCHWERPUNKTE

In seiner Sitzung am 18. März 2013 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2012 befasst.

In der Sitzung am 24. Juni 2013 hat der Aufsichtsrat das Vorstandsmitglied für das Ressort Finanzen/Controlling bestellt.

In der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 22. August 2013 ließ sich der Aufsichtsrat ausführlich über aktuelle Herausforderungen für den Bereich Regio Schiene sowie über die eingeleiteten Maßnahmen informieren.

In seiner Sitzung am 27. November 2013 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2014 befasst und die Budgetplanung 2014, die Investitions- und Projektplanung, die Mittelfristplanung 2014 bis 2018 sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Regio AG zur Kenntnis genommen.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2013 insbesondere mit dem aktuellen Auftragsbestand. Er ließ sich kontinuierlich über die laufenden Vergabeverfahren in den Bereichen Schiene und Bus und die Vergabebilanz unterrichten. Er befasste sich intensiv mit der wirtschaftlichen Lage der DB Regio AG, der aktuellen Marktsituation und den für das Unternehmen bestehenden Herausforderungen. Der Aufsichtsrat nahm die in den Bereichen Schiene und Bus ergriffenen Maßnahmen zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit zur Kenntnis.



ULRICH HOMBURG
VORSITZENDER DES AUFSICHTSRATS DER DB REGIO AG

Weitere Schwerpunkte bildeten die Entwicklung der Pünktlichkeit und die Liefersituation der ET 442 und 430. Der Aufsichtsrat ließ sich fortlaufend über den Sachstand der Ausschreibung S-Bahn Berlin Teilnetz Ring unterrichten. Er nahm die Resultate der Mitarbeiterbefragung 2012, den Folgeprozess und die eingeleiteten Maßnahmen zur Kenntnis und ließ sich über die Ergebnisse der Beratungen zur Personalplanung informieren.

Der Aufsichtsrat befasste sich eingehend mit der Struktur und Systematik des Vergütungssystems für Führungskräfte im Unternehmen. Er nahm die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung zur Kenntnis.

JAHRESABSCHLUSS

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio AG zum 31. Dezember 2013 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers Aktiengesellschaft Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), Frankfurt am Main, geprüft und mit uneingeschränktem Bestätigungsvermerk versehen.

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

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 20. März 2014 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 2013 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 2013 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUF SICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Frank Sennhenn schied mit Wirkung zum 30. April 2013 aus dem Vorstand der DB Regio AG aus.

Herr Dr. Manfred Rudhart wurde mit Wirkung zum 1. Mai 2013 zum Vorstandsvorsitzenden der DB Regio AG bestellt und führte in Personalunion das Ressort Finanzen/Controlling (P.RF).

Herr Norbert Klimt wurde mit Wirkung zum 1. Juli 2013 zum Mitglied des Vorstands für das Ressort Finanzen/Controlling der DB Regio AG bestellt.

Herr Michael Hahn wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2014 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Regio AG für das Ressort Regio Bus bestellt.

Frau Marion Rövekamp wurde mit Wirkung zum 1. April 2014 erneut zum Mitglied des Vorstands der DB Regio AG für das Ressort Personal bestellt.

Herr Heinz Fuhrmann schied zum 12. März 2013 aus dem Aufsichtsrat aus. Als seine Nachfolgerin wurde mit Wirkung zum 5. Juni 2013 Frau Regina Rusch-Ziemba bestellt.

Der Aufsichtsrat spricht Herrn Sennhenn und Herrn Fuhrmann 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 2013 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2014

Für den Aufsichtsrat



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Regio AG

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
Solutions, Leimen □ **Fotografie und Beratung** Max Lautenschläger,
Berlin □ **Bildnachweis:** □ **Umschlag** Max Lautenschläger □ **Seite 4**
Andreas Labes □ **Seite 20** Annett Wieking



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

