

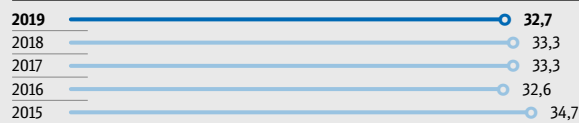


DB Regio AG

Geschäftsbericht 2019

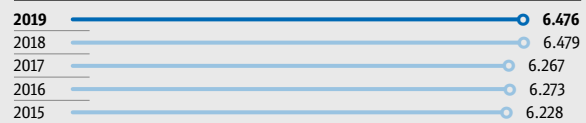
Entwicklungen im Geschäftsjahr 2019

Verkehrsleistung – in Mrd. Pkm¹⁾



↘ 2019 zu 2018: -1,8 %

Umsatzerlöse – in Mio. €



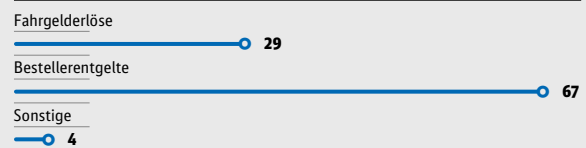
→ 2019 zu 2018: -

Ergebnis nach Steuern²⁾ – in Mio. €



↘ 2019 zu 2018: -17,5 %

Umsatzstruktur – in %



			Veränderung	
Ausgewählte Kennzahlen	2019	2018	absolut	%
FINANZKENNZAHLEN IN MIO. €				
Umsatz	6.476	6.479	- 3	-
Ergebnis nach Steuern ²⁾	320	388	- 68	- 17,5
Bilanzsumme per 31.12.	7.091	6.841	+ 250	+ 3,7
Anlagevermögen per 31.12.	5.733	5.866	- 133	- 2,3
Eigenkapital per 31.12.	1.834	1.834	-	-
Zinspflichtige Verbindlichkeiten per 31.12.	2.401	2.394	+ 7	+ 0,3
Brutto-Investitionen	401	374	+ 27	+ 7,2
Netto-Investitionen ³⁾	396	367	+ 29	+ 7,9
Mitarbeiter per 31.12. in VZP	21.288	21.048	+ 240	+ 1,1
LEISTUNGSKENNZAHLEN				
Reisende in Mio.	1.428	1.426	+ 2	+ 0,1
Verkehrsleistung in Mrd. Pkm ¹⁾	32,7	33,3	- 0,6	- 1,8
Betriebsleistung in Mio. Trkm ⁴⁾	372,2	379,9	- 7,7	- 2,0

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

²⁾ Die DB Regio AG hat einen Ergebnisabführungsvertrag mit der Deutschen Bahn AG.

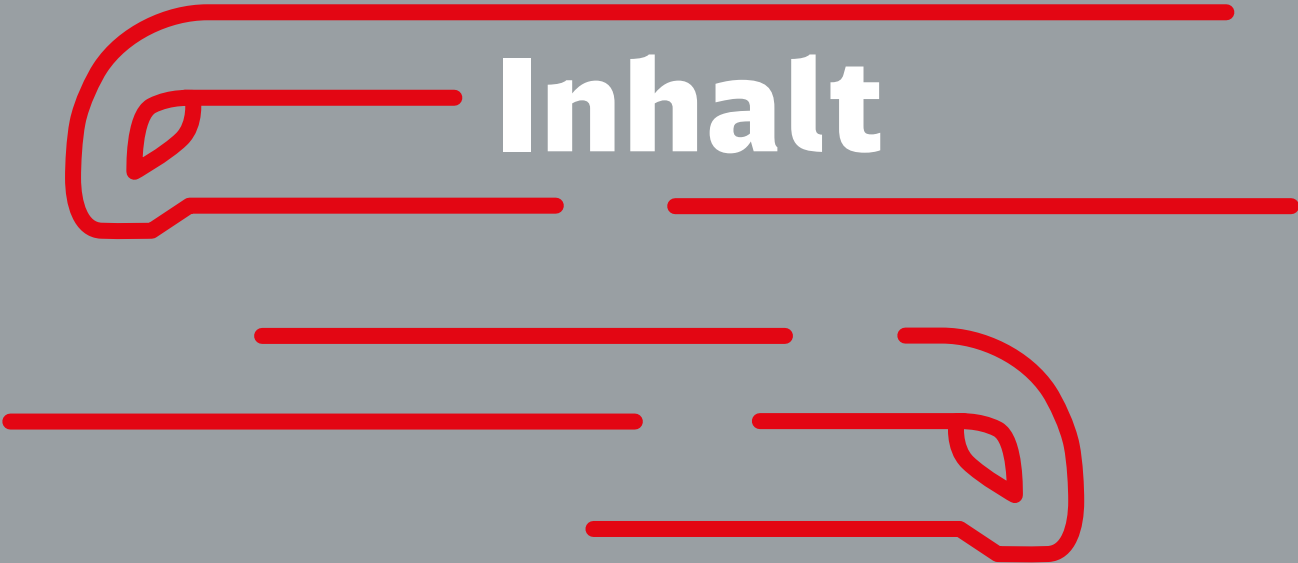
³⁾ Brutto-Investitionen abzüglich Investitionszuschüssen von Dritten.

⁴⁾ Trassenkilometer = zurückgelegte Kilometerstrecke der Züge.



Ausbau von WLAN in Nahverkehrszügen

Ein Thema mit sehr hoher Kundenrelevanz ist unverändert die Ausstattung von Nahverkehrszügen mit WLAN. Bei der S-Bahn Stuttgart und der S-Bahn Rhein-Main konnten wir 2019 die Flotten vollständig mit WLAN ausstatten. In Kooperation mit den Aufgabenträgern hat die DB Regio AG bereits 27 Netze mit WLAN ausgestattet. Weitere 15 Netze werden aktuell ausgestattet, sind vertraglich für einen Rollout gesichert beziehungsweise werden pilotiert.



Inhalt

2 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

7 Lagebericht

29 Jahresabschluss

57 Bericht des Aufsichtsrats

Vorwort des Vorstandsvorsitzenden



Dr. Jörg Sandvoß
Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

das Jahr 2020 ist fest in der Hand der Coronapandemie. In der aktuellen Lage, die die ganze Welt und die Bundesrepublik vor noch nie da gewesene Herausforderungen stellt, ist DB Regio nach wie vor der Garant für stabilen und zuverlässigen Nahverkehr. Unter dem vordringlichsten Ziel, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nach allen Vorgaben der zuständigen Behörden und Experten zu schützen, bringen wir mit unseren Bussen und Bahnen die Menschen dorthin, wo sie gebraucht werden: in Krankenhäuser, zu Versorgungsunternehmen, Einsatzstellen und Supermärkten.

Und obwohl die Coronapandemie die ganze Nahverkehrsbranche vor betriebliche und wirtschaftliche Herausforderungen stellt, macht ein Blick auf das Jahr 2019 Mut für die Zukunft – für eine Zeit nach Corona. Denn wohl noch nie zuvor war das gesellschaftliche Umfeld für das Verkehrssystem Schiene und den öffentlichen Verkehr so positiv wie 2019. Das Thema Klimaschutz bewegt die Menschen und verändert ihr Mobilitätsverhalten. Der Bund stellt mehr Mittel für den Erhalt, den Ausbau und die Modernisierung der Eisenbahninfrastruktur zur Verfügung. Die Deutsche Bahn konzentriert sich mit der Dachstrategie Starke Schiene ganz darauf, Wachstum zu ermöglichen und zu bewältigen. Allein im Nahverkehr sollen langfristig eine Milliarde mehr Fahrgäste jährlich begrüßt werden.

Die Schiene hat glänzende Zukunftschancen, denn eine nachhaltige Reduzierung der Treibhausgasemissionen im Verkehr wird nur mit leistungsfähigen öffentlichen Verkehrssystemen gelingen. Und auch der Megatrend der Urbanisierung macht umweltfreundliche Mobilität in und zwischen den wachsenden Metropolregionen notwendiger denn je. Daraus resultieren große gesellschaftliche Erwartungen. Groß sind jedoch auch die aktuellen Herausforderungen. Unsere Verkehrssysteme stehen unter Stress – auch im Nah- und Regionalverkehr. Während einerseits die Nachfrage kontinuierlich gewachsen ist und weiterhin wächst, erschwert die nicht schnell genug mitwachsende Kapazität der Infrastruktur in Ballungszentren einen robusten Betrieb. Zudem steigt die Bautätigkeit zum Erhalt des Streckennetzes und wird – obschon wir uns über mutige Investitionen in das Schienennetz freuen – auch weiterhin steigen.

2019 war für DB Regio ein gutes Jahr. Besonders freue ich mich über die mehr als 3.000 neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die wir eingestellt haben. Der DB-Konzern und DB Regio sind attraktive Arbeitgeber in einem wachsenden Markt. Auch in diesen durch das Coronavirus geprägten Zeiten setzen wir unsere Rekrutierungsbemühungen ungehindert und unter Zuhilfenahme von digitalen Kanälen fort!

Auch unsere Produktions- und Inbetriebnahmeprozesse konnten wir weiter optimieren, und diese Anstrengungen zahlen sich aus. So konnten wir die Qualität unserer Produkte gegenüber dem Vorjahr leicht verbessern, beispielsweise die Pünktlichkeit um 0,3% Prozentpunkte auf 94,3%, und haben den Fahrplanwechsel im Dezember 2019 mit neun Inbetriebnahmen und acht Außerbetriebnahmen erfolgreich gemeistert. Alle Fahrzeuge waren pünktlich auf der Schiene und alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter geschult zur richtigen Zeit am richtigen Ort. Zudem haben wir in allen Netzen, die an Wettbewerber übergegangen sind, den Start der neuen Betreiber mit Fahrzeugen und Personal aktiv unterstützen müssen, da sonst signifikante Einschränkungen gedroht hätten. Insgesamt halfen mehr als 200 unserer Triebfahrzeugführerinnen und Triebfahrzeugführer bei unseren Wettbewerbern aus. In einem Netz wurde dem Wettbewerber der Vertrag entzogen und im Wege einer Notvergabe für die nächsten zwei Jahre an DB Regio vergeben, da nur so ein zuverlässiges Angebot für die Kunden möglich war.

Der Fahrplanwechsel hat deutlich gemacht, dass die Branche des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) mit DB Regio einen zuverlässigen Partner hat und ein stabilisierender Faktor mit entsprechenden Ressourcen offenbar auch notwendig ist. Ich bin überzeugt, dass unsere Branche in schwierigen Situationen im Interesse der Fahrgäste sowie der Attraktivität des Verkehrssystems zusammenarbeiten muss, und freue mich, dass unser Engagement von den Aufgabenträgern wie unseren Wettbewerbern positiv gewürdigt wird. Kritisch gesehen werden muss jedoch, dass solche unternehmensübergreifende Unterstützung immer häufiger und teilweise in großem Umfang notwendig ist. Alle Verkehrsunternehmen sind starkem Wettbewerbs- und Kostendruck ausgesetzt. Die Verkehrsverträge ermöglichen oft nur sehr begrenzte oder zu knapp bemessene Fahrzeug- und Personalreserven. Dadurch können betriebliche Unregelmäßigkeiten immer schlechter aufgefangen werden. Zugleich hat die Branche nach wie vor mit Fahrzeugmängeln und Lieferverzögerungen der Industrie zu kämpfen. Das betrifft auch DB Regio, obwohl wir hier durch intensive Begleitmaßnahmen mittlerweile fast alle Altlasten abgearbeitet und die neuen Inbetriebnahmen alle pünktlich realisiert haben. Für eine Lösung dieser Probleme müssen sich die Akteure unserer Branche jeder für sich und bisweilen auch alle miteinander starkmachen. Der enge Dialog zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen ist dabei besonders wichtig.

Im Wettbewerb um Verkehrsverträge hat sich DB Regio 2019 gut behauptet. DB Regio konnte 2019 erstmals den saldierten Auftragsbestand vergrößern, das heißt, die vom Wettbewerb gewonnenen Zugkilometer waren höher als die an Wettbewerber verlorenen Anteile, hinzu kamen Mehrverkehre, beispielsweise aus größeren Ausschreibungsvolumina. So konnte sich DB Regio Schiene für 76% des Vergabevolumens, auf das wir bieten konnten, beziehungsweise für 65% des Gesamtvolumens den Zuschlag sichern.

Darunter sind bedeutende SPNV-Vergaben wie das Netz Elbe-Spree (Lose 2 und 3), das Netz 7b EBO-Leistungen Raum Karlsruhe, das E-Netz Ost Schleswig-Holstein oder das Netz Lausitz. Rund 25 Jahre nach der Bahnreform ist der Wettbewerb, den wir stets begrüßt haben, längst zum Normalfall geworden. Die Verkehrsunternehmen begegnen sich auf Augenhöhe. In vielen Netzen hat der Betreiber bereits mehrfach gewechselt, alle Wettbewerber sind zugleich »Jäger« und »Gejagte«. Um Verkehre zu akquirieren, werden wir weiterhin alle Chancen offensiv nutzen, auch mit unserer Tochter Regionalverkehre Start Deutschland GmbH. Zugleich investieren wir massiv in die Flottenerneuerung. So beabsichtigen die Aufgabenträger, gemeinsam mit uns allein in unseren fünf großen S-Bahn-Netzen bis 2026 über rund 2,7 Milliarden Euro für Neubeschaffungen und Redesignprojekte zu finanzieren.

Weiter vorangetrieben haben wir die digitalen Services für unsere Fahrgäste und Aufgabenträger. Der Streckenagent, unsere App zur Information über Störungen und alternative Reisemöglichkeiten, hat im Dezember 2019 die Marke von zwei Millionen Downloads übersprungen. In den DB Navigator waren zum Jahresende 36 Verkehrsverbünde integriert, sieben mehr als ein Jahr zuvor. Damit entwickeln sich beide Apps immer mehr zum digitalen Generalschlüssel für öffentliche Mobilität. Bei der S-Bahn Stuttgart und der S-Bahn Rhein-Main konnten wir mit Unterstützung der Aufgabenträger die Flotten vollständig mit WLAN ausstatten.

Weiter innovativ unterwegs sind wir mit unserem Ideenzug. 2019 fiel der Startschuss für die Entwicklung eines neuen Moduls, mit dem wir zeigen wollen, wie mit pfiffigen Designideen die Platzkapazität im Zug besser genutzt werden kann. Gleichzeitig werden immer mehr der Komponenten in unsere Flotten übernommen.

Regio Bus, mit durchschnittlich rund 1,6 Millionen Reisenden pro Tag Marktführer im öffentlichen Straßenpersonenverkehr, und ioki, die DB-Tochter für innovative Mobilitätslösungen, haben 2019 ihre Zusammenarbeit verstärkt, um durch vernetzte Angebote noch mehr Menschen bedarfsgerechte Mobilität ohne eigenes Auto zu ermöglichen. Dabei steuert ioki die digitale Plattform bei, Regio Bus bringt als Betreiber den Verkehr auf die Straße. Beispiele dafür sind das Airport-Shuttle Paderborn-Lippstadt und das PforzheimShuttle, das seit Juli den Stadtverkehr in der Pforzheimer Nordstadt ergänzt.

Mit dem Deutschen Mobilitätspreis wurde 2019 der Medibus von Regio Bus ausgezeichnet. Die Fahrzeuge sind mit Sprechzimmer, Labor, Wartebereich und Telemedizin vollständig für die mobile Gesundheitsversorgung ausgestattet. So kann in der Sprechstunde beispielsweise ein Facharzt per Videochat hinzugezogen werden.

Im Stadtverkehr Bocholt setzt Regio Bus seit November 2019 erstmals einen vollelektrisch angetriebenen Linienbus ein. Das Fahrzeug kann ohne Zwischenladung 220 Kilometer zurücklegen, die Batterien werden mit Ökostrom geladen.

2019 war ein prägendes Jahr für DB Regio und den Nahverkehr in Deutschland. Die Weichen in die Zukunft sind gestellt, der Zusammenhalt in der SPNV-Branche ist gewachsen. Wir alle wissen, dass die kommenden Jahre anspruchsvoll werden. Wir müssen branchenübergreifend eng zusammenarbeiten, um die eingeschränkte Infrastrukturkapazität möglichst effizient zu nutzen, unseren Kunden eine attraktive Qualität zu bieten und sie mit innovativen Produkten und Services zu überzeugen.

Auch wenn die Coronapandemie uns als Branche und speziell Regio als Marktführer extrem fordert, blicken wir positiv in die Zukunft. Bestätigen wir die Fahrgäste, die Politik und die Gesellschaft darin, dass die Schiene und der öffentliche Verkehr das Rückgrat der umweltfreundlichen Mobilität der Zukunft sind! Gemeinsam dürfen wir am Generationenprojekt Eisenbahn mitwirken und haben die Chance, die Erfolgsgeschichte des Nahverkehrs in einer weit größeren Dimension als bisher fortzuschreiben. Nutzen wir sie, denn dies ist unsere Zeit!

Herzlichst Ihr



Dr. Jörg Sandvoß
Vorsitzender des Vorstands
der DB Regio AG



Lagebericht



**8 Angaben zur Unternehmensführung
und zur Gesellschaft**

9 Rahmenbedingungen

**12 Ertrags-, Finanz-
und Vermögenslage**

16 Nichtfinanzielle Kennzahlen

18 Nachhaltigkeit

19 Strategie

21 Weitere Informationen

24 Nachtragsbericht

25 Chancen- und Risikobericht

26 Prognosebericht

Angaben zur Unternehmensführung und zur Gesellschaft

Die DB Regio AG ist eine Aktiengesellschaft nach deutschem Recht. Dementsprechend unterliegt die DB Regio AG mit Vorstand und Aufsichtsrat einer zweistufigen Führungs- und Kontrollstruktur. Die beiden Gremien sind sowohl hinsichtlich ihrer Mitgliedschaft als auch in ihren Kompetenzen streng voneinander getrennt. Der Vorstand leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Dem Vorstand gehörte per 31. Dezember 2019 eine Frau an. Der Aufsichtsrat überwacht die Vorstandstätigkeit und ist für die Bestellung und Abberufung des Vorstands zuständig. Dem Aufsichtsrat gehören gemäß Mitbestimmungsgesetz 20 Mitglieder an, wovon zehn Mitglieder Anteilseignervertreter und zehn Arbeitnehmervertreter sind. Die Anteilseignervertreter werden durch die Hauptversammlung gewählt. Die Mitglieder der Arbeitnehmerseite werden nach den Vorgaben des Mitbestimmungsgesetzes gewählt. Dem Aufsichtsrat gehörten per 31. Dezember 2019 sechs Frauen und 14 Männer an.

	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020
Frauenanteil – in %	Ist	Ist	Ziel
Vorstand	0	20,0	20,0
Aufsichtsrat	25,0	30,0	30,0
Erste Führungsebene	14,7	15,1	15,0
Zweite Führungsebene	23,2	23,4	24,0

Die für den Frauenanteil im Vorstand der DB Regio AG festgelegte Zielgröße von 20% wurde bereits erreicht.

Im Aufsichtsrat wurde der Frauenanteil von 25 % auf 30 % erhöht. Der Zielwert wurde bereits erreicht.

Der Zielwert auf der ersten Führungsebene wurde mit 15,1% knapp überschritten. Auf der zweiten Führungsebene wird der Zielwert für den 31. Dezember 2020 noch nicht erreicht. Die DB Regio AG legt sehr viel Wert darauf, freie Stellen nach Möglichkeit mit Frauen zu besetzen. Insbesondere auf der ersten Führungsebene ist es der DB Regio AG deutlich gelungen, Frauen für Führungspositionen zu gewinnen.

Die DB Regio AG ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Deutschen Bahn AG (DB AG) und innerhalb des Deutschen Bahn Konzerns (DB-Konzern) dem Geschäftsfeld DB Regio zugeordnet. Die Organisationsstruktur des DB-Konzerns besteht im Wesentlichen aus acht Geschäftsfeldern, die von der konzernleitenden Managementholding DB AG geführt werden. Die Anteile der DB AG befinden sich vollständig im Besitz der Bundesrepublik Deutschland.

Der Aufsichtsrat der DB AG hat im Berichtsjahr eine neue Vorstandsstruktur beschlossen, die ab dem 1. Januar 2020

gültig ist. Die Geschäftsfelder DB Fernverkehr und DB Regio werden durch das Vorstandsressort Personenverkehr geführt. Das Geschäftsfeld DB Cargo, das vormals zusammen mit DB Schenker im Vorstandsressort Finanzen, Güterverkehr und Logistik geführt wurde, ist ab dem 1. Januar 2020 dem neu geschaffenen Vorstandsressort Güterverkehr zugeordnet. Die Geschäftsfelder DB Netze Fahrweg, DB Netze Personenbahnhöfe und DB Netze Energie werden durch das Vorstandsressort Infrastruktur geführt. Die Geschäftsfelder DB Schenker und DB Arriva (ab dem 1. Januar 2020) sind dem Vorstandsressort Finanzen & Logistik zugeordnet.

Das Geschäftsfeld DB Regio besteht aus der DB Regio AG und weiteren eigenständigen Tochtergesellschaften. In der Sparte Regio Schiene sind die Tochtergesellschaften S-Bahn Berlin GmbH, S-Bahn Hamburg GmbH, DB RegioNetz Verkehrs GmbH (RNV), DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB) und Regionalverkehre Start Deutschland GmbH gebündelt. Die Sparte Regio Bus besteht aus 33 Busgesellschaften, von denen 24 unmittelbare Tochtergesellschaften der DB Regio AG sind.

Das Geschäftsfeld DB Regio ist mit seinen regionalen Einheiten marktnah aufgestellt. Die Sparte Regio Schiene besteht aus 13 operativen Regionen sowie der Regionalverkehre Start Deutschland GmbH und die Sparte Regio Bus aus sieben Regionen (im Vorjahr: sechs Regionen; Gründung der Region Schienenersatz- und Busnotverkehr [SEV] zum 1. Juli 2019).

Die DB Regio-Zentrale steuert die Regionen, verantwortet die Geschäftsentwicklung, führt übergreifende Aufgaben durch, gibt standardisierte Prozesse vor und stellt Service- und Gruppenfunktionen für die Regionaleinheiten bereit. Daneben unterstützt sie die Regionen mit verkehrsplanerischem Know-how, IT-Tools und beim Abschluss von Verkehrsverträgen und Ausschreibungen.

Das Berichtsjahr war für die DB Regio AG wie erwartet durch auslaufende Verkehrsverträge geprägt. Das Betriebsergebnis lag mit 328 Mio. € um 30 Mio. € beziehungsweise 8,4% unter dem Vorjahreswert. Die Leistungsrückgänge infolge von Ausschreibungsverlusten führten zu rückläufigen Umsatzerlösen mit entsprechenden Einsparungen im Aufwand, insbesondere in den Energie- und Infrastrukturaufwendungen. Die negative Abweichung zum Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus den höheren Instandhaltungs- und Personalaufwendungen infolge der Tarifierhöhungen. Positive Effekte aus den sonstigen betrieblichen Aufwendungen und den sonstigen betrieblichen Erträgen konnten den Ergebnissrückgang nur teilweise kompensieren.

Rahmenbedingungen

- 9 — Wirtschaftliches Umfeld
- 9 — Entwicklung auf den relevanten Märkten
- 10 — Politisches Umfeld

Wirtschaftliches Umfeld

Der Erfolg unserer Aktivitäten wird auch durch die konjunkturelle Entwicklung in unserem Heimatmarkt Deutschland beeinflusst. Eine nachlassende Inflation, eine weiterhin solide Beschäftigungssituation sowie höhere Löhne und Gehälter bedeuteten im Berichtsjahr ein grundsätzlich positives Umfeld für den deutschen Schienenpersonenverkehr (SPV). Die Preise gingen mit Ausnahme des SPV in allen Marktsegmenten zurück. Die Belastungen durch witterungsbedingte Einschränkungen der Schieneninfrastruktur lagen 2019 auf einem vergleichbaren Niveau wie im Vorjahr.

Weiter steigende Löhne und Gehälter bei nachlassender Inflation sorgten auch 2019 für eine solide Konsumnachfrage in Deutschland. Das Wachstum des Bruttoinlandsprodukts war deutlich schwächer als im Vorjahr; die Industrieproduktion (ohne Bausektor) ging spürbar zurück. Mit einem hohen Anteil der Industrieproduktion an der Gesamtwertschöpfung ist Deutschland von der rückläufigen globalen Nachfrage, unter anderem infolge zunehmender Handelsstreitigkeiten und anderer politischer Konflikte, besonders betroffen. In der Folge wuchsen die Exporte erneut schwächer als im Vorjahr. Spürbar waren zudem erneut insbesondere die Probleme in der Automobilbranche, aber auch in der Stahl- und Chemiebranche. Die Baubranche entwickelte sich demgegenüber weiterhin mit sehr hoher Dynamik.

Entwicklung auf den relevanten Märkten

SCHIENENPERSONENVERKEHR IN DEUTSCHLAND WÄCHST SPÜRBAR

Der SPV in Deutschland wuchs 2019 über dem Niveau des Gesamtmarktes. Dementsprechend stieg der Marktanteil des SPV leicht. Schienenpersonennah- (SPNV) und -fernverkehr (SPFV) profitierten dabei von der weiterhin guten Einkommens- und Beschäftigungssituation bei gegenläufig leicht sinkenden Kraftstoffpreisen. Punktuelle Angebotsanpassungen und -ausweitungen stützten die Entwicklung.

Der DB-Konzern verzeichnete 2019 bei DB Fernverkehr einen deutlichen Anstieg der Verkehrsleistung. Die Verkehrsleistung bei DB Regio ging hingegen zurück.

DB-konzernexterne Bahnen steigerten ihre Verkehrsleistung im SPNV moderat gegenüber dem Vorjahr. FlixTrain baute sein Angebot im SPFV aus und verdoppelte seine Fahrgastzahl, wenngleich auf sehr niedrigem Niveau.

Die Betriebsleistung der DB Regio AG lag aufgrund von Vergabeeffekten (insbesondere verlorene Verkehrsverträge in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg) um 7,0 Mio. Trassenkilometer (Trkm) beziehungsweise 1,9% unter Vorjahr. Die Verkehrsleistung mit 32,7 Mrd. Personenkilometern (Pkm) ging ebenfalls zurück (im Vorjahr: 33,3 Mrd. Pkm). Die Zahl der Reisenden blieb im Berichtsjahr mit 1.428 Millionen Reisenden auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Verkehrsleistung der Schientöchter der DB Regio AG lag mit 9,5 Mrd. Pkm um 2,3% über dem Vorjahreswert. Die Zahl der Reisenden der Schientöchter der DB Regio AG erhöhte sich im Vorjahresvergleich um 15 Millionen Reisende (+1,8%) auf 834 Millionen Reisende (im Vorjahr: 819 Millionen Reisende).

Die Verkehrsleistung im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) in Deutschland stagnierte 2019, nachdem im Vorjahr ein leichtes Wachstum zu verzeichnen war. Der Marktanteil des ÖSPV ging in einem leicht wachsenden Gesamtmarkt daher etwas zurück.

Der Buslinienfernverkehr verzeichnete deutliche Verluste, vor allem infolge der Angebotsreduzierung des Marktführers FlixBus, der erstmals leichte Fahrgastrückgänge verzeichnete. Mit Pinkbus und BlaBlaBus traten neue Wettbewerber in den Markt ein. Die Preise sanken leicht.

Der Busliniennahverkehr ging aufgrund rückläufiger Schülerzahlen leicht zurück. Gegenläufig positiv wirkten Angebotsausweitungen infolge der zunehmenden Bevölkerungs- und Erwerbstätigenzahlen insbesondere in Ballungsräumen.

Die Verkehrsleistung des DB-Konzerns im deutschen ÖSPV ging infolge einer rückläufigen Nachfrage im ländlichen Raum und verlorener wettbewerblischer Vergabeverfahren bei DB Regio Bus deutlich zurück.

Folglich blieb die Verkehrsleistung der Sparte Regio Bus mit 5,7 Mrd. Pkm (im Vorjahr: 6,1 Mrd. Pkm) unter dem Vorjahresniveau. Die Zahl der Reisenden ist mit 496 Millionen Reisenden gegenüber dem Vorjahr (537 Millionen Reisende) um 41 Millionen Reisende beziehungsweise 7,6% gesunken.

Die Prognose der Leistungsentwicklung aus dem Lagebericht zum Geschäftsjahr 2018 hat sich im Wesentlichen im Berichtsjahr bestätigt.

POLITISCHE UNSICHERHEITEN FÜHREN ZU SCHWANKUNGEN DER ENERGIEPREISE

Die zentrale Hedge-Politik des DB-Konzerns zielt darauf, Folgen von Energiepreisschwankungen zu minimieren. Die Entwicklung der Marktpreise schlägt daher zumindest kurzfristig nicht vollumfänglich auf unsere Aktivitäten durch.

Die Organisation erdölexportierender Länder (Organization of the Petroleum Exporting Countries; OPEC) übertraf im Berichtsjahr ihre beschlossene Förderkürzung deutlich und verkündete am Jahresende eine hohe zusätzliche Reduzierung der Förderquote. Der Produktionsrückgang wurde durch den Einbruch der Ölproduktion in Venezuela und im Iran sowie vor allem durch die freiwilligen Kürzungen in Saudi-Arabien getrieben. Trotz Transportengpässen kletterte die Förderung in den USA auf ein Rekordhoch. Spannungen im Nahen Osten sowie Vorfälle in der Straße von Hormus wirkten erhöhend auf die Preise am Ölmarkt. Belastend wirkten dagegen der anhaltende Handelsstreit zwischen den USA und China sowie die Unsicherheiten im Zusammenhang mit der Ausgestaltung des Brexits und die damit verbundenen eingetrübten Konjunkturaussichten. Nach der Ausweitung der OPEC-Kürzungen und einem ersten Teilabkommen in den Handelsgesprächen zwischen den USA und China kletterte der Preis für Brent zum Jahresende auf über 66 USD/bbl. Während Industrieländer politisch bedingte Anstrengungen zur Energieeinsparung unternehmen, wird der Zuwachs der Energienachfrage durch asiatische Länder getrieben. Zunehmende protektionistische Tendenzen beeinträchtigen jedoch das Wachstumspotenzial.

Der deutsche Stromspotmarkt zeigt sich immer stärker wetterabhängig. Zu Beginn des Berichtsjahres sorgten Dauerfrost und wenig Wind für Preisspitzen am Spotmarkt, während im Sommer wind- und sonnenreiche Phasen negative Stundenpreise zur Folge hatten. Am Stromterminmarkt kompensierten schwächere Primärenergiemärkte den Preisanstieg der Emissionsrechte. Das Inkrafttreten der Marktstabilitätsreserve und die Diskussion über mögliche Steuerungsmechanismen für den CO₂-Ausstoß ließen den CO₂-Preis im Sommer auf ein 13-Jahres-Hoch klettern. Sorgen um eine sich eintrübende Konjunktur sowie Unsicherheiten über den Verbleib Großbritanniens im europäischen Emissionshandelssystem und über eine Verknappung der Emissionsrechte im Rahmen des durch das Klimakabinett der Bundesregierung vorgestellten Klimaschutzprogramms 2030 führten zu einem Preistrückgang. Der Ausbau der erneuerbaren Energien in Europa und die niedrigen Gaspreise verdrängen die Kohleverstromung. Eine besondere Situation ergibt sich in Deutschland aus dem gleichzeitigen Ausstieg aus der Stromgewinnung durch Kernkraft (bis 2022) und Kohle (bis 2038).

Politisches Umfeld

NATIONALE PLATTFORM ZUKUNFT DER MOBILITÄT VERÖFFENTLICHT ERSTE ERGEBNISSE

Die vom Bund eingerichtete Nationale Plattform Zukunft der Mobilität (NPM) hat Ende September 2018 ihre Arbeit aufgenommen. Ziel der verkehrsträgerübergreifend ausgerichteten Plattform ist es, zukunftsweisende Konzepte und Handlungsempfehlungen zu entwickeln, um wettbewerbsfähige Unternehmen und Arbeitsplätze in Deutschland zu erhalten sowie eine tragfähige, bezahlbare, bedarfsgerechte, klimafreundliche und nachhaltige Mobilität sicherzustellen. Die Arbeit der Plattform ist in sechs Arbeitsgruppen gegliedert. Die Arbeitsgruppe »Klimaschutz im Verkehr« hat 2019 in einem Zwischenbericht Wege zur Erreichung der Klimaziele 2030 im Verkehrssektor erarbeitet. Auch in den anderen fünf Arbeitsgruppen wurden erste Berichte zu den Arbeitsergebnissen erstellt. Am 18. Dezember 2019 wurde der Fortschrittsbericht 2019 veröffentlicht, der zehn Kernthesen zur Zukunft der Mobilität formuliert und die bisherige Arbeit der NPM darstellt. Die Arbeit und die Zusammenarbeit zwischen den Arbeitsgruppen werden kontinuierlich fortgeführt. Der DB-Konzern ist im Lenkungskreis und in den Arbeitsgruppen »Klimaschutz im Verkehr« und »Digitalisierung für den Mobilitätssektor« vertreten.

KLIMASCHUTZPROGRAMM 2030 STÄRKT DEN SCHIENENVERKEHR IN DEUTSCHLAND

Das Bundeskabinett hat am 9. Oktober 2019 das Klimaschutzprogramm 2030 beschlossen. Durch die im Programm verankerten Maßnahmen (»Klimapaket«) soll sichergestellt werden, dass die nationalen Klimaschutzziele 2030 (55% weniger Treibhausgase im Vergleich zum Jahr 1990) erreicht werden. Neben der Einführung einer CO₂-Bepreisung ist beispielsweise im Sektor Verkehr ein umfangreiches Maßnahmenbündel vorgesehen, das teilweise bereits durch gesetzliche Änderungen umgesetzt ist. Besondere Bedeutung für den Schienenverkehr in Deutschland haben die angestrebte Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV und des SPV, unter anderem durch die geplante Anhebung der Mittel gemäß des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) und der Regionalisierungsmittel (**NACHTRAGSBERICHT**  24). Ebenso Inhalt des Programms ist die Stärkung des Schienengüterverkehrs (SGV). Maßnahmenbausteine hierfür sind unter anderem die Ermöglichung langer Güterzüge, die Digitalisierung des SGV sowie die Fortsetzung der Förderung der Trassenpreise und eine Förderung zur Reduzierung der Anlagenpreise. Ebenfalls erhebliche Relevanz haben die angekündigten Kapitalerhöhungen (**NACHTRAGSBERICHT**  24), mit denen zusätzliche Maßnahmen zur Modernisierung sowie zur Erhöhung von Qualität und Kapazität und zum Ausbau des Schienennetzes

der Eisenbahninfrastruktur umgesetzt werden sollen, sowie die am 1. Januar 2020 für den Schienenpersonenfernverkehr in Kraft getretene Absenkung der Mehrwertsteuer und die vorgesehene Planungsbeschleunigung.

ZUKUNFTSBÜNDNIS SCHIENE FÜHRT ARBEIT FORT

Das im Vorjahr von Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer initiierte Zukunftsbündnis Schiene soll unter Leitung des Parlamentarischen Staatssekretärs Enak Ferlemann daran arbeiten, Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung im Bereich der Bahnpolitik anzugehen. Die Inhalte des Zukunftsbündnisses werden in sechs Arbeitsgruppen entwickelt und diskutiert: Deutschland-Takt einführen; Kapazitäten ausbauen; Wettbewerbsfähigkeit stärken; Lärmemissionen senken; Digitalisierung, Automatisierung und Innovationen vorantreiben; Fachkräftebedarf im Schienensektor. Der DB-Konzern ist an allen Arbeitsgruppen und im Lenkungskreis beteiligt. Beim Schienengipfel am 7. Mai 2019 wurde ein Zwischenbericht vorgelegt. Am 15. Oktober 2019 wurden im Lenkungskreis Maßnahmen für ein Sofortprogramm beschlossen. Ein Endbericht (Masterplan Schiene 2020) soll voraussichtlich im Sommer vorliegen.

BNETZA GENEHMIGT TRASSENPREISE FÜR 2020

Die Bundesnetzagentur (BNetzA) hat am 13. Februar 2019 die Trassenpreise für das Fahrplanjahr 2019/2020 genehmigt, unter anderem die beantragte Steigerung der Trassenpreise des SPNV um 1,8%. Diese folgt aus der gesetzlichen Kopplung der Trassenpreisentwicklung an die Steigerungsrate der Regionalisierungsmittel. Für den SPNV sowie SGV wurden die Preise gegenüber Vorjahr um rund 2,4% angehoben. Wie im Beschluss zum Trassenpreissystem (TPS) 2018 und TPS 2019 wurden durch die BNetzA die ursprünglich beantragten Trassenpreise in den meisten Segmenten des Schienenpersonenfernverkehrs im Zuge der Genehmigung angehoben und für Standardzüge des Schienengüterverkehrs abgesenkt; jeweils um rund 28 Mio. €. Die DB Netz AG hat gegen diese Entscheidung geklagt. Mit einer ersten Entscheidung ist frühestens Mitte 2020 zu rechnen.

EUROPÄISCHE RICHTLINIE (EU) 2019/1161 ZUR ÄNDERUNG DER RICHTLINIE 2009/33/EG (CLEAN VEHICLES DIRECTIVE) VERABSCHIEDET

Die im Juni 2019 beschlossene Europäische Richtlinie (EU) 2019/1161 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG (Clean Vehicles Directive) gibt den Mitgliedsstaaten Quoten für die Beschaffung emissionsarmer und -freier Fahrzeuge vor und ist bis zum 2. August 2021 umzusetzen. Federführend zuständig für die nationale Umsetzung in Deutschland ist das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI). Adressiert durch die Richtlinie werden die Fahrzeugklassen

Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse. Normiert durch die Richtlinie sind Mindestquoten für Beschaffungen durch öffentliche oder im öffentlichen Raum handelnde Auftraggeber und Mindestquoten für Beschaffungen von Fahrzeugen bei öffentlichen Vergabeverfahren sowie Dienstleistungsaufträgen. In Deutschland müssen somit im ersten Bezugszeitraum zwischen dem 2. August 2021 und dem 31. Dezember 2025 45% der für den ÖPNV beschafften Busse emissionsarm beziehungsweise emissionsfrei sein, im zweiten Bezugszeitraum zwischen dem 1. Januar 2026 und dem 31. Dezember 2030 sogar 65%.

BRANCHENINITIATIVE RUNDER TISCH BAUSTELLENMANAGEMENT UND RUNDER TISCH KAPAZITÄT

Die in 2016 gestartete Brancheninitiative »Runder Tisch Baustellenmanagement« ist in 2019 zu einem Abschluss gekommen. Im Kern standen die Empfehlungen der Branche, mehr Bundesmittel für DB Netz für kundenorientiertes Bauen zu ermöglichen und ein überarbeitetes Anreizsystem zwischen DB Netz und Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) zu etablieren, um die Qualität und Prozesstreue bei der Planung und Umsetzung von Baustellen zu erhöhen. Zudem sprach sich die Initiative für eine bessere Risikoverteilung bei Baumaßnahmen zwischen den SPNV-Unternehmen und Aufgabenträgern durch entsprechende Vertragsregelungen aus und setzte auf Verbesserung bei Bauprozessen und Baukommunikation. Mit der in 2019 geschlossenen Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV) zwischen Bund und DB Netz ist eine Forderung des Runden Tisches, mehr Bundesmittel für DB Netz, um kundenorientiertes Bauen zu ermöglichen, zum großen Teil umgesetzt worden. Auch wurde mit dem Start eines Anreizsystems zwischen DB Netz und den Verkehrsunternehmen (zunächst nur für den Personenverkehr, der Güterverkehr soll Ende 2020 folgen) eine weitere Forderung umgesetzt. Bei den anderen Themen befindet sich die Branche auf dem Weg.

Vor dem Hintergrund der Mitte 2019 neu ins Leben gerufenen Initiative der Branche, »Runder Tisch Kapazität«, wurde beschlossen, den Teil der Verbesserung von Bauprozessen und Baukommunikation weiterzuführen, aber in die neue Brancheninitiative zu überführen beziehungsweise sich dort berichten zu lassen. Der Runde Tisch Kapazität setzt neue Schwerpunkte in seiner Arbeit. Vor dem Hintergrund einer deutlich steigenden Nachfrage auf der Schiene und steigender Bauvolumina wird die Infrastruktur zunehmend zu einem Engpass. Hier kommen neue Herausforderungen auf die Beteiligten zu. Der Runde Tisch Kapazität soll sich daher mit der Planung des heute und künftig nutzbaren Kapazitätsangebots sowie der besseren Steuerung der Kapazitätsauslastung beschäftigen. Die Initiative soll zunächst bis Ende 2020 befristet sein.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

- 12 — Umsatzentwicklung
- 12 — Ergebnisentwicklung
- 13 — Entwicklung der Tochtergesellschaften der DB Regio AG
- 13 — Finanzlage
- 14 — Kapitalflussrechnung
- 14 — Investitionen
- 15 — Bilanzstruktur
- 15 — Wesentliche Beteiligungen

Umsatzentwicklung

Die Umsatzerlöse der DB Regio AG lagen mit 6.476 Mio. € nahezu auf Vorjahresniveau.

Die Fahrgelderlöse sanken mit 1.903 Mio. € leicht unter den Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.910 Mio. €; – 0,4 %). Die Unterschreitung lag primär an negativen Vergabeeffekten. Positiv wirkten Tarifeffekte und eine günstige Marktentwicklung.

Die Bestellerentgelte lagen mit 4.355 Mio. € um 19 Mio. € beziehungsweise – 0,4 % ebenso leicht unter Vorjahr (im Vorjahr: 4.374 Mio. €). Ursächlich hierfür waren negative Vergabeeffekte und geringere aperiodische Buchungen aus Verkehrsvertragsabrechnungen. Gegenläufig wirkten Bestellerentgeltdynamisierungen und Mehrverkehrsbestellungen.

Insgesamt entfielen rund 67 % des Umsatzes auf Bestellerentgelte und rund 29 % auf Fahrgelderlöse. Knapp 4 % des Umsatzes waren sonstige Umsatzerlöse.

Ergebnisentwicklung

Mit 6.486 Mio. € lag die Gesamtleistung nahezu auf Vorjahresniveau.

Im Vergleich zum Vorjahr wurden mit 176 Mio. € um 12 Mio. € höhere sonstige betriebliche Erträge erzielt. Ursachen waren im Wesentlichen höhere Rückstellungsaufösungen. Gegenläufig wirkten vor allem geringere Buchgewinne aus Anlagenverkäufen.

Der Materialaufwand lag mit 4.017 Mio. € auf Vorjahresniveau (im Vorjahr: 4.012 Mio. €, + 0,1 %). Die höheren Instandhaltungsaufwendungen wurden durch geringere Aufwendungen für Schienenersatzverkehrsleistungen sowie geringere Energie- und Infrastrukturaufwendungen aufgrund der verringerten Betriebsleistung nahezu vollständig kompensiert.

Der Personalaufwand ist auf 1.338 Mio. € und damit um 44 Mio. € beziehungsweise 3,4 % gestiegen (im Vorjahr: 1.294 Mio. €). Ursache hierfür waren vor allem die Entgelt-erhöhung zum 1. Juli 2019 und erhöhte Personalbestände im Jahresdurchschnitt 2019.

Mit 530 Mio. € lagen die Abschreibungen um 10 Mio. € beziehungsweise 1,9 % über dem Vorjahreswert. Hierzu trugen im Wesentlichen erhöhte Abschreibungen aus den Fahrzeugzugängen von Elektrotriebzügen (ET) der Baureihe (BR) 1440 sowie von Dieseltriebwagen der BR 622, 632, 633 (**INVESTITIONEN**  14 F.) bei. Gegenläufig wirkte eine deutliche Reduzierung der Abschreibungen von Bestandsanlagen infolge des Endes der bilanziellen Nutzungsdauer einzelner Triebwagenbaureihen.

Der sonstige betriebliche Aufwand verringerte sich gegenüber Vorjahr um 25 Mio. € beziehungsweise 5,3 % auf 449 Mio. €. Hauptgrund für den Rückgang waren geringere Rückstellungszuführungen. Gegenläufig wirkten höhere EDV-Leistungen.

Das Betriebsergebnis sank gegenüber dem Vorjahr um 30 Mio. € beziehungsweise um 8,4 % auf 328 Mio. €. Im Vergleich zum Vorjahr führten insbesondere die Belastungen aus höheren Personalaufwendungen zu einem geringeren Ergebnis im Berichtsjahr.

Mit 38 Mio. € verschlechterte sich das Beteiligungsergebnis um 46 Mio. € im Vergleich zum Vorjahreswert in Höhe von 84 Mio. € (**ENTWICKLUNG DER TOCHTERGESELLSCHAFTEN DER DB REGIO AG**  13).

Das Zinsergebnis verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 8 Mio. € beziehungsweise um 14,8 % auf – 46 Mio. €.

Mit 320 Mio. € sank das Ergebnis nach Steuern der DB Regio AG im Vorjahresvergleich um 68 Mio. € (im Vorjahr: 388 Mio. €). Es wird aufgrund des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an die Muttergesellschaft DB AG abgeführt.

ABWEICHUNGEN VON DER PROGNOSTIZIERTEN ERTRAGSLAGE

Wie im Lagebericht 2018 prognostiziert, liegt das Ergebnis 2019 unterhalb des Ergebnisses aus dem Jahr 2018. Entgegen der im Lagebericht 2018 abgegebenen Prognose, die ein leicht rückläufiges Betriebsergebnis aufgrund von sinkenden Umsatzerlösen vorsah, ist – bei in etwa konstant gebliebenen Umsätzen – die Ursache für den Ergebnismrückgang stattdessen ein höherer Personal- und Instandhaltungsaufwand.

Entwicklung der Tochtergesellschaften der DB Regio AG

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

TOCHTERGESELLSCHAFTEN DER SPARTE REGIO SCHIENE INKLUSIVE RAB

Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2019	2018	Veränderung in %
Umsatz	1.805	1.773	+1,8
Ergebnis nach Steuern	107	150	-28,7
Brutto-Investitionen	286	130	+120,0
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	6.488	6.446	+0,7

Die Umsatzerlöse der Töchter der Sparte Regio Schiene lagen mit 1.805 Mio. € um 32 Mio. € beziehungsweise 1,8 % über dem Vorjahreswert.

Das Ergebnis nach Steuern lag mit 107 Mio. € um 43 Mio. € unter dem Vorjahreswert.

Die Brutto-Investitionen der Tochtergesellschaften lagen im Berichtsjahr bei 286 Mio. € und damit um 156 Mio. € über dem Vorjahreswert. Schwerpunkt der Investitionen war die Beschaffung von Triebwagen der BR 490 für die S-Bahn Hamburg. Weiterhin wurde in kleinere und mittlere Werkstatt- und sonstige Projekte investiert sowie der Umbau der Triebwagen der BR 474 für die S-Bahn Hamburg fortgesetzt. Da nur in geringem Umfang Zuschüsse verbucht wurden, entsprechen im Berichtsjahr die Netto-Investitionen mit 286 Mio. € weitgehend den Brutto-Investitionen.

Die Mitarbeiterzahl ist im Vergleich zum Vorjahresende um 42 beziehungsweise 0,7 % auf 6.488 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2018: 6.446 Mitarbeiter) gestiegen. Der Anstieg resultierte vornehmlich aus verstärkten Rekrutierungsmaßnahmen im Bereich Triebfahrzeugführer, Kundenbetreuer und Instandhaltung zur Minderung von Unterbeständen infolge erhöhter Bedarfe.

TOCHTERGESELLSCHAFTEN DER SPARTE REGIO BUS

Ausgewählte Kennzahlen – in Mio. €	2019	2018	Veränderung in %
Umsatz	1.246	1.262	-1,3
Ergebnis nach Steuern	-69	-66	-4,3
Brutto-Investitionen	66	67	-1,5
Mitarbeiter in VZP per 31.12.	8.381	8.252	+1,6

Die Umsatzerlöse der Töchter der Sparte Regio Bus lagen mit 1.246 Mio. € um 16 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: 1.262 Mio. €).

Das Ergebnis nach Steuern lag mit -69 Mio. € um 3 Mio. € unter dem Vorjahreswert (im Vorjahr: -66 Mio. €).

Die Brutto-Investitionen, überwiegend für Kraftomnibusse, lagen mit 66 Mio. € nahezu auf Vorjahresniveau.

Die Zahl der Mitarbeiter per 31. Dezember 2019 betrug 8.381 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2018: 8.252 Mitarbeiter). Der Anstieg resultierte vornehmlich aus verstärkten Rekrutierungsmaßnahmen im Bereich Busfahrer.

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 bestmöglichen Bedingungen Finanzmittel aufnehmen und anlegen können. Vor der DB-konzernexternen Beschaffung von Finanzmitteln wird ein Finanzmittelausgleich innerhalb des DB-Konzerns vorgenommen. Mit diesem Konzept sichert der DB-Konzern einen bereichsübergreifenden Risiko- und Ressourcenverbund. Für den DB-Konzern sowie die DB Regio AG liegen die Vorteile in der Bündelung von Know-how, der Realisierung von Synergieeffekten sowie in der Minimierung der Refinanzierungskosten.

Die Kreditwürdigkeit des DB-Konzerns wird von den Rating-Agenturen S&P Global Ratings (S&P) und Moody's laufend überprüft und beurteilt. S&P hat unter anderem wegen der angekündigten Maßnahmen des Bundes im Zusammenhang mit dem Klimaschutzprogramm 2030 und der daraus resultierenden zusätzlichen Unterstützung für den DB-Konzern die Langfrustrating-Einstufung der DB AG von

»AA-« auf »AA« angehoben. Der Ausblick und die Kurzfrustrating-Einschätzungen blieben unverändert. Moody's hat die Rating-Einstufungen der DB AG bestätigt. Der Ausblick wurde allerdings infolge der schwachen Entwicklung wesentlicher Kennzahlen von »stabil« auf »negativ« angepasst. 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 per 31. Dezember 2019 über zugesagte DB-konzerninterne Kreditlinien in Höhe von 506 Mio. €. Diese wurden nicht in Anspruch genommen. Die Finanzierungskonditionen im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung haben sich für die DB Regio AG im Berichtsjahr nicht wesentlich verändert.

Langfristige und kurzfristige Verbindlichkeiten haben sich im Berichtsjahr differenziert entwickelt. Es wurden kurzfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 293 Mio. € getilgt und langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 300 Mio. € aufgenommen. Im Geschäftsjahr 2020 stehen Tilgungen in Höhe von 200 Mio. € an. Durch die Verschiebung der Tilgungen 2020 in den Bereich der kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten und die Darlehensaufnahme im Bereich der langfristigen Finanzverbindlichkeiten blieben die Finanzverbindlichkeiten nahezu unverändert. Im Vergleich zum Vorjahr sind die kurzfristigen Finanzverbindlichkeiten um 93 Mio. € gesunken und die langfristigen Finanzverbindlichkeiten um 100 Mio. € gestiegen.

Kapitalflussrechnung

Der Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit betrug im Berichtsjahr 960 Mio. € und lag damit um 190 Mio. € über dem Vorjahreswert.

Die Verbesserung des Cashpool-Saldos um insgesamt 342 Mio. € wirkt sich sowohl auf den Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit (– 291 Mio. €) als auch auf den Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit (– 51 Mio. €) aus.

Der Mittelabfluss aus Investitionstätigkeit erhöhte sich im Berichtsjahr, vor allem aufgrund der oben beschriebenen Entwicklung des Cashpool-Saldos, um 266 Mio. € auf 490 Mio. €. Gegenläufig spiegeln sich die Brutto-Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 401 Mio. € (im Vorjahr: 374 Mio. €) wider, die unter Berücksichtigung der Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinbehalten in Höhe von 98 Mio. € (im Vorjahr: Verminderung um 28 Mio. €) zu um 99 Mio. € niedrigeren Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen führten.

Der Mittelabfluss aus Finanzierungstätigkeit verringerte sich im Berichtsjahr um 76 Mio. € auf 470 Mio. €. Dies resultiert unter anderem daraus, dass im Berichtsjahr die Tilgung von kurzfristigen Finanzkrediten um 118 Mio. € gestiegen ist und zudem langfristige Darlehen aus der DB-Konzernfinanzierung in Höhe von 300 Mio. € aufgenommen wurden. Ferner sind die Verbindlichkeiten aus Cashpooling aufgrund der positiven Entwicklung des Cashpool-Saldos um 51 Mio. € gesunken. Außerdem erhöhte sich der Mittelabfluss aus der Gewinnabführung des Vorjahres an die DB AG um 7 Mio. €.

Investitionen

Die Brutto-Investitionen in Sachanlagen der DB Regio AG lagen im Berichtsjahr bei 401 Mio. € (im Vorjahr: 374 Mio. €). Von den Brutto-Investitionen entfielen rund 93 % auf Fahrzeuge und knapp 7 % auf Werkstätten und sonstige Investitionen.

Die Investitionsschwerpunkte bei den Fahrzeugen lagen in der Beschaffung von 16 Elektrotriebwagen der BR 1440 in Höhe von 98 Mio. € für den Verkehrsvertrag Rhein-Mosel-Express sowie 93 Mio. € für 25 Dieseltriebwagen der BR 632 und 633 für die Teilnetze Sauerland und Dreieich. Weitere Schwerpunkte der Fahrzeugbeschaffung sind der Zugang von acht Dieseltriebwagen der BR 622 für den Verkehrsvertrag Dieselnetz Nürnberg mit Investitionen in Höhe von 40 Mio. € sowie der Zugang von vier Doppelstockwagen (inklusive angetriebener Steuerwagen) für den Verkehrsvertrag Schleswig-Holstein Mitte mit Investitionen in Höhe von 14 Mio. €.

Weiterhin erfolgten Investitionen in das Redesign von Fahrzeugen. Schwerpunkt ist hier das Redesign von 68 Elektrotriebwagen der BR 420 und 423 für den Übergangsvertrag S-Bahn München mit einem Investitionsvolumen in Höhe von 90 Mio. €.

Im Bereich der Werkstätten wurden im Berichtsjahr rund 20 Mio. € investiert. Schwerpunkt war hier die Anpassung der Werkstätten in München, Freiburg und Ludwigshafen.

Nach Abzug der erhaltenen Investitionszuschüsse (5 Mio. €), im Wesentlichen für WLAN-Ausrüstung für Triebwagen der BR 423 für die S-Bahn Rhein-Main und die S-Bahn Stuttgart, ergaben sich Netto-Investitionen in Sachanlagen in Höhe von 396 Mio. €, die 29 Mio. € über dem Vorjahreswert lagen (im Vorjahr: 367 Mio. €).

Das Bestellobligo für Investitionen reduzierte sich per 31. Dezember 2019 auf 736 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 875 Mio. €).

FINANZIERUNG DES INVESTITIONS-PROGRAMMS

Aus der Investitionstätigkeit ergab sich im Berichtsjahr bei Brutto-Investitionen in das Sachanlagevermögen von 401 Mio. €, unter Berücksichtigung der Verrechnung der Veränderung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern und der Verbindlichkeiten aus Sicherheitseinbehalten von 98 Mio. €, ein Kapitalbedarf in Höhe von 303 Mio. € (im Vorjahr: 402 Mio. €), der aus dem Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit gedeckt werden konnte. Auch für künftige Investitionen wird von einer unveränderten Finanzierungsstruktur ausgegangen.

Bilanzstruktur

Bilanzstruktur – in % der Bilanzsumme	31.12.2019	31.12.2018
AKTIVA		
Anlagevermögen	80,8	85,7
Umlaufvermögen	19,1	14,2
Rechnungsabgrenzungsposten	0,1	0,1
	100,0	100,0
PASSIVA		
Eigenkapital	25,9	26,8
Rückstellungen	19,5	19,9
Verbindlichkeiten	53,1	51,5
davon zinspflichtige Verbindlichkeiten	33,9	35,7
Rechnungsabgrenzungsposten	1,5	1,8
	100,0	100,0
Bilanzsumme in Mio. €	7.091	6.841

Die Bilanzsumme hat sich per 31. Dezember 2019 um 3,7 % beziehungsweise 250 Mio. € auf 7.091 Mio. € erhöht.

Das Anlagevermögen hat sich per 31. Dezember 2019 um 2,3 % beziehungsweise 133 Mio. € auf 5.733 Mio. € verringert. Dies resultierte daraus, dass – bei Abgängen zu Restbuchwerten von 14 Mio. € – die Netto-Investitionen in Höhe von 411 Mio. € unter der Summe der Abschreibungen (530 Mio. €) lagen. Der Anteil des Anlagevermögens am Gesamtvermögen ist um 4,9 Prozentpunkte auf 80,8 % leicht gesunken (per 31. Dezember 2018: 85,7 %).

Gegenläufig hat sich das Umlaufvermögen um 4,9 Prozentpunkte beziehungsweise 384 Mio. € auf 1.356 Mio. € erhöht. Der Anteil des Umlaufvermögens am Gesamtvermögen ist somit auf 19,1 % gestiegen. Im Wesentlichen resultierte diese Veränderung aus der Verbesserung des kurzfristigen Cashpool-Saldos um 342 Mio. €.

Das Eigenkapital beträgt per 31. Dezember 2019 unverändert 1.834 Mio. €. Durch die leicht gestiegene Bilanzsumme verringerte sich die Eigenkapitalquote um 0,9 Prozentpunkte auf 25,9 %.

Die Verbindlichkeiten hatten per 31. Dezember 2019 einen Anteil von 53,1 % an der Bilanzsumme (per 31. Dezember 2018: 51,5 %) und lagen mit 3.762 Mio. € um 236 Mio. € über dem Vorjahresendwert. Insbesondere ergibt sich diese Veränderung aus der Erhöhung der Verbindlichkeiten gegenüber Fahrzeugherstellern. Die zinspflichtigen Verbindlichkeiten in Höhe von 2.401 Mio. € resultierten im Wesentlichen aus Verbindlichkeiten gegenüber der DB AG im Rahmen der DB-Konzernfinanzierung. Im Berichtsjahr wurden 293 Mio. € planmäßig getilgt. Der Anteil der zinspflichtigen Verbindlichkeiten an der Bilanzsumme hat sich von 35,7 % auf 33,9 % verringert.

Die Rückstellungen lagen mit 1.386 Mio. € um 25 Mio. € beziehungsweise 1,8 % über dem Vorjahresendwert.

Die langfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Rechnungsabgrenzungsposten haben einen Anteil an der Bilanzsumme von 34,0 % (per 31. Dezember 2018: 32,5 %), die kurzfristigen Rückstellungen, Verbindlichkeiten und Abgrenzungsposten von 40,1 % (per 31. Dezember 2018: 40,7 %).

Das Anlagevermögen ist zu 74,1 % (per 31. Dezember 2018: 69,2 %) durch Eigenkapital und langfristiges Fremdkapital gedeckt.

Wesentliche Beteiligungen

Die DB Regio AG hielt per 31. Dezember 2019 direkt Anteile an 29 verbundenen und 19 assoziierten Gesellschaften. Davon wurden im Berichtsjahr 24 Beteiligungen an verbundenen Gesellschaften in der Sparte Regio Bus geführt (im Vorjahr: 23).

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

Im Beteiligungsbereich der Sparte Regio Bus gab es folgende Veränderung:

Gründung der DB SEV GmbH (97 % der Anteile hält die DB Regio AG, jeweils 1 % halten die S-Bahn Berlin GmbH, die S-Bahn Hamburg GmbH und die Bayern Express & P. Kühn Berlin GmbH) mit Eintragung ins Handelsregister vom 25. Juni 2019.

Nichtfinanzielle Kennzahlen

- 16 — Qualität
- 17 — Mitarbeiter
- 18 — Ökologie

Qualität

PÜNKTLICHKEIT GESTIEGEN

Die Qualität unserer Leistung konnten wir im Berichtsjahr trotz einer weiter gestiegenen Verkehrsmenge und der Ausweitung des Bauprogramms insgesamt verbessern. Hier zählten sich Maßnahmen, wie die Ausweitung der Fahrzeugkapazität und -verfügbarkeit, das Präventionsprogramm Infrastruktur sowie die konsequente Fortführung der DB-konzernweiten PlanStart-Aktivitäten und die Arbeit der Lagezentren Pünktlichkeit und Bau, aus.

Das unter anderem witterungsbedingte externe Störgeschehen lag in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Die negativen Effekte auf den Betrieb daraus konnten jedoch reduziert werden. Die Auswirkungen der in den Störungsphasen entstandenen Beeinträchtigungen im Zeitraum nach den Ereignissen wurden minimiert. Hier wirkte sich das Großstörungenmanagement positiv aus.

LAGEZENTREN FÜR BESSERES BAUMANAGEMENT UND MEHR PÜNKTLICHKEIT LEISTEN BEITRAG ZUR VERBESSERUNG DER LEISTUNGSQUALITÄT

Um trotz des intensiven Baugeschehens auf der Schieneninfrastruktur die Einschränkungen für den Schienenverkehr so gering wie möglich zu halten, wurde vom DB-Konzern das Lagezentrum Bau eingerichtet. Bauauswirkungen können genauer prognostiziert, Gegenmaßnahmen entwickelt und Verspätungen reduziert werden. Durch ein verbessertes Management der Baustellen haben die direkten Störungen durch Bauen gegenüber 2015 um 40 % abgenommen – bei gleichzeitiger Erhöhung des Bauvolumens um 31 % sowie einer Steigerung der Verkehrsmenge um 3,5 %. Durch den erwarteten Anstieg der Investitionen in den kommenden Jahren im Zusammenhang mit der DB-Konzernstrategie Starke Schiene wird die Bedeutung zunehmen, das Lagezentrum Bau, Kapazitätsnachfrage und notwendige Bauarbeiten in Einklang zu bringen.

Das ebenfalls vom DB-Konzern initiierte Lagezentrum Pünktlichkeit dient der Entwicklung und Umsetzung übergreifender Maßnahmen zur kurzfristigen Gegensteuerung bei unterjährigen Zielverfehlungen.

Ein besonderer Fokus liegt auf dem überregionalen Zusammenspiel regionaler Baumaßnahmen und anderer Infrastruktureinschränkungen, die sich aufgrund langer Zugläufe des Personenfern- und Güterverkehrs gegenseitig beeinflussen.

ENTWICKLUNG PÜNKTLICHKEIT DB REGIO AG IM BERICHTSJAH

Die Pünktlichkeit der DB Regio AG entwickelte sich im Berichtsjahr insgesamt positiv. Die Regionalverkehre haben ihre Pünktlichkeit gegenüber dem Vorjahr deutlich verbessert, während die S-Bahnen insgesamt auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahr geblieben sind. Störungen in der Infrastruktur, Zeitverzögerungen im Redesign und technische Probleme bei neuen Fahrzeugen haben vor allem die Pünktlichkeit bei den S-Bahnen München und Hamburg negativ beeinflusst. Ferner behindern gesamthaft längerfristige Trends eine spürbare Steigerung der Pünktlichkeit, wie zum Beispiel das Wachstum der Verkehrsleistung und eine hohe Bautätigkeit im Netz. Die speziellen Maßnahmen zur Pünktlichkeitsverbesserung von DB Regio haben dennoch für Verbesserungen gesorgt. Besonders hervorzuheben sind die geschäftsfeldübergreifenden Projekte zur gezielten Pünktlichkeitssteigerung in Bayern und Baden-Württemberg sowie auf der Marschbahn in Schleswig-Holstein.

KUNDENZUFRIEDENHEIT

Die Zufriedenheit der Kunden ist im Vergleich zum Vorjahr stabil geblieben. Der Zufriedenheitsindex (ZI) für die Sparte Regio Schiene gesamt liegt im Berichtsjahr weiterhin bei 66 Punkten. Sowohl die Regionalverkehre (ZI von 70) als auch die S-Bahn-Systeme (ZI von 64) blieben auf Vorjahresniveau. Wegen der zunehmenden Fahrgastzahlen in den Ballungsräumen werden die ohnehin schon stark frequentierten S-Bahn-Systeme immer stärker beansprucht. Dazu kommen baustellenbedingte Belastungen für die Kunden infolge der umfangreichen Modernisierung der Infrastruktur. Durch die laufenden Qualitätsmaßnahmen sowie die laufenden Modernisierungsprogramme soll die Zufriedenheit der Kunden mit Verbesserung der Pünktlichkeit, höherer Qualität der Reiseinformation und von Fahrzeugen kurz- bis mittelfristig signifikant gesteigert werden. Die Kundenzufriedenheit der Sparte Regio Bus liegt bei 73 Punkten und damit leicht unter dem Vorjahr. Gründe hier sind lokale Herausforderungen bei einzelnen Gesellschaften, zum Beispiel bei der unterjährigen Umstellung des Fahrplans.

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 2019 beschäftigte die DB Regio AG insgesamt 21.288 Mitarbeiter (per 31. Dezember 2018: 21.048 Mitarbeiter). Das sind 240 Mitarbeiter beziehungsweise 1,1% mehr als am Vorjahresende. Im Produktionsprozess waren 81,7% der Beschäftigten tätig, darunter 9.591 Triebfahrzeugführer, 4.260 Kundenbetreuer und Prüfer sowie 2.989 Mitarbeiter in den Werkstätten der DB Regio AG. Am Jahresende waren 1.171 Auszubildende beschäftigt. Im Jahresdurchschnitt betrug die Mitarbeiterzahl 21.254 Mitarbeiter (im Vorjahr: 21.077 Mitarbeiter). Der Zuwachs war im Wesentlichen bedingt durch verstärkte Rekrutierungsmaßnahmen im Bereich der Triebfahrzeugführer.

ÜBERBLICK ÜBER DIE TARIFENTWICKLUNG / -VERHANDLUNGEN

Die Verhandlungen der Tarifrunde 2018/2019 begannen mit der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) und der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) im Oktober 2018. Verhandelt wurde für rund 160.000 Mitarbeiter des DB-Konzerns in Deutschland. Im Dezember 2018 wurde eine Tarifeinigung mit der EVG erzielt. Mit dem Tarifabschluss mit der GDL Anfang Januar 2019 wurde die Tarifrunde 2018/2019 beendet. Ergebnis waren unter anderem Lohnerhöhungen von insgesamt 6,1% über die Laufzeit des Tarifvertrags, Verbesserungen bei den Arbeitszeiten und höhere Zulagen. Zu den Vereinbarungen aus der Tarifrunde gehören eine Einmalzahlung in Höhe von 1.000 €, die im Februar 2019 ausgezahlt wurde, die Ausweitung des besonderen Rechtsschutzes für Mitarbeiter im Kundenkontakt sowie Verbesserungen für Nachwuchskräfte.

Als Ergebnis der Tarifverhandlungen wurde auch das individuelle Wahlrecht zur Arbeitszeit ausgeweitet. Arbeitnehmer können ab 2020 erneut zwischen einer Entgelterhöhung, einer Arbeitszeitabsenkung um eine Wochenstunde oder sechs Tagen zusätzlichem Urlaub wählen. Das gewählte Modell gilt ab Januar 2021.

Die Tarifverträge gelten rückwirkend vom 1. Oktober 2018 bis 28. Februar 2021 und haben damit eine Laufzeit von 29 Monaten.

Die bei den EVG-tarifierten Busgesellschaften abgeschlossenen Tarifverträge liefen Ende 2019 aus und werden im Jahr 2020 neu verhandelt.

Weitere Tarifentwicklungen

Seit Juli 2019 können Tarifmitarbeiter auf Antrag Zeitguthaben aus Überzeit oder Zusatzurlaub für Wechselschicht-, Schicht- und Nachtarbeit ganz oder teilweise in betriebliche Altersvorsorge (bAV) umwandeln und damit auch für die Zeit nach dem Arbeitsleben vorsorgen. Das Angebot ergänzt die bestehenden Möglichkeiten der Verwendung von Mehrarbeit für Tarifmitarbeiter, wie die Einbringung von Zeitguthaben aus Überzeit sowie Urlaubstagen und Entgelt in ein individuelles Langzeitkonto. Beide Modelle (Langzeitkonto und bAV) werden vom Arbeitgeber zusätzlich gefördert.

MASSNAHMEN IM BEREICH SOZIALES

Im Berichtsjahr stellten, neben der Ausrichtung auf die Digitalisierung und deren Auswirkungen auf die Arbeitswelt, die Rekrutierung und Mitarbeiterbindung wesentliche Handlungsfelder im Bereich Soziales dar.

DB Regio rekrutierte in Zusammenarbeit mit der zentralen Rekrutierungsorganisation des DB-Konzerns 1.141 zusätzliche Triebfahrzeugführer (Tf), die im Anschluss vornehmlich durch die Funktionsausbildung qualifiziert wurden. Zudem bietet DB Regio eine eigene mehrjährige berufliche Erstausbildung für Tf an, die im Berichtsjahr von 304 neuen Auszubildenden begonnen wurde. 102 Tf haben im Berichtsjahr ihre berufliche Erstausbildung abgeschlossen und wurden anschließend in eine Festanstellung übernommen. Für die Sparte Bus wurden im Berichtsjahr rund 1.700 Busfahrer extern eingestellt.

Der Beruf des Busfahrers in Deutschland zählt zu den Engpassberufen. Um neue Mitarbeiter zu gewinnen, baut Regio Bus auf neue Rekrutierungskanäle. Anfang 2019 startete die erste Ausbildungsgruppe zur Qualifizierung zum Busfahrer für Menschen mit Flucht- und Migrationshintergrund. Zusätzlich wurde in Kooperation mit der zentralen Rekrutierungsorganisation des DB-Konzerns eine grenzüberschreitende Rekrutierung in Serbien und Mazedonien vorgenommen. Die Ausbildung umfasste neben der fachlichen und sprachlichen Qualifizierung ebenso die Einarbeitung und Integration in den Betrieb und in die deutsche Kultur.

Im Berichtsjahr stand die Sicherheit des Zugpersonals bei Regio Schiene weiterhin im Fokus. Die bereits im Vorjahr begonnenen Maßnahmen, wie das verpflichtende zweitägige Deeskalationstraining für die Kundenbetreuer/-innen im Nahverkehr (KiN) zum Umgang mit Übergriffen und Konflikten, wurden fortgeführt. Rund 3.000 KiN haben daran teilgenommen.

Neben dem Thema Sicherheit lag ein weiterer Schwerpunkt für die Fahrpersonale von DB Regio in der erweiterten Ausstattung mit digitalen Arbeitsmitteln. Im Berichtsjahr wurden über 5.000 KiN und Tf mit Tablets ausgestattet. Das Tablet ist ab 2020 zentrales Arbeitsmittel für betriebliche Informationen (zum Beispiel dienstliche E-Mails, Zugang zum

DB-Intranet, digitale Einsatzpläne, Weisungen und Regelwerkszugriff). Daneben wurden im Berichtsjahr Voraussetzungen geschaffen, um die Qualifizierung der Mitarbeiter ab 2020 digital zu unterstützen.

Eine angemessene Begleitung der Veränderungen bei DB Regio ist ein zentraler Erfolgsfaktor. Der Handlungsschwerpunkt des Veränderungsmanagements lag im Berichtsjahr in der Befähigung von Führungskräften und Projektleitern in ihrer Rolle in Change-Prozessen bei Regio Bus und Schiene. Inhaltlich lag der Fokus auf der Begleitung von Programmen wie »LEO – Leistungsfähige Organisation Regio Schiene«, »Starker Bus« sowie unterschiedlichen Exzellenzinitiativen. Fokus in der zweiten Jahreshälfte waren die Kommunikation sowie die ersten Umsetzungsinitiativen für die neue DB-Konzernstrategie Starke Schiene.

Die Mitarbeiterzufriedenheit war auch im Berichtsjahr ein wichtiges Thema im DB-Konzern. Im Fokus stand der Folgeprozess der im Herbst 2018 durchgeführten vierten DB-konzernweiten Mitarbeiterbefragung. Bei DB Regio fanden mit über 1.200 Maßnahmen alle geplanten Teamworkshops und Folgeaktivitäten statt (Durchführungsquote: 100%). Die in den Workshops vereinbarten Themen befinden sich in der Umsetzung.

Ökologie

Spezifischer Energieverbrauch

Im Berichtsjahr ist der spezifische Endenergieverbrauch auf der Schiene im Vergleich zu 2006 (bezogen auf Pkm) weiter auf –30,0% zurückgegangen. Ursache hierfür war vor allem eine Reduzierung des Traktionsenergieverbrauchs (Strom und Diesel) bei einer nur leicht sinkenden Verkehrsleistung. Dämpfend auf diese Entwicklung wirkt sich momentan die Verzögerung beim Projekt »Energiesparendes Fahren im Dieselverkehr« aus. Gründe für die Verzögerungen sind ein unerwartet hoher Aufwand bei der Fahrzeugintegration der Telematiksysteme sowie dem Daten-Reengineering aufgrund unterschiedlichster Datenformate der verschiedenen Fahrzeug-/Motorenhersteller. Derzeit sind jedoch bereits rund 800 von insgesamt 850 Loks und Triebzügen mit einem mobilen Telematiksystem ausgestattet. Im Busverkehr hat sich der spezifische Endenergieverbrauch (bezogen auf Buskm) im Vergleich zum letzten Jahr ebenfalls reduziert. Trotzdem lag er noch +1,7% über dem spezifischen Wert von 2006. Der Grund hierfür ist die zunehmende Komfortausstattung, die zu einem höheren Verbrauch führt.

Nachhaltigkeit

Auch in der neuen Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns spielen die Nachhaltigkeitsdimensionen Ökonomie, Soziales und Ökologie eine wesentliche Rolle. Der DB-Konzern hat sich für Kennzahlen aus allen drei Dimensionen langfristige Ziele gesetzt, deren Erreichung einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung der Starken Schiene leisten wird.

Der dreidimensionale Ansatz der Nachhaltigkeit ist zudem über das Leitbild und in den Konzernrichtlinien im DB-Konzern verankert. Das Leitbild des DB-Konzerns (»Wir gestalten Fortschritt und Zukunft«) beschreibt seinen Gestaltungsanspruch und übergeordnete Ziele und Wege zu deren Erreichung. Das Leitbild gibt den Mitarbeitern im DB-Konzern Orientierung für ihr unternehmerisches Handeln und bildet die Basis für DB-konzernübergreifende Zusammenarbeit und Identifikation.

Als Teil des DB-Konzerns trägt die DB Regio AG zur Erreichung der DB-Nachhaltigkeitsziele bei. Die Zielsetzungen sind aus den Kundenbedürfnissen, der ökologischen Verträglichkeit und gesellschaftlichen Verantwortung abgeleitet.

Ergänzende Informationen zum Thema Nachhaltigkeit sind online 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

19 — Neue Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns vorgestellt

Neue Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns vorgestellt

Im Berichtsjahr wurde die neue Dachstrategie Starke Schiene des DB-Konzerns vorgestellt. Die neue Strategie löst die 2012 eingeführte Strategie DB2020 ab. Die Ende 2018 vorgestellte Agenda für eine bessere Bahn ist in den neuen strategischen Ansatz integriert worden. Mit der neuen Dachstrategie Starke Schiene wurde ein größerer Rahmen geschaffen, der deutlich macht, wofür der DB-Konzern steht und welche Richtung verfolgt wird. Zudem werden zentrale verkehrs- und klimapolitische Ziele der Bundesregierung in Angriff genommen.

Der strategische Ansatz der Starken Schiene fußt darauf, dass Deutschland die selbst gesetzten Klimaziele nur erreichen wird, wenn es im kommenden Jahrzehnt gelingt, massiv Verkehr auf die Schiene zu verlagern. Im Rahmen der Starken Schiene konzentriert sich der DB-Konzern auf dieses Unterfangen: Für das Klima. Für die Menschen. Für die Wirtschaft. Für Europa.

Ziel der neuen Strategie Starke Schiene ist es, den DB-Konzern robuster, schlagkräftiger und moderner zu machen. Für jedes der drei Ausbaufelder wurden fünf zentrale Themen definiert. Hinzu kommt das Thema Umwelt und 100 % Grünstrom. Dies sind die sogenannten Ausbausteine. Zentrales Kriterium für die Auswahl der Ausbausteine ist ihre geschäftsfeldübergreifende Bedeutung für das DB-Konzernziel der Starken Schiene. In Summe ergeben sich daraus 16 für den DB-Konzern relevante Ausbausteine. Sie werden im Rahmen der Strategie noch durch geschäftsfeldspezifische Ausbausteine ergänzt.

Die zentralen Ziele der Starken Schiene sind:

- ▣ Leistung eines wesentlichen Beitrags zur Erreichung von Deutschlands Klimazielen.
- ▣ Konzentration auf das Kerngeschäft, den Systemverbund Bahn, zu dem auch die DB Regio AG gehört. Das Leitbild des DB-Konzerns ist die Starke Schiene in Deutschland und deren Umsetzung.
- ▣ Erzielung einer deutlichen Verkehrsverlagerung auf die Schiene:
 - ▣ Im Schienenpersonenfernverkehr soll die Zahl der Reisenden im Vergleich zu 2015 langfristig auf mehr als 260 Millionen jährlich verdoppelt werden.
 - ▣ Im öffentlichen Personennahverkehr will der DB-Konzern im Vergleich zu 2015 mehr als eine Milliarde Reisende jährlich zusätzlich befördern.

- ▣ Im deutschen Schienengüterverkehr soll die Verkehrsleistung von DB Cargo um 70 % im Vergleich zu 2015 zunehmen. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs in Deutschland soll sich auf 25 % erhöhen.
- ▣ Zusammen mit dem Bund will der DB-Konzern 30 % mehr Kapazität in der Schieneninfrastruktur schaffen. Dies soll durch Ausbau, technologische Innovation und Digitalisierung sowie eine bessere Ausnutzung vorhandener Kapazitäten erreicht werden.

Alles, was der DB-Konzern tut, wird am Beitrag zu einer Starken Schiene gemessen. Das hat auch Auswirkungen auf die Beteiligungen des DB-Konzerns. Beteiligungen mit strategischer Bedeutung für die Starke Schiene, wie zum Beispiel DB Schenker, werden als Finanzbeteiligungen weitergeführt. Gemeinsame operative Initiativen werden sich auf die Erzielung von Synergien innerhalb des integrierten Netzwerks konzentrieren. Beteiligungen ohne strategische Relevanz für die Starke Schiene werden auf den Prüfstand gestellt.

In Anlehnung an die Konzernstrategie Starke Schiene wurden für die strategische Ausrichtung von DB Regio acht Ausbausteine abgeleitet:

1. AUSBAU FLOTTE UND WERKE

Moderne Fahrzeuge und die zunehmende Nutzung der Möglichkeiten von Digitalisierung und Automatisierung in Betrieb und Instandhaltung tragen zu einer nachhaltigen Qualitätsverbesserung und einer Aufwertung des SPNV bei. In Abstimmung mit den Aufgabenträgern soll die Flottenstärke sukzessive erhöht beziehungsweise die Flotte modernisiert werden. Zudem soll der Stromverbrauch der Flotte gesenkt und sollen alternative Antriebskonzepte voranbracht werden (zum Beispiel Pilotierung EcoTrain). Die Anpassung der Werkstätten an die neuen Flotten ist ein weiterer Schritt, der im Rahmen des Ausbausteins verfolgt wird.

2. 100.000 MITARBEITER

Zu einem robusten Betrieb ist ausreichendes und qualifiziertes Personal von erfolgskritischer Bedeutung. Aufgrund der Altersstruktur des Betriebspersonals und eines insgesamt angespannten Arbeitsmarktes bei Fachkräften hat DB Regio hier in den nächsten Jahren große Herausforderungen zu bewältigen. Strukturen für ganzheitliche Prozesse von der Planung über die Mitarbeitergewinnung bis zur produktiven Einsatzfähigkeit werden standardisiert und kontinuierlich weiterentwickelt.

Gleichzeitig erfolgt eine weitere Verstärkung der Anstrengungen zu zielgruppenspezifischer Rekrutierung und Qualifizierung. Hierzu werden Trainingszentren professionalisiert und digitale Trainings- und Lernmethoden zur praxisnahen Vermittlung von Betriebs- und Fahrzeugtechnik gestärkt.

3. DIENSTLEISTER FÜR DIE BRANCHE

Seit 20 Jahren stellt sich DB Regio einem zunehmend intensiven Wettbewerb im SPNV. Zu nennen sind hier die Stichworte fragmentierte Vergaben, die Einrichtung von Fahrzeugpools bei Aufgabenträgern oder auch die Übernahme von Instandhaltungsleistungen durch Fahrzeughersteller. Auf diese Veränderungen wird mit einem weiteren Ausbau der Angebote an Dritte, zum Beispiel bei Instandhaltung oder bei Pool- und Lifecycle-Management, reagiert. Bereits heute gibt es Kooperationen als Instandhaltungspartner für Wettbewerber, wie National Express oder Vlexx (Netinera), sowie für Aufgabenträger (zum Beispiel Verkehrsverbund Rhein-Ruhr).

4. STABILE PROZESSE

Für DB Regio sind Qualität und Steuerungsfähigkeit weiterhin Top-Themen. Pönale und entgangenes Bestellerentgelt durch Zugausfälle sind dabei ein erfolgskritischer Indikator für Betriebsqualität. Daher wird das DB-Exzellenzsystem in Betrieb und Instandhaltung implementiert. In der Instandhaltung erfolgt eine Verknüpfung zwischen Betrieb und Instandhaltung, indem Daten über den technischen Fahrzeugzustand automatisiert und während der Fahrt an die Instandhaltung übergeben werden. Grundlage hierfür ist die Digitalisierung der Flotte mit Sensorik und Übertragungsmöglichkeiten. Die Instandhaltung in den Werkstätten wird durch den Einsatz von optischen Erkennungssystemen automatisiert.

5. NEUE MOBILITÄTSFORMEN

Gemeinsam mit Partnern im DB-Konzern werden verkehrsmittelübergreifende Mobilitätslösungen aufgebaut und im Markt positioniert. DB Regio bringt hierbei seine regionale Verankerung und Zugang zu Aufgabenträgern und Fahrgästen ein. Damit wird das Bestandssystem SPNV/ÖPNV anknüpfungsfähig gemacht für eine intelligente Ergänzung mit zusätzlichen Mobilitätsmodi. DB Regio Bus verfolgt dabei drei Stoßrichtungen: die Flexibilisierung bestehender Linienverkehre (Pforzheim), die Modernisierung und den Ausbau traditioneller Bedarfsverkehre (Wittlich) sowie das Nutzen von Synergien in der Produktion (Paderborn) – dies gemeinsam im Konzernverbund mit ioki.

6. DIGITALE PLATTFORMEN

Auf Basis digitaler Plattformen entwickelt sich die DB AG unter Federführung der in Mobimeo gebündelten Aktivitäten zum Integrationspartner für weitere DB-Gesellschaften und externe Dritte. DB Regio bringt sich hier mit seinen aktuellen Aktivitäten (zum Beispiel Streckenagent, WLAN-Portal) und zukünftigen Anwendungsfällen aktiv ein.

7. ZUKUNFTSFÄHIGES UND STABILES BUSANGEBOT

Eine wesentliche Rolle für eine weiter verbesserte Alltagsmobilität der Menschen in Deutschland spielt das Busgeschäft. Sehr regional aufgestellt, steht der Bus mehr als jedes andere Verkehrsmittel in Deutschland für eine Basismobilität abseits der großen Metropolen. Der Busverkehr muss sich dabei unverändert in einem zunehmend intensiven Wettbewerbsumfeld bewähren. Ein ressortübergreifendes Prozess- und Qualitätsmanagement sorgt hier für optimierte Prozesse und Systeme und bündelt die Implementierungskoordination in der Zentrale.

8. INNOVATIONSTREIBER

Bereits heute ist DB Regio führender Anbieter von urbaner und regionaler Mobilität in Deutschland. Diese Position soll verteidigt und mit Innovationen und weiter gesteigerter Kundenfokussierung weiter gestärkt werden. Ziel ist, zum Innovationstreiber der Zukunftsbranche ÖPNV/SPNV zu werden. Mit dem Streckenagenten wurde hierbei ein im Markt hervorragend angenommener Kanal für eine Kundenkommunikation in Echtzeit geschaffen. Der Ideenzug ist zu einem Technologieträger für die Branche geworden.

Weitere Informationen

- 21 — Vergaben im Schienenpersonennahverkehr
- 22 — Beihilfeverfahren und Auskunftersuchen zu Verkehrsverträgen
- 22 — Wesentliche Entwicklungen im Bereich der Fahrzeugbeschaffung
- 23 — Ausbau der Aktivitäten im Fahrgastmarkt

Vergaben im Schienenpersonennahverkehr

Das neu auf den Markt gekommene Vergabevolumen im SPNV in Deutschland war auch im Jahr 2019 eher verhalten. Von den Aufgabenträgern wurden 14 Vergabeverfahren mit einer jährlichen Betriebsleistung von bis zu 33,4 Mio. Trkm veröffentlicht, darunter das Netz Lausitz (NL), Franken-Südthüringen, Donau-Isar und die S-Bahn Rhein-Ruhr Teilnetz A sowie die Linien S1 und S4. Im Berichtsjahr wurden Vergabeentscheidungen von SPNV-Leistungen mit einer jährlichen Betriebsleistung von 87,7 Mio. Trkm getroffen (im Vorjahr: 93,1 Mio. Trkm), darunter waren mit rund 13,5 Mio. Trkm die Vertragsverlängerung für die S-Bahn Stuttgart sowie mit rund 27,5 Mio. Trkm die Vergabe des Netzes Elbe-Spree (NES) in vier Teillosen und mit einer Loslimitierung auf maximal zwei Einzellöse. Drei Aufgabenträger haben Notvergaben nach Art. 5 Abs. 5 der VO (EG) 1370/2007 von SPNV-Netzen vorgenommen: im Dieselnetz des Verkehrsverbundes Oberelbe (VVO) wegen Insolvenz der Städtebahn Sachsen GmbH und in den Teilnetzen Ostseeküste-West und -Ost wegen zu kurzer Vorbereitungszeit der Vergabeunterlagen aufgrund beschlossener Veränderungen im SPFV. Erstmals wurde mit den Linien S1 und S4 der S-Bahn Rhein-Ruhr durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ein Verkehrsvertrag vor Inbetriebnahme gekündigt und an die DB Regio für zwei Jahre notvergeben. Der Neubetreiber Eurobahn (Keolis Deutschland GmbH & Co. KG) hatte die Hälfte der notwendigen Planstellen von Triebfahrzeugführern noch nicht besetzt, somit war ein zuverlässiger Betrieb der Linien ab Mitte Dezember 2019 gefährdet.

DB Regio Schiene konnte sich von dem im Berichtsjahr entschiedenen jährlichen Leistungsvolumen 56,9 Mio. Trkm vertraglich sichern, das entspricht einer Vergabequote von 65% (im Vorjahr: 70%). Die Vergabeentscheidungen für das über die Laufzeit kontrahierte und damit abgesicherte Auftragsvolumen umfassten im Berichtsjahr insgesamt rund 775 Mio. Trkm (im Vorjahr: rund 600 Mio. Trkm), wovon DB Regio Schiene 58% (im Vorjahr: 53%) für sich entschieden hat. Bei Berücksichtigung der Loslimitierung beim Netz

Elbe-Spree betrug die Vergabequote 76% des erreichbaren jährlichen Leistungsvolumens beziehungsweise 73% des über die Laufzeit vergebenen erreichbaren Leistungsvolumens. DB Regio konnte im Berichtsjahr erstmals den saldierten Auftragsbestand vergrößern, das heißt, die vom Wettbewerb gewonnenen Zugkilometer waren höher als die an Wettbewerber verlorenen Anteile, hinzu kamen Mehrverkehre, beispielsweise aus größeren Ausschreibungsvolumina. Insgesamt erhöhte sich der saldierte Auftragsbestand um 38% (+138 Mio. Zugkm).

VERGABEN AN DIE SPARTE REGIO SCHIENE IM JAHR 2019

Netz/Strecke	Mio. Trkm p. a.	Betriebsstart (geplant)	Laufzeitende	Bisheriger Betreiber
Netz Elbe-Spree (NES) Los 2 und 3	14,5	Dez. 22	Dez. 34	DB Regio AG, ODEG
Linienerweiterung FTX Jena – Leipzig	0,5	Dez. 18	Dez. 23	Neuverkehr
S-Bahn Stuttgart	13,5	Jul. 28	Jun. 32	DB Regio AG
E-Netz Ost SH	4,2	Dez. 22	Dez. 35	DB Regio AG
Übergangsvertrag RE1 Göttingen – Landesgrenze	0,1	Dez. 18	Dez. 21	DB Regio AG
Vorortverkehr München – Buchloe	0,7	Dez. 21	Dez. 26	DB Regio AG, BRB
Nürnberger S-Bahn S6	0,6	Dez. 21	Dez. 30	DB Regio AG
E-Netz Mainfranken	4,8	Dez. 21	Dez. 27	DB Regio AG
Allgäu 2021 (Übergang)	1,7	Dez. 20	Dez. 21	DLB
Netz 7b EBO Raum Karlsruhe	4,6	Dez. 22	Dez. 35	AVG
Teilnetz Ostseeküste West (Notvergabe)	2,2	Dez. 19	Dez. 21	DB Regio AG
Notvergabe S1/S4 (NRW)	4,9	Dez. 19	Dez. 21	Keolis
RB 25 Velgast – Barth (–Bresewitz)	0,1	Dez. 19	Dez. 25	DB Regio AG, UBB
U28 Děčín – Bad Schandau – Rumburk	0,2	Dez. 19	Dez. 23	DB Regio AG
Netz Lausitz (NL)	4,3	Dez. 22	Dez. 35	DB Regio AG
Insgesamt	56,9			

VERGABEN AN ANDERE EVU IM JAHR 2019

Netz/Strecke	Mio. Trkm p. a.	Betriebs- start (geplant)	Laufzeit- ende
Netz Elbe-Spree (NES) Los 1 und 4	13,0	Dez. 22	Dez. 34
Bayerische Zugspitzbahn	0,03	Jan. 21	Dez. 30
Freiberg–Holzhau	0,3	Dez. 19	Jun. 24
Teilnetz Westmecklenburg	1,3	Dez. 19	Dez. 25
Ostsachsenetz II	3,9	Dez. 19	Dez. 31
Regio-S-Bahn Bremen/Niedersachsen	6,5	Dez. 22	Dez. 36
Emscher-Münsterland-Netz 2021	1,5	Dez. 21	Dez. 28
Vertragsänderung Bayerisches Oberland	0,3	Dez. 20	Dez. 26
Probetrieb Strecke Gotteszell–Viechtach	0,3	Sept. 19	Sept. 21
VVO-Dieselnetz (Notvergabe)	1,9	Okt. 19	Okt. 21
Teilnetz Ostseeküste Ost (Notvergabe)	1,8	Dez. 19	Dez. 21
Insgesamt	30,8		

Beihilfeverfahren und Auskunfts-ersuchen zu Verkehrsverträgen

Das im Jahr 2007 eingeleitete förmliche Prüfverfahren der Europäischen Kommission 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 ist weiterhin anhängig. Dies gilt auch für die vorläufigen Prüfverfahren zu den Verkehrsverträgen S-Bahn Berlin, Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und Baden-Württemberg.

KLAGE DES LANDES SACHSEN-ANHALT

Das Land Sachsen-Anhalt hat gegen die DB Netz AG, die DB Regio AG und die DB AG Klage auf Kartellschadenersatz wegen einer vermeintlich rechtswidrigen Trassenpreisgestaltung der DB Netz AG durch die Erhebung von Regionalfaktoren in den Jahren 2005 bis 2011 erhoben. Die DB Regio AG hat ihrerseits das Land Sachsen-Anhalt auf Erstattung noch offener verkehrsvertraglicher Forderungen wegen gestiegener Infrastrukturnutzungskosten für die Jahre 2008 bis 2014 verklagt. Das Landgericht Frankfurt am Main hat die Klage des Landes Sachsen-Anhalt mit Urteil vom 8. November 2018 vollständig abgewiesen. Das Land hat dagegen Berufung eingelegt. Eine Entscheidung in dem von DB Regio angestrebten Verfahren ist noch offen.

Wesentliche Entwicklungen im Bereich der Fahrzeugbeschaffung

FAHRZEUGUMBAUMASSNAHMEN UMGESETZT

Zu den Maßnahmen zur Verbesserung unserer Fahrzeugflotte gehören die Umgestaltung des Interieurs, der Einbau von Fahrgastinformations- und Videoaufzeichnungssystemen sowie die Erneuerung der Lackierung.

- ▣ Für die S-Bahn Hamburg wurden seit 2016 69 Fahrzeuge von insgesamt 111 Fahrzeugen der BR 474 umgebaut.
- ▣ Für den Übergangsvertrag S-Bahn München sollen insgesamt 36 Fahrzeuge der BR 420 und 238 Fahrzeuge der BR 423 umgebaut werden. Im Berichtsjahr wurden 13 ET der BR 420 und 84 ET der BR 423 modernisiert. Es gibt Verzögerungen im Umbau bei beiden Modernisierungsprojekten.
- ▣ Für die Fahrzeugbereitstellung der S-Bahn Rhein-Ruhr wurden die 48 Fahrzeuge der BR 422 umgebaut. Hiervon wurden in 2019 20 Fahrzeuge modernisiert.
- ▣ Rechtzeitig zur Betriebsaufnahme der RB 27 in NRW konnte der Umbau von 16 ET 425 abgeschlossen werden.
- ▣ Es wurden bislang acht von insgesamt 20 Doppelstockwagen für das Netz Haardachse modernisiert.

NEUE FAHRZEUGBESCHAFFUNGEN

- ▣ Für den Verkehrsvertrag E-Netz Ost Schleswig-Holstein, für den die DB Regio AG erneut den Zuschlag erhalten hat, wurden 18 Doppelstocktriebwagen bei Stadler bestellt. Die Auslieferung ist für den Dezember 2022 vorgesehen.
- ▣ Die acht für das D-Netz Nürnberg geordneten Fahrzeuge der BR 622 von Alstom konnten im Berichtsjahr planmäßig in Betrieb genommen werden.
- ▣ Für den Rhein-Mosel-Express hat die Auslieferung der BR 1440 von Alstom begonnen und es wurden planmäßig 16 Fahrzeuge abgenommen. Auch für das E-Netz Saar wurden 25 Fahrzeuge des gleichen Typs planmäßig abgenommen, anschließend an den Leasinggeber weiterveräußert und dort angemietet.
- ▣ Für den Verkehrsvertrag S-Bahn Rhein-Main wurden im Dezember 2019 sieben Triebwagen der BR 430 bei Bombardier bestellt. Die Auslieferung ist für das erste Halbjahr 2023 vorgesehen.

FAHRZEUGVERFÜGBARKEIT ANGESPANNT

Im Berichtsjahr konnte die Fahrzeugverfügbarkeit verbessert werden. Es kam aber auch weiterhin zu Verzögerungen und Einschränkungen bei der Auslieferung neuer Züge:

- ▮ Die im Dezember 2015 durch Bombardier verspätet begonnene Auslieferung der Doppelstockwagen 2010 für das Netz Schleswig-Holstein Mitte wurde im Berichtsjahr abgeschlossen.
- ▮ Für den Einsatz im Verkehrsvertrag Schleswig-Holstein Netz West wurden von Paribus seit Dezember 2016 insgesamt 15 Lokomotiven und drei Dieseltriebwagen angemietet. Die Anmietung der 90 Reisezugwagen von Paribus erfolgte nach Beseitigung von Mängeln verspätet im letzten Quartal 2019.
- ▮ Für den im Dezember 2018 gestarteten Verkehrsvertrag S-Bahn Hamburg wurden bisher 40 der insgesamt 82 Fahrzeuge der BR 490 vertraglich abgenommen. Darüber hinaus sind weitere acht Fahrzeuge im Rahmen einer Nutzungsüberlassung im Einsatz.
- ▮ Die Abnahme der Dieseltriebzüge Link von PESA der BR 632 und BR 633 ist im Berichtsjahr für den Verkehrsvertrag Sauerland erfolgt. Für den Verkehrsvertrag Dreieich kommt die Auslieferung der BR 632 mit der Abnahme des letzten Fahrzeugs erst in 2020 zum Abschluss. Bei den Fahrzeugen für den Verkehrsvertrag D-Netz Allgäu liegt bisher keine Zulassung vor. Die Auslieferung der Fahrzeuge wird daher voraussichtlich in 2020 erfolgen.
- ▮ Die Abnahme der bestellten Fahrzeuge von Škoda für den Nürnberg-Ingolstadt-München-Express soll aufgrund von vorliegenden Mängeln voraussichtlich erst im ersten Halbjahr 2020 erfolgen.
- ▮ Die für die Inbetriebnahmen zum Fahrplanwechsel Dezember 2019 erforderlichen Fahrzeuge standen alle planmäßig zur Verfügung.

Ausbau der Aktivitäten im Fahrgastmarkt

Auch im Berichtsjahr hat die DB Regio AG ihre Tariflandschaft sowie die Vertriebskanäle sukzessive weiterentwickelt.

Zum Dezember 2019 wurde die Implementierungsphase der neuen Flexpreissystematik, einer geglätteten Preiskurve mit kilometerindividuellen Preisen, erfolgreich und fristgerecht abgeschlossen.

Im Berichtsjahr wurde die Digitalisierung des Zeitkartenportfolios vorangetrieben. Rund 10 % der DB-Abonnements wurden als digitales Ticket im DB Navigator integriert. Darüber hinaus wurde mit der Einbindung von Verbundabonnements begonnen. Eine sukzessive Integration ist in Planung. Durch die digitale Verfügbarkeit konnte die Attraktivität der Zeitkarten gesteigert werden.

Die Digitalisierung des Verkaufs von Verbundangeboten schreitet weiter voran. Seit Mitte 2016 wurden 36 Verbünde in bahn.de beziehungsweise den DB Navigator integriert.

Dies entspricht einer Marktabdeckung von über 90 % der ÖPNV-Kunden. Durch das erweiterte Angebotsportfolio wurden zahlreiche Neukunden für die digitalen Verkaufskanäle des DB-Konzerns gewonnen.

Im Zuge der Optimierung des Aktionspreisportfolios wurde im Juni 2019 das »Schönes-Wochenende-Ticket« vom Markt genommen. Die DB Regio AG reagiert mit dieser Maßnahme auf stetige Nachfrage- und Erlösrückgänge sowie die aus Kundensicht gewünschte Vereinfachung des bundesweiten Angebotsportfolios. Bereits im Frühjahr wurden Kunden, die ein Schönes-Wochenende-Ticket erwerben wollten, auf das Alternativangebot »Quer-durchs-Land-Ticket« aufmerksam gemacht.

Angesichts des Klimaschutzpakets hat DB Regio alle Vorbereitungen getroffen, um die Anpassung der Tarife an die neuen steuerrechtlichen Rahmenbedingungen schnellstmöglich umzusetzen. Entsprechende Beschlüsse und die vertriebliche Umsetzung sind für 2020 vorgesehen. Entsprechende Beschlüsse im Tarifverband der Bundeseigenen und Nichtbundeseigenen Eisenbahnen in Deutschland (TBNE) und die vertriebliche Umsetzung werden für 2020 angestrebt.

Mit großer Intensität treibt DB Regio den Ideenzug voran. Dabei stehen verschiedene Aspekte im Vordergrund: Zum einen sollen durch diese Initiative wichtige Impulse in der Branche gesetzt werden, wie eine fahrgastzentrierte Fahrzeugentwicklung sowie die nachhaltige Steigerung der Angebotsqualität im SPNV. Zum anderen sollen kurz- bis mittelfristig erste konkrete Verbesserungen für die Fahrgäste in den Fahrzeugen von DB Regio spürbar werden. Gemeinsam mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft (BEG) wurde der Umbau eines Wagens mit Konzepten aus dem Ideenzug für den Einsatz im Regelbetrieb bei der Südostbayernbahn gestartet.

Im Rahmen des von DB Regio gestalteten Branchenkongresses RegioSignale haben im November 2019 mehr als 450 hochrangige Vertreter der Politik, der Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen, von Branchenverbänden und der Fahrzeugindustrie intensiv über konkrete Verbesserungsansätze für Fahrgäste im ÖPNV diskutiert. Zentrale Themen waren unter anderem die Steigerung der Angebotsqualität durch neue Mobilitätsangebote und Innovationen in Fahrzeugen sowie digitale Vertriebslösungen beziehungsweise eine verbesserte Reisendeninformation.

Ein Thema mit sehr hoher Kundenrelevanz ist unverändert die Ausstattung von Nahverkehrszügen mit WLAN. Dies spiegelt sich zum einen in den Ergebnissen von Kundenbefragungen wider, zum anderen erkennen auch Aufgabenträger

zunehmend die Relevanz und fordern die Ausstattung mit WLAN vermehrt in neuen Vergaben und langlaufenden Bestandsverkehren. In Kooperation mit den Aufgabenträgern hat die DB Regio AG bereits 27 Netze mit WLAN ausgestattet. Weitere 15 Netze werden aktuell ausgestattet, sind vertraglich für einen Rollout gesichert beziehungsweise werden pilotiert.

Größter Treiber für die Kundenzufriedenheit ist – neben betrieblichen Aspekten – insbesondere im Störfall das Thema Fahrgastinformation. Mit der App DB Streckenagent

wurde die nach dem DB Navigator zweitstärkste App des DB-Konzerns nachhaltig im Markt etabliert, dessen Downloadzahl im Berichtsjahr auf über zwei Millionen gesteigert wurde. Dazu haben neue Features, wie die Hinterlegung von DB-Abonnements und Verbesserungen in der Nutzerführung, sowie die Werbekampagne im Herbst 2019 beigetragen. Konkreter Nutzen der App für den Fahrgast ist insbesondere im Störfall eine gezielte, proaktive Information inklusive Nennung möglicher Alternativen.

Nachtragsbericht

- 24 — Förderung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs beschlossen
- 24 — Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimapaket
- 24 — Sturmtief Sabine

Folgendes berichtspflichtige Ereignis nach dem Bilanzstichtag gemäß § 285 Nr. 33 HGB wird im **ANHANG DES JAHRESABSCHLUSSES**  43 erläutert:

Förderung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs beschlossen

Bundestag und Bundesrat haben Anfang 2020 eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel der Länder für den SPNV beschlossen. Parallel wurden von Bundestag und Bundesrat auch die Mittel zur Förderung des Baus und Ausbaus des schienengebundenen ÖPNV (vor allem U-Bahnen, S-Bahnen und Straßenbahnen) erheblich erhöht.

Außerdem sind folgende Vorgänge von besonderer Bedeutung nach Schluss des Geschäftsjahres eingetreten:

Umsetzung der Maßnahmen aus dem Klimapaket

Auf Grundlage des Klimaschutzprogramms der Bundesregierung werden zur Stärkung der Schiene bis 2030 zusätzliche Bundesmittel in Höhe von 11 Mrd. € bereitgestellt. Ende Januar 2020 haben sich Bund, DB AG, DB Netz AG, DB Station&Service AG und die DB Energie GmbH in einer Absichts-

erklärung auf den Zufluss und die Verwendung der Mittel verständigt. Die Mittel werden ausschließlich in der Infrastruktur eingesetzt und sollen je zur Hälfte als Eigenkapital (zur Aufstockung des Eigenkapitals der DB Netz AG und der DB Station&Service AG) und als Zuschüsse zufließen. Inhaltlich sollen die Mittel in den Kategorien Robustes Netz (einschließlich kleiner/mittlerer Maßnahmen), Digitale Schiene, Attraktive Bahnhöfe und Eigenwirtschaftliche Infrastrukturmaßnahmen verwendet werden.

Die als Eigenkapitalerhöhung auszureichenden Mittel stehen noch unter dem Vorbehalt der beihilferechtlichen Abstimmung mit der Europäischen Kommission. Die Auszahlung der gesamten Mittel steht unter dem Vorbehalt der Entscheidung des Haushaltsgesetzgebers.

Sturmtief Sabine

Im Februar 2020 zog das Sturmtief Sabine über Deutschland und sorgte für umfangreiche Betriebsbeeinträchtigungen im Nah- und Fernverkehr. Aus Sicherheitsgründen wurde der Fernverkehr zwischen 18:00 Uhr am 9. Februar 2020 und 10:00 Uhr des Folgetages eingestellt.

Chancen- und Risikobericht

25 — Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

25 — Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

26 — Umfassendes Risikomanagementsystem

26 — Bewertung der derzeitigen Risikoposition

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

Chancen aus eigenen Maßnahmen oder verbesserten Markt- und Umfeldbedingungen

Ein wesentlicher Schwerpunkt unserer Aktivitäten liegt im Bereich der Verbesserung der Leistungs- und Servicequalität für unsere Kunden. Wir sehen hierin Chancen für zusätzliche Verbesserungen des Kundenzuspruchs.

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

Wesentliche Risiken und Maßnahmen zu ihrer Begrenzung

Risiken der DB Regio AG liegen vor allem in den folgenden Bereichen:

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

Ein weiteres Risiko stellt die ausreichende Verfügbarkeit der Fahrzeugflotte dar. Einschränkungen in der Fahrzeugverfügbarkeit gefährden den fahrplangemäßen Betrieb. Wir versuchen diesem Risiko durch Vorsorgemaßnahmen entgegenzuwirken und die Folgen bei Eintreten zum Beispiel durch die Stellung von Ersatzfahrzeugen oder die Einrichtung von Ersatzverkehren zu minimieren.

- ▣ **Absatzmarkt:** Im Regional- und Stadtverkehr gibt es einen intensiven intramodalen Wettbewerb um langfristige Verkehrsverträge. Um uns in diesem Marktumfeld behaupten zu können, optimieren wir fortlaufend unser Ausschreibungsmanagement und unsere Kostenstrukturen, um attraktive Angebote zu wirtschaftlichen Konditionen abgeben zu können.
- ▣ **Gesamtwirtschaftliche Entwicklung:** Unsicherheiten bestehen insbesondere im Hinblick auf die konjunkturelle Entwicklung in den nächsten Jahren. Für die DB Regio AG ist insbesondere die Entwicklung der wesentlichen konjunkturellen Einflussfaktoren (hauptsächlich die Zahl der Erwerbstätigen und das verfügbare Einkommen) von Bedeutung.
- ▣ **Projektrisiken:** Mit der Modernisierung des Gesamtsystems Bahn sind hohe Investitionsvolumina, aber auch eine Vielzahl komplexer Projekte verbunden. Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen, Verzögerungen in der Umsetzung oder notwendige Anpassungen während der häufig mehrjährigen Laufzeiten können zu Projektrisiken führen, die durch die vernetzten Produktionsstrukturen im DB-Konzern auch geschäftsfeldübergreifende Auswirkungen haben können. Der DB-Konzern trägt dem durch ein intensives Monitoring der Projekte Rechnung. Dies gilt insbesondere für die zentralen Großprojekte.
- ▣ **Besondere Ereignisse:** Der Natur des Eisenbahngeschäfts als offenes System entsprechend, können bestimmte Faktoren (wie Naturereignisse, Unfälle, Anschläge oder Diebstähle), die sich potenziell negativ auf den Betriebsablauf auswirken, von uns nur bedingt beeinflusst werden.
- ▣ **Regulierungsrisiken:** Veränderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf nationaler oder europäischer Ebene können Risiken für unser Geschäft zur Folge haben. Gegenstand der Regulierung sind unter anderem die einzelnen Komponenten der von den Eisenbahninfrastrukturunternehmen verwendeten Preissysteme und Nutzungsbedin-

gungen. Hier besteht das Risiko der Beanstandung und des Eingriffs. Politische Risiken betreffen insbesondere die Verschärfung geltender Normen und Vorschriften des Eisenbahnwesens.

- Zusätzlich existieren für die DB Regio AG die folgenden Risiken:
 - ▢ Personalrisiken unter anderem durch höhere Tarifabschlüsse als bei Wettbewerbern, die einen zusätzlichen Wettbewerbsnachteil in der Personalkostenstruktur bedeuten.
 - ▢ Beschaffungs-/Energiemarktrisiken aus schwankenden Einkaufspreisen für Rohstoffe, Energie sowie Bau- und Transportleistungen.
 - ▢ IT-/Telekommunikations-/Cyberisiken zum Beispiel in Form eines unzureichenden IT-Managements, das zu schwerwiegenden Geschäftsunterbrechungen führen kann. Wir setzen eine Vielzahl von Methoden und Mitteln ein, um diese Risiken zu minimieren.
 - ▢ Übrige Risiken, zum Beispiel rechtliche Risiken (unter anderem Schadenersatzansprüche oder Rechtsstreitigkeiten).

Umfassendes Risikomanagementsystem

Die Grundsätze der Risikopolitik werden von der Konzernleitung des DB-Konzerns vorgegeben und durch die Gesellschaft DB Regio AG (und ihre Tochtergesellschaften) umgesetzt.

Im Rahmen des Risikofrüherkennungssystems wird dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der DB Regio AG dreimal jährlich berichtet. Für außerhalb des Berichtsturnusses 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

Im Berichtsjahr lagen die Risikoschwerpunkte der DB Regio AG für die Entwicklung im Folgejahr in den Bereichen Produktion und Technik, Absatzmarkt sowie Beschaffungs- und Energiemarkt. Im Vergleich zum Vorjahr hat sich die Gesamtrisikoposition im Berichtsjahr stabil entwickelt. Als Ergebnis unserer Analyse von Risiken, Gegenmaßnahmen, Absicherungen und Vorsorgen sind auf Basis der gegenwärtigen Risikobewertung keine bestandsgefährdenden Risiken vorhanden.

Prognosebericht

- 26 — **Konjunkturelle Aussichten**
- 27 — **Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte**
- 27 — **Differenzierte Energie- und Rohstoffpreisentwicklung erwartet**
- 27 — **Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen**
- 27 — **Voraussichtliche Entwicklung der DB Regio AG im Geschäftsjahr 2020**

Konjunkturelle Aussichten

In Deutschland wird das Wirtschaftswachstum 2020 voraussichtlich etwa auf dem – allerdings niedrigen – Niveau von 2019 bleiben. Bauwirtschaft und robuster privater Konsum bleiben wesentliche Wachstumstreiber. Die Industriepro-

duktion wird auf dem Niveau von 2019 stagnieren, die Anlageninvestitionen sollten sich stabilisieren. Der Außenbeitrag wird sinken, da die Importe erneut stärker wachsen werden als die Exporte, wobei die Wachstumsraten das Niveau aus den Boomjahren bis 2018 mit deutlichem Abstand nicht erreichen werden.

Voraussichtliche Entwicklung der relevanten Märkte

Der deutsche Personenverkehrsmarkt sollte 2020 weiter wachsen, wenngleich schwächer als im Berichtsjahr. Neben klimapolitischen Maßnahmen wirkt hier im Wesentlichen eine absehbar positive Entwicklung der Erwerbstätigenzahlen und der verfügbaren Löhne und Gehälter. Gleichzeitig wird ein leichter Anstieg der Kraftstoffpreise erwartet. In diesem Umfeld wird für den Schienenpersonenverkehr mit spürbaren Zuwächsen gerechnet. Unterstützend sollten Angebotsausweitungen und Maßnahmen zur Qualitätsverbesserung wirken. Das Wachstum im Fernverkehr wird dabei außerdem getrieben durch eine preisbedingt steigende Nachfrage infolge der Mehrwertsteuersenkung auf Fernverkehrstickets. Im Nahverkehr dürfte die Inbetriebnahme des neuen, an das Berliner S-Bahn-System angeschlossenen Flughafens Berlin Brandenburg International ab Herbst zu einem Anstieg der Verkehrsleistung beitragen.

Der motorisierte Individualverkehr wird voraussichtlich in schwächer werdendem Umfang von einer anhaltend positiven Arbeitsmarktlage und Einkommensentwicklung profitieren, denen moderat steigende Kraftstoffpreise entgegenwirken.

Im öffentlichen Straßenpersonenverkehr wird 2020 eine Stagnation der Entwicklung erwartet. Der Buslinienfernverkehr wird durch einen intensivierten Wettbewerb mit dem Schienenpersonenverkehr gebremst. Der Busliniennahverkehr stabilisiert sich dank leicht steigender Schülerzahlen.

Differenzierte Energie- und Rohstoffpreisentwicklung erwartet

Wir erwarten für 2020 unverändert keine Engpässe auf der Beschaffungsseite. Ein erstes (Teil-)Handelsabkommen zwischen den USA und China sorgt für einen leichten Rückgang der Sorgen um eine sich eintrübende Konjunktur. Infolge eines schwächeren Nachfragezuwachses verbunden mit einem steigenden Angebot außerhalb der Organisation erdöl-exportierender Länder (Organization of the Petroleum Exporting Countries; OPEC) dürfte die OPEC (vor allem Saudi-Arabien) Förderkürzungen fortsetzen oder ausdehnen. Risiken für steigende Preise resultieren aus möglichen ungeplanten Produktionsausfällen und einer weiteren Eskalation (geo-)politischer Konflikte im Nahen Osten.

Deutschland wird sein Klimaschutzprogramm 2030 weiter umsetzen. Der darin beschlossene Ausbau der erneuerbaren Energien auf 65 % bis 2030 dürfte aufgrund ihrer eingeschränkten Prognostizierbarkeit die Preisausschläge am Stromspotmarkt weiter verstärken. Infolge des schrittweisen Ausstiegs

aus der Kohleverstromung dürften die Großhandelspreise weiteren Auftrieb erhalten. Hierzu trägt auch die Ausweitung des Emissionshandels auf den Verkehrs- und Gebäudesektor bei.

Voraussichtliche Entwicklung wesentlicher Rahmenbedingungen

Wir erwarten 2020 durch die vom Klimakabinett der Bundesregierung im Rahmen des Klimaschutzprogramms 2030 vorgestellten Maßnahmen zur Unterstützung des Schienenverkehrs in Deutschland eine weitere Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Schiene in Deutschland.

Voraussichtliche Entwicklung der DB Regio AG im Geschäftsjahr 2020

Aufgrund der durchgeführten und eingeleiteten Maßnahmen erwarten wir im Geschäftsjahr 2020 sowohl in der Pünktlichkeit als auch in der Kundenzufriedenheit eine Verbesserung gegenüber 2019.

In 2020 wird die Betriebsleistung nennenswert sinken. Dementsprechend werden auch die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2020 im einstelligen Prozentbereich zurückgehen. Ursächlich hierfür sind Verkehrsvertragsverluste aus Vergaben in 2015, insbesondere in Nordrhein-Westfalen und Baden-Württemberg, die in 2019/2020 wirksam werden.

Vor diesem Hintergrund wird das Ergebnis in 2020 deutlich unter dem des Vorjahres liegen. Die volumenbedingten Einsparungen im Aufwand sowie strukturelle Anpassungen können die oben genannten Ertragseffekte nicht vollständig kompensieren.

Die Einschätzungen stehen wie immer unter den nachfolgend genannten Vorbehalten.

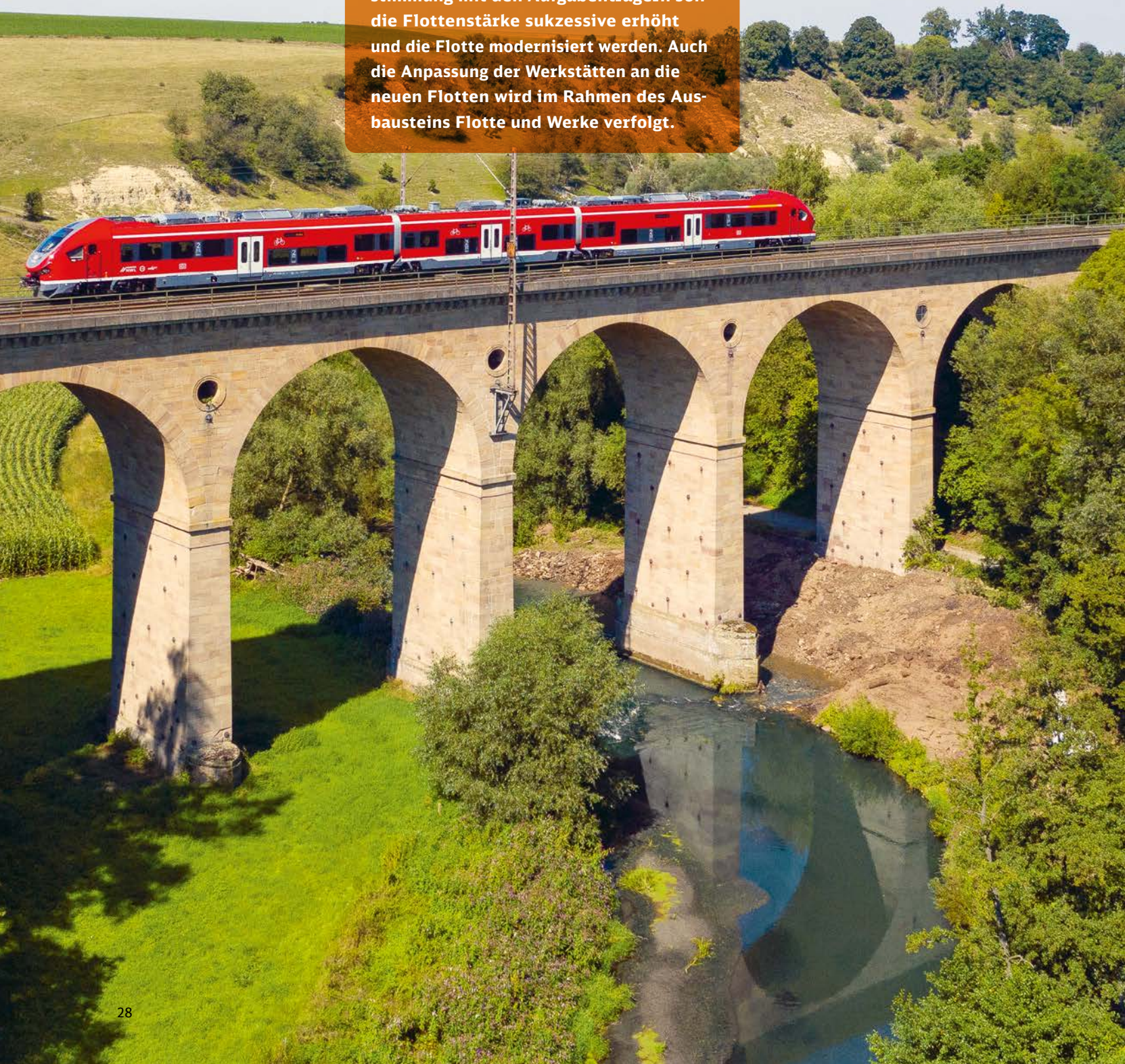
ZUKUNFTSBEZOGENE AUSSAGEN

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

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

Robuster werden

Moderne Fahrzeuge und die zunehmende Nutzung der Möglichkeiten von Digitalisierung und Automatisierung in Betrieb und Instandhaltung tragen zu einer nachhaltigen Qualitätsverbesserung und einer Aufwertung des SPNV bei. In Abstimmung mit den Aufgabenträgern soll die Flottenstärke sukzessive erhöht und die Flotte modernisiert werden. Auch die Anpassung der Werkstätten an die neuen Flotten wird im Rahmen des Ausbaus Flotte und Werke verfolgt.





Jahres- abschluss

30	Gewinn- und Verlustrechnung
30	Bilanz
31	Kapitalflussrechnung
32	Entwicklung des Anlagevermögens
33	Anhang
43	Anteilsbesitzliste
45	Erläuterungen zur getrennten Rechnungslegung der Bereiche
54	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Gewinn- und Verlustrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2019	2018
Umsatzerlöse	(15)	6.476	6.479
Bestandsveränderungen		1	3
Andere aktivierte Eigenleistungen	(16)	9	12
Sonstige betriebliche Erträge	(17)	176	164
Materialaufwand	(18)	- 4.017	- 4.012
Personalaufwand	(19)	- 1.338	- 1.294
Abschreibungen		- 530	- 520
Sonstige betriebliche Aufwendungen	(20)	- 449	- 474
Beteiligungsergebnis	(21)	38	84
Zinsergebnis	(22)	- 46	- 54
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag		0	0
Ergebnis nach Steuern		320	388
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	(31)	- 320	- 388
Jahresergebnis		-	-

Bilanz

Aktiva

Per 31.12. – in Mio. €	Anhang	2019	2018
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	(2)	17	8
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken		320	324
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten		232	240
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs		6	4
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen		47	49
3. Fahrzeuge für Personenverkehr		4.742	4.880
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören		34	37
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung		27	27
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		82	81
	(2)	5.252	5.398
III. Finanzanlagen	(2)	464	460
		5.733	5.866
B. UMLAUFVERMÖGEN			
Vorräte	(3)	148	134
Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	(4)	1.208	838
Guthaben bei Kreditinstituten		0	-
		1.356	972
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(5)	2	3
		7.091	6.841

Passiva

Per 31.12. – in Mio. €	Anhang	2019	2018
A. EIGENKAPITAL			
Gezeichnetes Kapital	(6)	410	410
Kapitalrücklagen	(7)	1.413	1.413
Gewinnrücklagen	(8)	11	11
		1.834	1.834
B. RÜCKSTELLUNGEN	(9)	1.386	1.361
C. VERBINDLICHKEITEN	(10)	3.762	3.526
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	(11)	109	120
		7.091	6.841

Kapitalflussrechnung

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	Anhang	2019	2018
Periodenergebnis (vor Gewinnabführung und Ertragsteuern)		320	388
Abschreibungen/Zuschreibungen auf Gegenstände des Anlagevermögens ¹⁾		530	520
Zunahme/Abnahme der Pensionsrückstellungen (ohne Aufzinsung)		3	0
Cashflow vor Steuern		853	908
Zunahme/Abnahme der übrigen Rückstellungen (ohne Aufzinsung)		19	143
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge		-1	-
Zunahme/Abnahme der Vorräte, der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Aktiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		-144	-201
Zunahme/Abnahme der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie anderer Passiva, die nicht der Investitions- und Finanzierungstätigkeit zuzuordnen sind		246	-14
Gewinn/Verlust aus dem Abgang von Gegenständen des Anlagevermögens ¹⁾		-21	-36
Zinsaufwendungen/Zinserträge		46	54
Zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge im Beteiligungsergebnis		-36	-82
Sonstige Beteiligungserträge		-2	-2
Mittelfluss aus laufender Geschäftstätigkeit		960	770
Auszahlungen für Investitionen in das immaterielle Anlagevermögen		-11	-6
Einzahlungen aus den Abgängen von Gegenständen des Sachanlagevermögens		34	41
Auszahlungen für Investitionen in das Sachanlagevermögen		-303	-402
Einzahlungen aus Abgängen von Gegenständen des Finanzanlagevermögens		0	0
Auszahlungen für Investitionen in das Finanzanlagevermögen		-4	-3
Veränderung der Forderungen aus Cashpooling		-291	32
Erhaltene Zinsen		0	0
Einzahlungen aus Gewinnabführungen/Erhaltene Dividenden		176	193
Auszahlungen für Verlustübernahmen aus Ergebnisabführungsverträgen		-91	-79
Mittelfluss aus Investitionstätigkeit		-490	-224
Auszahlung aus der Tilgung von Finanzkrediten		-293	-175
Einzahlungen aus der Aufnahme von Finanzkrediten		300	-
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Cashpooling		-51	51
Einzahlungen aus erhaltenen Zuschüssen/Zuwendungen		5	7
Gezahlte Zinsen		-43	-48
Auszahlungen für Gewinnabführung an das Mutterunternehmen		-388	-381
Mittelfluss aus Finanzierungstätigkeit		-470	-546
Zahlungswirksame Veränderung des Finanzmittelfonds		0	0
Finanzmittelfonds am Anfang der Periode		0	0
Finanzmittelfonds am Ende der Periode	(23)	0	0

¹⁾ Einschließlich immaterieller Vermögensgegenstände und Finanzanlagen, im Berichtsjahr bereinigt um 5 Mio. € zahlungsunwirksame Gewinne aus dem Abgang von Finanzanlagen.

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert	
	Vortrag per 01.01. 2019	Zu- gänge	Umbu- chungen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2019	Vortrag per 01.01. 2019	Ab- schrei- bun- gen	Umbu- chungen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2019	Stand per 31.12. 2019	Stand per 31.12. 2018
<i>in Mio. €</i>												
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	3	1	0	-	4	-1	-1	0	-	-2	2	2
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1	3	4	0	8	0	-1	0	0	-1	7	1
3. Geleistete Anzahlungen	5	7	-4	0	8	-	-	-	-	-	8	5
	9	11	-	0	20	-1	-2	-	0	-3	17	8
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	81	3	-	-1	83	-1	-	-	-	-1	82	80
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	395	4	2	-2	399	-155	-14	-	2	-167	232	240
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	1	1	-	7	-1	0	-	-	-1	6	4
	481	8	3	-3	489	-157	-14	-	2	-169	320	324
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	91	2	0	0	93	-42	-4	-	0	-46	47	49
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	10.852	336	35	-259	10.964	-5.972	-497	-	247	-6.222	4.742	4.880
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	158	3	1	-3	159	-121	-6	-	2	-125	34	37
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	91	6	1	-4	94	-64	-7	-	4	-67	27	27
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	81	41	-40	0	82	-	-	-	-	-	82	81
	11.754	396	-	-269	11.881	-6.356	-528	-	255	-6.629	5.252	5.398
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	460	4	-	-	464	-1	-	-	-	-1	463	459
2. Beteiligungen	1	0	-	0	1	0	-	-	-	0	1	1
	461	4	-	0	465	-1	-	-	-	-1	464	460
Anlagevermögen insgesamt	12.224	411	-	-269	12.366	-6.358	-530	-	255	-6.633	5.733	5.866

Anhang

Die Gesellschaft unterliegt dem deutschen Handelsrecht. Sie ist wie folgt im Handelsregister eingetragen:

- ▢ Firma: DB Regio Aktiengesellschaft
- ▢ Firmensitz: Frankfurt am Main
- ▢ Registergericht: Amtsgericht Frankfurt am Main
- ▢ Handelsregister-Nummer: HR B 50977

Der Jahresabschluss der DB Regio AG ist nach den Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (HGB) und des Aktiengesetzes (AktG) in der jeweils 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 und im Anhang aufgegliedert.

Der Anhang enthält die erforderlichen Einzelangaben und Erläuterungen.

Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die DB Regio AG betreibt neben Eisenbahnverkehr auch Serviceeinrichtungen in Form von Wartungseinrichtungen und Außenreinigungsanlagen im Sinne von Anlage 2 Nr. 2 Buchstaben e und f Eisenbahnregulierungsgesetz (ERegG). Damit sind die Pflichten zur getrennten Rechnungslegung nach § 12 Abs. 2 ERegG zu beachten. Im Übrigen wird auch auf die Anlage zum Anhang verwiesen.

(1) BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind gegenüber dem Vorjahr im Wesentlichen 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.

Aufgrund wesentlicher Projekte im Zusammenhang mit den Digitalisierungsaktivitäten wird im Deutsche Bahn Konzern (DB-Konzern) einheitlich das Wahlrecht gemäß § 248 Abs. 2 HGB zur Aktivierung selbst geschaffener immaterieller Vermögensgegenstände ausgeübt. Die Bewertung erfolgt zu Herstellungskosten abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen. Im Berichtsjahr wurde bei der DB Regio AG selbst erstellte Software aktiviert. In Höhe des aktivierten Betrags (2 Mio. €; im Vorjahr: 2 Mio. €) ist gemäß § 268 Abs. 8 Satz 1 HGB eine potenzielle Abführungssperre entstanden. Allerdings stehen den zur Abführung gesperrten Beträgen ausreichend freie Rücklagen gegenüber.

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, soweit diese durch die Fertigung veranlasst sind. Gemeinkosten und Abschreibungen sind auf Basis der bei normaler Beschäftigung und unter wirtschaftlichen Bedingungen anfallenden Kosten ermittelt. Bei selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen werden die Kosten für die Entwicklungsphase aktiviert. Unter Entwicklung ist hierbei die Anwendung von Forschungsergebnissen oder von anderem Wissen für die Neuentwicklung von Gütern oder Verfahren oder deren Weiterentwicklung mittels wesentlicher Änderungen zu verstehen; im Fall selbst geschaffener Software werden die vor der Inbetriebnahme anfallenden Kosten für das Fachfeinkonzept, Customizing, Programmierung, Testen und Abnahme sowie Migration aktiviert.

Zinsen auf Fremdkapital und Verwaltungskosten werden nicht in die Herstellungskosten einbezogen.

Anschaffungspreisminderungen, die dem Vermögensgegenstand einzeln zugeordnet werden können, werden von den Anschaffungskosten abgesetzt.

Die planmäßigen Abschreibungen erfolgen unter Zugrundelegung der betriebsgewöhnlichen Nutzungsdauern linear pro rata temporis.

Die Nutzungsdauern der wesentlichen Gruppen sind folgender Tabelle zu entnehmen:

	Jahre
Bahnkörper, Brücken und Bauten des Schienenwegs	10 - 75
Gleisanlagen	20 - 25
Gebäude, Hallen und Überdachungen	5 - 50
Übrige bauliche Anlagen	5 - 33
Signalanlagen	20
Fernmeldeanlagen	10
Schienenfahrzeuge	15 - 30
Sonstige technische Anlagen, Maschinen und Fahrzeuge	5 - 25
Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 - 20
Entgeltlich erworbene und selbst geschaffene Software	3 - 10

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

Finanzanlagen sind mit Anschaffungskosten ausgewiesen, gegebenenfalls – bei voraussichtlich dauerhafter oder vorübergehender Wertminderung – unter Vornahme außerplanmäßiger

ger Abschreibungen auf den niedrigeren beizulegenden Wert. Bei Wegfall der Gründe für außerplanmäßige Abschreibungen werden entsprechende Zuschreibungen vorgenommen.

Die Vorräte sind zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten bewertet, bei Hilfs- und Betriebsstoffen wird im Wesentlichen die Durchschnittsmethode angewandt (zu den Bestandteilen der Herstellungskosten siehe Erläuterungen zum 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- und Pauschalwertberichtigungen Rechnung getragen. Im DB-Konzern werden seit dem 1. Januar 2018 die bisherigen Verfahren zur Ermittlung der Pauschalwertberichtigung (1%-Regel) und der pauschalierten Einzelwertberichtigung, basierend auf in Abhängigkeit vom Alter der Forderungen differenzierten Prozentsätzen, nicht mehr angewendet. Sie wurden durch ein neues Verfahren ersetzt, demgemäß die Nettoforderungsbestände um auf Erfahrungswerten der Vergangenheit basierende Prozentsätze wertberichtigt werden. Diese Prozentsätze beliefen sich per 31. Dezember 2019 für die DB Regio AG im Bereich der Lieferungen und Leistungen auf 0,30 % für überfällige Forderungen und 0,11 % für nicht überfällige Forderungen. Für den Bereich der sonstigen Vermögensgegenstände belief sich dieser Prozentsatz auf 0,10 %.

Aufwendungen für Wertberichtigungen aufgrund von reklamationsbedingten Risiken (Preisstellung, Leistungserbringung und Ähnliches) werden im Regelfall als Erlöschmälerungen von den Umsatzerlösen abgesetzt.

Kassenbestände und Bankguthaben sind, sofern vorhanden, 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 (sogenannte Contractual-Trust-Arrangements; CTA) dient, mit der entsprechenden Pensionsverpflichtung verrechnet. Saldiert werden auch die korrespondierenden Aufwendungen und Erträge aus der Auf- beziehungsweise Abzinsung der Pensionsverpflichtungen (einschließlich der Erfolgswirkungen aus der Änderung des Rechnungszinsfußes) und aus der Bewertung sowie den laufenden Erträgen des Deckungsvermögens. Der sich ergebende Saldo wird im Zinsergebnis ausgewiesen.

Der beizulegende Zeitwert übersteigt per 31. Dezember 2019 die Anschaffungskosten des Deckungsvermögens. Der potenziell abführungsgesperrte Betrag wird durch die korrespondierende Aufstockung der Pensionsverpflichtungen von der garantierten Mindestverpflichtung auf den Zeitwert des Deckungsvermögens vollständig kompensiert, sodass aus der Bewertung des Deckungsvermögens kein abführungsgesperrter Ertrag entstanden ist.

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

Das Eigenkapital wird mit dem Nennwert ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen 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 2019 veröffentlichten Rechnungszinses für Restlaufzeiten von 15 Jahren (Vereinfachungsregel) hergeleitet wurde. Für CTA werden Pensionsrückstellungen in Höhe des den Mindestverpflichtungsumfang übersteigenden Zeitwerts des Deckungsvermögens angesetzt. Bei der Bewertung der Pensionsverpflichtungen finden die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck Anwendung.

Die Pensionsrückstellungen werden gemäß § 253 Abs. 2 Satz 1 HGB mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Geschäftsjahre abgezinst. Im Vergleich zur Abzinsung mit dem Sieben-Jahres-Durchschnittszins (1,95 %) ergibt sich per 31. Dezember 2019 ein Unterschiedsbetrag von 1 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 1 Mio. €), der gemäß § 253 Abs. 6 Satz 2 HGB nicht abführungsgesperrt ist.

Die wesentlichen per 31. Dezember 2019 angewendeten versicherungsmathematischen Parameter sind der nachstehenden Tabelle zu entnehmen:

in %	31.12.2019
Rechnungszinsfuß (Zehnjahresdurchschnitt)	2,69
Erwartete Lohn- und Gehaltsentwicklung	3,10
Erwartete Rentenentwicklung (je nach Personengruppe)	2,00
Durchschnittlich zu erwartende Fluktuation	3,17

Die Rückstellungen für Altersteilzeit-, Jubiläums- und Sterbegeldverpflichtungen werden nach versicherungsmathematischen Berechnungsverfahren (Anwartschaftsbarwertmethode) sowie grundlegenden Annahmen der Berechnung gemäß den Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. Klaus Heubeck bewertet. Dabei werden fristenkongruente durchschnittliche Marktzinssätze der vergangenen sieben Geschäftsjahre in Höhe von 0,65 % (Altersteilzeit), 1,29 % (Jubiläum) sowie 1,27 % (Sterbegeld) angewendet. Der Zinssatz zur Berechnung des Barwerts der Haftpflichtrenten beträgt 1,95 %.

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

Die Bewertung der Steuerrückstellungen und der sonstigen Rückstellungen erfolgt in Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrags. Die sonstigen Rückstellungen werden auf Vollkostenbasis ermittelt; künftige Preis- und Kostensteigerungen wurden bei der Ermittlung berücksichtigt.

Risiken für nicht abgeschlossene Schadensfälle und Prozesse werden grundsätzlich erst ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit von 50 % erfasst.

Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit dem fristenkongruenten durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Geschäftsjahre, veröffentlicht von der Deutschen Bundesbank, abgezinst. Aufwendungen und Erträge aus Änderungen des Abzinsungssatzes und Zinseffekte geänderter Schätzungen der Restlaufzeit werden im Zinsergebnis ausgewiesen.

Verbindlichkeiten sind mit ihrem Erfüllungsbetrag ausgewiesen.

Vor dem Bilanzstichtag getätigte Ausgaben beziehungsweise Einnahmen, die Aufwand beziehungsweise Ertrag für eine bestimmte Zeit nach diesem Tag darstellen, werden als aktive beziehungsweise passive Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesen.

Aufgrund der bestehenden ertragsteuerlichen Organschaft werden keine latenten Steuern bilanziert.

Nicht in Bewertungseinheiten zusammengefasste Fremdwährungsforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten, -bankguthaben und -verbindlichkeiten mit Restlaufzeiten von bis zu einem Jahr sowie Kassenbestände in Fremdwährung

werden mit dem Devisenkassamittelkurs am Bilanzstichtag umgerechnet. Entsprechende Vermögensgegenstände und Verbindlichkeiten in Fremdwährung mit längeren Restlaufzeiten werden mit dem Devisenkassamittelkurs ihres jeweiligen Entstehungszeitpunktes umgerechnet, soweit nicht ein gesunkener oder gestiegener Umrechnungskurs zum Bilanzstichtag eine Abwertung der Vermögensgegenstände oder Aufwertung der Verbindlichkeiten erforderlich gemacht hat.

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

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

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

Anfallende Aufwendungen für Abfindungszahlungen werden im Personalaufwand ausgewiesen, da es sich regelmäßig um Entgelte für im Rahmen des Beschäftigungsverhältnisses geleistete Dienste handelt.

Die Gewinn- und Verlustrechnung ist nach dem Gesamtkostenverfahren gemäß § 275 Abs. 2 HGB aufgestellt.

Abweichend von der in § 275 Abs. 2 HGB vorgeschriebenen Gliederung der Gewinn- und Verlustrechnung werden die sonstigen Steuern nicht unter dem hierfür vorgesehenen Posten Nr. 16 erfasst, da es sich hierbei um Kostensteuern handelt. Diese werden unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Erläuterungen zur Bilanz

(2) ANLAGEVERMÖGEN

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist dem Anlagenspiegel auf Seite 32 zu entnehmen.

Der gemäß § 285 Nr. 22 HGB auszuweisende Gesamtbetrag der Entwicklungskosten beträgt 1 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 3 Mio. €), von denen 1 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 3 Mio. €) in den selbst geschaffenen immateriellen Vermögensgegenständen des Anlagevermögens aktiviert wurden.

Im Berichtsjahr erhaltene Investitionszuschüsse in Höhe von 5 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 7 Mio. €) sind von den Anschaffungs- und Herstellungskosten der Anlagen abgesetzt.

Im Geschäftsjahr wurden 0 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 1 Mio. €) außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen – bei Fahrzeugen – vorgenommen.

(3) VORRÄTE

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Hilfs- und Betriebsstoffe	137	128
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	7	6
Waren	4	-
Insgesamt	148	134

Wertberichtigungen zur Berücksichtigung des strengen Niederstwertprinzips und Reichweitenabschläge sind in Höhe von 48 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 41 Mio. €) gebildet.

Im Berichtsjahr wurden Materialien mit einem Lagerwert von 3 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 1 Mio. €) verschrottet.

Unter den Waren werden im Berichtsjahr erstmals Schienenfahrzeuge in Höhe von 4 Mio. € ausgewiesen, die nur vorübergehend im Bestand der DB Regio AG sind.

(4) FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

in Mio. €	31.12. 2019	davon Rest- laufzeit mehr als 1 Jahr	31.12. 2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	558	-	431
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	600	-	343
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0
Sonstige Vermögensgegenstände	50	6	64
Insgesamt	1.208	6	838

Die Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände aus insolvenz- oder bonitätsbedingten Risiken belaufen sich auf 1 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 3 Mio. €).

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen enthalten 121 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 174 Mio. €) Forderungen aus Gewinnabführungsverträgen, 291 Mio. € (per 31. Dezember 2018: Verbindlichkeiten von 51 Mio. €) Forderungen gegen die Gesellschafterin DB AG aus dem kurzfristigen Cashpooling und 188 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 169 Mio. €) Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

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

Die sonstigen Vermögensgegenstände, die hauptsächlich Forderungen aus Schadenersatzansprüchen beinhalten, betragen 50 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 64 Mio. €), von denen 6 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 14 Mio. €) eine Restlaufzeit von mehr als einem Jahr aufweisen.

(5) AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN

Der aktive Rechnungsabgrenzungsposten enthält im Wesentlichen Abgrenzungen für vorausbezahlte Fahrzeugmieten sowie Vorauszahlungen an die Unfallversicherung Bund und Bahn (UVB).

(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 AG gehalten.

(7) KAPITALRÜCKLAGE

Die Kapitalrücklage weist per 31. Dezember 2019 einen Betrag in Höhe von 1.413 Mio. € aus.

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

(8) GEWINNRÜCKLAGEN

Die Gewinnrücklagen betreffen die im Rahmen der Erstanzuwendung des BilMoG vorgenommene Neubewertung von Rückstellungen per 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. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	17	15
Steuerrückstellungen	5	5
Sonstige Rückstellungen	1.364	1.341
Insgesamt	1.386	1.361

Den Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 4 Mio. € zugeführt (per 31. Dezember 2018: 2 Mio. €); 1 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 2 Mio. €) wurden im Rahmen von Personalübergängen von verbundenen Unternehmen übernommen.

Mit der DB AG besteht seit dem Jahr 2012 eine Vereinbarung zum schuldbefreienden Schuldbeitritt der DB AG mit Erfüllungsübernahme im Innenverhältnis bezüglich bestimmter von der DB Regio AG an ihre Mitarbeiter erteilter Pensionszusagen. 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 (11 Mio. €; im Vorjahr: 12 Mio. €) und leistet für die Schuldübernahme eine Zahlung in gleicher Höhe an die DB AG.

Der Schuldbeitritt umfasst auch die im Rahmen von konzerninternen Mitarbeiterübergängen übertragenen Pensionsverpflichtungen. Die dabei von der DB Regio AG an die aufnehmenden Gesellschaften geleisteten Zahlungen für die Übernahme der vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsverpflichtungen werden im Zuge der Schuldübernahme von der DB AG erstattet (1 Mio. €; im Vorjahr: 2 Mio. €). Die vom Schuldbeitritt erfassten Pensionsrückstellungen werden bei der DB AG bilanziert. Die DB Regio AG und die DB 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 17 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 15 Mio. €).

Aufgrund des bestehenden umsatz- und ertragsteuerlichen Organschaftsverhältnisses berücksichtigen die Steuerrückstellungen ausschließlich Lohnsteuerrisiken.

Die sonstigen Rückstellungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Ausstehende Abrechnungen von Verkehrsleistungen	1.045	945
Verpflichtungen im Personalbereich	177	185
Drohverluste aus Verkehrsverträgen	68	139
Unterlassene Instandhaltung	43	39
Haftpflichtrenten	11	12
Drohverluste aus Fahrzeugbeschaffung	4	3
Übrige Risiken	16	18
Insgesamt	1.364	1.341

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

Aus Zuführungen (inklusive Zinseffekt von 2 Mio. €) zur Rückstellung für Drohverluste aus Verkehrsverträgen in Höhe von 33 Mio. €, Inanspruchnahmen von 36 Mio. € und Auflösungen von 68 Mio. € ergibt sich ein Endbestand in Höhe von 68 Mio. €. Die Auflösungen resultieren teilweise aus einer differenzierteren Betrachtung der Kosten, die nicht direkt einem Verkehrsvertrag zugeordnet werden können.

Die übrigen Risiken fassen alle weiteren ungewissen Verbindlichkeiten zusammen.

Bei der DB AG 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 14 Mio. € (beizulegender Zeitwert; Anschaffungskosten 9 Mio. €) mit den korrespondierenden Pensionsverpflichtungen (14 Mio. €) verrechnet.

Das im Rahmen der Wertguthaben für Langzeitkonten bestehende Treuhandvermögen (28 Mio. € beizulegender Zeitwert; 24 Mio. € Anschaffungskosten) wird mit der korrespondierenden Rückstellung (28 Mio. €) verrechnet.

(10) VERBINDLICHKEITEN

in Mio. €	31.12. 2019	davon mit Restlaufzeit			31.12. 2018
		bis 1 Jahr	größer 1 Jahr	über 5 Jahre	
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	257	241	16	9	125
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	303	139	164	-	103
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	3.053	953	2.100	1.150	3.140
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	-	-	1
Sonstige Verbindlichkeiten	149	148	1	-	157
davon aus Steuern	15	15	-	-	11
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	-	-	0
Insgesamt	3.762	1.481	2.281	1.159	3.526
davon zinspflichtig	2.401				2.394

Die erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen enthalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Preisgleitungen und Finanzierungsbeiträge der Länder für Beförderungsleistungen in Folgeperioden.

Die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen betreffen die Gesellschafterin DB AG mit 2.743 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 2.825 Mio. €). Davon bestehen mittel- bis langfristige Finanzverbindlichkeiten in Höhe von 2.100 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 2.000 Mio. €), kurzfristige Verbindlichkeiten aus Darlehen in Höhe von 200 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 293 Mio. €), Zinsabgrenzungen in Höhe von 24 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 25 Mio. €), Verbindlichkeiten im Rahmen der umsatzsteuerlichen Organschaft in Höhe von 77 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 48 Mio. €) und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 22 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 20 Mio. €). Außerdem sind in Höhe von 320 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 388 Mio. €) Verbindlichkeiten aus Gewinnabführung gegenüber der DB AG enthalten. Im Vorjahr waren ferner Verbindlichkeiten gegen die Gesellschafterin DB AG aus dem kurzfristigen Cashpooling in Höhe von 51 Mio. € enthalten.

Insgesamt sind unter den Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen und Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, 242 Mio. € Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (per 31. Dezember 2018: 237 Mio. €; davon 22 Mio. €, im Vorjahr: 20 Mio. € gegenüber der Gesellschafterin DB AG) sowie 84 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 91 Mio. €) Verbindlichkeiten aus Verlustübernahme enthalten.

(11) PASSIVE RECHNUNGS-ABGRENZUNGSPOSTEN

Der Passive Rechnungsabgrenzungsposten enthält überwiegend abgegrenzte Einnahmen aus Verkehrsverträgen, Zeitkarten und Semestertickets.

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Erlösabgrenzungen	68	73
Abgegrenzte Bestellerentgelte	41	46
Sonstige Abgrenzung	0	1
Insgesamt	109	120

(12) HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die Gesellschaft haftet gesamtschuldnerisch mit der DB AG für in Höhe von 333 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 290 Mio. €) bestehende, nach handelsrechtlichen Vorschriften bewertete Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten ein-

schließlich Organmitgliedern. Mit einer Inanspruchnahme aus der gesamtschuldnerischen Haftung ist nicht zu rechnen, da die zugrunde liegenden Verpflichtungen durch die DB AG voraussichtlich erfüllt werden können.

(13) SONSTIGE FINANZIELLE VERPFLICHTUNGEN

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
Bestellobligo für Investitionen	736	875
Verpflichtungen aus Miet-, Leasing- und anderen Drittschuldverhältnissen	285	276
davon gegenüber verbundenen Unternehmen	80	78
Insgesamt	1.021	1.151

Es bestehen bei einzelnen Lieferbeziehungen eigenständige Schuldanerkenntnisse (139 Mio. €; per 31. Dezember 2018: 223 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. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr 2019 Leasingraten in Höhe von 106 Mio. € gezahlt (per 31. Dezember 2018: 100 Mio. €).

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

in Mio. €	31.12. 2019	31.12. 2018
FÄLLIGKEITEN		
fällig bis 1 Jahr	82	83
fällig 1 bis 5 Jahre	121	123
fällig über 5 Jahre	82	70
Insgesamt	285	276

Unter den anderen Drittschuldverhältnissen werden zudem Verpflichtungen aus der Übernahme von erwarteten Verlusten im Rahmen von Ergebnisabführungsverträgen während deren unkündbarer Restlaufzeit in Höhe von bis zu 46 Mio. € ausgewiesen. Diese betreffen hauptsächlich das Jahr 2020.

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

Das Volumen der abgeschlossenen Sicherungsgeschäfte beträgt 24.888 t Diesel (zum Ende des Vorjahres keine offenen Sicherungsgeschäfte). Sämtliche Energiepreissicherungen

beziehen sich auf den künftigen Energieverbrauch, dabei wird das zu sichernde Volumen 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 2019 12 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 0 Mio. €).

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

(15) UMSATZERLÖSE

in Mio. €	2019	2018
Personenverkehr	6.258	6.284
davon Erlöse aus Verkehrsverträgen	4.355	4.374
davon eigene Fahrgelderlöse	1.903	1.910
Sonstige Umsatzerlöse	218	195
Insgesamt	6.476	6.479

Die Umsatzerlöse werden im Wesentlichen im Inland erzielt.

Die Umsatzerlöse aus Verkehrsverträgen enthalten 970 Mio. € (im Vorjahr: 955 Mio. €) Fahrgelderlöse, die auf die Ansprüche auf Bestellerentgelte im Rahmen von Bruttoverträgen anzurechnen sind. Davon betreffen 33 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) Fahrgelderlöse aus Vorjahren.

Die Umsatzerlöse enthalten insgesamt 178 Mio. € (im Vorjahr: 192 Mio. €) Umsatzerlöse aus Vorjahren, davon resultieren 76 Mio. € (im Vorjahr: 80 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 8 Mio. € (im Vorjahr: 11 Mio. €) Leistungen für das Anlagevermögen und in Höhe von 1 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) aufgearbeitete Fahrzeugkomponenten, deren Bestand unter den Vorräten ausgewiesen ist.

(17) SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

in Mio. €	2019	2018
Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen	27	28
Erträge aus der Inanspruchnahme von Drohverlustrückstellungen	36	49
Erträge aus staatlichen Zuschüssen	6	3
Erträge aus dem Abgang von Sachanlagen	28	37
Erträge aus dem Abgang von Finanzanlagen	-	5
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	76	39
Übrige Erträge	3	3
Insgesamt	176	164
davon periodenfremd	124	103

In den übrigen Erträgen sind Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 2 T € (im Vorjahr: 2 T €) enthalten. Die Erträge aus Schadenersatz und Kostenerstattungen resultieren aus den abgeschlossenen Vergleichen mit der Fahrzeugindustrie (Mängel an Fahrzeugen beziehungsweise verspätete Auslieferung von Fahrzeugen).

Von den Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen betreffen 68 Mio. € Drohverlustrückstellungen (im Vorjahr: 35 Mio. €).

Die periodenfremden sonstigen betrieblichen Erträge enthalten Erträge aus dem Abgang von Sach- und Finanzanlagen mit 28 Mio. € (im Vorjahr: 42 Mio. €), Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen mit 76 Mio. € (im Vorjahr: 39 Mio. €), Erträge aus Schadenersatz mit 18 Mio. € (im Vorjahr: 21 Mio. €) und Erträge aus Zuwendungen mit 2 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €).

(18) MATERIALAUFWAND

in Mio. €	2019	2018
Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	489	493
davon Aufwendungen für Energie	451	471
davon Strom	291	299
davon Stromsteuer	31	32
davon Diesel, sonstige Treibstoffe	124	135
davon sonstige Energien	5	5
davon sonstige Betriebsmittel und bezogene Waren	32	31
davon Preis- und Wertberichtigungen Material	6	-9
Aufwendungen für bezogene Leistungen	2.985	3.024
davon eingekaufte Leistungen Transport	202	254
davon Provisionen	199	188
davon Reinigung, Sicherheitsdienste, Entsorgungen, Winterdienst	124	121
davon Aufwendungen im Zusammenhang mit der Nutzung von Infrastruktur	2.381	2.387
davon Nutzung Trassen	1.939	1.944
davon Nutzung Stationen	442	443
davon sonstige bezogene Leistungen	79	74
Aufwendungen für Instandhaltungen und Erstellung	543	495
Insgesamt	4.017	4.012

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. €	2019	2018
Löhne und Gehälter	1.088	1.056
davon für Arbeitnehmer	946	905
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	132	140
direkt ausgezahlte Nebenbezüge	10	11
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung ¹⁾	250	238
davon für Arbeitnehmer	217	204
davon für zugewiesene Beamte		
Zahlung an das Bundeseisenbahnvermögen gemäß Art. 2 § 21 Abs. 1 und 2 Eisenbahnneuordnungsgesetz	33	34
davon für Altersversorgung	38	36
Insgesamt	1.338	1.294

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

(20) SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

in Mio. €	2019	2018
Rechts-, Beratungs- und Prüfungskosten	27	30
Aufwendungen aus Leasing, Mieten und Pachten	33	29
Werbung und Verkaufsförderung	25	29
Reise- und Repräsentationsaufwendungen	25	24
Forschungs- und Entwicklungskosten	20	16
Gebühren und Beiträge	8	8
Aufwendungen für Drucksachen und Büromaterial	5	5
Sonstige bezogene Dienstleistungen	214	206
davon bezogene IT-Leistungen	56	44
davon sonstige Kommunikationsdienste	10	8
davon sonstige Serviceleistungen	148	154
Aufwendungen aus Schadenersatz	1	1
Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	1	3
Verluste aus dem Abgang von Sachanlagen	7	1
Übrige Aufwendungen	83	122
davon sonstiger personalbezogener Aufwand	26	24
davon Zuführung zu Drohverlustrückstellungen	31	71
davon sonstige übrige Aufwendungen	26	27
Insgesamt	449	474
davon periodenfremd	7	3

Von den übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen betreffen 9 T€ (im Vorjahr: 9 T€) sonstige Steuern und 6 T€ (im Vorjahr: 59 T€) Aufwendungen aus der Währungsumrechnung.

(21) BETEILIGUNGSERGEBNIS

in Mio. €	2019	2018
Erträge aus Beteiligungen	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	1	1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	121	174
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 84	- 91
Insgesamt	38	84

(22) ZINSERGEBNIS

in Mio. €	2019	2018
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2	0
davon aus verbundenen Unternehmen	-	-
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0
davon Zinssaldo aus der Vermögensverrechnung	2	0
davon Aufwendungen / Erträge aus dem Deckungsvermögen	2	0
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 48	- 54
davon an verbundene Unternehmen	- 40	- 46
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	- 6	- 7
davon gegenüber Kreditinstituten	- 1	- 1
Insgesamt	- 46	- 54

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. 21 (DRS 21) Kapitalflussrechnung.

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

(23) FINANZMITTELFONDS

Der Finanzmittelbestand umfasst den in der Bilanz ausgewiesenen Bestand an Zahlungsmitteln. Dieser beträgt 14 T€ (per 31. Dezember 2018: 0 €).

In den Finanzmittelbestand sind definitionsgemäß die Forderungen gegen die DBAG aus dem Cashpooling in Höhe von 291 Mio. € (im Vorjahr: Verbindlichkeiten gegenüber der DBAG aus dem Cashpooling in Höhe von 51 Mio. €) nicht einbezogen, da eine Abgrenzung zwischen Finanzierungstätigkeit und der Disposition der liquiden Mittel (DRS 21.34) nicht eindeutig erfolgen kann.

Sonstige Angaben

(24) MITTEILUNG NACH § 20 AKTG

Die DB AG hat der DB Regio AG am 26. August 2016 nach § 20 AktG mitgeteilt, dass sie alleinige Aktionärin ist.

(25) KONZERNZUGEHÖRIGKEIT

Die DB Regio AG ist Tochterunternehmen der DB AG und wird in den für den größten und den kleinsten Kreis von Unternehmen aufgestellten Konzernabschluss der DB AG, Berlin, als oberstes Mutterunternehmen einbezogen. Dieser wird entsprechend den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den dazu nach § 315e Abs. 1 HGB ergänzenden handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt.

Der Konzernabschluss der DB AG wird beim Bundesanzeiger bekannt gemacht und ist unter  WWW.BUNDES-ANZEIGER.DE erhältlich.

Entsprechend den Befreiungsregelungen des § 291 HGB hat die DB Regio AG keinen Teilkonzernabschluss aufgestellt.

(26) ANTEILSBESITZ

Die vollständige Aufstellung über den Anteilsbesitz ist auf den Seiten 43 – 44 beigelegt.

(27) BESCHÄFTIGTE

	2019		2018	
	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende	im Jahres-durchschnitt	am Jahres-ende
<i>in Vollzeitpersonen</i>				
Arbeitnehmer	18.407	18.577	18.003	18.068
Zugewiesene Beamte	2.847	2.711	3.074	2.980
	21.254	21.288	21.077	21.048
Auszubildende	953	1.171	832	984
Insgesamt	22.207	22.459	21.909	22.032

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 Vollzeitkräfte umgerechnet.

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

(28) MITGLIEDER UND GESAMTBEZÜGE DES VORSTANDS UND DES AUFSICHTSRATS

Dem Vorstand gehörten im Geschäftsjahr 2019 an:

Dr. Jörg Sandvoß

Vorsitzender des Vorstands,
Darmstadt

Ulrike Haber-Schilling

Ressort Personal (seit 2. August 2019)
Berlin

Klaus Müller

Ressort Regio Bus,
Montabaur

Harald Stumpf

Ressort Finanzen/Controlling,
Ober-Mörlen

Oliver Terhaag

Ressort Produktion,
Ressort Personal (bis 1. August 2019)
Frankfurt am Main

Als Aufsichtsratsmitglieder waren bestellt:

Berthold Huber

Vorsitzender des Aufsichtsrats,
Mitglied des Vorstands der Deutschen Bahn AG,
Weilheim

Klaus-Dieter Hommel*

Stellvertretender Aufsichtsratsvorsitzender,
Stellvertretender Vorsitzender der Eisenbahn- und
Verkehrsgewerkschaft,
Großefehn

Dörte Basler (seit 1. Oktober 2019)

Mitglied der Geschäftsführung der DB Kommunikations-
technik GmbH,
Klettbach (Thüringen)

Jörg Bröck*

Produktionsplanung Verkehrsbetrieb Württemberg
der DB Regio AG,
Kolbingen

Marion Carstens*

Gewerkschaftssekretärin der Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft, Berlin

Ralf Damde*

Mitglied des Gesamtbetriebsrats DB Regio Schiene/Bus der DB Regio AG, Ens Dorf

Dr. Alexander Gommlich

Leiter Recht der Deutschen Bahn AG, Berlin

Ulrike Haber-Schilling (vom 1. März bis 1. August 2019)

Hauptgeschäftsführerin Arbeitgeber- und Wirtschaftsverband der Mobilitäts- und Verkehrsdienstleister e. V. (AGV MOVE), Berlin

Manuela Herbolt

Konzernbevollmächtigte für die Länder Hamburg, Schleswig-Holstein, Bremen und Niedersachsen der Deutschen Bahn AG, Langenhagen

Sigrid Heudorf (bis 31. Januar 2019)

Leiterin Beschäftigungsbedingungen und Sozialpolitik der Deutschen Bahn AG, Frankfurt am Main

Dr. Holle Jakob (seit 12. Juli 2019)

Leiterin des Referats Grundsatzfragen Beteiligungen, Public Corporate Governance Kodex, §§ 65, 68 BHO, Koordinierung internationale Tätigkeit im Bundesministerium der Finanzen, Berlin

Klaus-Dieter Josel

Konzernbevollmächtigter für den Freistaat Bayern der Deutschen Bahn AG, Mühldorf

Jürgen Knörzer*

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats DB Regio Schiene/Bus der DB Regio AG, Schwarzach

Herbert Mahlberg*

Stellvertretender Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats DB Regio Schiene/Bus der DB Regio AG, Bad Münstereifel

Frank Miram

Konzernbeauftragter beim Vorstand Infrastruktur, Leiter Wirtschaft, Politik und Regulierung der Deutschen Bahn AG, Berlin

Steffen Müller

Leiter der Stabsstelle Autobahn/Fernstraßen-Bundesamt, Gesamtsteuerung Bundesfernstraßenreform im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Berlin

Dr. Michael Offer

Leiter der Unterabteilung VIII C »Beteiligungen und Privatisierungen« im Bundesministerium der Finanzen (bis 31. Januar 2019), Director for Germany, European Bank for Reconstruction & Development (seit 1. Februar 2019 bis 30. Juni 2019), Berlin

Norbert Quitter

Stellvertretender Bundesvorsitzender der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, Bensheim

Ines Schreiber*

Stellvertretende Vorsitzende des Betriebsrats im Wahlbetrieb R.3.1 Niedersachsen/Bremen der DB Regio AG, Haste

Dr. Ursula Schütze-Kreilkamp

Leiterin Konzernführungs Kräfte KFK/OFK 1 der Deutschen Bahn AG, Köln

Ralf Schweisel

Konzernbeauftragter Controlling und Rechnungswesen der Deutschen Bahn AG, Potsdam

Bernd Seubert*

Vorsitzender des Betriebsrats Wahlbetrieb R.1.1 Unterfranken der DB Regio AG, Würzburg

Andreas Zylka*

Regionalleiter Personal DB Regio Nordost der DB Regio AG, Berlin

* Aufsichtsratsmitglied der Arbeitnehmer.

Die Gesamtbezüge des Aufsichtsrats betrugen im Berichtsjahr 102 T€ (im Vorjahr: 101 T€).

Die Gesamtbezüge des Vorstands entfallen auf fünf Vorstandsmitglieder, die einen Arbeitsvertrag mit der DB Regio AG haben, und bestehen aus einer fixen Grundvergütung in Höhe von insgesamt 1.269 T€, einer erfolgsabhängigen Jahrestantieme in Höhe von 632 T€ und einem langfristigen Bonusprogramm mit mehrjähriger Bemessungsgrundlage (Long-term Incentive Plan). Die Gesamtbezüge betragen 2.107 T€ und umfassen daneben auch sonstige Zusagen sowie Nebenleistungen.

Im Vorjahr wurde unter Bezugnahme auf § 286 Abs. 4 HGB auf die Angabe der Vorstandsbezüge verzichtet.

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

(29) HONORAR DES ABSCHLUSSPRÜFERS

Die Angaben zu den Honoraren des Abschlussprüfers der Gesellschaft wurden unterlassen, da diese Angaben im Konzernabschluss der DB AG enthalten sind.

(30) EREIGNISSE NACH DEM BILANZSTICHTAG Förderung des öffentlichen Schienenpersonen- nahverkehrs beschlossen

Bundestag und Bundesrat haben Anfang 2020 eine Änderung des Regionalisierungsgesetzes (RegG) zur Erhöhung der Regionalisierungsmittel der Länder für den SPNV beschlossen. Die für 2020 vorgesehenen 8,8 Mrd. €, die bis 2031 jährlich um 1,8 % dynamisiert werden, werden demnach weiter erhöht: So gibt es in den Jahren 2020, 2021 und 2023 jeweils 150 Mio. € zusätzlich. Da auf diese Erhöhung ebenfalls die Dynamisierung von 1,8 % angewendet wird, ergibt sich im Zeitraum 2020 bis 2031 eine Aufstockung von 5,2 Mrd. €. In einer Protokollerklärung hat die Bundesregierung zudem angekündigt, noch in diesem Jahr ein Gesetz auf den Weg zu bringen, um die Steigerung der Trassen- und Stationsentgelte im SPNV auf die gesetzliche Dynamisierungsrate der Regionalisierungsmittel von 1,8 % zu begrenzen.

Parallel wurden von Bundestag und Bundesrat auch die Mittel zur Förderung des Baus und Ausbaus des schienengebundenen ÖPNV (vor allem U-Bahnen, S-Bahnen und Straßenbahnen) erheblich erhöht. Die Bundesmittel des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) steigen von bisher 332 Mio. € auf etwa 665 Mio. € im Jahr 2020 und auf 1 Mrd. € ab 2021. Eine weitere Erhöhung ist 2025 auf dann 2 Mrd. € vorgesehen. Ab 2026 wird dieser Betrag analog zum RegG um 1,8 % dynamisiert. Zudem sind mehr Projektarten als

bisher förderfähig und der Bund wird bei den geförderten GVFG-Projekten jeweils einen höheren Finanzierungsanteil übernehmen.

Für die DB Regio AG kann sich hieraus ein signifikanter positiver Effekt auf die Ertragslage der Jahre ab 2020 ergeben.

(31) BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAG

Das Ergebnis nach Steuern wird aufgrund eines mit der DB AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags an diese abgeführt.

Frankfurt am Main, den 19. Februar 2020

DB Regio AG
Der Vorstand

Anteilsbesitzliste

Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigenkapital in Tausend ¹⁾	Beteiligung in %
VOLLKONSOLIDIERT			
Autokraft GmbH, Kiel	EUR	19.080	100,00
BRN Busverkehr Rhein-Neckar GmbH, Ludwigshafen am Rhein	EUR	9.775	100,00
Busverkehr Märkisch-Oderland GmbH, Strausberg	EUR	3.581	51,17
Busverkehr Oder-Spree GmbH, Fürstenwalde	EUR	8.990	51,17
BVO Busverkehr Ostwestfalen GmbH, Bielefeld	EUR	13.194	100,00
BVR Busverkehr Rheinland GmbH, Düsseldorf	EUR	8.471	100,00
DB Regio Bus Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	7.402	100,00
DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz	EUR	62.870	100,00
DB Regio Bus Nord GmbH, Hamburg	EUR	1.975	100,00
DB Regio Bus Ost GmbH, Potsdam	EUR	6.278	100,00
DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH, Montabaur	EUR	3.914	74,90
DB Regionalverkehr Bayern GmbH, Ingolstadt	EUR	50	100,00
DB RegioNetz Verkehrs GmbH, Frankfurt am Main	EUR	68.856	100,00
DB SEV GmbH, Berlin	EUR	2.122	100,00
DB ZugBus Regionalverkehr Alb-Bodensee GmbH (RAB), Ulm	EUR	65.042	100,00
Friedrich Müller Omnibusunternehmen GmbH, Schwäbisch Hall	EUR	19.401	100,00
Haller Busbetrieb GmbH, Walsrode	EUR	5.568	100,00
Hanekamp Busreisen GmbH, Cloppenburg	EUR	3.492	100,00
KOB GmbH, Oberthulba	EUR	2.305	70,00
NVO Nahverkehr Ostwestfalen GmbH, Münster	EUR	868	100,00
Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), Nürnberg	EUR	24.748	100,00
ORN Omnibusverkehr Rhein-Nahe GmbH, Mainz	EUR	14.165	100,00

Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
RBO Regionalbus Ostbayern GmbH, Regensburg	EUR	16.180	100,00
Regional Bus Stuttgart GmbH RBS, Stuttgart	EUR	26.064	100,00
Regionalbus Braunschweig GmbH – RBB –, Hamburg	EUR	10.284	100,00
Regionalverkehr Allgäu GmbH (RVA), Oberstdorf	EUR	4.571	70,00
Regionalverkehr Oberbayern Gesellschaft mit beschränkter Haftung, München	EUR	21.507	100,00
Regionalverkehre Start Deutschland GmbH, Frankfurt am Main	EUR	7.203	100,00
rhb rheinhunsrückbus GmbH, Simmern	EUR	149	48,69
RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH, Koblenz	EUR	13.618	74,90
RVS Regionalbusverkehr Südwest GmbH, Karlsruhe	EUR	18.880	100,00
S-Bahn Berlin GmbH, Berlin	EUR	170.006	100,00
S-Bahn Hamburg GmbH, Hamburg	EUR	75.824	100,00
S-Bahn Hamburg Service GmbH, Hamburg	EUR	25	100,00
SBG SüdbadenBus GmbH, Freiburg im Breisgau	EUR	16.016	100,00
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain – VU –, Aschaffenburg	EUR	3.358	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Augsburg mbH, Frankfurt am Main	EUR	48	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Emscher-Münsterland mbH, Frankfurt am Main	EUR	17	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Niedersachsen mbH, Frankfurt am Main	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start NRW mbH, Frankfurt am Main	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Ostsachsen mbH, Berlin	EUR	49	100,00
Verkehrsgesellschaft Start Unterelbe mbH, Cuxhaven	EUR	2.923	100,00
WB Westfalen Bus GmbH, Münster	EUR	11.822	100,00
Weser-Ems Busverkehr GmbH (WEB), Bremen	EUR	15.130	100,00
AT EQUITY			
»Rhein-Nahe Nahverkehrsverbund GmbH«, Ingelheim am Rhein ^{2),3)}	EUR	122	28,67
»ZOB« Zentral-Omnibus-Bahnhof Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Bremen ^{2),4),5)}	EUR	29	25,60
Bodensee-Oberschwaben Verkehrs-verbundgesellschaft mit beschränkter Haftung, Ravensburg ^{2),4)}	EUR	205	25,32
Connect-Fahrplanauskunft GmbH, Hannover ^{2),3)}	EUR	210	42,00
Filsland Mobilitätsverbund GmbH, Göppingen ^{2),3)}	EUR	79	30,00
FSN Fahrzeugservice Neunkirchen GmbH, Neunkirchen ^{2),3)}	EUR	222	47,50
Kahlgrund-Verkehrs-Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Schöllkrippen ^{2),3)}	EUR	9.151	28,00
Kitzinger Nahverkehrsgemeinschaft (KiNG), Kitzingen ^{2),6)}	EUR	4	50,00
Kreisbahn Aurich GmbH, Aurich ^{2),3)}	EUR	1.055	33,33
Main-Spessart-Nahverkehrsgesellschaft mbH i. L., Gemünden a. Main ^{2),6)}	EUR	107	25,00
Niedersachsentarif GmbH, Hannover ^{2),3)}	EUR	72	12,50
NSH Nahverkehr Schleswig-Holstein GmbH, Kiel ^{2),5)}	EUR	46	52,90
OstalbMobil GmbH, Aalen ^{2),3)}	EUR	50	39,30
RBP Regionalbusverkehr Passau Land GmbH, Bad Füssing ^{2),3)}	EUR	77	33,33
Regio-Verkehrsverbund Freiburg GmbH (RVF), Freiburg im Breisgau ^{2),3)}	EUR	225	42,50
Saarländische Nahverkehrs-Service GmbH, Saarbrücken ^{2),4)}	EUR	60	31,67
stadtbuss Ravensburg Weingarten GmbH, Ravensburg ^{2),4)}	EUR	25	45,20
Tochterunternehmen – Name und Sitz	Währung	Eigen- kapital in Tausend ¹⁾	Betei- ligung in %
TGO – Tarifverbund Ortenau GmbH, Offenburg ^{2),3)}	EUR	133	49,00
Verkehrsgemeinschaft am Bayerischen Untermain – VAB GmbH, Aschaffenburg ^{2),5)}	EUR	25	42,86
Verkehrsgemeinschaft Mittelthüringen GmbH (VMT), Erfurt ^{2),3)}	EUR	198	11,11
Verkehrsunternehmen Hegau-Bodensee Verbund GmbH (VHB), Konstanz ^{2),3)}	EUR	30	34,00
Verkehrsunternehmens-Verbund Mainfranken GmbH – VVM, Würzburg ^{2),3)}	EUR	30	18,64
Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN), Nürnberg ^{2),3)}	EUR	54	25,93
Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau GmbH (naldo), Hechingen ^{2),3)}	EUR	440	18,12
Verkehrsverbund Schwarzwald-Baar GmbH (VSB), Villingen-Schwenningen ^{2),5)}	EUR	115	45,00
Verkehrsverbund Süd-Niedersachsen GmbH (VSN), Göttingen ^{2),3)}	EUR	135	31,16
VGC Verkehrsgesellschaft Bäderkreis Calw mbH, Calw ^{2),3)}	EUR	662	32,50
VHN Verkehrsholding Nord GmbH & Co. KG, Schleswig ^{2),3)}	EUR	720	20,00
VHN Verwaltungsgesellschaft mbH, Schleswig ^{2),3)}	EUR	912	20,00
VMS Verkehrs-Management und Service GmbH, Trier ^{2),3)}	EUR	29	38,46
WNS Westpfälzische Nahverkehrs-Service GmbH, Kaiserslautern ^{2),3)}	EUR	245	45,00
WTV Waldshuter Tarifverbund GmbH, Waldshut-Tiengen ^{2),3)}	EUR	64	40,00
FAIR VALUE			
Regio Verkehrsverbund Lörrach GmbH (RVL), Lörrach ^{2),3)}	EUR	128	54,00
Verkehrsverbund Pforzheim-Enzkreis GmbH (VPE), Pforzheim ^{2),3)}	EUR	52	25,00
Verkehrsverbund Rottweil GmbH (VVR), Villingen-Schwenningen ^{2),4)}	EUR	78	70,20
vgf Verkehrs- Gemeinschaft Landkreis Freudenstadt GmbH, Waldachtal ^{2),3)}	EUR	212	51,42
VVW Verkehrsverbund Warnow GmbH, Rostock ^{2),3)}	EUR	27	21,61

¹⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach IFRS.

²⁾ Angaben entsprechen Bilanzierung nach lokalen Rechnungslegungsgrundsätzen.

³⁾ Daten für Geschäftsjahr 2018.

⁴⁾ Daten für Geschäftsjahr 2017.

⁵⁾ Daten für Geschäftsjahr 2016.

⁶⁾ Daten für Geschäftsjahr 2015.

Erläuterungen zur getrennten Rechnungslegung der Bereiche Erbringen von Verkehrsleistungen und Betrieb von Serviceeinrichtungen gemäß §12 Abs.2 ERegG

Für die DB Regio AG besteht die Verpflichtung aus §12 Abs. 2 ERegG, die Bereiche Eisenbahnverkehr und Serviceeinrichtungen in ihrer Rechnungslegung zu trennen und je Tätigkeitsbereich eine nach handelsrechtlichen Grundsätzen aufzustellende zusätzliche Bilanz und GuV in den Anhang ihres Jahresabschlusses aufzunehmen.

Definition der Bereiche

Die DB Regio AG ist in folgende Bereiche zu segmentieren:

- ▢ Erbringen von Verkehrsleistungen (Bereich Verkehr)
- ▢ Betrieb von Serviceeinrichtungen (Bereich Service)

Zum Bereich Service gehören bei der DB Regio AG die Wartungseinrichtungen zur routinemäßigen betriebsnahen Fahrzeuginstandhaltung sowie die Außenreinigungsanlagen (Anlage 2 Nr. 2 Buchstaben e und f ERegG).

Methodik und Zuordnungsregeln im Rahmen der Trennungsrechnung

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden, die den Bilanzen und GuV 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 sowie Service 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 auf die Bilanz- und GuV-Posten der Tätigkeitsbereiche erfolgt, soweit möglich, direkt. Sofern dies nicht möglich oder mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand verbunden 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.

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Bilanz

ANLAGEVERMÖGEN

Die Zuordnung des Anlagevermögens erfolgt direkt über separate Kontierungen (vergleiche im Einzelnen die **GETRENNTEN ANLAGENSPIEGEL**  50–51). Im Berichtsjahr wurden von den Zugängen im Anlagevermögen im Verkehrsbereich 5 Mio. € (im Vorjahr: 7 Mio. €) und im Servicebereich 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €) Investitionszuschüsse abgesetzt. Die außerplanmäßigen Abschreibungen betreffen den Bereich Verkehr mit 0 Mio. € (im Vorjahr: 1 Mio. €) und den Servicebereich mit 0 Mio. € (im Vorjahr: 0 Mio. €).

VORRÄTE

Die Hilfs- und Betriebsstoffe sowie die unfertigen Erzeugnisse und Leistungen werden ausschließlich in den Werkstätten gelagert und sind daher im Bereich Service ausgewiesen.

Die Waren werden ausschließlich dem Verkehrsbereich zugeordnet, da hier Schienenfahrzeuge ausgewiesen werden, die nur vorübergehend im Bestand der DB Regio AG sind.

FORDERUNGEN UND SONSTIGE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE

Die per 31. Dezember 2019 bestehenden Forderungen mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

in Mio. €	Bereich Verkehr			Bereich Service		
	davon mit Restlaufzeit mehr als 1 Jahr		31.12. 2018	davon mit Restlaufzeit mehr als 1 Jahr		31.12. 2018
	31.12. 2019			31.12. 2019		
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	555	-	431	3	-	0
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	579	-	343	70	-	49
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	-	0	0	-	0
Sonstige Vermögensgegenstände	49	6	64	1	-	0
Insgesamt	1.183	6	838	74	-	49

Im Bereich Service werden die Forderungen gegen verbundene Unternehmen zusätzlich zu den Forderungen aus den originären Geschäftsvorfällen um die Forderungen aus der Erbringung von Instandhaltungsleistungen für den Verkehrsbereich pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsumsatzes erhöht (49 Mio. €; im Vorjahr: 49 Mio. €).

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 Steuerrückstellungen und übrigen sonstigen Rückstellungen werden sachverhaltsbezogen analysiert und direkt zugewiesen.

VERBINDLICHKEITEN

Die per 31. Dezember 2019 bestehenden Verbindlichkeiten mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr sind getrennt nach den beiden Tätigkeitsbereichen in nachfolgender Übersicht enthalten.

in Mio. €	Bereich Verkehr			Bereich Service		
	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr		31.12. 2018	davon mit Restlaufzeit bis 1 Jahr		31.12. 2018
	31.12. 2019			31.12. 2019		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	257	241	125	0	0	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	293	129	93	10	10	10
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.900	951	2.965	202	51	224
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0	0	0	0	1
Sonstige Verbindlichkeiten	146	145	155	3	3	2
davon aus Steuern	13	13	9	2	2	2
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	0	0	0	0	0	0
Insgesamt	3.596	1.466	3.338	215	64	237
davon zinspflichtig	2.235		2.233	166		161

Im Verkehrsbereich werden die Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen zusätzlich zu den Verbindlichkeiten aus den originären Geschäftsvorfällen um die Verbindlichkeiten aus dem Bezug von Instandhaltungsleistungen des Servicebereichs pauschal in Höhe eines durchschnittlichen Monatsaufwands erhöht (49 Mio. €; im Vorjahr: 49 Mio. €).

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

HAFTUNGSVERHÄLTNISSE

Die gesamtschuldnerische Haftung mit der DB AG in Höhe von 333 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 290 Mio. €) für bestehende Verpflichtungen gegenüber ihren Pensionsberechtigten betreffen den Bereich Verkehr in Höhe von 286 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 248 Mio. €) und den Bereich Service in Höhe von 47 Mio. € (per 31. Dezember 2018: 42 Mio. €).

Erläuterungen zu einzelnen Posten der Gewinn- und Verlustrechnung

UMSATZERLÖSE

Die Umsatzerlöse des Verkehrsbereichs resultieren aus der Personenbeförderung sowie aus Leistungen im Transportbereich sowie Erträgen aus Vermietung und übrigen Dienstleistungen.

Die Umsatzerlöse des Servicebereichs setzen sich zusammen aus den Instandhaltungsleistungen für andere DB-Konzernunternehmen und Dritte (42 Mio. €; im Vorjahr: 38 Mio. €), aus Erstellungsleistungen für den Verkehrsbereich (8 Mio. €; im Vorjahr: 11 Mio. €), aus Instandhaltungsleistungen für den Verkehrsbereich (590 Mio. €; im Vorjahr: 584 Mio. €) sowie zusätzlich aus sonstigen Leistungen für den Verkehrsbereich wie Vermietung und Personalausleihe (14 Mio. €; im Vorjahr: 13 Mio. €). Diese ergänzen die Umsatzerlöse aus den übrigen originären Geschäftsvorfällen (32 Mio. €; im Vorjahr: 29 Mio. €).

SONSTIGE BETRIEBLICHE ERTRÄGE

In den sonstigen betrieblichen Erträgen im Verkehrsbereich sind Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 2 T€ (im Vorjahr: 2 T€) enthalten. Die sonstigen betrieblichen Erträge im Servicebereich beinhalten Erträge aus der Währungsumrechnung in Höhe von 0 T€ (im Vorjahr: 0 T€).

MATERIALAUFWAND

Die vom Servicebereich bezogenen Instandhaltungsleistungen (590 Mio. €; im Vorjahr: 584 Mio. €) werden in der Gewinn- und Verlustrechnung des Verkehrsbereichs als Instandhaltungsaufwand ausgewiesen.

Im Materialaufwand des Servicebereichs werden Aufwendungen (238 Mio. €; im Vorjahr: 235 Mio. €), die im Jahresabschluss der DB Regio AG unter dem Instandhaltungsaufwand erfasst sind, als Aufwendungen für Hilfs- und Betriebsstoffe (227 Mio. €; im Vorjahr: 225 Mio. €) und bezogene Leistungen (11 Mio. €; im Vorjahr: 10 Mio. €) ausgewiesen, da es sich aus Sicht des Servicebereichs um Materialverbrauch der Fertigung handelt.

PERSONALAUFWAND

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Verkehrsbereich beinhalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 33 Mio. € (im Vorjahr: 31 Mio. €).

Die sozialen Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung im Servicebereich enthalten Aufwendungen für Altersversorgung in Höhe von 5 Mio. € (im Vorjahr: 5 Mio. €).

SONSTIGE BETRIEBLICHE AUFWENDUNGEN

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

Im sonstigen betrieblichen Aufwand werden im Verkehrsbereich 14 Mio. € (im Vorjahr: 13 Mio. €) im Wesentlichen aus Mietaufwendungen und Personalausleihungen zugesetzt.

In den sonstigen betrieblichen Aufwendungen sind sonstige Steuern für den Verkehrsbereich in Höhe von 9 T€ (im Vorjahr: 9 T€) und im Servicebereich in Höhe von 0 T€ (im Vorjahr: 0 T€) angefallen.

Darüber hinaus sind im Verkehrsbereich 6 T€ (im Vorjahr: 53 T€) und im Servicebereich 0 T€ (im Vorjahr: 6 T€) Aufwendungen aus der Währungsumrechnung angefallen.

BETEILIGUNGSERGEBNIS

Weil die Finanzanlagen dem Verkehrsbereich zugeordnet sind, betrifft das Beteiligungsergebnis ebenso ausschließlich den Verkehrsbereich.

	Bereich Verkehr	
in Mio. €	2019	2018
Erträge aus Beteiligungen	1	1
davon aus verbundenen Unternehmen	1	1
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	121	174
Aufwendungen aus Verlustübernahme	- 84	- 91
Insgesamt	38	84

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

ZINSERGEBNIS

	Bereich Verkehr		Bereich Service	
in Mio. €	2019	2018	2019	2018
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2	0	0	0
davon aus verbundenen Unternehmen	0	-	0	0
davon aus der Abzinsung von Rückstellungen	0	0	0	0
davon Aufwendungen/Erträge aus dem Deckungsvermögen	2	0	0	0
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 45	- 49	- 3	- 5
davon an verbundene Unternehmen	- 37	- 43	- 3	- 3
davon aus der Aufzinsung von Rückstellungen	- 5	- 7	0	0
Insgesamt	- 43	- 49	- 3	- 5

BEHERRSCHUNGS- UND GEWINN-ABFÜHRUNGSVERTRAG

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

Bilanz nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

Aktiva

Per 31.12. – in Mio. €	2019	2018
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	17	8
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	55	58
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	45	46
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	5	6
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	4.742	4.880
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	2	2
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	7	7
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	62	65
	4.873	5.018
III. Finanzanlagen	464	460
	5.354	5.486
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Vorräte		
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	-	-
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	-	-
3. Waren	4	-
	4	-
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	555	431
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	579	343
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0
4. Sonstige Vermögensgegenstände	49	64
	1.183	838
III. Guthaben bei Kreditinstituten	0	-
	1.187	838
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	2	3
	6.543	6.327

Passiva

Per 31.12. – in Mio. €	2019	2018
A. EIGENKAPITAL		
Zugeordnetes Eigenkapital	1.505	1.505
Ausgleichsposten	- 22	35
	1.483	1.540
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	15	13
Steuerrückstellungen	4	5
Sonstige Rückstellungen	1.336	1.311
	1.355	1.329
C. VERBINDLICHKEITEN		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	257	125
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	293	93
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	2.900	2.965
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0
Sonstige Verbindlichkeiten	146	155
	3.596	3.338
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	109	120
	6.543	6.327

BEREICH SERVICE**Aktiva**

Per 31.12. – in Mio. €	2019	2018
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände	0	0
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	265	266
a) davon Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	187	194
b) davon Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	6	4
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	42	43
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	-	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	32	35
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	20	20
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	20	16
	379	380
III. Finanzanlagen	-	-
	379	380
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Vorräte		
1. Hilfs- und Betriebsstoffe	137	128
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	7	6
	144	134
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3	0
2. Forderungen gegen verbundene Unternehmen	70	49
3. Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	0
4. Sonstige Vermögensgegenstände	1	0
	74	49
III. Guthaben bei Kreditinstituten	0	-
	218	183
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	0	0
	597	563

Passiva

Per 31.12. – in Mio. €	2019	2018
A. EIGENKAPITAL		
Zugeordnetes Eigenkapital	329	329
Ausgleichsposten	22	- 35
	351	294
B. RÜCKSTELLUNGEN		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	2	2
Steuerrückstellungen	1	0
Sonstige Rückstellungen	28	30
	31	32
C. VERBINDLICHKEITEN		
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	0	-
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	10	10
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	202	224
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	0	1
Sonstige Verbindlichkeiten	3	2
	215	237
D. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	-	0
	597	563

Entwicklung des Anlagevermögens nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert	
	Vortrag per 01.01. 2019	Zu- gänge	Umbu- chun- gen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2019	Vortrag per 01.01. 2019	Ab- schrei- bun- gen	Umbu- chun- gen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2019	Stand per 31.12. 2019	Stand per 31.12. 2018
in Mio. €												
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	3	1	0	-	4	-1	-1	0	-	-2	2	2
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1	3	4	0	8	0	-1	0	0	-1	7	1
3. Geleistete Anzahlungen	5	7	-4	0	8	-	-	-	-	-	8	5
	9	11	-	0	20	-1	-2	0	0	-3	17	8
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	13	0	0	-2	11	-1	-	-	-	-1	10	12
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	64	1	1	-1	65	-18	-2	-	0	-20	45	46
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	0	0	0	-	0	0	0	0	-	0	0	0
	77	1	1	-3	76	-19	-2	0	0	-21	55	58
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	6	0	-1	0	5	0	0	-	0	0	5	6
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	10.852	336	35	-259	10.964	-5.972	-497	-	247	-6.222	4.742	4.880
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	10	0	1	-1	10	-8	0	-	0	-8	2	2
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	19	3	0	-3	19	-12	-3	-	3	-12	7	7
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	65	33	-36	0	62	-	0	-	-	-	62	65
	11.029	373	-	-266	11.136	-6.011	-502	-	250	-6.263	4.873	5.018
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	460	4	-	-	464	-1	-	-	-	-1	463	459
2. Beteiligungen	1	0	-	0	1	0	-	-	-	0	1	1
	461	4	-	0	465	-1	-	-	-	-1	464	460
Anlagevermögen insgesamt	11.499	388	-	-266	11.621	-6.013	-504	-	250	-6.267	5.354	5.486

BEREICH SERVICE

	Anschaffungs- und Herstellungskosten					Abschreibungen					Buchwert	
	Vortrag per 01.01. 2019	Zu- gänge	Umbu- chun- gen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2019	Vortrag per 01.01. 2019	Ab- schrei- bun- gen	Umbu- chun- gen	Ab- gänge	Stand per 31.12. 2019	Stand per 31.12. 2019	Stand per 31.12. 2018
<i>in Mio. €</i>												
IMMATERIELLE VERMÖGENSGEGENSTÄNDE												
1. Selbst geschaffene gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	0	-	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0
3. Geleistete Anzahlungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	0	-	-	-	0	0	0	-	-	0	0	0
SACHANLAGEN												
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken												
a) Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte	68	4	-	-	72	0	-	-	-	0	72	68
b) Geschäfts-, Betriebs- und andere Bauten	331	3	1	-1	334	-137	-12	-	2	-147	187	194
c) Bahnkörper und Bauten des Schienenwegs	5	1	1	-	7	-1	0	-	-	-1	6	4
	404	8	2	-1	413	-138	-12	-	2	-148	265	266
2. Gleisanlagen, Streckenausrüstung und Sicherungsanlagen	85	2	1	0	88	-42	-4	-	0	-46	42	43
3. Fahrzeuge für Personenverkehr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4. Maschinen und maschinelle Anlagen, die nicht zu Nr. 2 oder 3 gehören	148	3	0	-2	149	-113	-6	-	2	-117	32	35
5. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	72	3	1	-1	75	-52	-4	-	1	-55	20	20
6. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	16	8	-4	-	20	-	-	-	-	-	20	16
	725	24	-	-4	745	-345	-26	-	5	-366	379	380
FINANZANLAGEN												
1. Anteile an verbundenen Unternehmen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2. Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anlagevermögen insgesamt	725	24	-	-4	745	-345	-26	-	5	-366	379	380

Gewinn- und Verlustrechnung nach Tätigkeitsbereichen

BEREICH VERKEHR

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	2019	2018
Umsatzerlöse	6.402	6.412
Bestandsveränderungen	-	-
Andere aktivierte Eigenleistungen	-	-
Gesamtleistung	6.402	6.412
Sonstige betriebliche Erträge	174	163
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	- 446	- 466
Aufwendungen für bezogene Leistungen	- 2.972	- 3.008
Instandhaltungsaufwand	- 826	- 783
	- 4.244	- 4.257
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	- 918	- 889
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	- 210	- 200
	- 1.128	- 1.089
Abschreibungen auf Sachanlagen	- 504	- 494
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 400	- 425
	300	310
Beteiligungsergebnis	38	84
Zinsergebnis	- 43	- 49
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	0	0
Ergebnis nach Steuern	295	345
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	- 295	- 345
Jahresergebnis	-	-

BEREICH SERVICE

Für den Zeitraum vom 01.01. bis 31.12. – in Mio. €	2019	2018
Umsatzerlöse	686	675
Bestandsveränderungen	1	3
Andere aktivierte Eigenleistungen	1	1
Gesamtleistung	688	679
Sonstige betriebliche Erträge	2	1
Materialaufwand		
Hilfs- und Betriebsstoffe und bezogene Waren	- 270	- 269
Aufwendungen für bezogene Leistungen	- 24	- 25
Instandhaltungsaufwand	- 69	- 45
	- 363	- 339
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	- 170	- 167
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung	- 40	- 38
	- 210	- 205
Abschreibungen auf Sachanlagen	- 26	- 26
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 63	- 62
	28	48
Beteiligungsergebnis	-	-
Zinsergebnis	- 3	- 5
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-	-
Ergebnis nach Steuern	25	43
Aufgrund eines Gewinnabführungsvertrags abgeführter Gewinn	- 25	- 43
Jahresergebnis	-	-

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DB Regio Aktiengesellschaft, Frankfurt am Main, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2019 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DB Regio Aktiengesellschaft für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 geprüft. Die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote) haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2019 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2019 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Lagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der oben genannten Erklärung zur Unternehmensführung.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt »Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts« unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f Abs. 4 HGB (Angaben zur Frauenquote).

Die sonstigen Informationen umfassen zudem die übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Jahresabschlusses, des geprüften Lageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks.

Unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Jahresabschluss, zum Lagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus  identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- ┐ gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.
- ┐ beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ┐ ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- ┐ beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.
- ┐ beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.
- ┐ führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen. Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Frankfurt am Main, den 19. Februar 2020

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Detlef Reichenbach
Wirtschaftsprüfer

ppa. Martin Both
Wirtschaftsprüfer



Bericht des Aufsichtsrats

58 Sitzungen des Aufsichtsrats

58 Arbeitsschwerpunkte

58 Jahresabschluss

**59 Veränderungen in der Besetzung
von Aufsichtsrat und Vorstand**

Bericht des Aufsichtsrats

Sitzungen des Aufsichtsrats

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

Der Präsidialausschuss des Aufsichtsrats trat zu sieben Sitzungen zusammen. Dabei wurden in vertieften Aussprachen die jeweiligen Schwerpunktthemen der Aufsichtsratsitzungen vorbereitet. Im Übrigen beriet der Präsidialausschuss über die personellen Angelegenheiten des Vorstands und setzte sich in den Sitzungen am 25. Februar 2019 und am 24. Oktober 2019 intensiv mit der Zielerreichung 2018 und den persönlichen Zielen der Vorstände für 2020 auseinander.

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 21. März 2019 hat sich der Aufsichtsrat mit dem Jahresabschluss für das Geschäftsjahr 2018 befasst.

Die Aufsichtsratsmitglieder wurden in der Aufsichtsratsitzung am 3. Juni 2019 ausführlich über die aktuelle Lage der DB Regio AG sowie zum Maßnahmenprogramm in der Sparte Bus informiert.

In der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 19. Juli 2019 wurde die Vorständin für das Ressort Personal neu bestellt.

In der Sitzung am 4. September 2019 beschäftigte sich der Aufsichtsrat eingehend mit der Umsetzung der Strategie Starke Schiene und wurde erneut über die aktuelle Lage der DB Regio AG informiert.

In seiner Sitzung am 5. Dezember 2019 hat der Aufsichtsrat die Budgetplanung 2020 einschließlich der Investitions- und Projektplanung zur Kenntnis genommen. Er wurde über den aktuellen Stand der Mittelfristplanung 2020 bis 2024, die Veränderungen gegenüber der vorhergehenden Planung sowie die langfristigen strategischen Ziele der DB Regio AG informiert.

Im Jahresverlauf und in der außerordentlichen Aufsichtsratssitzung am 13. Dezember 2019 befasste sich der Aufsichtsrat eingehend mit dem Ergebnis der Untersuchung von Beraterleistungen für die DB Regio AG.

Der Aufsichtsrat beschäftigt sich im Jahr 2019 insbesondere mit der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens und verfolgte die Umsatz- und Ergebnisentwicklung. Er ließ sich kontinuierlich über die laufenden Vergabeverfahren der Sparte Schiene und die Vergabebilanz unterrichten.

Der Aufsichtsrat verfolgte intensiv die Entwicklung der Pünktlichkeit im Regional- und S-Bahn-Verkehr. Er nahm wiederholt den Status der Fahrzeugbeschaffungsprojekte zur Kenntnis. Der Aufsichtsrat ließ sich fortlaufend über die Entwicklung der Kundenzufriedenheit informieren.

Er befasste sich mit der Personalsituation im Unternehmen und nahm die Maßnahmen zur Personalbedarfsdeckung zur Kenntnis.

Weiterer Arbeitsschwerpunkt war die Sparte Bus und deren wirtschaftliche Lage. Der Aufsichtsrat verfolgte die Vergabebilanz. Er befasste sich eingehend mit der Weiterentwicklung des Geschäftsmodells Regio Bus und den zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit des Busgeschäftes ergriffenen Maßnahmen.

Die Berichterstattung zum internen Kontrollsystem und die Risikoberichterstattung wurden zur Kenntnis genommen.

Jahresabschluss

Der vom Vorstand aufgestellte Jahresabschluss und Lagebericht der DB Regio AG zum 31. Dezember 2019 wurde von der durch die Hauptversammlung als Abschlussprüfer gewählten PricewaterhouseCoopers GmbH 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.



Berthold Huber
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Regio AG

Der Bericht des Abschlussprüfers wurde in der Bilanzsitzung am 13. März 2020 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 2019 geprüft und keine Einwendungen erhoben. Der Gewinn wurde aufgrund des mit der Deutschen Bahn AG bestehenden Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags abgeführt. Der Jahresabschluss der DB Regio AG für das Geschäftsjahr 2019 wurde gebilligt und ist damit festgestellt.

Veränderungen in der Besetzung von Aufsichtsrat und Vorstand

Frau Sigrid Heudorf schied mit Ablauf des 31. Januar 2019 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihr folgte mit Wirkung zum 1. März 2019 Frau Ulrike Haber-Schilling nach.

Herr Dr. Michael Offer schied mit Ablauf des 30. Juni 2019 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihm folgte mit Wirkung zum 12. Juli 2019 Frau Dr. Holle Jakob nach.

Frau Ulrike Haber-Schilling schied mit Ablauf des 1. August 2019 aus dem Aufsichtsrat aus. Ihr folgte mit Wirkung zum 1. Oktober 2019 Frau Dörte Basler nach.

Frau Ulrike Haber-Schilling wurde mit Wirkung zum 2. August 2019 zum Mitglied des Vorstands der DB Regio AG bestellt.

Der Aufsichtsrat spricht Frau Heudorf und Herrn Dr. Offer 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 2019 geleisteten Einsatz.

Frankfurt am Main, im März 2020

Für den Aufsichtsrat

Berthold Huber
Vorsitzender des Aufsichtsrats
der DB Regio AG

Moderner werden

Wir wollen dazu beitragen, verkehrsmittelübergreifende Mobilitätslösungen aufzubauen. Das PforzheimShuttle ergänzt das städtische Linienangebot um einen digital buchbaren Rufbus. Das Shuttle ist auf flexiblen Routen in der Nordstadt unterwegs. Kunden können es bequem per App buchen oder telefonisch über das Kundencenter anfordern.

PforzheimShuttle
führt Zukunft

Kontaktinformationen

DB REGIO AG

Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main
www.dbregio.de

INVESTOR RELATIONS

Deutsche Bahn AG
Investor Relations
Europaplatz 1
10557 Berlin

Telefon — 030.297-64031
E-Mail — ir@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/ir



Dieser Geschäftsbericht, der Integrierte Bericht des DB-Konzerns, der Lagebericht und Jahresabschluss der Deutschen Bahn AG sowie aktuelle Informationen sind auch im Internet unter  WWW.DB.DE/BERICHTE abrufbar.



KONZERNKOMMUNIKATION

Deutsche Bahn AG
Konzernkommunikation
Potsdamer Platz 2
10785 Berlin

Telefon — 030.297-61030
E-Mail — presse@deutschebahn.com
Internet — www.deutschebahn.com/presse

DB-SERVICENUMMER

Die DB-Servicenummer 0180.6996633 ermöglicht einen direkten Zugang zu allen unseren telefonischen Dienstleistungen. Dazu gehören unter anderem unsere konzernweite Rufnummernauskunft, Fahrplanauskünfte und Ticketbuchungen, unser Kundendialog sowie weitere Angebote für Bahn-Card-Kunden.



Dabei gelten folgende Gebühren: für Anrufe aus dem deutschen Festnetz 20 ct/Anruf, Tarif bei Mobilfunk maximal 60 ct/Anruf.

Online finden Sie als Privat- und Geschäftsreisender  **ANTWORTEN AUF HÄUFIGE FRAGEN** sowie  **WEITERE KONTAKTMÖGLICHKEITEN**.

DB-PERSONENVERKEHR IM SOCIAL WEB

Der DB-Personenverkehr steht Ihnen in verschiedenen Social-Media-Kanälen für Gespräche, Diskussionen, Service- und Produktfragen zur Verfügung: auf Facebook, Instagram, Twitter und YouTube.



NACHHALTIGE PRODUKTION

Papier aus zertifizierter nachhaltiger Produktion. Die Druckerei ist nach den Standards von FSC und PEFC zertifiziert. Die Einhaltung der strengen Regeln für den Umgang mit dem zertifizierten Papier wird jedes Jahr in entsprechenden Audits überprüft.



Mineralölfreie Druckfarben. Dieser Bericht wurde mit mineralölfreien Farben auf Basis nachwachsender Rohstoffe gedruckt.



Ressourcenschonung. Mit dem Einsatz prozessfreier Druckplatten werden Entwicklungs-, Reinigungs- und Gummiarbeiten nach der Belichtung gespart. Der Einsatz von Chemikalien sowie die Nutzung von Frischwasser zur Spülung der Druckplatten entfallen und der Stromverbrauch wird reduziert.



Energieeffizienter Druck. In der Druckerei wurde ein Energiemanagement implementiert und ein Energieaudit nach DIN EN 16247_1 durchgeführt.



Impressum

Redaktion: Deutsche Bahn AG, Investor Relations, Berlin
Gestaltung und DTP: Studio Delhi, Mainz
Lektorat: AdverTEXT, Düsseldorf
Lithografie: Koch Prepress GmbH, Wiesbaden
Druck: W. Kohlhammer Druckerei GmbH + Co. KG, Stuttgart
Fotografie und Beratung: Max Lautenschläger, Berlin

Bildnachweis:  Titel Umschlag,
U2 DB AG/Max Lautenschläger
 2 DB AG/Andreas Varnhorn,
lingqi xie via Getty Images
 28 DB AG/Georg Wagner
 59 DB AG/Max Lautenschläger,
lingqi xie via Getty Images
 60 DB AG/Max Lautenschläger

DB Regio AG
Stephensonstraße 1
60326 Frankfurt am Main

www.dbregio.de

