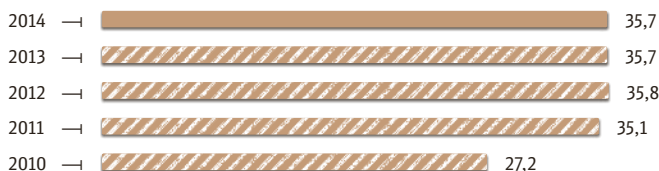


DB Regio AG
Geschäftsbericht 2014

Integriert denken. Nachhaltig handeln. Langfristig erfolgreich.

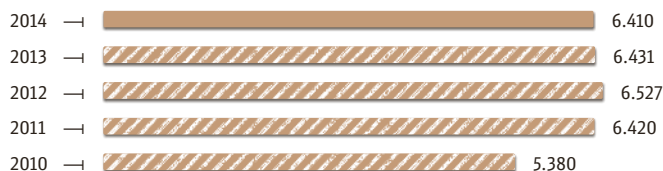
ENTWICKLUNGEN IM GESCHÄFTSJAHR 2014

VERKEHRSLAISTUNG [IN MRD. PKM ¹⁾]



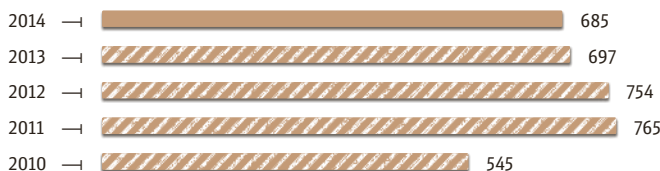
2014 zu 2013: -

UMSATZERLÖSE [IN MIO. €]



2014 zu 2013: - 0,3 %

ERGEBNIS DER GEWÖHNLICHEN GESCHÄFTSTÄTIGKEIT ²⁾ [IN MIO. €]



2014 zu 2013: - 1,7 %

UMSATZSTRUKTUR [IN %]



AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN

FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €

	2014	2013	Veränderung	
			absolut	%
Umsatz	6.410	6.431	-21	-0,3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit ²⁾	685	697	-12	-1,7
Bilanzsumme per 31.12.	6.607	5.556	+1.051	+18,9
Anlagevermögen per 31.12.	5.947	4.760	+1.187	+24,9
Eigenkapital per 31.12.	1.834	1.834	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	1.712	1.163	+549	+47,2
Brutto-Investitionen	1.672	744	+928	+125
Netto-Investitionen ³⁾	1.670	732	+938	+128
Mitarbeiter per 31.12.	21.553	22.013	-460	-2,1
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende in Mio.	1.425	1.410	+15	+1,1
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm ¹⁾	35,7	35,7	-	-
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	411,7	409,7	+2	+0,5

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.



Nachdem eine Vielzahl der Länder-Tickets und das Quer-durchs-Land-Ticket schon seit längerem auch als DB Handy-Ticket über den DB Navigator erhältlich sind, kommt ab 14. Dezember 2014 auch das Schönes-Wochenende-Ticket dazu. Der Weg zum Ticket wird also für die Kunden im Wochenendfreizeitverkehr noch einfacher und komfortabler.

INHALT

- 
- 2 VORWORT DES
VORSTANDSVORSITZENDEN**
 - 5 LAGEBERICHT**
 - 19 JAHRESABSCHLUSS**
 - 41 WEITERE INFORMATIONEN**

VORWORT DES VORSTANDSVORSITZENDEN

Sehr geehrte Damen und Herren,

über Mobilität wird in der Öffentlichkeit selten diskutiert – sie wird vorausgesetzt. Welchen Wert Mobilität hat und wie sehr Mobilität davon abhängt, dass der öffentliche Nahverkehr zur Verfügung steht, hat das Jahr 2014 gezeigt. Beim Lokführerstreik im Herbst standen über Tage die Räder still. Das hat unsere Kunden und uns geschmerzt. Aber es hat auch unterstrichen, wie existenziell unsere Leistungen und die Leistungen unserer Branche für Wirtschaft und Gesellschaft sind.

Entsprechend der DB-Konzernstrategie **DB2020** versteht sich die DB Regio AG als Unternehmen, das sich seiner gesellschaftlichen Ein-

bettung und Verantwortung bewusst ist. Wir

stehen für Nachhaltigkeit, die sich in den Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie äußert. In ökonomischer Hinsicht hat sich das Geschäftsfeld DB Bahn Regio in einem ausgesprochen herausfordernden Umfeld 2014 behaupten können. Zum einen haben wir in der Sparte Schiene unsere Gewinnquote in Vergabeverfahren stabilisiert und unseren Leistungsbestand leicht ausgebaut, zum anderen konnten wir in der Sparte Bus einen Nettoleistungsgewinn verbuchen und

somit eine Trendumkehr gegenüber den Vorjahren einleiten. Dafür waren und sind auch weiter erhebliche Anstrengungen nötig: Bei Vergaben im Nahverkehr entscheiden zumeist wenige Cent pro Zug- oder Nutzwagenkilometer über Erfolg oder Misserfolg.

Trotz des hohen Wettbewerbsdrucks wollen wir ein guter Arbeitgeber sein – das ist die soziale Dimension der Strategie **DB2020**. Ein zentrales Handlungsfeld ist hier die Mitarbeiterzufriedenheit. Im Jahr 2014 haben wir zum wiederholten Male unsere Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Wir werden die Ergebnisse der Befragung nutzen, um uns kontinuierlich zu verbessern. Zugleich sind wir überzeugt, dass Wettbewerb zulasten der Beschäftigten weder für uns noch für unsere Branche nachhaltig ist. Deshalb plädieren wir für eine faire Entlohnung und angemessene Sozialstandards für alle Beschäftigten im Nahverkehr.

Gut vorangekommen sind wir in der Dimension Ökologie. Wir haben die ersten Dieselloks der neuen Baureihe 245 in Dienst gestellt, die dank ihres innovativen Motorenkonzepts besonders energieeffizient fahren. Im Projekt EcoTrain entwickeln wir gemeinsam mit Partnern einen Hybridantrieb für dieselelektrische Fahrzeuge. Im Nahverkehr auf der Straße sind wir mit mehr als 500 Bussen, die die strenge Abgasnorm Euro VI erfüllen, deutschlandweit führend.

Die Nahverkehrsbranche befindet sich auf dem Scheitelpunkt der Vergabewelle im Schienenpersonennahverkehr. Natürlich ist vor diesem Hintergrund der Wettbewerb der Verkehrsunternehmen das beherrschende Thema. Viel zu kurz kommt dabei jedoch, dass vor allem der Individualverkehr ein Konkurrent der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger ist. Darin steckt ein enormes Marktpotenzial. Unsere Branche braucht Kreativität, um es besser zu nutzen.

Wir stehen für Nachhaltigkeit, die sich in den Dimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie äußert.

In ökonomischer Hinsicht hat sich das Geschäftsfeld DB Bahn Regio in einem ausgesprochen herausfordernden Umfeld 2014 behaupten können.

Trotz des hohen Wettbewerbsdrucks wollen wir ein guter Arbeitgeber sein – das ist die soziale Dimension der Strategie DB2020. Ein zentrales Handlungsfeld ist hier die Mitarbeiterzufriedenheit.



Kreative Ideen sind aber auch angesichts der strukturellen Umbrüche in unserem Markt gefragt. Der demografische Wandel zeigt immer stärkere Auswirkungen. Auch die Fernbusliberalisierung wirkt immer stärker in den Nahverkehrsmarkt. Das autonom fahrende Auto ist keine ferne Vision mehr. Im Zeichen der Digitalisierung und Vernetzung entdecken auch die Automobilindustrie und die Internet-Economy den Mobilitätsmarkt.

Kreative Ideen sind aber auch angesichts der strukturellen Umbrüche in unserem Markt gefragt.

Als DB Bahn Regio stellen wir uns offensiv diesen Herausforderungen. Wir wollen moderne Mobilität unter den Vorzeichen des öffentlichen Verkehrs gestalten. Und wir wollen diesen Weg gemeinsam mit der Branche gehen. Je fester wir das Netzwerk knüpfen, umso überzeugender die Angebote, umso besser für den Nahverkehr.

Herzlichst
Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Dr. Rudhart".

Dr. Manfred Rudhart
Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG

Der neue IRE Berlin – Hamburg ist 2014 erfolgreich gestartet. Zweimal täglich hin und wieder zurück – so verbindet der neue Zug die Bundeshauptstadt mit der Elbmetropole. Für den IRE Berlin – Hamburg gibt es einen Festpreis von 19,90 € für eine Fahrt und 29,90 € für eine Hin- und Rückfahrt. Auch ein mehrtägiger Verbleib am Zielort ist kein Problem. Zwischen An- und Abreise können 15 Tage liegen.



LAGEBERICHT

6 ÜBERBLICK

6 RAHMENBEDINGUNGEN

**8 ERTRAGS-, FINANZ- UND
VERMÖGENSLAGE**

11 MITARBEITER

12 NACHHALTIGKEIT

13 STRATEGIE

14 WEITERE INFORMATIONEN

16 NACHTRAGSBERICHT

16 CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

18 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 Deutschen 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 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 aus Deutschland in benachbarte Länder und umgekehrt gebündelt.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Regio besteht aus der DB Regio AG und weiteren eigenständigen Tochtergesellschaften. Die bedeutendsten Tochtergesellschaften sind in der Sparte DB Bahn 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 DB Bahn Regio Bus sind die wesentlichen Tochtergesellschaften die Omnibusverkehr Franken GmbH, die Autokraft GmbH, die SüdbadenBus GmbH und die Regional Bus Stuttgart GmbH.

Das Geschäftsfeld DB Bahn Regio ist mit seinen regionalen Einheiten marktnah aufgestellt. Die Sparte DB Bahn Regio Schiene besteht im Berichtsjahr aus zwölf operativen Regionen und die Sparte DB Bahn Regio Bus aus acht Regionen (im Vorjahr: neun Regionen; Zusammenführung der Regionen Nordost und Südost zum 1. Oktober 2014), 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 liegt mit 685 Mio. € um 12 Mio. € beziehungsweise 1,7% knapp unter dem Vorjahr. Ursächlich hierfür war vor allem ein Rückgang des Umsatzes, insbesondere bedingt durch die Streiks, Ausschreibungseffekte sowie den Wettbewerbsdruck aufgrund der Liberalisierung des Fernbusmarkts. Auf der Aufwandsseite konnten Einsparungen aufgrund von Prozess- und Personaloptimierungen, umfassende Kostensenkungsmaßnahmen sowie Produktivitätssteigerungen sowohl die Preissteigerungen und Tariferhöhungen als auch den Umsatzrückgang teilweise kompensieren.

RAHMENBEDINGUNGEN

WIRTSCHAFTLICHES UMFELD

Der überwiegende Anteil der Aktivitäten ist abhängig von der konjunkturellen Entwicklung im Heimatmarkt Deutschland. Eine robuste Entwicklung auf dem Arbeitsmarkt und wachsende Realeinkommen haben auch im Berichtsjahr die wirtschaftliche Entwicklung in Deutschland und damit auch die Gesamtnachfrage im Personenverkehr gestützt.

Die deutsche Wirtschaft entwickelte sich im Jahr 2014 im Vergleich zum Euro-Raum erneut besser. Nach einem infolge des milden Winters starken ersten Quartal trübte sich die Entwicklung im Jahresverlauf jedoch deutlich ein. Stütze der Entwicklung war abermals die Binnennachfrage.

Neben dem privaten Konsum nahmen auch die Investitionen kräftig zu. Durch die gestiegene Investorenunsicherheit blieb die Entwicklung aber hinter den Erwartungen zurück. Lediglich die Bauinvestitionen entwickelten sich zum Jahresstart stärker als prognostiziert. Die Exporte nahmen stärker zu als die gesamte Wirtschaftsleistung. Gehemmt wurde diese Entwicklung durch die Schwäche wichtiger Absatzmärkte.

Die Importe nahmen in ähnlicher Größenordnung wie die Exporte zu, sodass sich der Beitrag des Außenhandels zum Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) nur geringfügig erhöhte.

ENTWICKLUNG AUF DEN RELEVANTEN MÄRKTEN

Schienenpersonenverkehr in Deutschland auf Vorjahresniveau

Der deutsche Personenverkehr verzeichnete im Jahr 2014 einen Leistungszuwachs von 1,4% und setzte seine positive Entwicklung fort. Gute konjunkturelle und sozioökonomische Rahmenbedingungen in Form steigender Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahlen, wachsender verfügbarer Realeinkommen und deutlich sinkender Kraftstoffpreise stützten die Entwicklung. Auch eine vergleichsweise milde Witterung in den Wintermonaten spiegelte sich positiv in den Zahlen wider. Zudem profitierte der Personenverkehrsmarkt von einer wachsenden Wettbewerbsdynamik durch die erfolgte Liberalisierung des Buslinienfernverkehrs.

Die Verkehrsleistung des Schienenpersonenverkehrs blieb trotz der milden Witterung und der sinkenden Kraftstoffpreise sowie des Sturmtiefs Ela und mehrerer Streiks der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) auf Vorjahresniveau. Während der Schienenpersonennahverkehr stagnierte, musste der Schienenpersonenfernverkehr Einbußen von rund 2% hinnehmen. Der Schienenpersonenfernverkehr litt unter einem wachsenden Wettbewerbsdruck sowie Preiswahrnehmungsänderungen aufgrund des offensiven Auftretens von Fernbusanbietern. Der Schienenpersonennahverkehr profitierte neben Taktverdichtungen von der erstmals ganzjährigen Wirkung der Inbetriebnahme des City-Tunnels in Leipzig und des neuen mitteldeutschen S-Bahn-Netzes Ende 2013. Der Schienenpersonenverkehr erreichte insgesamt einen Marktanteil von rund 8%.

Die Verkehrsleistung der Gesellschaften des DB-Konzerns lag im Jahr 2014 insgesamt unter dem Vorjahresniveau. Während die Nachfrage bei DB Bahn Regio stabil blieb, ging sie bei DB Bahn Fernverkehr um knapp 2% zurück. DB-konzernexterne Bahnen konnten erneut stärker zulegen und ihre Verkehrsleistung um rund 7% steigern.

Der öffentliche Straßenpersonenverkehr behauptete sich auf Vorjahresniveau. Im Buslinienahverkehr wirkten rückläufige Schüler- und Auszubildendenverkehre leistungsmindernd. Der liberalisierte Buslinienfernverkehr expandierte dagegen stark. Streiks im Schienenpersonen- und im Luftverkehr sowie preissensible Nutzer von Bahn und Auto verstärkten die Wachstumsdynamik. Der intensive Preiswettbewerb führte auch zu Marktaustritten erster Akteure. Nach DB-konzerninternen Berechnungen liegt der Marktanteil des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs bei rund 6%.

Die Betriebsleistung der DB Regio AG lag um 2,0 Mio. Trassenkilometer (Trkm) beziehungsweise 0,5% über dem Vorjahr. Die Leistungsverluste insbesondere in Bayern (E-Netz Rosenheim und Regionalzüge Ostbayern) wurden durch die Zuwächse in Nordost (Übernahme Verkehrsvertrag Ost-West) und in Südost (vor allem mitteldeutsches S-Bahn-Netz I) überkompensiert. Die Verkehrsleistung blieb im Berichtsjahr mit 35,7 Mrd. Personenkilometern (Pkm) auf dem Niveau des Vorjahres. Die Zahl der Reisenden der DB Regio AG erhöhte sich dagegen im Vergleich zum Vorjahr um weitere 15 Millionen Personen und damit um 1,1% auf 1.425 Millionen Personen (im Vorjahr: 1.410 Millionen Personen).

Die Verkehrsleistung der Schientöchter der DB Regio AG stieg um 0,1 Mrd. Pkm beziehungsweise 1,1% auf 8,8 Mrd. Pkm (im Vorjahr: 8,7 Mrd. Pkm). Die Zahl der Reisenden der Schientöchter der DB Regio AG stieg im Vorjahresvergleich um 12 Millionen Personen (+1,6%) auf 751 Millionen Personen (im Vorjahr: 739 Millionen Personen).

Die Verkehrsleistung der Sparte DB Bahn Regio Bus hat sich gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen infolge abnehmender Schülerzahlen um 0,4 Mrd. Pkm beziehungsweise um 5,5% auf 6,9 Mrd. Pkm (im Vorjahr: 7,3 Mrd. Pkm) verringert. Die Zahl der Reisenden ist mit 614 Millionen Personen gegenüber dem Vorjahr (im Vorjahr: 652 Millionen Personen) um 38 Millionen Personen beziehungsweise 5,8% gesunken.

POLITISCHES UMFELD

Höhere EEG-Umlage

Entgegen der bisherigen Praxis wird der Bahnstrom vollumfänglich, das heißt auch der in den Bahnstromkraftwerken erzeugte 16,7-Hz-Strom, in die Umlage gemäß dem Erneuerbaren-Energien-Gesetz (EEG) einbezogen. Mit der Verabschiedung der EEG-Novelle im Sommer 2014 wird zudem der von den Schienenbahnen zu errichtende EEG-Satz für den Fahrstrom deutlich angehoben. Das neue Gesetz beinhaltet eine Änderung der »Besonderen Ausgleichsregelung« für die Schienenbahnen, wonach ab dem Jahr 2015 eine Umlage in Höhe von 20% der vollen EEG-Umlage zu entrichten ist.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOTIZIERTEN LEISTUNGSENTWICKLUNG

Die Leistungsentwicklung im Berichtsjahr entsprach der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2013 abgegebenen Prognose für die Leistungsentwicklung im Geschäftsjahr 2014.

ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

UMSATZENTWICKLUNG

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen mit 6.410 Mio. € um 21 Mio. € beziehungsweise 0,3% geringfügig unter dem Vorjahreswert.

Die Fahrgelderlöse unterschritten mit 2.638 Mio. € den Vorjahreswert um 25 Mio. € beziehungsweise um rund 1,0%. Tarifierungsanpassungen und gezielte Marketingaktivitäten konnten den negativen Effekt insbesondere aus Ausschreibungsverlusten (insbesondere E-Netz Rosenheim) und Streiks nicht kompensieren.

Das Bestellerentgelt mit 3.729 Mio. € lag nahezu auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 3.732 Mio. €). Positiv wirkte die Bestellerentgeltdynamisierung. Gegenläufig wirkten die Streikereffekte, die Leistungsverluste sowie die geringeren Bestellerentgeltsätze bei neu gewonnenen Ausschreibungen.

Insgesamt entfielen rund 60% des Umsatzes auf Bestellerentgelte und rund 40% auf Fahrgelderlöse.

Der Umsatz des Berichtsjahres wurde durch die Streikereffekte negativ beeinflusst. Die negativen Auswirkungen des Streiks betragen bei der DB Regio AG im Umsatz in Summe rund 57 Mio. €.

ERGEBNISENTWICKLUNG

Mit 6.415 Mio. € sank die Gesamtleistung im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 18 Mio. € beziehungsweise 0,3%. Hierzu trug insbesondere der Umsatzrückgang mit 21 Mio. € bei.

Im Vergleich zum Vorjahr wurden mit 304 Mio. € geringfügig um 3 Mio. € (+1,0%) höhere sonstige betriebliche Erträge erzielt.

Der Materialaufwand stieg leicht von 4.119 Mio. € im Vorjahr um 9 Mio. € beziehungsweise um 0,2% auf 4.128 Mio. €. Höhere Trassen- und Stationspreise sowie ein höherer Instandhaltungsaufwand konnten durch geringere Aufwendungen für Energie aufgrund von Preis- und Mengeneffekten sowie durch gesunkene Vertriebsprovisionen nahezu kompensiert werden.

Der Personalaufwand lag bei 1.195 Mio. € und damit um 0,9% über dem Vorjahreswert (1.184 Mio. €). Ursache hierfür sind insbesondere Tarifsteigerungen, die ein Absinken der durchschnittlichen Mitarbeiterzahl um 1,9% überkompensierten.

Mit 466 Mio. € lagen die Abschreibungen um 54 Mio. € beziehungsweise 13,1% über dem Vorjahreswert. Ursache hierfür ist im Wesentlichen der Zulauf der neuen Fahrzeuge der Baureihen (BR) ET 430, ET 1440, ET 428/429 sowie VT 620/622 (siehe hierzu Abschnitt »Investitionen«).

Der sonstige betriebliche Aufwand sank gegenüber dem Vorjahr um 22 Mio. € beziehungsweise um 4,9% auf 427 Mio. €. Hauptgrund für den Rückgang sind geringere Rückstellungszuführungen.

Mit 230 Mio. € übersteigt das Beteiligungsergebnis um 58 Mio. € deutlich den Vorjahreswert in Höhe von 172 Mio. € (siehe hierzu Abschnitt »Entwicklung der Tochtergesellschaften der DB Regio AG«).

Das Zinsergebnis sank im Vorjahresvergleich geringfügig um 3 Mio. € beziehungsweise um 6,7% auf –48 Mio. €.

Mit 685 Mio. € bleibt das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der DB Regio AG nahezu auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 697 Mio. €), trotz der negativen Auswirkungen der Streiks (in Summe rund 52 Mio. € und im Geschäftsfeld DB Bahn Regio rund 60 Mio. €). Das Ergebnis nach Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 674 Mio. € wird aufgrund des bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags von der Muttergesellschaft DB ML AG übernommen.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Entgegen der im Lagebericht zum Geschäftsjahr 2013 abgegebenen Prognose lagen vor allem die Umsatzerlöse aufgrund von Streiks im Zuge der Tarifverhandlungen niedriger.

Das Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit fiel entsprechend der erwarteten Entwicklung der Abschreibungen aufgrund von Fahrzeugzugängen sowie der oben genannten Entwicklung der Umsatzerlöse niedriger aus als prognostiziert. Das wie erwartet deutlich positive Beteiligungsergebnis konnte die Effekte aus höheren Abschreibungen jedoch kompensieren.

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

ENTWICKLUNG DER TOCHTER-GESELLSCHAFTEN DER DB REGIO AG

Sparte DB Bahn Regio Schiene inklusive RAB

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung in %
Umsatz	1.485	1.470	+1,0
Ergebnis vor Steuern	148	115	+28,7
Brutto-Investitionen	79	35	+126
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	6.335	6.360	- 0,4

Die Umsatzerlöse der Töchter der Sparte DB Bahn Regio Schiene lagen durch einen Anstieg der Fahrgelderlöse mit 1.485 Mio. € um 15 Mio. € beziehungsweise 1,0% über dem Vorjahr.

Das Ergebnis vor Steuern stieg gegenüber dem Vorjahr um 33 Mio. € auf 148 Mio. € (im Vorjahr: 115 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen der Tochtergesellschaften lagen im Berichtsjahr bei 79 Mio. € und damit um 44 Mio. € über dem Vorjahreswert. Neben der erfolgten Beschaffung von acht Diesellokomotiven der BR 245 für die DB RegioNetz Verkehrs GmbH beziehungsweise für die Südostbayernbahn wurde in kleinere und mittlere Werkstatt- und sonstige Projekte investiert. Da nur in geringem Umfang Zuschüsse realisiert wurden, entsprechen im Berichtsjahr die Netto-Investitionen mit 79 Mio. € dem Wertansatz der Brutto-Investitionen.

Die Mitarbeiterzahl ist im Vergleich zum Vorjahr um 25 beziehungsweise 0,4% auf 6.335 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2013: 6.360 Mitarbeiter) gesunken.

Sparte DB Bahn Regio Bus

AUSGEWÄHLTE KENNZAHLEN [IN MIO. €]	2014	2013	Veränderung in %
Umsatz	1.292	1.282	+ 0,8
Ergebnis vor Steuern	66	56	+17,9
Brutto-Investitionen	150	87	+72,4
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	8.560	8.334	+2,7

Die Umsatzerlöse der Töchter der Sparte DB Bahn Regio Bus lagen mit 1.292 Mio. € um 10 Mio. € über dem Vorjahr. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus höheren Außenumsätzen für Vorjahre.

Das Ergebnis vor Steuern lag mit 66 Mio. € um 10 Mio. € über dem Vorjahreswert (56 Mio. €). Der Anstieg resultierte aus dem höheren Außenumsatz, während der Produktionsaufwand nicht in gleichem Maße gestiegen ist.

Die Brutto-Investitionen, überwiegend in Kraftomnibusse, lagen mit 150 Mio. € um 63 Mio. € über dem Vorjahreswert. Die Abweichung zum Vorjahr ist in erster Linie auf

Busbeschaffungen für gewonnene Neuverkehre hauptsächlich in den Regionen Rhein-Neckar und Hessen zurückzuführen.

Die Zahl der Mitarbeiter per 31. Dezember 2014 betrug 8.560 Mitarbeiter (31. Dezember 2013: 8.334 Mitarbeiter). Der Anstieg resultierte vor allem aus Leistungsmehrungen (zum Beispiel in den Regionen Rhein-Neckar und Hessen).

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

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen Standard&Poor's (S&P) und Moody's laufend überprüft. Im Berichtsjahr haben beide Rating-Agenturen im Rahmen ihrer jährlichen Rating-Reviews die sehr guten Bonitätsbeurteilungen der DB AG bestätigt: Moody's »Aa1«, S&P »AA«. Die Ratings von S&P und Moody's 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 2014 mit 76 Mio. € 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. €. Der Anstieg der kurzfristigen Verbindlichkeiten um 522 Mio. € ist vor allem auf längerfristige Zahlungsziele sowie höhere Einbehalte gegenüber Fahrzeuglieferanten zurückzuführen.

KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 1.006 Mio. € und lag damit um 75 Mio. € unter dem Vorjahreswert. Ursächlich hierfür war in erster Linie die Begleichung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr um 443 Mio. € auf 1.114 Mio. €. Hierin spiegeln sich zum einen die um 928 Mio. € höheren Brutto-Investitionen – unter Berücksichtigung der Verrechnung der Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinbehalten von 536 Mio. € – und zum anderen die um 10 Mio. € geringeren Investitionszuwendungen wider.

Der Mittelzufluss aus Finanzierungstätigkeit reduzierte sich um 512 Mio. € auf 105 Mio. €. Dies resultierte mit 538 Mio. € vor allem aus der Inanspruchnahme der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung.

INVESTITIONEN

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen der DB Regio AG erhöhten sich um 928 Mio. € auf 1.672 Mio. €. Wesentliche Ursache für die Erhöhung ist die Beschaffung von elektrischen Triebzügen (ET) der BR 430, 1440 und 428/429 sowie Verbrennungstriebwagen (VT) der BR 620/622. Von den Brutto-Investitionen entfielen rund 95% auf Fahrzeuge und knapp 5% auf Werkstätten und sonstige Investitionen.

Die Investitionsschwerpunkte bei den Fahrzeugen (inklusive der Anlagen im Bau) lagen in der Beschaffung von Elektrotriebwagen der BR ET 430 für die S-Bahn-Netze Rhein-Main und Stuttgart in Höhe von 866 Mio. €, der BR ET 442 für die Teilnetze Warnow und Werdenfels in Höhe von 123 Mio. €, der BR ET 1440 für das Teilnetz S5/S8 in Nordrhein-Westfalen in Höhe von 109 Mio. € sowie der BR ET 428/429 für die Teilnetze Haardachse und Regional-expressnetz Südwest in Höhe von 147 Mio. €. Ein weiterer Schwerpunkt der Fahrzeugbeschaffung ist der Zugang von Verbrennungstriebwagen der BR VT 620/622 für das Teilnetz Dieselnetz Köln in Höhe von 295 Mio. €.

Im Bereich der Werkstätten wurden im Berichtsjahr rund 39 Mio. € investiert. Schwerpunkte waren hier der Neu- und Umbau von Werkstatt- sowie Fahrzeugreinigungsanlagen für die Standorte Ulm und Köln.

Nach Abzug der erhaltenen Investitionszuschüsse (2 Mio. €) ergaben sich Netto-Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 1.670 Mio. €, die um 938 Mio. € über dem Vorjahreswert lagen (im Vorjahr: 732 Mio. €).

Das Bestellobligo für Investitionen reduzierte sich per 31. Dezember 2014 auf 2.034 Mio. € (im Vorjahr: 2.997 Mio. €).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONSPROGRAMMS

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen im Bereich des Sachanlagevermögens von 1.672 Mio. € – unter Berücksichtigung der Verrechnung der Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinbehalten von € 536 Mio. € – nach Abzug des Mittelzuflusses aus Investitionszuwendungen und Anlagenabgängen ein Kapitalbedarf in Höhe von 1.114 Mio. € (im Vorjahr: 671 Mio. €), der im Wesentlichen aus dem Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit gedeckt wurde. Auch für künftige Investitionen wird von einer unveränderten Finanzierungsstruktur ausgegangen.

BILANZSTRUKTUR

BILANZSTRUKTUR [IN % DER BILANZSUMME]	31.12.2014	31.12.2013
AKTIVA		
Anlagevermögen	90,0	85,6
Umlaufvermögen	10,0	14,4
Rechnungsabgrenzungsposten	0,0	0,0
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	27,8	33,0
Rückstellungen	15,6	16,8
Verbindlichkeiten	54,8	48,0
Zinspflichtige Verbindlichkeiten	25,9	20,9
Rechnungsabgrenzungsposten	1,8	2,2
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	6.607	5.556

Die Bilanzsumme ist per 31. Dezember 2014 im Vergleich zum Vorjahresende um 1.051 Mio. € beziehungsweise 18,9% auf 6.607 Mio. € angestiegen.

Das Anlagevermögen hat sich per 31. Dezember 2014 um 24,9% beziehungsweise 1.187 Mio. € auf 5.947 Mio. € erhöht. Dies resultierte daraus, dass die Netto-Investitionen in Höhe von 1.670 Mio. € über der Summe der Abschreibungen (466 Mio. €) lagen.

Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist auf 90,0% (per 31. Dezember 2013: 85,6%) angestiegen.

Das Umlaufvermögen hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 17,1% beziehungsweise 136 Mio. € auf 659 Mio. € verringert. Ursache hierfür ist im Wesentlichen die deutliche Verringerung des Guthabens aus dem Cashpooling (Forderungen aus DB-Konzernfinanzierung). Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ist damit auf 10,0% (per 31. Dezember 2013: 14,4%) zurückgegangen.

Das Eigenkapital beträgt per 31. Dezember 2014 unverändert 1.834 Mio. €. Durch die höhere Bilanzsumme ist die Eigenkapitalquote von 33,0% auf 27,8% gesunken.

Die Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2014 einen Anteil von 54,8% an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2013: 48,0%) und lagen mit 3.624 Mio. € um 961 Mio. € über dem Vorjahreswert. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten in Höhe von 1.712 Mio. € resultierten im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB ML AG im Rahmen der Konzernfinanzierung. Im Berichtsjahr wurden 127 Mio. € planmäßig getilgt. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme hat sich von 20,9% auf 25,9% erhöht.

Die Rückstellungen lagen mit 1.029 Mio. € um 94 Mio. € beziehungsweise 10,1% über dem Niveau zum Vorjahresende.

Die langfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten haben einen Anteil an der Bilanzsumme von 26,4% (per 31. Dezember 2013: 24,0%), die kurzfristigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten von 45,8% (per 31. Dezember 2013: 43,0%).

Das Anlagevermögen ist zu 60,2% (im Vorjahr: 66,5%) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital gedeckt.

WESENTLICHE BETEILIGUNGEN

Die DB Regio AG hielt zum 31. Dezember 2014 direkt Anteile an 31 verbundenen und 20 assoziierten Gesellschaften.

Davon wurden im Berichtsjahr 24 Beteiligungen an verbundenen Gesellschaften in der Sparte DB Bahn Regio Bus geführt.

In der Sparte DB Bahn Regio Schiene ergaben sich im Berichtsjahr keine wesentlichen Veränderungen.

Im Beteiligungsbereich der Sparte DB Bahn Regio Bus gab es folgende Veränderungen:

— Gründung der DB Regio Bus Nord GmbH gemäß Handelsregistereintragung vom 5. Mai 2014 zum 17. April 2014.

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 2014 beschäftigte die DB Regio AG insgesamt 21.553 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2013: 22.013 Mitarbeiter). Das sind 460 Mitarbeiter beziehungsweise 2,1% weniger als im Vorjahr. Im Produktionsprozess waren 82,5% der Beschäftigten tätig, darunter 4.307 Kundenbetreuer und Prüfer, 9.619 Triebfahrzeugführer sowie 3.074 Mitarbeiter in den Werkstätten der DB Regio AG. Am Jahresende waren 1.031 Auszubildende beschäftigt. Im Jahresdurchschnitt betrug die Mitarbeiterzahl 21.851 Mitarbeiter (im Vorjahr: 22.270 Mitarbeiter). Der Rückgang um 419 Mitarbeiter beziehungsweise 1,9% war im Wesentlichen bedingt durch bestehende und künftige Leistungsverluste sowie eine Reduzierung des Overheads im Rahmen der Entwicklungspläne.

ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr hat sich der DB-Konzern mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) darauf geeinigt, den Geltungsbereich der Beschäftigungssicherung zu erweitern sowie die »besondere Teilzeit im Alter« zu verbessern. Zudem wurde die Öffnungsklausel für betriebliche Arbeits-

zeitgestaltung verlängert. Das gibt auch künftig die Möglichkeit, von tarifvertraglichen Arbeitszeitregelungen abzuweichen, um auf die individuellen Bedürfnisse der Arbeitnehmer besser eingehen zu können.

Mit der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) hat der DB-Konzern im April 2014 einen »Tarifvertrag über besondere Bedingungen bei Verlust der Fahrdiensttauglichkeit« abgeschlossen. Er regelt den Beschäftigungsschutz für Arbeitnehmer, die aus gesundheitlichen Gründen die Tätigkeit eines Lokomotivführers dauerhaft nicht mehr ausüben können. Lokomotivführer, die dauerhaft fahrdienstuntauglich werden, können zwischen der berufslebenslangen DB-Beschäftigungssicherung und einem Ausscheiden mit besonderer Abfindung wählen. Lokführer, die infolge traumatischer Ereignisse ihren Beruf dauerhaft nicht mehr ausüben können, erhalten einen arbeitslebenslangen Entgeltsschutz in Höhe von 100% des ehemaligen Tabellenentgelts. Zudem wurde der Vorrang für ortsnahe Vermittlung auf einen Arbeitsplatz für Lokomotivführer, deren Fahrdienstuntauglichkeit zum Beispiel auf Traumatisierung oder Arbeitsunfall beruht, ausgebaut.

Die Grundlagentarifverträge mit der GDL und der EVG sind zum 30. Juni 2014 ohne Nachwirkung ausgelaufen. Darin war geregelt, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe Tarifverträge abschließen darf. Das war die Voraussetzung für eine konflikt- und widerspruchsfreie Tarifpolitik mit den beiden konkurrierenden Gewerkschaften EVG und

GDL. In der Tarifrunde 2014 steht daher nicht ausschließlich die Tarifentwicklung im Fokus, sondern auch die grundsätzliche Frage, welche Gewerkschaft für welche Berufsgruppe verhandelt. Dabei müssen Tarifkollisionen vermieden werden, bei denen unterschiedliche Regeln wie zur Arbeitszeitgestaltung für die gleiche Berufsgruppe entstehen. Trotz einer uneingeschränkten Verhandlungsbereitschaft seitens des DB-Konzerns führte die GDL Warnstreiks und eine Urabstimmung durch, der weitere mehrtägige Streikmaßnahmen der GDL folgten. Seit Dezember 2014 verhandelt der DB-Konzern wieder mit beiden Gewerkschaften. Ziele des DB-Konzerns sind stabile Verhältnisse, eine geordnete Tarifpolitik und eine Sozialpartnerschaft mit GDL und EVG, um Tarifkonkurrenz zu vermeiden. Die Verhandlungen laufen im Jahr 2015 weiter.

MASSNAHMEN IM BEREICH SOZIALES

Mitarbeiterbefragung 2014

Im Herbst 2014 wurde die zweite DB-konzernweite Mitarbeiterbefragung durchgeführt. Über 300.000 Mitarbeiter weltweit erhielten erneut die Gelegenheit zu sagen, wie zufrieden oder unzufrieden sie mit dem DB-Konzern, ihrem Geschäftsfeld oder ihrer Tätigkeit sind. Rund 190.000 Mitarbeiter haben mitgemacht. Das sind 60,1% und damit DB-konzernweit nahezu gleich viele Mitarbeiter wie bei der ersten Befragung 2012. Insgesamt hat sich die Grundstimmung gegenüber 2012 verbessert.

Auf einer Skala von 1 (»stimme überhaupt nicht zu«) bis 5 (»stimme voll zu«) ist die Mitarbeiterzufriedenheit im DB-Konzern insgesamt von 3,6 (2012) auf 3,7 gestiegen. Im Geschäftsfeld DB Bahn Regio, zu dem die DB Regio AG gehört, lag die Bewertung von 3,4 auf dem Niveau der Be-

fragung im Jahr 2012. Die Rücklaufquote war im Vergleich zur Befragung im Jahr 2012 rückläufig und betrug 49% (im Jahr 2012: 58%).


Weitere Themen im Bereich Soziales

Im Bereich Soziales lag ein wesentlicher Schwerpunkt darauf, den umfassenden Veränderungsprozess voranzutreiben und zu unterstützen. Ziel ist es, Führungskräfte und Mitarbeiter zu mehr Eigenverantwortung anzuspornen. Unter dem Motto »Besser werden« soll eine proaktive Verbesserungshaltung bei allen Beteiligten erreicht werden. Der Fokus wurde dabei auf die stärkere Einbindung und Befähigung der betrieblichen Führungskräfte (BFK) als Schnittstelle zwischen Management und Mitarbeiterebene gelegt. So wurden in der Sparte Schiene die BFK durch den erstmals durchgeführten BFKPlusTreff sowie Kommunikationsformate wie die »Führungskräfte-Post« in den Dialog mit dem oberen Management zum Thema »Besser werden« eingebunden.

In der Sparte DB Bahn Regio Bus konnte mittels eines systematischen Schulungskonzepts sichergestellt werden, dass die hier erst neu benannten BFK über einheitliche Führungs- und Methodenkompetenzen verfügen.

Daneben wurden im Handlungsfeld Beschäftigungsbedingungen wichtige Voraussetzungen für die Wettbewerbsfähigkeit der DB Regio AG geschaffen. Durch Maßnahmen zur Umsetzung des Demografietarifvertrags, etwa die Ausweitung der Beschäftigungssicherung auf zahlreiche Busgesellschaften, konnte die Attraktivität von DB Bahn Regio als Arbeitgeber gesteigert und zugleich ein Beitrag zur Bewältigung der demografischen Herausforderungen geleistet werden.

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.

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.«

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 gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet.

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 in seiner Vision 2022 das langfristige Ziel gesetzt, das führende Nahverkehrsunternehmen in Deutschland zu sein.

Um dieses Ziel zu erreichen, arbeitet DB Bahn Regio verstärkt an den drei Dimensionen, die auch durch die DB-Konzernstrategie **DB2020** definiert sind. Diesen liegt jeweils eine spezifische strategische Stoßrichtung zugrunde: → Ökonomie: Kundenzufriedenheit steigern und Marktposition im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) verteidigen.

→ Soziales: Mitarbeiterzufriedenheit steigern.

→ Ökologie: Umweltvorteile weiterentwickeln.

Die Vision 2022 passt in ihrer Ausrichtung und ihren Zielen zur Konzernstrategie **DB2020** – mit Erreichung der Regio Ziele wird ein signifikanter Beitrag zur Erreichung der strategischen Ziele des DB-Konzerns geleistet.

→ Ziele der Dimension Ökonomie sind die kontinuierliche Steigerung der Kundenzufriedenheit und die Verteidigung der Marktposition.

Zentraler Punkt des Handelns bei DB Bahn Regio Schiene ist das Dienstleistungsversprechen, das gegenüber den beiden Kundengruppen – Bestellern und Fahrgästen – besteht. Neben den umfassenden Aktivitäten, um effektiver und effizienter zu werden, gilt es, die Kundenorientierung weiter in den Fokus zu rücken. Im Rahmen der DB-konzernweiten Kunden- und Qualitätsinitiative wird auf konkrete Maßnahmen zur Verbesserung der Leistungen gesetzt. Bei DB Bahn Regio Bus stehen ebenfalls die Aufgabenträger und die Fahrgäste im Fokus. Ein enger Dialog mit den Aufgabenträgern und eine Marktforschung zu Fahrgastbedürfnissen bilden die Grundlage, auf der Maßnahmen zur Steigerung der Kundenzufriedenheit abgeleitet werden.

Die Gewinnquote von DB Bahn Regio Schiene ist in den letzten beiden Geschäftsjahren wieder deutlich gestiegen und damit auf Zielniveau. Darin zeigt sich unter anderem der Erfolg der im Rahmen der »Entwicklungspläne« 2013 im Fokus stehenden systematischen Überprüfung der bestehenden Prozesse auf deren Effizienz und Ausrichtung auf Kundenbedürfnisse. Als Ergebnis wurden zahlreiche Maßnahmen identifiziert, bewertet und aufgesetzt, die auf eine Verbesserung der Erlös- und Kostenpositionen zielen und so die Wettbewerbsfähigkeit nachhaltig stärken sollen. Ziel ist es, dass diese kontinuierliche Verbesserung auf allen Ebenen des Unternehmens (Regionen, Verkehrsbetriebe, zentrale Bereiche) dauerhaft verankert wird. Auch der Busverkehr muss sich bereits seit einigen Jahren in einem zunehmend intensiven Wettbewerbsumfeld bewähren. Dem steigenden Kostendruck in wettbewerblichen Verfahren begegnet DB Bahn Regio Bus mit umfassenden Effizienzprogrammen. Langfristig soll der Marktanteil im öffentlichen Schienenpersonenverkehrs-(ÖSPV-)Markt gehalten sowie profitable Wachstumschancen durch innovative Produkte und kreative Marktbearbeitung genutzt werden.

→ In der Dimension Soziales soll die Mitarbeiterzufriedenheit gesteigert werden. Zufriedene Mitarbeiter sind die Basis für erfolgreiches Handeln im Markt. Ein wichtiger Schlüssel liegt darin, die Mitarbeiter an der kontinuierlichen Verbesserung des Unternehmens aktiv zu beteiligen. Unter der Überschrift »Besser werden« wird daher in einen intensiven Dialog über Haltung und Methodik mit den Führungskräften eingetreten.

Dieser hierarchieübergreifende Dialog wird über Veranstaltungsformate wie RegioTreff und BFKPlusTreff sichergestellt. Ergänzt wird dieser Dialog durch die Ver-

sendung der Führungskräfteinformationspost, die zu wichtigen Themen informiert. Darüber hinaus sichern die strukturierte Identifizierung leistungsbereiter und -fähiger Mitarbeiter und Führungskräfte sowie das Aufzeigen von Möglichkeiten zur eigenen Karriereentwicklung eine hohe Zufriedenheit und garantieren außerdem die bestmögliche Nutzung vorhandener Potenziale.

→ In der Dimension Ökologie werden Umweltvorteile weiterentwickelt. Langfristiger Unternehmenserfolg wird auch durch die Übernahme ökologischer Verantwort-

tung bestimmt. Ziel ist es daher, die Stärke als strukturell umweltfreundlicher Verkehrsträger vor allem gegenüber dem Autoverkehr weiter auszubauen. DB Bahn Regio Bus berücksichtigt deshalb bei Fahrzeugauschreibungen den Dieserverbrauch ebenso wie die Anschaffungs- und Instandhaltungskosten. Auch wird die energiesparende Fahrweise weiter vorangetrieben.

WEITERE INFORMATIONEN

VERGABEN IM SCHIENENPERSONENVERKEHR

Die Vergabeintensität im deutschen Schienenpersonennahverkehrs-(SPNV-)Markt war im Berichtsjahr schwächer als erwartet. Im Jahr 2014 wurden Vergabeentscheidungen von SPNV-Leistungen mit einer jährlichen Betriebsleistung von 63 Mio. Trkm getroffen (im Vorjahr: 108 Mio. Trkm).

Die Sparte DB Bahn Regio Schiene konnte sich davon ein jährliches Leistungsvolumen von 40,5 Mio. Trkm vertraglich sichern, das entspricht einer Gewinnquote von 64% (im Vorjahr: 75%).

Die Vergabeentscheidungen für das kontrahierte und damit abgesicherte Auftragsvolumen umfassten im Berichtsjahr insgesamt 491 Mio. Trkm, davon hat die Sparte DB Bahn Regio Schiene 67% (328 Mio. Trkm) für sich entschieden.

Vergaben an die Sparte DB Bahn Regio Schiene im Jahr 2014

Netz/Strecke	Mio. Trkm p. a. ¹⁾	Betriebsstart	Laufzeitende	Bisheriger Betreiber
Überbrückung RE6/RE5 2014 ²⁾	1,5	12/2013	12/2014	OLA
U28 (Nationalparkbahn)	0,2	7/2014	12/2019	Reaktivierung/Lückenschluss
Schwarzwaldbahn ³⁾	3,3	12/2014	12/2026	DB Regio AG
Nordwestbrandenburg	2,4	12/2016	12/2028	DB Regio AG
RE1, 4, 5, 6, 11, RB33 (NRW)	16,1	12/2015/2016	unterschiedlich	DB Regio AG
Linienstern Mühldorf (Südostbayernbahn)	6,8	1/2017	12/2024	RNV
Main-Neckar-Ried	3,3	12/2017	12/2032	DB Regio AG
D-Netz Allgäu	6,9	12/2017/2018	12/2029	DB Regio AG/RBG
Insgesamt	40,5			

¹⁾ Wert ab Betriebsstart.

²⁾ Rückwirkend im EU-Amtsblatt veröffentlichte Vergabe.

³⁾ Vertragsanpassung.

Vergaben an Wettbewerber

Netz/Strecke	Mio. Trkm p. a. ¹⁾	Betriebsstart	Laufzeitende	Vergabe an:
Überbrückung Rehna-Schwerin-Parchim ²⁾	0,8	12/2013	12/2014	ODEG
Interimsverkehr NVL 113 und NVL 118 ²⁾	0,8	12/2013	12/2015	Veolia
Erfurt-Ilmenau ²⁾	0,3	12/2013	12/2016	EB
Daadetalbahn	0,1	12/2014	12/2029	WEBA
Netz Ostbrandenburg Vorlauf (RB25/ RB26)	1,5	12/2014	12/2015	NEB
Teilnetz Westmecklenburg-Überbrückung	1,3	12/2014	12/2019	ODEG
Netz 8 Ortenau	2,0	12/2014	12/2021	SWEG
Verkehrsleistungen SPNV-Netz Prignitz	0,2	12/2014	12/2016	EGP
RX Halle-Goslar	1,0	12/2015	12/2018	Veolia
Stendal-Rathenow	0,2	12/2015	12/2018	ODEG
Elektro-Netz Niedersachsen-Ost	2,1	12/2015	12/2025	metronom
Nordost-Hessen-Netz	4,0	12/2016	12/2031	cantus
Teilnetz Weser-Ems	4,9	12/2016	12/2026 (+2)	NWB
Überbrückung Nordharz	3,5	12/2017	12/2018	Veolia
Insgesamt	22,4³⁾			

¹⁾ Wert ab Betriebsstart.

²⁾ Rückwirkend im EU-Amtsblatt veröffentlichte Vergabe.

³⁾ Rundungsdifferenzen möglich.

Die Instandhaltungsleistungen für die eingesetzten Fahrzeuge der Linien RE 7 und RB 48 wurden von National Express Rail und IntEgro Verkehr ausgeschrieben und gingen im Zuge eines Vergabeverfahrens an eine Bietergemeinschaft von DB Regio AG und DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), nachdem die DB Regio AG im Vorjahr die Verkehrsausschreibung dieser beiden Linien an eine Bietergemeinschaft von National Express Rail GmbH und IntEgro Verkehr GmbH verloren hatte.

BEIHILFEVERFAHREN UND AUSKUNFTS- ERSUCHEN ZU VERKEHRSVERTRÄGEN

Im Rahmen des laufenden förmlichen Prüfverfahrens gegen die Bundesrepublik Deutschland wegen der angeblichen Gewährung rechtswidriger Beihilfen infolge des Abschlusses eines Verkehrsvertrags zwischen der DB Regio AG und den Ländern Brandenburg und Berlin gab es im Berichtsjahr keine wesentlichen Veränderungen. Dies gilt auch bezogen auf die Auskunftersuchen der Europäischen Kommission zum Verkehrsvertrag S-Bahn Berlin, zum Verkehrsvertrag Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und zu den Schienenaußenstrecken beziehungsweise dem Verkehrsvertrag Baden-Württemberg.

WESENTLICHE ENTWICKLUNGEN IM BEREICH DER FAHRZEUGBESCHAFFUNG

Auf der Basis des Rahmenvertrags mit Bombardier zur Lieferung von elektrischen Triebzügen der BR ET 442 wurden seit 2011 294 Fahrzeuge, sämtlich mit erheblichem Verzug (durchschnittlich 22 Monate, teilweise bis zu 36 Monate), geliefert. Für ein Fahrzeug steht die Lieferung nach einem Unfall bei der Abnahmeprüfung noch aus. Im März 2014 erfolgte der letzte Abruf aus diesem Rahmenvertrag. Hier wurden für das Teilnetz mitteldeutsche S-Bahn (MDSB) 29 Fahrzeuge bestellt.

Die im April 2013 verspätet begonnene Auslieferung der 87 ET 430 durch Bombardier für die S-Bahn Stuttgart wurde im Berichtsjahr abgeschlossen. Im Rahmen des Vertrags zur Beschaffung von 91 ET 430 für das S-Bahn-Netz Rhein-Main konnten bis Ende 2014 89 Fahrzeuge verspätet abgenommen werden. Die Auslieferung der letzten zwei Fahrzeuge ist für Anfang 2015 geplant. Die DB Regio AG hat Ende des Berichtsjahres weitere zehn ET 430 für den Einsatz im S-Bahn-Netz Stuttgart bestellt.

Den ersten von 56 bestellten Dieseltriebzügen der BR 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 die Auslieferung dieser Fahrzeuge erst ab Juni 2014 erfolgen. Bis Berichtsjahresende wurden 52 Fahrzeuge ausgeliefert.

Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr zwölf neue Dieselloks der BR 245 für die Teilnetze VDV III und Niddertalbahn ausgeliefert.

Die DB Regio AG hat im Oktober 2011 mit CAF, Alstom und Stadler jeweils einen Rahmenvertrag zur Beschaffung von Elektrotriebwagen geschlossen. Aus dem Rahmenvertrag mit Alstom wurden 2011 28 Elektrotriebwagen der BR 1440 abgerufen, von denen im Berichtsjahr für das Teilnetz S5/S8 22 Fahrzeuge termingerecht ausgeliefert wurden, während sich die Auslieferung der sechs weiteren Fahrzeuge verzögert. Mit dem Abruf Haardachse aus dem Rahmenvertrag mit Stadler sowie einem weiteren Vertrag für das Regionalexpressnetz Südwest wurden insgesamt 42 Fahrzeuge der BR 1428 und 429 bei Stadler bestellt. Bis heute konnte Stadler nur 23 Fahrzeuge, im Wesentlichen für das Regionalexpressnetz Südwest, mit deutlichem Lieferverzug ausliefern.

Aus dem 2012 zwischen der DB Regio AG und PESA geschlossenen Rahmenvertrag zur Lieferung von bis zu 350 Dieseltriebwagen wurden im Berichtsjahr neun Fahrzeuge für das Teilnetz Dreieich sowie 26 Fahrzeuge für das Teilnetz Allgäu bestellt.

Weiterhin wurden im Berichtsjahr aus dem Rahmenvertrag mit Bombardier zur Beschaffung von bis zu 800 Doppelstockwagen 89 Fahrzeuge von der DB Regio AG für das Teilnetz Main-Neckar-Ried sowie 88 Fahrzeuge von der DB Fernverkehr AG abgerufen. Alle sieben Abrufe, die von der DB Regio AG beziehungsweise von der DB Fernverkehr AG vor dem Jahr 2014 aus diesem Rahmenvertrag vorgenommen wurden, befinden sich bereits in Lieferverzug oder haben einen vom Hersteller angekündigten Lieferverzug von bis zu zwei Jahren.

AUSBAU DER AKTIVITÄTEN IM FAHRGASTMARKT

Die Nachfrageentwicklung im SPNV blieb auch im Berichtsjahr unter den Erwartungen. Dies betrifft nahezu alle Angebotsbereiche des von DB Bahn Regio Schiene gestaltbaren Produktportfolios mit entsprechenden Rückgängen auf Nachfrage- und Erlösseite. Positive Ausnahme bleiben die regionalen Aktionsangebote, wo die Vorjahreswerte leicht überschritten wurden.

Der Preis für das Schönes-Wochenende-Ticket wurde im Dezember 2014 auf die Mehrpersonenlogik umgestellt. Er ist somit konsistent zu den Länder-Tickets und dem Quer-durchs-Land-Ticket. Ferner ist das Schönes-Wochenende-Ticket jetzt auch als DB Handy-Ticket verfügbar.

Im Bereich Social Media haben die Facebook-Fanpage für das Bayern-Ticket sowie die Facebook-Seite der S-Bahn RheinNeckar weiter Anhänger gewonnen und den Dialog mit den Kunden gefördert.

Zwischen Berlin und Hamburg fährt seit April 2014 der IRE (InterRegioExpress) als eigenwirtschaftlicher Verkehr zum Festpreis. Zum Fahrplanwechsel wurde das Angebot auf zwei Zugpaare je Tag und Richtung verdoppelt. In den Regionen Südost und Baden-Württemberg werden mit dem 13-Euro-Ticket beziehungsweise dem Studi-Spar-Ticket ebenfalls Festpreistickets auf bestimmten Relationen erprobt.

Unter dem Titel »NRW. Ehrliches Land. Ehrliche Menschen« realisierte DB Bahn Regio Schiene eine groß angelegte Kompetenzoffensive in diesem Bundesland. Einen bundesweiten Überraschungserfolg brachte die Beklebung einer Vielzahl von Zügen in allen S-Bahn-Netzen. Damit gratulierten wir der Fußball-Nationalmannschaft direkt am Tag nach dem Gewinn der Weltmeisterschaft.

Ferner forciert DB Bahn Regio Schiene die Verbesserung des Mobilfunkangebots entlang von Bahnstrecken. Gemeinsam mit dem Fachmagazin connect und dem Messunternehmen P3 communications wurden wiederum Mobilfunkmessungen auf ausgewählten Strecken durchgeführt. Sie wurden in einer ausführlichen Sonderbeilage kommuniziert und flossen in den »Mobilfunk-Netztest 2014/15« ein.

NACHTRAGSBERICHT

VORABZAHLUNG AUF TARIFABSCHLUSS

Seit Sommer 2014 laufen die Tarifverhandlungen mit EVG und GDL für einen Großteil der Beschäftigten des DB-Konzerns. Bisher konnte keine abschließende Einigung erzielt werden. Daher zahlt der DB-Konzern den Arbeitnehmern,

die in die laufende Tarifrunde einbezogen sind, im Februar 2015 einen Vorschuss. Die Vorschusszahlung wird mit bestehenden oder noch entstehenden Tarifregelungen im Rahmen der Tarifrunde 2014/2015 verrechnet. Die Verhandlungen des DB-Konzerns mit EVG und GDL werden fortgesetzt.

CHANCEN- UND RISIKOBERICHT

CHANCEN AUS EIGENEN MASSNAHMEN ODER VERBESSERTEN MARKT- UND UMFELDBEDINGUNGEN

Ein wesentlicher Schwerpunkt der Aktivitäten der DB Regio AG 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 die Geschäftsfeldentwicklung auswirken.

WESENTLICHE RISIKEN UND MASSNAHMEN ZU IHRER BEGRENZUNG

Ein Hauptteil der Risiken der DB Regio AG ist im Bereich Absatzmarkt zu finden.

Um dem Risiko aus dem Verlust von Verkehrsleistungen entgegenzuwirken, wird kontinuierlich an der Umsetzung von Maßnahmen zur Verbesserung unserer Wettbewerbsfähigkeit gearbeitet.

Unsicherheiten bestehen ebenfalls im Zusammenhang mit veränderten Marktbedingungen und dem zunehmenden intermodalen Wettbewerb, der sich durch die Liberalisierung des Fernbusverkehrs nochmals intensiviert hat. Für die DB Regio AG ist dabei auch die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich die

Zahl der Erwerbstätigen und das verfügbare Einkommen) von Bedeutung. Wir entwickeln deshalb unsere Tarife kontinuierlich weiter und überprüfen und optimieren unser Leistungsangebot.

Vor dem Hintergrund der Sparbemühungen der öffentlichen Haushalte existiert das Risiko, dass das Niveau der Bestellerentgelte für zukünftige Vergaben oder bestehende Leistungen gekürzt wird. Diesem Risiko wird begegnet, indem das Leistungsangebot entsprechend angepasst und versucht wird, 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 werden frühzeitig Gespräche mit Aufgabenträgern zur Sondierung von Lösungsstrategien geführt.

Weitere Risiken stammen aus dem Bereich Produktion und Technik.

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

Kritisch ist zudem eine nicht ausreichende Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte. Signifikante Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit oder verspätete Neufahrzeuglieferungen gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Die DB Regio AG versucht dieses Risiko durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehr zu minimieren. Zudem wird ein intensiver Qualitätsdialog mit den relevanten Lieferanten, Geschäftspartnern und zuständigen Behörden geführt.

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 ihre Tochtergesellschaften) umgesetzt. Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat quartalsweise berichtet. Für zwischen den Berichtsterminen auftretende Risiken und Fehlentwicklungen besteht eine unmittelbare Berichtspflicht, Akquisitionsvorhaben unterliegen zusätzlich einer besonderen Überwachung.

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

BEWERTUNG DER DERZEITIGEN RISIKOPOSITION

Von den vorgenannten Risiken sind die wettbewerbsbedingten Verluste von Verkehrsleistungen sowie die veränderten Marktbedingungen und der zunehmende intermodale Wettbewerb in Bezug auf die betragsmäßige Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit am bedeutendsten. Dabei hat sich insbesondere bezüglich des letztgenannten Risikos die Risikoposition gegenüber dem Vorjahr erhöht.

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 2015 basieren auf der Annahme keiner weiteren Verschlechterung der geopolitischen Entwicklung.

Gestützt durch eine weiterhin steigende Binnennachfrage, sollte Deutschland auch im Jahr 2015 stärker wachsen als der Euro-Raum. Diese Entwicklung sollte vor allem durch den privaten Konsum und steigende Investitionen infolge steigender Realeinkommen getrieben werden. Gründe hierfür werden höhere Löhne, ein nur moderat steigendes Preisniveau und ein anhaltend hohes Beschäftigungsniveau sein. Stimuliert durch die allmähliche Erholung wichtiger, vor allem europäischer Absatzmärkte und eine Abwertung des Euro, ist ein auch kräftiger Anstieg der Exporte zu erwarten.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER RELEVANTEN MÄRKTE

Für den Schienenpersonenverkehr gehen wir von leichten Leistungszuwächsen aus. Diese dürften vor allem durch eine positive Entwicklung im Schienenpersonennahverkehr getragen werden. Der Schienenpersonenfernverkehr wird sich dagegen in einem intensiver werdenden Wettbewerb vor allem zum Buslinienfernverkehr und zum motorisierten Individualverkehr behaupten müssen.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG WESENTLICHER RAHMENBEDINGUNGEN

Aus den Rahmenbedingungen erwarten wir für das Jahr 2015 keine wesentlichen Auswirkungen auf unser Geschäft.

VORAUSSICHTLICHE ENTWICKLUNG DER DB REGIO AG IM GESCHÄFTSJAHR 2015

In Summe rechnen wir mit einer leichten Steigerung der Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2015. Insbesondere bei den Fahrgelderlösen erwarten wir ein Wachstum als Folge von Tarifierungen und zielgerichteter Vermarktung. Die Verkehrsleistung erwarten wir leicht rückläufig aufgrund verlorener Ausschreibungen in Südwest, Südost und Nord.

Wir gehen für 2015 von einem leicht steigenden Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit aus. Diese Entwicklung beruht im Wesentlichen auf der leichten Steigerung der Umsätze.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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

JAHRESABSCHLUSS

- 20 GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG**
- 20 BILANZ**
- 21 KAPITALFLUSSRECHNUNG**
- 22 ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS**
- 23 ANHANG**
- 32 ANTEILSBESITZLISTE**
- 34 ERLÄUTERUNGEN ZUR GETRENNTEN
RECHNUNGSLEGUNG DER BEREICHE
ERBRINGUNG VON VERKEHRSLAISTUNGEN
UND BETRIEB VON EISENBAHN-
INFRASTRUKTUR GEMÄSS §9 (1A) AEG**
- 40 BESTÄTIGUNGSVERMERK DES
ABSCHLUSSPRÜFERS**

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. [IN MIO. €]	Anhang	2014	2013
Umsatzerlöse	(15)	6.410	6.431
Bestandsveränderungen		1	0
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	4	2
Gesamtleistung		6.415	6.433
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	304	301
Materialaufwand	(18)	- 4.128	- 4.119
Personalaufwand	(19)	- 1.195	- 1.184
Abschreibungen		- 466	- 412
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	- 427	- 449
		503	570
Beteiligungsergebnis	(21)	230	172
Zinsergebnis	(22)	- 48	- 45
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		685	697
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	(23)	- 11	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(32)	- 674	- 697
Jahresergebnis		-	-

BILANZ

AKTIVA

[IN MIO. €]	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
A. ANLAGEVERMÖGEN			
Sachanlagen	(2)	5.536	4.352
Finanzanlagen	(2)	411	408
		5.947	4.760
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	93	92
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	566	700
Guthaben bei Kreditinstituten		0	3
		659	795
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	1	1
		6.607	5.556

PASSIVA

[IN MIO. €]	Anhang	31.12.2014	31.12.2013
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	410	410
Kapitalrücklagen	(7)	1.413	1.413
Gewinnrücklagen	(8)	11	11
		1.834	1.834
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	1.029	935
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	3.624	2.663
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	120	124
		6.607	5.556

KAPITALFLUSSRECHNUNG

FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. [IN MIO. €]	Anhang	2014	2013
Ergebnis vor Gewinnabführung und Ertragsteuern		685	697
Abschreibungen auf Sachanlagen		466	412
Veränderung der Pensionsrückstellungen (ohne Schuldbeitritt)		-1	1
Cashflow vor Steuern		1.150	1.110
Veränderung der übrigen Rückstellungen		96	-15
Ergebnis aus dem Abgang von Sachanlagen		-3	4
Veränderung der kurzfristigen Aktiva (ohne Finanzmittel)		-122	-31
Veränderung der übrigen kurzfristigen Passiva (ohne Finanzschulden und ohne Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern)		-104	13
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		-11	0
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		1.006	1.081
Einzahlungen aus dem Abgang von Sachanlagen		23	1
Einzahlungen für den Zugang von Sachanlagen		-1.136	-683
Einzahlungen aus Investitionszuwendungen		2	12
Auszahlungen aus Rückzahlungen von Investitionszuwendungen		-	-1
Einzahlungen aus dem Abgang von Finanzanlagen		3	0
Auszahlungen für den Zugang von Finanzanlagen		-6	0
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-1.114	-671
Auszahlungen für Gewinnabführung an Gesellschafter		-697	-754
Ein-/Auszahlungen aus der kurzfristigen DB-Konzernfinanzierung		329	-209
Auszahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung		-127	-44
Einzahlungen aus der langfristigen DB-Konzernfinanzierung		600	600
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		105	-407
Zahlungswirksame Veränderungen des Finanzmittelbestands		-3	3
Finanzmittelbestand am Jahresanfang	(24)	3	-
Finanzmittelbestand am Jahresende	(24)	-	3

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS

[IN MIO. €]	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Abschreibungen					Buchwert		
	Vortrag zum 01.01. 2014	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2014	Vortrag zum 01.01. 2014	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Stand per 31.12. 2014	Stand per 31.12. 2014	Stand per 31.12. 2013
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	78	3	-	-1	80	-1	-	-	-	-1	79	77
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	280	14	24	0	318	-97	-11	0	1	-107	211	183
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	4	0	0	0	4	-1	0	-	0	-1	3	3
	362	17	24	-1	402	-99	-11	-	1	-109	293	263
2. Gleisanlagen, Streckenausüstung und Sicherungsanlagen	68	4	3	-1	74	-25	-3	0	1	-27	47	43
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	8.153	1.593	60	-122	9.684	-4.302	-437	-	105	-4.634	5.050	3.851
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	140	7	6	-1	152	-90	-8	0	0	-98	54	50
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	71	7	3	-4	77	-49	-7	0	3	-53	24	22
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	123	42	-96	-1	68	-	-	-	-	-	68	123
	8.917	1.670	-	-130	10.457	-4.565	-466	-	110	-4.921	5.536	4.352
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	444	6	-	-3	447	-37	-	-	-	-37	410	407
2. Beteiligungen	1	0	-	0	1	0	-	-	-	0	1	1
	445	6	-	-3	448	-37	-	-	-	-37	411	408
Anlagevermögen insgesamt	9.362	1.676	0	-133	10.905	-4.602	-466	0	110	-4.958	5.947	4.760

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. Im Übrigen wird auch auf die Anlage zum Anhang verwiesen.

(1) Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind mit Ausnahme der Bewertungsänderung für Altersversorgungsverpflichtungen in sogenannten Contractual Trust Arrangements (CTA) 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
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 Einzel- beziehungsweise pauschalierte Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Pauschalwertberichtigungen werden in Höhe von 1% des Nettoforderungsbetrags gebildet. Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als 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, 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 (Contractual Trust Arrangements) 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.

Für Altersversorgungsverpflichtungen in Contractual Trust Arrangements werden Pensionsrückstellungen in Höhe des den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwerts des Deckungsvermögens angesetzt. Bis zum Vorjahr wurden die garantierten Ansprüche dieser Verpflichtungen (Mindestverpflichtungsumfang) mit der sogenannten degressiven m/n-tel-Methode bewertet. Die Bilanzierungsänderung erfolgte im Rahmen einer Umgestaltung bei der Finanzierung der Zurechnungszeit. Durch diese Umstellung verminderten sich die Pensionsrückstellungen um 2 Mio. €.

Der beizulegende Zeitwert übersteigt zum 31. Dezember 2014 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die Aufstockung der Pensionsverpflichtungen von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens nur teilweise kompensiert. Durch das Bestehen frei verfügbarer Rücklagen gemäß §268 Abs. 8 HGB in ausreichender Höhe ist keine Abführungssperre entstanden.

Die DB Regio AG hat 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 abführungsgespernten Erträge entstanden.

Die Pensionsrückstellungen und ähnliche Verpflichtungen werden nach der Anwartschaftsbarwertmethode unter Berücksichtigung künftiger Entwicklungen sowie der Anwendung eines Prognosezinssatzes bewertet, der auf der Basis des von der Deutschen Bundesbank per September 2014 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 2014 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

[IN %]	31.12.2014
Rechnungszinsfuß	4,55
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	2,50
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	2,67

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (PUC-Methode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2005 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 3,25% (Altersteilzeit) und 3,75% (Jubiläum, Sterbegeld) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten beträgt 4,55%.

Die Rückstellungen tragen allen erkennbaren bilanzierungspflichtigen Risiken Rechnung. Soweit Aufwendungen wahrscheinlich 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 ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organ-schaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbind-lichkeiten werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet.

Der Zeitwert von Finanzinstrumenten, die in einem akti-ven Markt gehandelt werden, ergibt sich aus dem Börsen-kurs 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 histori-scher Daten versehen werden. Dabei wird der Mittelwert aus Geld- und Briefkurs verwendet.

Forderungen und Verbindlichkeiten gegen Unterneh-men, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, betreffen Beteiligungsunternehmen der Deutschen Bahn AG (DBAG).

Die Tätigkeit der zugewiesenen Beamten im DB-Kon-zern 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 zuge-wiesenen Beamten eine Tarifkraft als Arbeitnehmer beschäf-tigt 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 vor-gesehenen Posten Nr. 19 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonsti-gen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

(2) Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagen-spiegel auf Seite 22 zu entnehmen.

Im Berichtsjahr erhaltene Investitionszuschüsse in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €) sind von den Anschaf-fungs- und Herstellungskosten abgesetzt.

Im Berichtsjahr wurden 10 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen – im Wesentlichen für Lokomotiven – vorgenommen.

(3) Vorräte

[IN MIO. €]	2014	2013
Hilfs- und Betriebsstoffe	86	86
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	7	6
Insgesamt	93	92

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 35 Mio. € (im Vorjahr: 32 Mio. €) gebildet.

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

(4) Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

[IN MIO. €]	2014	davon Restlaufzeit mehr als 1 Jahr	2013
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	238	-	175
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	305	-	514
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	6
Sonstige Vermögensgegenstände	23	-	5
Insgesamt	566	-	700

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

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen ent-halten 222 Mio. € (im Vorjahr: 181 Mio. €) Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen, 37 Mio. € (im Vorjahr: – Mio. €) Forderungen aus umsatzsteuerlicher Organschaft und 46 Mio. € (im Vorjahr: 80 Mio. €) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Im Vorjahr wurde außerdem ein Guthaben aus Cashpooling gegen die Gesellschaf-terin DB Mobility Logistics AG (DB ML AG) in Höhe von 253 Mio. € ausgewiesen.

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.

(6) Gezeichnetes Kapital

Das gezeichnete Kapital der DB Regio AG beträgt 410 Mio. €. Das Grundkapital 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 2014 einen Betrag in Höhe von 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) ihre im Eigentum stehenden Immobilien sowie die damit in funktionalem Zusammenhang stehenden Rechtsverhältnisse übertragen. Der die übertragenden Vermögenswerte abzüglich der zugehörigen Verpflichtungen übersteigende Wert (59 Mio. €) wurde nach § 272 Abs. 2 Nr. 4 HGB in die Kapitalrücklage eingestellt.

(8) Gewinnrücklagen

Die anderen Gewinnrücklagen betreffen die im Rahmen der Erstanwendung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) vorgenommene Neubewertung von Rückstellungen zum 1. Januar 2010. Der Betrag aus Auflösungen und Abzinsungen von Rückstellungen in Höhe von insgesamt 11 Mio. € wurde gemäß Art. 67 Abs. 1 Satz 3 EGHGB unmittelbar in die anderen Gewinnrücklagen eingestellt.

(9) Rückstellungen

[IN MIO. €]	2014	2013
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	13	14
Steuerrückstellungen	7	7
Sonstige Rückstellungen	1.009	914
Insgesamt	1.029	935

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnlichen Verpflichtungen wurden im Berichtsjahr 1 Mio. € zugeführt (im Vorjahr: 1 Mio. €); 414 T€ wurden im Rahmen von Personalübergängen an verbundene Unternehmen übertragen (im Vorjahr: 330 T€ von verbundenen Unternehmen übernommen).

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 bezüglich bestimmter von der DB Regio AG an ihre Mitarbeiter erteilter Pensionszusagen vereinbart. Im Gegenzug hat die DB Regio AG eine Zahlung in Höhe des nach handelsrechtlichen Bewertungsgrundsätzen ermittelten Barwerts der Pensionsverpflichtungen geleistet. Die Vereinbarung des Schuldbeitritts gilt auch für die Zukunft. Dementsprechend erfasst die DB Regio AG den Dienstzeitaufwand des laufenden Jahres (4 Mio. €; im Vorjahr: 4 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB ML AG. Die Pensionsrückstellungen werden folglich bei der DB ML AG bilanziert. Die DB Regio AG und die DB ML AG haften für alle bisherigen und zukünftigen Ansprüche der Pensionsberechtigten der Gesellschaft als Gesamtschuldner.

Die ähnlichen Verpflichtungen enthalten arbeitnehmerfinanzierte Pensionsverpflichtungen (Deferred Compensation) in Höhe von 13 Mio. € (im Vorjahr: 12 Mio. €).

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

[IN MIO. €]	2014	2013
Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen	522	401
Verpflichtungen im Personalbereich	184	161
Drohverluste aus Verkehrsverträgen	157	229
Verpflichtungen aus Auflagen Dritter	71	38
Unterlassene Instandhaltung	33	36
Haftpflichtrenten	13	15
Übrige Risiken	29	34
Insgesamt	1.009	914

Die Verpflichtungen im Personalbereich betreffen vor allem Freizeitanprüche, 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 3.923 T€ (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 2.459 T€) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (3.923 T€) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (9.235 T€ beizulegender Zeitwert; 8.258 T€ Anschaffungskosten) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (9.235 T€) verrechnet.

Den gemäß §268 Abs. 8 Satz 3 HGB ansonsten zur Abführung gesperrten Erträgen stehen ausreichende Rücklagen gegenüber, sodass keine Abführungssperre entstanden ist.

[IN T€]	31.12.2014
Deckungsvermögen zum beizulegenden Zeitwert	3.923
Deckungsvermögen zu Anschaffungskosten	2.459
Aufstockung Pensionsrückstellungen auf Zeitwert des Deckungsvermögens	1.452
Saldo	12

(10) Verbindlichkeiten

[IN MIO. €]	2014	davon mit Restlaufzeit			2013
		bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	-	-	-	2
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	38	23	8	7	39
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	840	754	86	-	304
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.663	1.264	499	900	2.245
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1	-	-	0
Sonstige Verbindlichkeiten	82	67	9	6	73
davon aus Steuern	9	9	-	-	9
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	3.624	2.109	602	913	2.663
davon zinspflichtig	1.712				1.163

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

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen gegenüber der DBMLAG betreffen mittel- bis langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 1.399 Mio. € (im Vorjahr: 1.014 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus Darlehen und Cashpooling in Höhe von 291 Mio. € (im Vorjahr: 127 Mio. €), Zinsabgrenzungen in Höhe von 24 Mio. € (im Vorjahr: 18 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 4 Mio. € (im Vorjahr: 8 Mio. €). Außerdem sind in Höhe von 674 Mio. € (im Vorjahr: 697 Mio. €) Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung gegenüber der DBMLAG enthalten.

Gegenüber der DBAG sind kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von insgesamt 2 Mio. € enthalten (im Vorjahr: 35 Mio. €).

Insgesamt sind unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, 272 Mio. € Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen enthalten (im Vorjahr: 347 Mio. €).

(11) Passive Rechnungsabgrenzungsposten

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

[IN MIO. €]	2014	2013
Erlösabgrenzung	66	68
Abgegrenzte Bestellerentgelte	51	50
Sonstige Abgrenzungen	3	6
Insgesamt	120	124

(12) Haftungsverhältnisse

[IN MIO. €]	2014	2013
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	198	180
Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	-	9
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	-	9
Insgesamt	198	189

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DBMLAG für in Höhe von 198 Mio. € (im Vorjahr: 180 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 betrafen im Vorjahr Verbindlichkeiten der DB AG gegenüber EUROFIMA, Europäische Gesellschaft für die Finanzierung von Eisenbahnmateriale, Basel/Schweiz. Langfristige verzinsliche Darlehen, die der DB AG von der EUROFIMA gewährt werden, müssen aus statuarischen Gründen durch Übereignung von Eisenbahnmateriale (Fahrzeugen) an die EUROFIMA gesichert werden.

Die DB AG ist ihren Zahlungsverpflichtungen gegenüber der EUROFIMA vollumfänglich nachgekommen (§285 Nr. 27 HGB).

(13) Sonstige finanzielle Verpflichtungen

[IN MIO. €]	2014	2013
Bestellobligo für Investitionen	2.034	2.997
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	138	167
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	120	150
Insgesamt	2.172	3.164

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse (876 Mio.€; im Vorjahr: 1.136 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. €]	2014	2013
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	72	79
fällig 1 bis 5 Jahre	57	78
fällig über 5 Jahre	9	10
Insgesamt	138	167

(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 Konzernverbands weitergereicht (Spiegelgeschäfte). Die Grundgeschäfte realisieren die regionalen Busgesellschaften.

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte beträgt 93.964 t Diesel. Das zu sichernde Volumen wird auf Basis der geplanten Verkehrsleistungen der regionalen Busgesellschaften prognostiziert. Hierbei wird auf die Verbrauchshistorie zurückgegriffen.

Die Nominalwerte der eingesetzten Commodity-Dieselderivate betragen per 31. Dezember 2014 insgesamt 59 Mio.€ (im Vorjahr: 51 Mio.€).

Die negativen Marktwerte der schwebenden Geschäfte wurden in Höhe von 13 Mio.€ (im Vorjahr: 3 Mio.€) als Drohverlustrückstellung unter den sonstigen Rückstellungen erfasst.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG

(15) Umsatzerlöse

[IN MIO. €]	2014	2013
Fahrgeldeinnahmen	2.638	2.663
Bestellung der Länder	3.729	3.732
Sonstige Umsatzerlöse	43	36
Insgesamt	6.410	6.431

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse enthalten 100 Mio.€ (im Vorjahr: 113 Mio.€) Umsatzerlöse aus Vorjahren und 36 Mio.€ (im Vorjahr: 36 Mio.€) aus der Auflösung von Rückstellungen für ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen.

(16) Andere aktivierte Eigenleistungen

Die unter dieser Position ausgewiesenen Leistungen betreffen in Höhe von 3 Mio.€ (im Vorjahr: 1 Mio.€) Leistungen für das Anlagevermögen und in Höhe von 1 Mio.€ (im Vorjahr: 1 Mio.€) aufgearbeitete Fahrzeugkomponenten.

(17) Sonstige betriebliche Erträge

[IN MIO. €]	2014	2013
Leistungen für Dritte und Materialverkäufe	192	244
davon Verkauf von Material und Energie	12	18
davon sonstige Leistungen Dritte	180	226
Erträge aus Leasing, Vermietung und Verpachtung	8	8
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	58	23
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	6	11
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	6	1
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	31	11
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und Eingänge ausgebuchter Forderungen	1	1
Übrige Erträge	2	2
Insgesamt	304	301
davon periodenfremd	92	27

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

(18) Materialaufwand

[IN MIO. €]	2014	2013
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	586	637
davon Aufwendungen für Energie	558	606
davon Strom	353	380
davon Stromsteuer	36	39
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	162	178
davon sonstige Energien	7	9
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	28	30
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	0	1
Aufwendungen für bezogene Leistungen	3.036	2.999
davon eingekaufte Leistungen Transport	356	357
davon Provisionen	185	218
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	112	113
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	2.287	2.218
davon Nutzung Trassen	1.856	1.799
davon Nutzung Stationen	431	419
davon sonstige bezogene Leistungen	96	93
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	506	483
Insgesamt	4.128	4.119

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

(19) Personalaufwand

[IN MIO. €]	2014	2013
LÖHNE UND GEHÄLTER	984	978
davon für Arbeitnehmer	802	781
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	169	183
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	13	14
SOZIALE ABGABEN UND AUFWENDUNGEN FÜR ALTERSVERSORGUNG¹⁾	211	206
davon für Arbeitnehmer	171	164
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 §21 Abs. 1 und 2 ENeuOG	40	42
davon für Altersversorgung	27	21
Insgesamt	1.195	1.184

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

(20) Sonstige betriebliche Aufwendungen

[IN MIO. €]	2014	2013
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	36	37
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	23	24
Gebühren und Beiträge	22	22
Forschungs- und Entwicklungskosten	20	14
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	11	10
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	7	7
Sonstige bezogene Dienstleistungen	223	238
davon bezogene IT-Leistungen	52	50
davon sonstige Kommunikationsdienste	4	7
davon sonstige Serviceleistungen	167	181
Aufwendungen aus Schadensersatz	1	3
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2	1
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	3	5
Übrige Aufwendungen	79	88
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	24	24
davon Zuführung zu Drohverlustrückstellungen	19	41
davon sonstige übrige Aufwendungen	36	23
Insgesamt	427	449
davon periodenfremd	2	2

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 8 T€ (im Vorjahr: 39 T€) sonstige Steuern und 2 T€ (im Vorjahr: 6 T€) Währungskursverluste.

(21) Beteiligungsergebnis

[IN MIO. €]	2014	2013
Erträge aus Beteiligungen	13	1
davon aus verbundenen Unternehmen	13	1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	221	180
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-4	-9
Insgesamt	230	172

(22) Zinsergebnis

[IN MIO. €]	2014	2013
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1	5
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	3
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-49	-50
davon an verbundene Unternehmen	-43	-36
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-4	-13
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	1	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	1	0
davon Aufwendungen aus der Aufzinsung von korrespondierenden Rückstellungen	0	0
Insgesamt	-48	-45

(23) Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

In den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 11 Mio.€ sind ausschließlich Steuernachzahlungen aus der Betriebsprüfung für Vorjahre enthalten.

ERLÄUTERUNGEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG

Der Aufbau der Kapitalflussrechnung folgt grundsätzlich 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.

(24) Finanzmittelbestand

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

In dem Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Verbindlichkeiten gegenüber der DB MLAG aus dem Cashpooling in Höhe von 76 Mio. € (im Vorjahr: Forderungen gegen die DBMLAG in Höhe von 253 Mio. €) nicht einbezogen.

SONSTIGE ANGABEN

(25) Mitteilung nach §20 AktG

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

(26) Konzernzugehörigkeit

Die DB Regio AG ist Tochterunternehmen der DBMLAG 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 aufgestellt wird. Die DB Regio AG ist auch Gesellschaft des Teilkonzerns DB MLAG, für den der Konzern-Abschluss für den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellt wird.

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

Entsprechend den Befreiungsregelungen des §291 HGB hat die DB Regio AG keinen Teilkonzern-Abschluss aufgestellt.

(27) Anteilsbesitz

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

(28) Beschäftigte

[IN VOLLZEITPERSONEN]	2014		2013	
	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende	im Jahres- durchschnitt	am Jahresende
Arbeitnehmer	17.624	17.509	17.619	17.574
Zugewiesene Beamte	4.227	4.044	4.651	4.439
	21.851	21.553	22.270	22.013
Auszubildende	982	1.031	1.044	1.133
Insgesamt	22.833	22.584	23.314	23.146

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 BEV.

(29) Mitglieder und Gesamtbezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

DEM VORSTAND GEHÖRTEN IM GESCHÄFTSJAHR 2014 AN:

Dr. Manfred Rudhart

Vorsitzender des Vorstands,
Bad Homburg

Kay Euler

Ressort Produktion,
Michendorf-Wilhelmshorst

Michael Hahn

Ressort Regio Bus,
Idstein

Norbert Klimt

Ressort Finanzen/Controlling,
Holzkirchen

Marion Rövekamp

Ressort Personal,
München

ALS AUFSICHTSRATSMITGLIEDER WAREN BESTELLT:**Ulrich Homburg**

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

Reiner Bieck*

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Panketal

Jörg Bröck*

Vorsitzender des Betriebsrats
der Region Baden-Württemberg der DB Regio AG,
Plochingen

Marion Carstens*

Gewerkschaftssekretärin der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Berlin
– seit 21. Oktober 2014 –

Christoph Djazirian

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

Rainer Fenk*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,
Mitglied des Betriebsrats der Region Nordostbayern
der DB Regio AG,
Irchenrieth

Dr. Dieter Glück

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

Sigrid Heudorf

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

Thomas Hoffmann*

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

Ulrich Klenke

Leiter Konzernmarketing der DB Mobility Logistics AG,
Berlin

Jürgen Knörzer*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,
Schwarzach

Vitus Miller*

Referent Mitarbeiterangelegenheiten fit 2014
der Region Baden-Württemberg der DB Regio AG,
Stuttgart

Frank Miram

Leiter Regulierungsmanagement Konzern
der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Marianne Motherby

Leiterin Recht der Deutschen Bahn AG,
Berlin

Dr. Michael Offer

Leiter der Unterabteilung VIII B im Bundesministerium
der Finanzen,
Berlin

Regina Rusch-Ziemba*

Stellvertretende Vorsitzende der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Hamburg
– seit 21. Mai 2014 –

Hartmut Schaefer*

Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats der
Region Südost der DB Regio AG,
Lutherstadt Eisleben

Dr. Ursula Schütze-Kreilkamp

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

Ralf Schweisel

Leiter Konzerncontrolling der DB Mobility Logistics AG,
Potsdam

Bernd Seubert*

Vorsitzender des Betriebsrats
der Region Unterfranken der DB Regio AG,
Würzburg

Claus Weselsky*

Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,
Leipzig

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats betragen im Berichtsjahr 51 T€ (im Vorjahr: 49 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 ML AG in Form von Pauschalen in Rechnung gestellt und sind in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen enthalten. Somit entfallen die Angaben nach §285 Nr. 9 HGB.

(30) Honorar des Abschlussprüfers

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

(31) Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Wesentliche Ereignisse nach dem Bilanzstichtag werden im Lagebericht erläutert.

(32) Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag

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

Frankfurt am Main, den 17. Februar 2015

DB Regio AG
Der Vorstand

ANTEILSBESITZLISTE

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT			
Autokraft GmbH, Kiel	EUR	11.195	100,00
BBH BahnBus Hochstift GmbH, Paderborn	EUR	2.610	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	14.209	100,00
BRS Busverkehr Ruhr-Sieg GmbH, Meschede	EUR	5.050	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	6.641	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	3.819	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	9.192	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	4.784	100,00
DB Busverkehr Hessen GmbH, Gießen	EUR	2.223	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Coburg	EUR	1.000	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	EUR	454	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	5.191	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	68.275	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	27.384	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	1.369	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode-Honerdingen	EUR	4.412	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	2.272	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	1.269	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	864	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	15.339	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	5.280	100,00
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	11.323	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	18.440	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH - RBB -, Braunschweig	EUR	7.303	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	3.075	70,00
Regionalverkehr Dresden GmbH, Dresden	EUR	5.954	51,00
Regionalverkehr Kurhessen GmbH (RKH), Kassel	EUR	4.556	100,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	12.614	100,00
RegioTram Betriebsgesellschaft mbH i. L., Kassel	EUR	255	50,96
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	113	48,69
Rheinpfalzbus GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	4.878	100,00
Rhein-Westerwald Nahverkehr GmbH, Montabaur	EUR	-772	61,36
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	9.889	74,90
RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH, Aachen	EUR	1.526	100,00
RVN Regionalverkehr Niederrhein GmbH, Wesel	EUR	1.676	100,00
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	8.146	100,00
Saar-Pfalz-Bus GmbH, Saarbrücken	EUR	5.224	100,00

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Saar-Pfalz-Mobil GmbH, Bexbach	EUR	519	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	170.942	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	62.267	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	8.403	100,00
Südwest Mobil GmbH, Mainz	EUR	943	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain – VU –, Aschaffenburg	EUR	2.672	100,00
Vorpommernbahn GmbH, Wolgast	EUR	8.476	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	6.117	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	10.647	100,00
AT EQUITY			
Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH, Ingelheim am Rhein ^{2),3)}	EUR	123	38,33
»Steig ein« GmbH i. L., Kempten ^{3),4)}	EUR	50	23,33
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen ^{3),5)}	EUR	28	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrsverbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg ^{2),3)}	EUR	82	25,31
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover ^{3),4)}	EUR	111	42,00
FahrBus Ostalb GmbH, Aalen ^{2),3)}	EUR	227	49,90
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen ^{3),4)}	EUR	59	30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{2),3)}	EUR	146	47,50
Hövelhofer Ortsbus GmbH (HOB), Rheda-Wiedenbrück ^{3),4)}	EUR	26	50,00
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2),3)}	EUR	8.301	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen	EUR	-	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{3),5)}	EUR	1.118	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH, Gemünden (Main) ^{2),3)}	EUR	107	25,00
Niedersachsentarif GmbH, Hannover ^{3),4)}	EUR	54	8,33
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{2),3)}	EUR	98	46,90
OWL Verkehr GmbH, Bielefeld ^{2),3)}	EUR	71	21,36
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{3),4)}	EUR	75	33,33
Regionalverkehr Bayerisch Schwaben GmbH (RBS) i. L., Augsburg ^{3),6)}	EUR	118	50,00
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau ^{3),6)}	EUR	323	45,00
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),3)}	EUR	60	41,67
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{2),3)}	EUR	25	45,20
TGO – Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{3),4)}	EUR	240	48,50
Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund Rhein-Neckar GmbH (URN GmbH), Mannheim ^{2),3)}	EUR	237	30,91
UVW Unternehmensverbund Westpfalz GmbH i. L., Kaiserslautern ^{3),4)}	EUR	47	61,67
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{2),3)}	EUR	70	16,67
Verkehrsgesellschaft Landkreis Nienburg mbH (VLN), Nienburg/Weser ^{3),4)}	EUR	26	47,00
Verkehrsgesellschaft Main-Tauber mbH (VGMT), Lauda-Königshofen ^{3),4)}	EUR	95	42,19

TOCHTERUNTERNEHMEN [NAME UND SITZ]	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{2),3)}	EUR	30	34,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH – VVM, Würzburg ^{3),5)}	EUR	30	18,64
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{3),5)}	EUR	52	26,92
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{2),3)}	EUR	40	21,00
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{3),4)}	EUR	64	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{3),4)}	EUR	74	32,09
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{3),4)}	EUR	445	32,50
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig ^{2),3)}	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig ^{2),3)}	EUR	732	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier ^{3),5)}	EUR	48	38,46
Völklinger Verkehrsgesellschaft mbH, Völklingen ^{3),4)}	EUR	217	25,50
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{3),4)}	EUR	178	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{2),3)}	EUR	107	40,00
AT COST			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{2),3)}	EUR	191	54,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Rottweil ^{2),3)}	EUR	93	70,20
vfg Verkehrs-Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{2),3)}	EUR	148	51,92
VVW Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock ^{2),3)}	EUR	27	21,61

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Daten für Geschäftsjahr 2013.

³⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2012.

⁵⁾ Vorläufige Abschlussdaten.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2011.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GETRENNTEN RECHNUNGSLEGUNG DER BEREICHE ERBRINGUNG VON VERKEHRSLEISTUNGEN UND BETRIEB VON EISENBahnINFRASTRUKTUR GEMÄSS §9 (1A) AEG

Die von der DB Regio AG betriebenen Serviceeinrichtungen sind Teil der Eisenbahninfrastruktur im Sinne des §2 Abs. 3 AEG. Damit besteht für die DB Regio AG als öffentliche Eisenbahn die Verpflichtung aus §9 Abs. 1a AEG, die Bereiche Eisenbahnverkehr als 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 Infrastruktur 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 Verkehr und Infrastruktur 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. €]	31.12.2014		31.12.2013	
	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur
A. ANLAGEVERMÖGEN				
Sachanlagen	5.166	370	3.998	354
Finanzanlagen	411	-	408	-
	5.577	370	4.406	354
B. UMLAUFVERMÖGEN				
VORRÄTE				
Hilfs- und Betriebsstoffe	-	86	-	86
Unfertige Erzeugnisse/Leistungen	-	7	-	6
	-	93	-	92
FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	237	1	174	1
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	304	46	493	67
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	6	-
Sonstige Vermögensgegenstände	22	1	5	0
	563	48	678	68
Guthaben bei Kreditinstituten	0	0	3	0
	563	141	681	160
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN				
	1	0	1	0
	6.141	511	5.088	514

Passiva

[IN MIO. €]	31.12.2014		31.12.2013	
	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur
A. EIGENKAPITAL				
Zugeordnetes Eigenkapital	1.505	329	1.505	329
Ausgleichsposten	24	-24	-	-
	1.529	305	1.505	329
B. RÜCKSTELLUNGEN				
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	11	2	12	2
Steuerrückstellungen	6	1	6	1
Sonstige Rückstellungen	980	29	889	25
	997	32	907	28
C. VERBINDLICHKEITEN				
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	-	2	0
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	38	-	39	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	828	12	298	6
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.548	160	2.141	150
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	80	2	72	1
	3.495	174	2.552	157
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN				
	120	-	124	-
	6.141	511	5.088	514

ENTWICKLUNG DES ANLAGEVERMÖGENS NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

Bereich Verkehr

[IN MIO. €]	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert	
	Vortrag zum 01.01. 2014	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12. 2014	Vortrag zum 01.01. 2014	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12. 2014	Stand am 31.12. 2014	Stand am 31.12. 2013
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	15	-	-	-	15	-1	-	-	-	-1	14	14
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	50	4	2	0	56	-11	-1	-	0	-12	44	39
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	-	-	-	0	0	-	-	0	0	0	0
	65	4	2	0	71	-12	-1	-	0	-13	58	53
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	4	0	1	0	5	-1	0	-	1	0	5	3
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	8.153	1.593	60	-122	9.684	-4.302	-437	-	105	-4.634	5.050	3.851
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	11	-	-	-	11	-5	0	-	-	-5	6	6
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	15	3	1	-3	16	-10	-4	-	2	-12	4	5
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	80	28	-64	-1	43	-	-	-	-	-	43	80
	8.328	1.628	-	-126	9.830	-4.330	-442	-	108	-4.664	5.166	3.998
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	444	6	-	-3	447	-37	-	-	-	-37	410	407
2. Beteiligungen	1	0	-	0	1	0	-	-	-	0	1	1
	445	6	-	-3	448	-37	-	-	-	-37	411	408
Anlagevermögen insgesamt	8.773	1.634	-	-129	10.278	-4.367	-442	-	108	-4.701	5.577	4.406

Bereich Infrastruktur

[IN MIO. €]	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert	
	Vortrag zum 01.01. 2014	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12. 2014	Vortrag zum 01.01. 2014	Abschreibungen Geschäftsjahr	Umbuchungen	Abgänge	Stand am 31.12. 2014	Stand am 31.12. 2014	Stand am 31.12. 2013
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	63	3	-	-1	65	0	-	-	-	0	65	63
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	230	10	22	0	262	-86	-10	0	1	-95	167	144
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	4	0	-	0	4	-1	0	-	0	-1	3	3
	297	13	22	-1	331	-87	-10	0	1	-96	235	210
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	64	4	2	-1	69	-24	-3	0	-	-27	42	40
3. Fahrzeuge für den Personenverkehr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nummer 2 oder 3 gehören	129	7	6	-1	141	-85	-8	0	0	-93	48	44
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	56	4	2	-1	61	-39	-3	0	1	-41	20	17
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	43	14	-32	0	25	-	-	-	-	-	25	43
	589	42	-	-4	627	-235	-24	-	2	-257	370	354
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anlagevermögen insgesamt	589	42	-	-4	627	-235	-24	-	2	-257	370	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 2 Mio. € (im Vorjahr: 10 Mio. €) und im Bereich Infrastruktur 0 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €) Investitionszuschüsse abgesetzt. Die außerplanmäßigen Abschreibungen in Höhe von 10 Mio. € (im Vorjahr: 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 Beteiligungsverhältnis 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 (45 Mio. €; im Vorjahr: 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 Geschäftsjahr 2013 wurde die jeweils entstehende Residualgröße aus zugeordneten Vermögensgegenständen und Schulden im Eigenkapital des Tätigkeitsbereichs einheitlich unter der Position Zugeordnetes Eigenkapital erfasst und aufgrund des Stetigkeitsgrundsatzes beibehalten.

Aufgrund unterschiedlicher Zuordnungen beziehungsweise Schlüsselungen bei Bestands- und Erfolgskonten entstehen differierende Jahresergebnisse in den Bilanzen beziehungsweise den Gewinn- und Verlustrechnungen der beiden Tätigkeitsbereiche. Die Differenzen in den Bilanzen

der Tätigkeitsbereiche werden in einem Ausgleichsposten erfasst und sind gesondert im Eigenkapital des jeweiligen Tätigkeitsbereichs ausgewiesen.

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 per 31. Dezember 2014 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 (45 Mio. €; im Vorjahr: 46 Mio. €).

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

[IN MIO. €]	Bereich Verkehr			Bereich Infrastruktur		
	2014	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	2013	2014	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr	2013
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	-	-	2	-	-	0
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	38	23	39	-	-	0
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	828	742	298	12	12	6
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.548	1.288	2.141	160	21	150
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	0	0	0	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	80	65	72	2	2	1
davon aus Steuern	8	8	8	1	1	1
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	3.495	2.119	2.552	174	35	157
davon zinspflichtig	1.599		1.070	113		93

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die Haftungsverhältnisse aus der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten (im Vorjahr: 9 Mio. €) betrafen ausschließlich den Bereich Verkehr.

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB Mobility Logistics AG in Höhe von 198 Mio. € (im Vorjahr: 180 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Verkehr mit 173 Mio. € (im Vorjahr: 157 Mio. €) und den Bereich Infrastruktur mit 25 Mio. € (im Vorjahr: 23 Mio. €).

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH TÄTIGKEITSBEREICHEN

	31.12.2014		31.12.2013	
	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur	Bereich Verkehr	Bereich Infrastruktur
FÜR DEN ZEITRAUM VOM 01.01. BIS 31.12. [IN MIO. €]				
Umsatzerlöse	6.409	590	6.431	596
Bestandsveränderungen	-	1	-	-
Andere aktivierte Eigenleistungen	-	1	-	1
Gesamtleistung	6.409	592	6.431	596
Sonstige betriebliche Erträge	244	31	244	31
MATERIALAUFWAND				
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	-548	-238	-594	-250
Aufwendungen für bezogene Leistungen	-3.025	-21	-2.987	-19
Instandhaltungsaufwand	-793	-41	-776	-40
	-4.366	-300	-4.357	-309
PERSONALAUFWAND				
Löhne und Gehälter	-824	-159	-818	-159
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	-177	-34	-173	-34
	-1.001	-193	-991	-193
Abschreibungen	-441	-25	-389	-23
Sonstige betriebliche Aufwendungen	-390	-56	-413	-57
	455	49	525	45
Beteiligungsergebnis	230	-	172	-
Zinsergebnis	-45	-3	-42	-3
Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	640	46	655	42
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-11	-	-	-
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	-629	-46	-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 (48 Mio. €; im Vorjahr: 47 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Bereich Verkehr (3 Mio. €; im Vorjahr: 1 Mio. €) und zusätzlich aus den Instandhaltungsleistungen für den Bereich Verkehr (538 Mio. €; im Vorjahr: 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 (48 Mio. €; im Vorjahr: 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 0 T€ (im Vorjahr: 4 T€) enthalten. Die sonstigen betrieblichen Erträge im Bereich Infrastruktur beinhalten Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 0 T€ (im Vorjahr: 0 T€).

MATERIALAUFWAND

Die vom Bereich Infrastruktur bezogenen Instandhaltungsleistungen (538 Mio. €; im Vorjahr: 547 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Bereichs Verkehr als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Bereichs Infrastruktur werden Aufwendungen (210 Mio. €; im Vorjahr: 207 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 21 Mio. € (im Vorjahr: 19 Mio. €). Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Bereich Infrastruktur enthalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 2 Mio. € (im Vorjahr: 2 Mio. €).

SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

Soweit in den sonstigen betrieblichen Aufwendungen eine direkte Zuordnung der Aufwendungen zu den beiden Tätigkeitsbereichen nicht möglich ist, erfolgt 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 8 T€ (im Vorjahr: 39 T€) und im Bereich Infrastruktur in Höhe von 0 T€ (im Vorjahr: 0 T€) angefallen. Darüber hinaus sind im Bereich Verkehr 2 T€ (im Vorjahr: 6 T€) und im Bereich Infrastruktur 0 T€ (im Vorjahr: 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. €]	Bereich Verkehr	
	2014	2013
Erträge aus Beteiligungen	13	1
davon aus verbundenen Unternehmen	13	1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	221	180
Aufwendungen aus Verlustübernahme	-4	-9
Insgesamt	230	172

ZINSERGEBNIS

Die sonstigen Zinsen und ähnliche Erträge sowie die Zinsen und ähnliche Aufwendungen werden unter Verwendung des Sachanlageschlüssels 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. €]	Bereich Verkehr		Bereich Infrastruktur	
	2014	2013	2014	2013
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2	5	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	0	0	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0	0	0
davon Erträge aus dem Deckungsvermögen	0	0	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-47	-47	-3	-3
davon an verbundene Unternehmen	-40	-33	-3	-3
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	-3	-13	-0	-0
Insgesamt	-45	-42	-3	-3

STEUERN VOM EINKOMMEN UND VOM ERTRAG

In den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag in Höhe von 11 Mio. € sind ausschließlich Steuernachzahlungen für Vorjahre aus abgeschlossener Betriebsprüfung enthalten. Diese sind dem Bereich Verkehr zuzuordnen.

BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Hinsichtlich der Ergebnisverwendung wird unterstellt, dass die Tätigkeitsbereiche jeweils einen eigenen Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der DB MLAG 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 2014 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 17. Februar 2015

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

ppa. Kirsten Keller
Wirtschaftsprüferin

WEITERE INFORMATIONEN

42 BERICHT DES AUFSICHTSRATS

**45 MANDATE DER MITGLIEDER DES
VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS**

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

SITZUNGEN DES AUFSICHTSRATS

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

Darüber hinaus standen der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats und der Vorstand zu wesentlichen geschäftspolitischen Fragen regelmäßig in Kontakt. Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu zwei 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 20. März 2014 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2013 befasst.

In seiner Sitzung am 25. November 2014 hat sich der Aufsichtsrat mit der Planung für das Geschäftsjahr 2015 beschäftigt und die Budgetplanung 2015 sowie die in der Bilanz- und Finanzplanung für das Jahr 2015 hinterlegten Investitionen zur Kenntnis genommen. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat zur Kenntnis genommen, dass die Mittelfristplanung 2016 bis 2019 erst dann vorgelegt werde, wenn die Strategie und mittelfristige Entwicklung im Fernverkehr in den Aufsichtsratssitzungen der Deutschen Bahn AG und der DB Mobility Logistics AG behandelt wurden und die daraus resultierenden Auswirkungen auf die mittelfristige Planung und Finanzierung des Konzerns mit hinreichender Sicherheit benannt werden können.

Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Jahr 2014 insbesondere mit dem aktuellen Auftragsbestand. Er ließ sich kontinuierlich über die laufenden Vergabeverfahren in den Bereichen Schiene und Bus und die jeweilige Vergabebilanz unterrichten.

Der Aufsichtsrat befasste sich intensiv mit der wirtschaftlichen Lage der DB Regio AG, der aktuellen Marktsituation und den für das Unternehmen bestehenden Herausforderungen. Er nahm den Umsetzungsstand der Maßnahmen zur internen Optimierung und marktseitigen Fokussierung zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit zur Kenntnis.

Der Aufsichtsrat wurde eingehend über die verkehrsvertragliche Situation in Baden-Württemberg informiert.



ULRICH HOMBURG,
VORSITZENDER
DES AUFSICHTSRATS
DER DB REGIO AG

Er ließ sich fortlaufend über die Entwicklung der Pünktlichkeit unterrichten. Er befasste sich mit dem Stand der Fahrzeugbeschaffungsprojekte und den aufgrund von Lieferverzögerungen notwendigen Ersatzkonzepten.

Der Aufsichtsrat verfolgte die Fortschritte bei der Umsetzung des Arbeitsprogramms des Personalressorts.

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 2014 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 16. März 2015 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 2014 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 2014 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

VERÄNDERUNGEN IN DER BESETZUNG VON AUF SICHTSRAT UND VORSTAND

Frau Regina Rusch-Ziemba schied zum 21. Mai 2014 aus dem Aufsichtsrat aus. Als ihre Nachfolgerin wurde mit Wirkung zum 21. Oktober 2014 Frau Marion Carstens bestellt.

Der Aufsichtsrat spricht Frau Rusch-Ziemba 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 2014 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2015

Für den Aufsichtsrat



Ulrich Homburg
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Regio AG

MANDATE DER MITGLIEDER DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

VORSTAND

Dr. Manfred Rudhart

Vorsitzender des Vorstands,
Bad Homburg

- a) → DB Energie GmbH
 - S-Bahn Berlin GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - S-Bahn Hamburg GmbH (Vorsitz)¹⁾
- b) → Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien
(Board of Directors)

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)
(Vorsitz)¹⁾
 - Regional Bus Stuttgart GmbH RBS (Vorsitz)¹⁾
 - Regionalverkehr Oberbayern GmbH (Vorsitz)¹⁾
- b) → Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs-
und Versorgungsunternehmen (HDN)

Norbert Klimt

Ressort Finanzen/Controlling,
Holzkirchen

- a) → DB RegioNetz Verkehrs GmbH (Vorsitz)¹⁾
 - DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH
(RAB) (Vorsitz)¹⁾
 - S-Bahn Berlin GmbH¹⁾
 - S-Bahn Hamburg GmbH¹⁾
- b) → Arriva Plc, Sunderland/Großbritannien
(Board of Directors)
 - Haftpflichtgemeinschaft Deutscher Nahverkehrs-
und Versorgungsunternehmen (HDN)

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)

AUFSICHTSRAT

Ulrich Homburg

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

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

Reiner Bieck*

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Vorstandsmitglied der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Panketal

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

Jörg Bröck*

Vorsitzender des Betriebsrats der Region
Baden-Württemberg der DB Regio AG,
Tuttlingen

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

Marion Carstens

Gewerkschaftssekretärin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG),
Berlin
– seit 21. Oktober 2014 –

Christoph Djazirian

Leiter Strategie Personenverkehr der
DB Mobility Logistics AG,
Frankfurt am Main
a) → DB Vertrieb GmbH¹⁾
→ S-Bahn Berlin GmbH¹⁾

Rainer Fenk*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats der DB Regio AG,
Mitglied des Betriebsrats der Region Nordostbayern
der DB Regio AG,
Irchenrieth

Dr. Dieter Glück

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

Sigrid Heudorf

Leiterin Beschäftigungsbedingungen und
Sozialpolitik der Deutschen Bahn AG,
Frankfurt am Main
a) → DB Schenker Rail AG¹⁾
→ DB Gastronomie GmbH¹⁾
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*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats
der DB Regio AG,
Schwarzach
b) → DEVK Allgemeine Versicherungs-AG (Beirat)
→ Unternehmensgesellschaft Verkehrsverbund
Rhein-Neckar GmbH

Vitus Miller*

Referent Mitarbeiterangelegenheiten fit 2014
der Region Baden-Württemberg der DB Regio AG,
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
– bis 21. Mai 2014 –
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*

Stellvertretender Vorsitzender des Betriebsrats der
Region 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 AG¹⁾
→ Schenker AG¹⁾
- b) → DB Dienstleistungen GmbH (Beirat)¹⁾

Ralf Schweisel

Leiter Konzerncontrolling der DB Mobility Logistics AG,
Potsdam

- a) → DB Vertrieb GmbH¹⁾

Bernd Seubert*

Vorsitzender des Betriebsrats der Region
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 31.12.2014 beziehungsweise
auf den Zeitpunkt des Ausscheidens im Jahr 2014. Bei einem Eintritt nach dem
31.12.2014 wird auf den Zeitpunkt des Eintritts abgestellt.

Seit Mai 2014 setzt DB Bahn Regio im Kölner Dieselnetz die ersten der bestellten 56 Alstom-Coradia-LINT-Züge der Baureihe VT 620 ein. Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2014 sollten alle Neufahrzeuge im Einsatz sein und die Bestandsfahrzeuge ersetzen. Die neuen Dieseltriebzüge erfüllen die strenge Abgasnorm Stufe IIIB und entlasten die Umwelt im Vergleich zu den bisherigen Fahrzeugen deutlich.

Zudem sind sie mit einer SCR-(Selective-Catalytic-Reduction-)Abgasreinigung ausgerüstet, die Stickoxide so weit als technisch möglich reduzieren und den Partikel-ausstoß gegenüber den bislang eingesetzten Fahrzeugen um rund 90% vermindern soll.



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



Impressum

- Redaktion: DB Mobility Logistics AG, Investor Relations
- Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
- Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
- Lithografie: Koch. Prepress Print Media, Wiesbaden
- Druck: ColorDruck Solutions, Leimen
- Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin
- Bildnachweis (jeweils von oben nach unten): Titel Umschlag: Max Lautenschläger → Seite 3: Axel Stephan → Seite 4: Volker Emersleben → Seite 42: Max Lautenschläger → Seite 48: Max Lautenschläger

DB Regio AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.bahn.de

